



6

Afgiftekantoor: Oostende X

34° Jaargang - nr. 226 - 34° année - n° 226
Mei - Mai 1991

M918

NEPTUNUS

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift - Revue maritime bimestrielle

Shell Marine Lubricants



Shell Marine Service Worldwide

NEPTUNUS

info marine

ISSN 0028-2790

mei 1991
mai 1991

34^e jaargang nr 6
34^e année no 6

inhoud sommaire

du temps de la marine à voile... quand nos ancêtres étaient colons, aventuriers, explorateurs - II. au siècle des découvertes par j.-m. de decker	3
woorden uit de zeemanskist over trossen en lijnen door oppermeester (b.d.) j.-b. dreesen	9
les mémoires de spountz chien de marine, mascote sur les navires de la force navale (part VI) par saint bernard du spuikom	11
au lendemain de mers el kébir la «marine» de l'amiral darlin et la force navale française de l'amiral muselier par paul eygenraam	17
de zee en de kunst - oscar halle door norbert hostyn, conservator stedelijke musea oostende, lic. kunstgeschiedenis	19
maritiem panorama belgische zeevisserij kende in 1990 een vrij moeilijk jaar door h. rogie	23
mensen van bij ons roch campana, een onderofficier bij de marine royale door j.b. dreesen	25
uit de cursus hydrografie... astronomical and geodetic (geographic) positions on earth l.d.	33
naviguer a la «marchande», aujourd'hui par saint bernard du spuikom	35
opening academiejaar hogere zeevaartschool antwerpen promotiejaar «roger planchar» gelegenheidstoespraak bij opening van het academiejaar door kapitein l.d. smet, comd. hogere zeevaartschool antwerpen	41
postzegelnieuws geen handel zonder oorlog, geen oorlog zonder handel door a. jacobs	43
navigation par satellite par j. devos	49
il y a 40 ans... le kamina appareillait pour la corée kamina - corée 18-12-1950	53
korea herdacht in antwerpen	61
tentoonstelling willy bosschem 23 maart tot 12 mei 1991 stedelijk museum voor schone kunsten oostende	63
info-marine	65
info-reserve	84

Revue maritime bimestrielle
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

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

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's
Ch. Theys

Lay-out
Karien De Deyne

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

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

Raad van Beheer
Conseil d'administration

Président d'honneur: J.-Cl. Liénart

Président - Voorzitter: R. Van Ransbeek

Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise
Sekretaris - Secrétaire:
N. Naert-Vansteenkiste

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

DEVELOP WITH US



... **ZEEBRUGGE**



ZEEBRUGGE PORT AUTHORITY L. Coiseaukaai 2 - 8000 Brugge Tel. (050) 44 42 11 Telex 81201 Telefax (050) 44 42 24

Du temps de la marine à voile..
Quand nos ancêtres étaient colons, aventuriers, explorateurs

II. AU SIECLE DES DECOUVERTES

Par J.M. de Decker

Avec le XVI^e siècle s'ouvre l'ère des grandes découvertes. Jusque là, le sens de la croisade, de la spiritualité l'avait emporté sur l'esprit de lucre chez les navigateurs. Les choses, à présent, vont changer. Les jalons des grands empires commerciaux sont jetés; des comptoirs européens seront bientôt établis sur tous les rivages du globe. Sous la houlette du Prince Henri de Portugal, qui passa à la postérité sous le nom de «Navigateur», la conquête des océans fait un prodigieux bond en avant.

Certains de nos compatriotes furent de cette épopée. A titre individuel. s'entend, car il n'était pas question de tenter de s'attaquer au monopole de fait qu'exerçaient le Portugal et, dans une moindre mesure, Espagne sur la navigation au long cours. On en vit avec Colomb, avec Vasco de Gama, avec Magellan...

Avec Colomb. Non pas au cours de son premier voyage qui lui permit de découvrir le nouveau continent. Mais colomb fit encore trois voyages. De 1493 à 1496, il découvrit la Jamaïque et la Guadeloupe. En 1498, il atteignit l'embouchure de l'Orénoque. Entre 1502 et 1504, il alla jusqu'au Honduras et au Costa Rica. C'est à cette quatrième expédition que participèrent plusieurs de nos compatriotes dans l'Histoire n'a pas retenu le nom; ce qui tend à prouver que leurs qualités de marins étaient appréciées au delà de nos frontières.

Avec Vasco de Gama

Lorsque Colomb mourut en Espagne en 1506, ce navigateur portugais l'avait éclipsé dans l'imagination de ses contemporains. Après la découverte du Cap de Bonne Espérance par Bartholomeu Diaz en 1488, le roi du Portugal envoya Vasco de Gama ouvrir la route du commerce vers l'Inde par le sud de l'Afrique. Il quitta Lisbonne en juillet 1497 avec une flottille de trois navires, des caravelles. Ce type de navire, de dimension modeste, jaugeant entre cent et deux cents tonneaux, beaucoup plus maniable et léger que les anciennes nef, allait être le bâtiment des grandes explorations.

Avec cette flotte, Vasco de Gama contourna le Cap, où il essuya une telle tempête qu'il lui fallut calfeutrer au Natal. Il toucha ensuite le Mozambique et Malindi, avant de se risquer dans la traversée de l'Océan Indien jusqu'à la côte des Malabar, au sud-ouest de l'Inde. Il arriva à Calicut (aujourd'hui Calcutta) en mai 1498. Il y resta plusieurs mois et fut de retour à Lisbonne vers la mi-septembre 1499. Il ne lui restait qu'un seul navire et il avait perdu cent hommes, mais ce fantastique voyage allait, du jour au lende-

main, bouleverser les circuits du commerce mondial. La longue route des caravanes qui aboutissait à Alexandrie se trouvait court-circuitée. Les épices allaient dorénavant affluer en Europe à des prix défilants toute concurrence. Vasco de Gama fut reçu en triomphateur. Le roi Manuel 1^{er} le nomma «Almirante do Mar das Indias», le fit comte de Vidigueira et lui contistua une pension annuelle de 300.000 cruzades.



Vasco de Gama.

Mais le voyage de Gama n'avait pas été sans incidents. L'amiral avait pu constater que dans les régions visitées, le danger ne résidait pas uniquement dans la navigation; il était représenté aussi par les arabes qui y avaient implanté de nombreux comptoirs et qui, par leur puissance économique, étaient les véritables maîtres des lieux et ne voyaient donc pas d'un bon oeil l'arrivée de concurrents potentiels.

Gama avait eu des frictions avec le sultan du Mozambique; il avait été reçu avec hostilité à son escale de Mombassa. A Mélinde, où il était resté trois mois et où il avait compté mille cinq cents navires arabes, le séjour avait été mouvementé et le départ n'avait pu se faire qu'en écartant l'assaut de soixante-six barques indigènes. A Calicut, s'il avait été initialement bien accueilli l'hostilité des commerçants arabes l'avait obligé à écourter son séjour. Bref, s'il fallait revenir dans les parages, il fallait prévoir une flotte plus importante et équipée de moyens de défense.

Ce qui fut fait deux ans plus tard. Cette fois, Vasco de Gama quitta Lisbonne (15 février 1502) à la tête de vingt solides navires fortement armés et montés par six cents marins et soldats. C'est ici que nos compatriotes entrent en scène. Plusieurs d'entre furent de l'expédition, affectés principalement aux pièces d'artillerie. Le chef bombardier sur le navire amiral était un Aversois, dont le nom est resté inconnu mais qui, à son retour publia à Anvers son journal de bord en langue flamande sous le titre de «Calcoen» (Calicut).

Le moins que l'on puisse dire est que le voyage ne fût pas une partie de plaisir. Il ne s'agissait plus d'une mission de reconnaissance mais d'assurer au Portugal sa route maritime vers les Indes et de l'organiser pour en drainer les richesses vers le Lisbonne.



Une page du journal de bord de Vasco de Gama en route pour les Indes.

Navigation sans histoire jusqu'à Quiloe, sur la côte du Tanganyika que la flotille atteignit le 10 juillet. Là les choses commencèrent à se gâter. Le sultan local refusant de payer au roi du Portugal le tribut annuel que lui réclamait Vasco de Gama, celui-ci fit ouvrir le feu sur la ville; les maisons s'effondrèrent et brûlent.

Cela ne se passa pas mieux à Goa où, écrit notre Anverso: «nous capturâmes 400 navires, nous en tuâmes toutes les gens et nous mirent le feu à leurs vaisseaux...». Cela se passait le 26 août. «Retendant nos voiles, nous sommes arrivés dans une ville appelée Avidibe; nous y primes de l'eau et du bois et nous y débarquâmes nos malades au nombre de trois cents; nous y tuâmes un lézard de plus de cinq cents pieds de long».

«Le 11 septembre, nous avons atteint un royaume appelé Cannar (Canamore); dans ces parages nous guettâmes, pour les surprendre, les bateaux de la Mecque qui transportent des épices vers nos pays d'occident, et que nous voulûmes détruire pour que le roi de Portugal pût trafiquer seul des épices. Mais notre tentative fut un échec. Vers le même temps, nous primes d'assaut un bateau de la Mecque qui transportait 380 hommes et beaucoup de femmes et d'enfants. Nous y enlevâmes plus de 12.000 ducats d'argent et plus de 10.000 ducats en marchandise. Après, nous brûlâmes complètement le vaisseau avec tous les gens qui s'y trouvaient». Tout simplement.

A Ganamore, tout se passa bien. Le radjah avait été informé de la victoire de Gama et ne fit aucune difficulté pour autoriser l'amiral à fonder un comptoir et même à construire un fort. Le 27 octobre, arrivée au large de Calicut où Vasco de Gama estimait avoir des comptes à régler.

«Nous sommes allés nous mettre devant la ville avec nos forces, continue notre Anverso, et nous nous sommes battus contre l'ennemi durant trois jours; nous fîmes beaucoup de prisonniers que nous pendîmes aux grandes cordes des navires; puis nous reprîmes leurs corps et nous leur coupâmes les mains, les pieds et la tête et, ayant capturé un de leurs vaisseaux, nous y jetâmes ces mains, ces pieds et ces têtes; puis, ayant écrit une lettre que nous attachâmes à un bâton, nous fîmes dériver le bateau vers la côte».

Laissant six caravelles devant Calicut, Gama poussa vers le sud jusqu'à Gochin où le radjah lui offrit une alliance qui sera durable et fructueuse. Retour à Calicut, où une flotte indo-arabe attaque les Portugais.

«Le 12 février, nous nous sommes battus avec le roi de Calcoen et 35 de ses navires, en dehors des bateaux à rames. Dans chaque barque à rames, il pouvait y avoir 60 ou 70 hommes et nous n'étions pas plus de 22. Mais Dieu nous fit grâce et nous parvîmes à nous tirer de là car nous primes deux gros bateaux et massacrâmes tous les hommes et brûlâmes les navires devant cette ville de Calcoen où le roi ne trouvait alors. Le lendemain, nous mîmes à la voile pour rentrer au Portugal».

Les caravelles qui avaient survécu au voyage ramènèrent à Lisbonne un butin énorme et trents mille quintaux d'épices. Le prix du poivre baissa de moitié. Mais le coût humain de l'aventure avait été lourd.

Avec Magellan

Fernao de Magalhães, dit Magellan, Portugais de naissance, qui passa toute sa vie en mer, avait fait ses premières armes au service de son pays et acquis bientôt une expérience maritime considérable. Mais, n'ayant pas obtenu du Roi Manoel du Portugal l'avancement qu'il espérait, il s'était rendu à Madrid, avait proposé ses services à Charles-Quint, lui avait prêté serment d'allégeance et avait adopté la nationalité espagnole.

Peut-être faut-il rappeler qu'aux termes d'une bulle papale promulguée en 1494 par Alexander VI - le traité de Tordesillas - l'Espagne et le Portugal s'étaient vu attribuer en mer des zones d'influence séparées par un méridien situé à 370 lieues à l'ouest des îles du Cap Vert. En ce

début du XVI^e siècle les deux pays aspiraient à s'assurer le contrôle des îles aux épices tant convoitées. Magellan proposa à Charles-Quint de prouver que ces îles se trouvaient dans la zone espagnole et, bien plus, de poursuivre sa route autour du monde afin d'annexer, pour le compte de l'Espagne, tous les territoires se trouvant dans la zone lui dévolue par le traité de 1494. Un rude défi!

Accord du souverain. Le 20 septembre 1519, Magellan prit la mer, au départ de Cadix, à la tête d'une flotille de cinq vaisseaux montés par 265 officiers et matelots, parmi lesquels cinq de nos compatriotes dont les noms « espagnolisés » étaient Pedro de Urrea et Roldan de Argote, de Bruges; Maestro Pédro, de Bruxelles; Antonio Flamenco et Joan Flamenco, d'Anvers.

La politique du gouvernement espagnol n'était pas favorable à une collaboration de nos compatriotes à son oeuvre coloniale. Pratiquant un régime d'exclusivisme, Charles-Quint traitait ses sujets de « par-deça » en étrangers et en rivaux potentiels. Mais ayant besoin de fonds pour financer cette expédition, il avait accepté le concours financier de marchands anversois. Raison probable pour laquelle certains de nos compatriotes servirent sous les ordres du célèbre explorateur portugais.

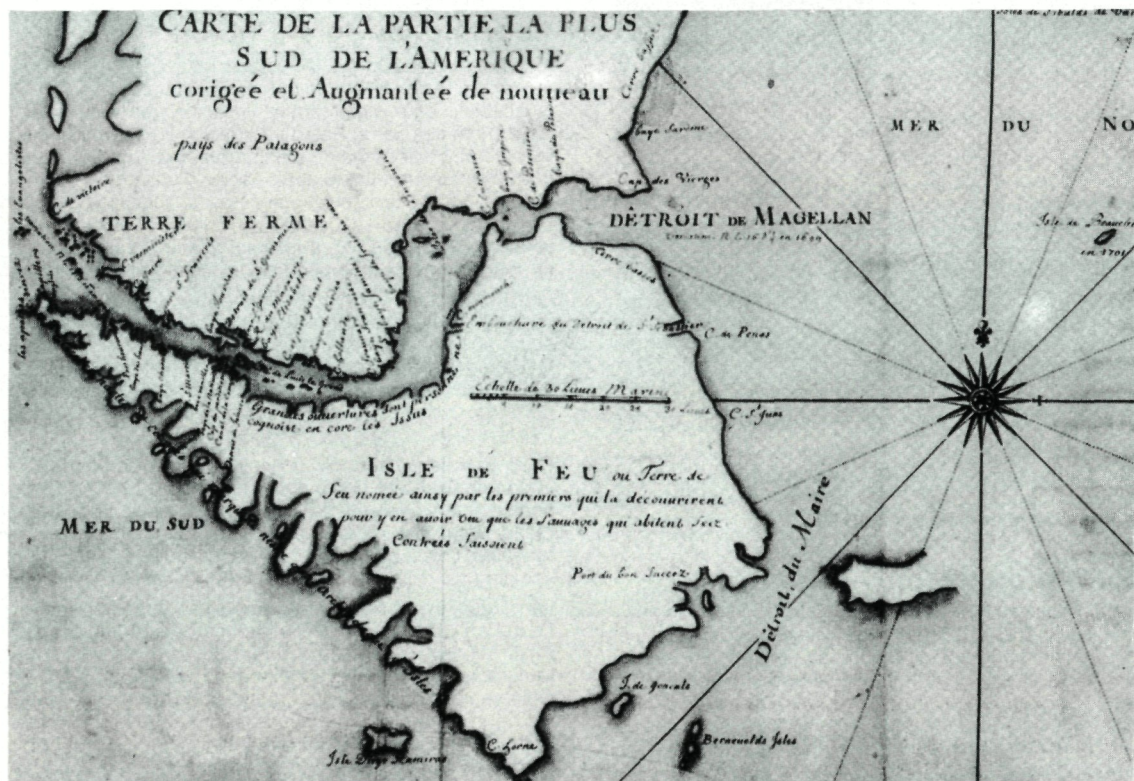
Magellan traversa l'Atlantique sans encombre et pénétra, au début de l'année 1520, dans la vaste baie de Rio de Janeiro. Il s'engagea dans le Rio de la Plata qu'il avait pris, un peu vite, pour le fameux passage vers l'Ouest que Christophe Colomb avait tant cherché. Puis, ayant réalisé son erreur, il reprit sa route vers le sud, longeant des caps et des baies aux aspects de plus en plus désolés. La Terre

de Feu, avec sa mer grise, ses nuages échevelés, ses montagnes saupoudrées de neige parut si inhospitalière que certains officiers estimèrent impossible de pouvoir progresser encore plus au sud. Plusieurs membres de l'équipage partageaient ces inquiétudes; certains, même, se mutinèrent. Sur l'ordre de Magellan, trois capitaines furent mis à mort et deux responsables furent abandonnés sur une île déserte. Cela suffit à calmer les esprits.

Magellan décida d'interrompre temporairement son voyage pour procéder à des travaux de calfatage. Ayant mouillé dans une baie désolée, celle de Saint-Julien, il occupa ses matelots à la réfection des navires pendant un terrible hivernage.

De nouvelles complications surgirent au passage des détroits qui portent aujourd'hui son nom. Un navire se perdit dont l'équipage fut sauvé de justesse. Un de ses capitaines refusa de continuer, vira de bord et retourna en Espagne. Malgré ces incidents, malgré les épidémies de scorbut, malgré la pénurie de vivres, Magellan poursuivit son entreprise. Il finit par atteindre les Philippines, le 27 avril 1521. Il fut tué par un coup de lance empoisonnée au cours d'un combat avec les indigènes de l'île de Macatan, peu de temps plus tard.

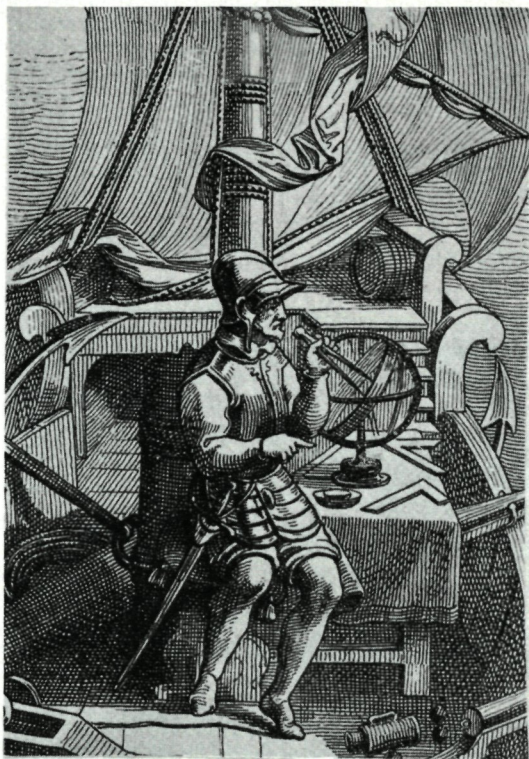
Le capitaine espagnol Juan Sebastian del Cano se vit confier la responsabilité de l'expédition et décida de poursuivre le voyage, dont le succès se trouvait quasiment assuré depuis l'arrivée des vaisseaux aux Philippines. Les fameuses îles aux épices furent atteintes et, le 13 février 1522, la seule caravelle rescapée de l'aventure prit le large pour retourner en Espagne via le Cap de Bonne Espérance.



Longeant les rivages septentrionaux de la Terre de Feu, Magellan découvrit un détroit qui relie les deux océans, Pacifique et Atlantique, évitant le Cap des Tempêtes.

Elle entra dans le port de Séville, le 8 septembre après avoir accompli le tour du monde en trois ans et douze jours. Ce tour du monde prouvait une fois pour toutes que la terre était ronde et pouvait être contournée sur tout son pourtour. Cette découverte avait été chèrement payée; des 265 hommes d'équipage recrutés au départ, seuls 19 -dont notre compatriote Roldan de Argote de Bruges- revinrent en Espagne raconter leur voyage. Les épices rapportées furent vendues sur la place d'Anvers, à gros prix. Déduction faite de tous les frais, l'expédition Magellan laissait un excédent de 50.000 francs.

A la même époque, sans pour autant faire le tour du monde, d'autres de nos compatriotes bourlinguaient sur les mers. Avec des fortunes diverses.



Magellan représenté avec ses instruments nautiques; compas à tracer en main, boussole sur la table et sphère armillaire. (Gravure sur bois).

Vers la Palestine

Tel Dierick van Paesschen. Originaire de la région de Clèves, en Rhénanie, Dierick van Paesschen était venu s'établir à Anvers où il acquit le statut de «bourgeois», se maria deux fois et exerça le métier d'armateur et de commerçant. Sa grande ambition: créer une ligne de navigation régulière sur Jaffa destinée à assurer le transport des pèlerins qui souhaitaient se rendre en Terre Sainte.

Avec le concours financier de la ville d'Anvers, qui lui prêta au surplus quelques pièces d'artillerie, il partit une première fois, en 1511, pour la Palestine avec son navire, le «Salvator» et un certain nombre de pèlerins. Ce voyage connut un plein succès; à son retour à Anvers, van Paes-

schen reçut un accueil triomphal. Il dût néanmoins dépenser beaucoup d'énergie pour récupérer sa mise, un certain nombre de passagers ayant omis d'acquitter le prix du voyage ou en contestant le montant.

Un deuxième voyage, avec une trentaine de pèlerins, eut lieu au printemps 1514. On ne sait pas grand chose à son sujet mais il dût bien se passer car, lorsque le «Salvator» rejoignit Anvers en mai de l'année suivante, il fut accueilli par le Magistrat de la ville venu à sa rencontre avec deux galères. Le troisième voyage fut moins heureux (1516). Après avoir parcouru quelques milles en mer, le «Salvator» s'échoua sur un banc de sable et fit naufrage. Son équipage et ses passagers purent, toutefois, être sauvés par un navire qui l'accompagnait.

Il en fallait davantage pour décourager van Paesschen. Il fit construire à grands frais un nouveau navire de 500 tonneaux, le «Salvator II» - le plus grand qui, à l'époque, soit sorti des chantiers navals d'Anvers- et, en 1518, fit à nouveau voile vers la Terre Sainte. Le voyage s'effectua sans encombre mais, à arrivée, le capitaine, son équipage et tous les pèlerins furent fait prisonniers par les Turcs. Accusation: espionnage. Ils ne furent libérés qu'après paiement d'une rançon. Ramenés à Venise, les pèlerins regagnèrent Anvers par voie terrestre; van Paesschen y revint avec son bateau, sans passagers, au milieu de l'année 1519.

Ce fut son dernier voyage. Se débattant dans des difficultés financières inextricables, il dût renoncer à son entreprise. Le «Salvator II» fut mis à la chaîne. Notre homme fut obligé de vendre tous ses biens; il arriva toutefois pas à désintéresser tous ces créanciers. Il mourut quasi dans la misère à Anvers, le 15 mai 1526.

Le trafic du bois d'ébène

Plus heureux que lui fut l'Anversois Laurent Goudinot qui, au lieu de transporter des pèlerins, avait choisi le métier plus lucratif, de commerçant en «bois d'ébène», autrement dit la traite des noirs. Pas d'indignation ici s'il vous plaît: le trafic de chair humaine était parfaitement licite à l'époque -il ne fut interdit que deux siècles plus tard- et s'exerçait en vertu de contrats, «asientos», conclus soit avec le Roi d'Espagne, soit avec celui du Portugal, seuls possesseurs à eux deux de ce qui est aujourd'hui l'Amérique latine où régnait une cruelle pénurie de main d'oeuvre.

Les plus anciens «asientos» furent ceux, conclus en 1517 par Sa Majesté très Catholiques, l'empereur Charles-Quint avec, notamment, ses «bons sujets flamands». Laurent Goudinot fut du nombre; il bénéficia d'un plantureux contrat lui accordant de transporter annuellement 4.000 noirs de Guinée vers ce qu'on appelait alors les Indes Espagnoles.

Gréé en trois mâts, brick ou goélette, le navire négrier de l'époque avait une jauge comprise entre 120 et 150 tonneaux. A bord de ce type de navire, la vie de l'équipage blanc n'était pas différente de ce qu'elle était à bord de tout autre vaisseau. On ne peut en dire autant de celle des «passagers» noirs enfermés à fond de cales.

La hauteur de l'entrepont ne dépassait guère un mètre, ce qui ne permettait pas à un adulte de se tenir debout. Aussi les noirs étaient-ils arrimés avec autant de soin que toute autre cargaison. La méthode la plus répandue était celle «en cuiller», le nègre étant couché sur le côté, avec les genoux légèrement pliés et le dos arqué, son voisin épousant étroitement sa forme. Certains préféraient l'arrimage «en toboggan» où les esclaves formaient de longues rangées, assis entre les jambes les uns des autres comme des enfants sur une luge. Hommes et femmes occupaient des emplacements séparés. Seuls les négriers restaient libres de leurs mouvements. On arrivait ainsi à embarquer jusqu'à quatre individus par tonneau de jauge.

Comme ce trafic était légal et qu'il fallait livrer la cargaison à bon port, on prenait autant de soin de celle-ci que s'il se fût agi de bétail. On la faisait même monter sur le pont, par petits paquets, quand le temps était beau, pour se livrer à des danses obligatoires à titre d'antidote contre l'ankylose et le dépaysement et on l'arrosait d'eau de mer de temps en temps. La nourriture consistait, en tout et pour tout de fèves et de riz, pimentés et arrosés d'huile d'olive. La mortalité restait élevée, car la promiscuité était génératrice de maladie, mais il n'y eut que peu d'atrocités à l'époque; celles-ci se produisirent beaucoup plus tard, lorsque le trafic fut interdit.

Le stationnement des navires négriers sur la côte de Guinée durait quelque deux ou trois mois: le temps nécessaire aux capitaines pour se mettre en rapport avec les roitelets indigènes et les trafiquants arabes et traiter avec eux; le temps aussi pour permettre à ceux-ci de razzier l'intérieur du pays et de rassembler la cargaison humaine sur la côte. Prix moyen: dix esclaves pour un cheval, un lot d'armes à feu, de parapluies, de sabres, de couteaux, de barres de fer ou de barils d'eau de vie. Aussitôt l'embarquement effectué, le navire appareillait et faisait route vers sa destination: Antilles ou continent sud-américain. Puis après avoir négocié le troc des esclaves contre son nouveau chargement, il regagnait son port d'armement. La moyenne de la durée totale d'une campagne oscillait entre quinze et dix-huit mois.

Ce qui faisait l'intérêt commercial de ce trafic, c'est qu'en partant d'une unique mise de fonds, les négriers ne faisaient pas moins de trois transactions sur la cargaison du navire. La classique marchandise de traite achetée au port d'armement était échangée contre des nègres qui étaient eux-mêmes troqués à leur arrivée à destination contre du sucre, du café, du coton, de l'indigo; et c'était cette cargaison qui constituait le fret de retour, vendu au port de débarquement avec un énorme bénéfice sur la mise de fonds initiale. On ne connaît aucun négrier de l'époque qui ait fait faillite, et certainement pas Laurent Goudinot.



Le seul navire de Magellan qui revient de l'expédition, trois ans après son départ, sous le commandement de Juan Sebastien del Cano. Ce navire est aussi le premier qui avait fait le tour du monde.

Tous les noirs n'aboutissaient pas aux Indes espagnoles. Goudinot et les autres armateurs anversois qui pratiquaient le même métier en ramenèrent quelques uns au pays

pour faire plaisir à des amis qui souhaitaient donner un côté exotique à leur valetaille. On prétend même qu'un chanoine, bien prébendé, de la Métropole en acheta trois pour assurer son service de chaise à porteur. Vrai? Faux? Toujours est-il qu'Anvers fut à l'époque la ville d'Europe qui, après Lisbonne, compta le plus grand nombre d'habitants de couleur.

Autres initiatives maritimes

Durant ce même siècle, nombre de nos compatriotes continuèrent à faire preuve d'initiative en matière de navigation maritime.

En 1534, un navire d'Anvers affrété par Henri Paimen avec un équipage de 80 hommes gagna Cadix pour se joindre à une flotte de treize bateaux espagnols dirigée par Pedro de Mendoza, qui comptait traverser l'Atlantique dans le but de découvrir des terres nouvelles et de fonder des centres de colonisation. La traversée fut sans histoire mais l'accueil, peu encourageant. Arrivés en Argentine, les navigateurs furent immédiatement assaillis à coups de lances, d'arcs et de flèches par les autochtones qui les obligèrent à rembarquer et à se retirer. Ils remontèrent alors le Parana et le Paraguay et arrivèrent au Grand Chaco, mais les possibilités d'implantation dans la région leur parurent tellement aléatoires qu'ils renoncèrent à poursuivre leur entreprise.

En 1563, l'armateur anversois Herman Van den Manacker, propriétaire du navire, le «Zeewolf», créa une ligne de navigation régulière assurant la liaison avec les îles Canaries, où s'étaient établis un certain nombre de nos compatriotes. Ce service sera poursuivi jusqu'au début du 18^e siècle.

A la même époque d'autres armateurs anversois, tels Raphaël Barberi, S. van Sallengen et C. De Bruyne, ayant fixé leurs regards vers le nord, entreprirent des voyages vers les côtes de Russie et la mer Blanche en ayant obtenu l'autorisation du tsar Yvan IV, dit le Terrible. Il s'agissait d'entreprises commerciales.

Avec la même idée, le Bruxellois Olivier Brunel remonta plus loin, vers l'extrême-nord. Il fut, en fait, le premier explorateur belge des régions polaires arctiques. Parti pour la mer Blanche avec l'intention d'explorer les possibilités commerciales qu'offrirait la Dvina, fleuve qui se jette dans cette mer à Arkhangelsk, il croisa dans le bassin de la Petchora, autre fleuve débouchant dans ce qu'on appelle aujourd'hui la mer de Barentz, dans l'Océan Glacial, et le golfe d'Orbi. Il fut autorisé par le tsar à créer une factorerie pour le compte de ses employeurs hollandais.

A la suite de ce premier voyage, il forma le projet d'aller encore plus loin; de remonter le golfe d'Orbi pour atteindre la Chine. Il obtint, pour ce faire, un appui financier du Prince d'Orange par l'entremise de deux émigrés français établis à Middelbourg, les frères de Moucheron, et les conseils éclairés du cosmographe norvégien Johan Balak et de notre compatriote Gerhard Kremer, alias Gérard Mercator, mathématicien et géographe, qui lui confirmèrent l'existence possible d'un passage maritime vers l'Asie au nord-ouest de l'Europe.

Brunel quitta Anvers, en 1584, avec une cargaison destinée aux Samoyèdes, une population mongole habitant les régions du cours inférieur de l'Orbi et de la presque île de Taymir, mais pour des raisons demeurées inconnues, ne réussit pas à atteindre son objectif. Il avait, néanmoins, fait oeuvre de pionnier car le navigateur hollandais Guillaume Barentz, qui découvrit le Nouvelle-Zemble en 1594 et le Spitsberg en 1596, reconnut qu'il n'aurait pu mener à bien ses expéditions sans la description des parages faite par Brunel à Mercator.

Pour être complet dans l'histoire des pérégrinations en mer de nos compatriotes au cours du XVI^e siècle, il faut encore mentionner le voyage de l'Anversois Simon de Cordes, auxquels les Hollandais confièrent le commandement en second d'une escadre de cinq navires de guerre chargée d'ouvrir la route Molluques, par le détroit de Magellan, et d'attaquer les Espagnols sur la route du sud partout où il les rencontreraient.

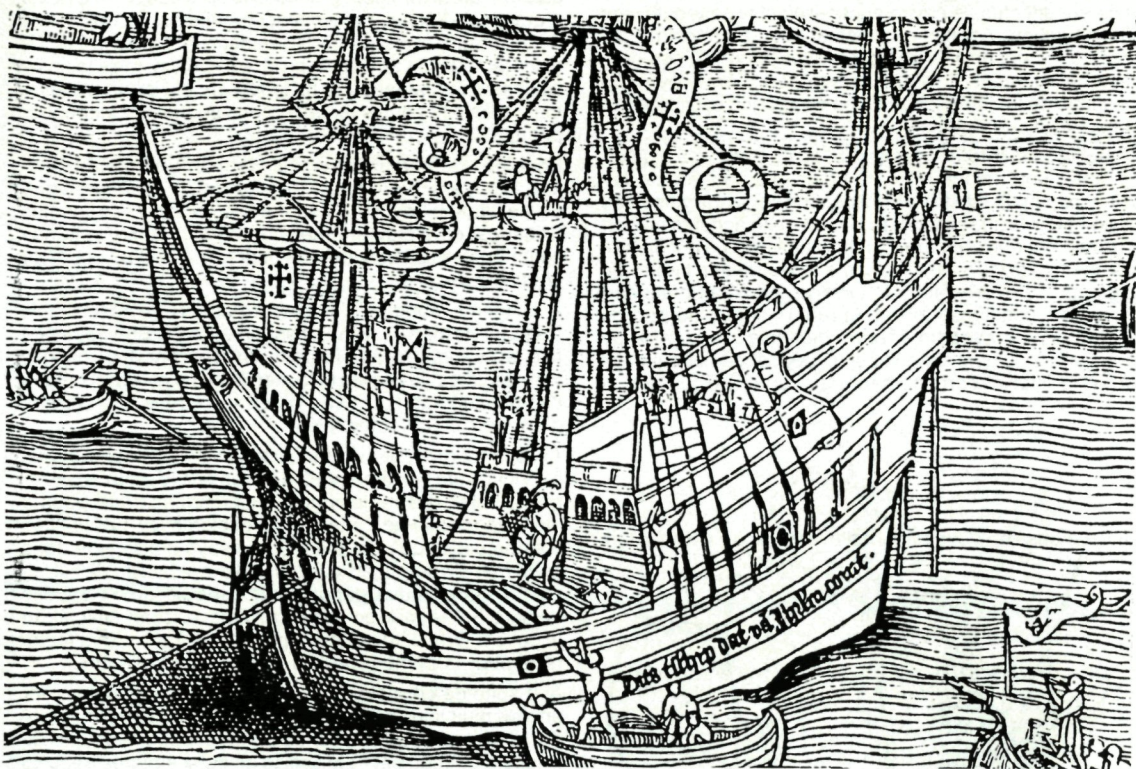
L'escadre quitta les bouches de la Meuse le 27 juin 1598 et toucha les îles du Cap Vert la fin août pour faire, ensuite, route vers la Guinée. Son commandant en chef, l'amiral de Mahu, mourut alors qu'elle se trouvait en pleine mer, le 23 septembre, et il appartient désormais à Simon de Cordes d'assumer la responsabilité de l'expédition.

Les cinq navires bourlinguèrent dans l'Atlantique durant six mois avant d'atteindre le détroit de Magellan. Le 6 avril 1599, ils atteignirent l'île des Pingouins et entreprirent, avec des précautions infinies, de la traverser. Ils leur fal-

lut onze jours pour arriver dans une grande baie, coté Nord, qui reçut le nom Baie de Cordes.

La suite du voyage tourna au cauchemar. Pendant plus de cinq mois, un hiver particulièrement rigoureux bloqua l'escadre dans cette région inhospitalière. Le manque de vivres et de vêtements chauds causa la mort de cent-vingt hommes d'équipage. Le 3 septembre, de Cordes et ses navires finirent par entrer dans la mer du Sud, mais ils y furent accueillis par une violente tempête qui les dispersèrent; deux navires furent capturés par les Espagnols, un troisième disparut corps en biens sans laisser de traces.

Lorsque le temps se fut finalement amélioré, les deux navires rescapés arrivèrent en vue des côtes du Chili. Ils firent relâche à l'île Sainte-Marie pour se ravitailler en vivres et en eau. A peine descendus à terre, de Cordes et ses hommes furent agressés par les indigènes. Il fut massacré dans des conditions horribles ainsi que vingt-trois de ses compagnons. L'expédition était terminée; un seul bâtiment réussit à regagner la Hollande.



Le «Salvator I» de Dierick van Paesschen.



Woorden uit de zeemanskist.

OVER TROSSEN EN LIJNEN

door J.B. Dreesen.

Sedert de oudste tijden, dat de mens de zee bevaart, is touwwerk aan boord zijn onmisbaar handwerktuig. Behendig omgaan en op veelzijdige wijze gebruik maken van het touwwerk behoort tot de specifieke bekwaamheden van de zeeman. Bij deze bekwaamheden behoort echter ook een juist taalgebruik want elke tros, touw of lijn heeft haar naam en is zo maar niet «een end».

Technische gegevens over touwwerk laten we uiteraard over aan de desbetreffende handboeken. In deze bijdrage willen we enkel even de Nederlandse terminologie op een rijtje zetten.

Het tegenwoordige touwwerk wordt gemaakt van plantvezels of van kunstvezels. Aan boord van onze moderne schepen heeft het plantvezeltouwwerk verweg uitgediend en is men het gaandeweg gaan vervangen door kunstvezel. Hierbij wordt echter al te vlug vergeten dat kunstvezeltouwwerk drie tot zesmaal duurder is dan plantvezeltouwwerk en dat voor bepaalde werken aan boord plantvezeltouwwerk even goed voldoet en een stuk minder zal kosten. Dat men een sleep- of meertros, een vlaggelijn en eventueel een loper in kunstvezeltouwwerk neemt is een investering die de moeite waard is. Dit touwwerk echter gebruiken voor bind en pakwerk is weggegooid geld. De 5 of 6 maal beterkope sisal zal het hier evengoed doen.

Laat het ons eerst even hebben over de soorten touwwerk die nog op de markt verkrijgbaar zijn.

MANILLATOUWWERK geslagen uit de bladvezels van een wilde bananenboom ontleent zijn naam aan de belangrijkste uitvoerhaven van deze vezel, nl Manilla op de Filipijnen.

SISALTOUWWERK gemaakt uit de bladvezel van de agave, is minder sterk dan Manilla maar ook beduidend goedkoper.

KOKOSTOUWWERK uit de bruine vezels die rond de bolster van een kokosnoot zitten, is veel minder sterk maar heeft een grote rek en drijft op water.

HENNEPTOUWWERK uit de vezel van de bast van de hennepstengel is sterker dan Manilla maar neemt gemakkelijker water op. Hiervoor wordt het veelal geteerd waardoor het dan weer in kracht verliest.

KATOENTOUWWERK uit de wollige stof die zich om de pit van een katoenplant bevindt ligt soepel en zacht in de hand maar neemt gemakkelijk vuil en vocht op.

VLASTOUWWERK uit vlas, waaruit ook linnen wordt geweven, is minder sterk en wordt in hoofdzaak gebruikt als **ZEILGAREN** en **BINDTOUW**.

JUTETOUWWERK uit de vezel van de Oostindische hennepplant of goeniplant wordt gebruikt als **PAKKING** en als **BRUINWERK** bij het **BREEUWEN**.

KUNSTVEZELTOUWWERK. Voor de fabricatie van synthetisch touwwerk worden 3 soorten thermoplasten gebruikt:

POLYAMIDEN (nylon) met een hoge mechanische sterkte, **POLYETHEEN** blijft drijven en is rotbestendig, **POLYPROPEEN** iets sterker dan polyetheen, weinig rek. Kunstvezels hebben het voordeel dat zij zo lang kunnen gemaakt worden als men maar wil. Plantaardige vezels hebben een beperkte lengte waarvoor ze, voor het slaan, **VERSCHERFD** moeten uitgelegd worden.

Vezels worden normaal rechtsonder tot **GARENS** of **DRADEN** gedraaid. De garens worden daarna linksom tot een **KARDEEL** of **STRENG** gedraaid.

Drie of vier kardelen of strengen worden dan weer rechtsonder, geslagen tot een **WANT-** of **KARDEELSLAGTROS**. Drie wantslagtrossen worden linksom geslagen tot een **KABELSLAGTROS**. Touwwerk met een omtrek groter dan 4 cm noemt men een **TROS**, is de omtrek kleiner dan 4 cm dan spreekt men van een **LIJN**.

Naarmate de strengen meer of minder in elkaar zijn gedraaid spreekt men van **KRAPGESLAGEN** of **LANGSLAGIG** touwwerk. Een **END** is de algemene benaming van ieder stuk touw. Aan boord spreekt men van «een end» inplaats van «een stuk touw». Een **TAMP** is de algemene benaming van het uiteinde van een tros of lijn. Men spreekt van een **LOSSE TAMP** en van een **VASTE TAMP**.

Bij de voornaamste soorten touwwerk, onafhankelijk of ze van plantaardige of kunstvezels gemaakt zijn, vernoemen we:

KABELSLAGTROSSEN (aussiere commis en grelin; Kabelschlag Touwwerk; cable-laid rope) sleeptrossen en zware meertrossen

WANTSLAGTOUWWERK (cordage commis en aussiere; wantwise geslagenes Tau; hawser-laid rope) verhaalen meertrossen, lopers.

LIJKENTROS (ralingue; liek; leik; bolt rope) voor het lijken van zware zeilen en tenten.

LIJKENLIJN voor het lijken van fijn zeildoek.

LIJKGAREN (fil a ralinguer; Liekgarn; roping twine) om een lijn rond een zeil te naaien.

PATENTLOGLIJN (ligne de loch; Logleine; Logline) als ronde platting gevlochten lijn gebruikt voor de patentlog.

VLAGGELIJN (dresse de pavillon; Flaggenleine; ensign haliard) als ronde platting gevlochten lijn gebruikt als vlaggenwipper.

LOODLIJN (Ligne de sonde; Lotleine; sounding line) krapgeslagen kabelslag voor hand en sloeploodlijnen.

HUIZING (luzin a trois fils; Husing; house line) driedraads linksgeslagen voor het bekleden en knijpers.

MARLIJN (merlin; Marleine; marine) tweedraads linksgeslagen voor bindsels en muizingen.

SCHIAMANS-GAREN (bitord; Schiemanngarn; spun yarn) twee of driedraads linksgeslagen en geteerd voor het bekleden en algemeen gebruik.

PAKTUW Driedraads ongeteerd voor het inpakken.

STARTLIJN gevlochten als ronde platting voor het starten van buiten, boordmotoren.

BINDTOUW- of GAREN (ficelle; Bindfaden; packthread) ongeteerd tweedraads garen voor inpakkingsdoeleinden. ZEILGAREN (fil a voile; Segelgarn; sail twine) voor het naaien en herstellen van zeilen.

PLOTGAREN in kleuren, gebruikt bij de Navigatiegevechts-informatiedienst.

KORGAREN voor netten en in het duikbedrijf.

STIKLIJN (merlin blanc; weise Marleine; white marline) voor lichte bindsels en rijglijnen.

LORDING voor pakking.

LIJN (ligne; Leine; line) voor gordijnen, zonnetenten en als raamkoord.

MEUBELKOORD voor stoffeerdoeleinden.

KATOENLIJN voor jachten en sierwerk.

OPGESLAGEN LIJN voor waslijnen en hoorntouwen.

Voor het bekleden van KURKEZAKKEN, KABELARINGEN en LEGUANEN wordt meestal KOKOSTROS gebruikt.

TANEN is het beschermen van touwwerk door het te drenken in CACHU een soort oplossing van Japanse aarde.

LAPZALVEN is het insmeren van het staande tuig met Zweedse teer.

Een KUIL (glene; Bunsch, Rolle; coil) is de benaming voor een tros zoals die door de fabriek wordt geleverd. De lengte van een kuil is ongeveer 220 meter, de lengte van een LIJNBAAN. Het is dan ook typisch dat straten waar vroeger een touwslagerij gevestigd was deze lengte hebben. In Oostende geldt dat voor de LIJNBAANSTRAAT (achter de C en A, in het stadscentrum) en de oorspronkelijke LIJNDRAAIERSSTRAAT (rechts van de Bootsman Jonsenkazerne als men er voorstaat).

Zodra men een tros of lijn doorsnijdt moeten op de losse einden TAKELINGEN worden gezet om te voorkomen dat die einden uitdraaien en aldus een deel van het touw onbruikbaar wordt.

Aan boord van een schip spreekt men nooit van een koord. Tenandere in het Nederlands geldt het woord alleen voor een danskoord, in enkele zegswijzen en voor een glad sierlijk snoer.



FÊTE DU CHANT DE MARIN ET DU BATEAU TRADITIONNEL



PAIMPOL - 9, 10, 11 AOÛT 1991
100 voiliers - 500 musiciens

ADEPAR - B.P. 55 - 22500 PAIMPOL - LE CHASSE-MARÉE

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS

- Propriétaire de bateau;
- Exposant, constructeur, maquettiste, artisan d'art, association maritime, association culturelle bretonne, particulier, partenaire;
- Musicien.

(Souligner la mention vous concernant.)

Nom _____

Adresse _____

Tel. _____

Ville _____

Code postal _____

Je souhaite participer aux fêtes de Paimpol et recevoir tous renseignements et vos fiches d'inscriptions.

Réexpédier ce feuillet à :

ADEPAR

B.P. 55 - 22500 PAIMPOL

Fête du chant de marin et du bateau

- 40 groupes de chants de marins, de musique maritime et de jazz venus de toute l'Europe, des centaines de musiciens amateurs.
- 100 voiliers traditionnels dans le port de Paimpol, et en régata devant la côte.
- Animations toute la journée : jeux nautiques, métiers traditionnels maritimes, joutes nautiques.
- Expositions sur la pêche à l'Islande; la pêche à Terre-Neuve; les bateaux de travail; la musique traditionnelle bretonne.
- Stands d'associations maritimes et de musique traditionnelle, de peintres et antiquaires de marine, de chantiers de construction navale, de luthiers...
- Cinéma maritime : films anciens sur Paimpol et la côte Nord de la Bretagne, l'Islande, les grands voiliers, la construction navale traditionnelle.
- Repas de morue, de fruits de mer, thon et sardines grillés...

Organisée par l'ADEPAR avec l'aide du Chasse-Marée, et la collaboration de la Fédération régionale pour la culture maritime et des associations locales. La manifestation est soutenue par la ville de Paimpol, le Conseil général des Côtes-d'Armor et le Conseil régional de Bretagne.



ADEPAR le chasse-marée
ArMen
B.P. 55
22500
PAIMPOL
Abri du Marin - B.P. 159
29171 DOUARNENEZ CEDEX





Les MÉMOIRES de SPOUNTZ chien de marine,

mascote sur les navires de la

(part VI) Force Navale .

Dès que les premiers AMC's furent arrivés en Belgique, je m'empressai d'y prendre mes quartiers. C'était vraiment de jolis bateaux! Leur silhouette était plus militaire que les braves MMS qui ressemblaient à tout ce qu'on voulait sauf à un navire de guerre. Mais on disait qu'ils étaient moins bons à la mer que les navires anglais, que beaucoup continuaient à préférer.

J'ai quand même dû attendre quelques jours avant de pouvoir m'aventurer à bord du premier arrivé. Il y avait un diable de douanier qui campait jour et nuit sur la coupée et qui m'avait envoyé bouler à coups de pieds.

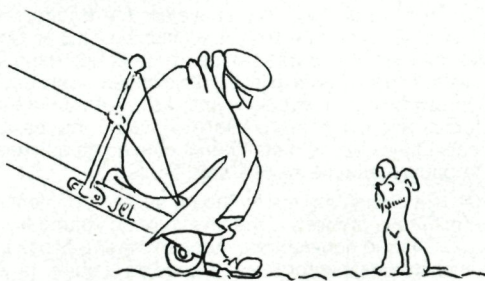
Le navire était entré au port en fanfare, je dirais, et une foule de parents étaient massés sur les quais de l'écluse Demey pour accueillir leurs gaillards qui étaient partis depuis plus de cinq mois. Puis passant l'écluse, le navire était venu accoster au quai d'honneur devant la Capitainerie, mais aussi sous les fenêtres du directeur de la douane. Et nos matelots sortaient du navire tous leurs cadeaux pour leurs parents, petites femmes et petites amies: des boîtes, des paquets, des valises...

«Niks aan te geven?... Rien à déclarer?» demandait à la ronde le pauvre douanier de service qui n'arrivait pas à canaliser tout ce monde et se faisait déborder de partout.

Des rares sacs ouverts pour le contrôle, sortaient des flots de bas nylons, de chemises de nuit, de dessous féminins en nylon... ce nylon miracle qui en 1953 était encore introuvable en Belgique, ou à quel prix?, sans parler des disques, des transistors, et des appareils électriques ménagers.

Le directeur des douanes voyant cela, s'étranglait de colère derrière sa fenêtre. Il fit immédiatement cerner ce bateau de smockelaires, par tout ce qui lui tombait sous la main de cerbères, pour arrêter cette fraude qui se passait là ouvertement sous ses yeux. Une bonne partie de l'équipage fut refoulée à bord et le reste s'enfuit à la hâte à bord

des voitures venues les chercher. Il fallut remplir des déclarations et, pour que rien ne pût sortir du bateau avant la fin des formalités douanières, un pauvre douanier dut monter la garde à la coupée toute la nuit qui suivit cette arrivée mémorable. Après quelques jours, tout rentra dans l'ordre, et le navire vint s'amarrer à CEDRA, la base de dragage du quai Cockerill.



monter la garde à la coupée....

J'avais alors un copain à bord, c'était «den Tuur» le télégraphiste, un champion de la clé-morse, celui-là. Pensez-donc, il avait réussi à capter les émissions d'Ostende, alors que son AMC se trouvait à Norfolk en Virginie! Ils avaient arrangé quelques QRX entre télégraphistes évidemment. Ils s'entendaient entre eux ces «Communications Boys», que c'était merveille! Ils avaient un esprit de Corps dans leur spécialité qui existait depuis les tout débuts de la Force Navale et tout dispersés qu'ils fussent, à bord des navires ou en Station Radio, ils gardaient un esprit de caste très spécial.

Ils usaient de mots-code incompréhensibles des non-initiés: QSA, QRX, Quote, Hermis Sodales, Unquote, enfin tout un jargon qui laissait babas tous les matelots «sans spé», comme disent les Français! Il avaient même lancé l'idée d'une grande soirée de retrouvailles annuelle: c'était le bal des communications. Chose que les officiers ont fini par copier, mais bien des années plus tard.

Avec l'arrivée de ces nouveaux navires «made in USA» et toute la panoplie de mode d'emploi, d'instructions typiquement US Navy, la Force Navale s'était mise à l'heure américaine. On ne parlait que de «Check of Lists» et d'«On board spares» en lieu et place d'inventaires, sheets, forms, supply, etc. Les navires rentraient fiers de leur «proficiency» et les équipages affichaient volontiers leur satisfaction d'avoir dégotté un «E» à l'«Underway Training» à Norfolk.

Un peu comme les Anglais faisaient pendant la guerre: avant d'envoyer un navire en opération de guerre, ils le faisaient passer par un centre spécial, où était testé, par des exercices pratiques, l'état de préparation au combat des équipages. Ainsi faisaient les Américains avant de donner le feu vert du retour à nos navires. Ils appelaient cela un «Shake Down». Dans le genre: «Secouez-moi-bien-cesurrier! on verra bien ce qu'il y a tout au fond!» Et là, ce n'était pas comme à Tobermory où le Commodore «Monkey Stevenson» faisait régner la terreur, jour après jour et nuit après nuit, avec ses inventions diaboliques du genre: apportez-moi demain à 0700 A, sans faute, ce Log book (que je vous ai fait voler pendant la nuit par mes frogmen) ou je vous remballerai d'où vous venez, c'est à dire de nulle part! Bande d'incapables!... Chez les Yanks, c'était plus sophistiqué. Une armée de contrôleurs envahissait le navire et Check Lists en main, chacun d'eux vérifiait un département puis retournait le personnel de questions pernicieuses, dont la réponse était notée dans la case correspondante de leur liste. Le total donnait la cote obtenue par le département et le total de ces cotes donnait le niveau de préparation du navire, niveau exprimé en lettres: «E» pour excellent, «S» pour standard. Rien n'était laissé au hasard, pas le plus petit détail n'était oublié; la US NAVY pouvait dormir tranquille: on ne laissait pas partir les gens qui ne connaissaient pas à fond leur métier, leur navire, leurs armes, ni les moyens de s'en servir!

Les officiers de liaison que les Américains détachaient à bord de chacun de ces navires avaient fort à faire. C'était le côté humain de la grande machine à fiches techniques. Ils étaient chargés de mettre de l'huile dans les rouages, d'expliquer, d'expliquer, d'expliquer... Cela devait être épuisant et parfois déprimant. J'ai déjà raconté les problèmes vécus par le «Liaison», détaché auprès des Français, mais cela ce n'était rien à côté de ce qui attendait le pauvre attaché aux navires Turcs.

On ne peut s'imaginer les malheurs qui le frappaient! A titre d'exemple, prenons la mésaventure du «baptême de navire». Chaque nouveau bâtiment en Marine passe par trois événements mémorables: la pose de la quille, le lancement, et son premier commissionnement. Pour les dragueurs «Made in USA», l'événement marquant est le commissionnement: c'est la remise officielle du navire par le Gouvernement des USA (un amiral) au gouvernement étranger (l'ambassadeur ou un consul) qui a son tour confie le nouveau bâtiment au Commandant. Le tout accompagné de discours, d'hymnes nationaux... on a détaché un Corps de Musique de la US Navy... on a installé une tribune décorée de drapeaux, de guirlandes, aux couleurs de deux pays... et comme cela se reproduira très souvent, la tribune est montée sur un wagon plat de chemin de fer, qu'une jeep vient déhaler face au nouveau navire à quelques minutes du début de la cérémonie. Les invités de marque y prennent place, des dames à grandes capelines et robes élégantes, des uniformes blancs rehaussés de bleu

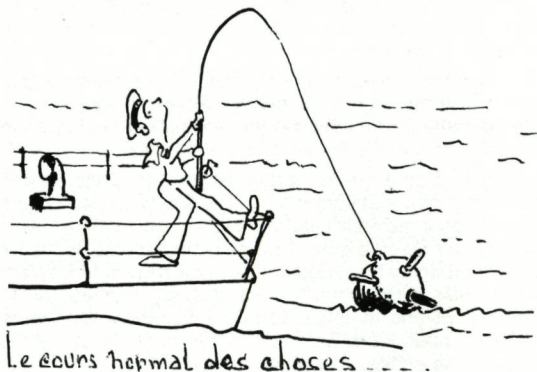
marine et de galons d'or, des civils sortant du pressing, une très élégante compagnie... Le nouvel équipage est aligné sur le quai dans son meilleur uniforme. Ils savent, les marins, que les Américains les regardent avec curiosité. Quelques maîtres d'équipage en profitent pour faire une démonstration de leur puissance dans leur répertoire «Coup de gueule». Les officiers sont raides et intimidés... Puis après les discours viennent les prières que l'aumônier de service récite au micro et qui implorent la sympathie du Tout Puissant pour ce pauvre petit navire. Cela symbolise ici le baptême du navire, qui n'a pas droit à la bouteille de champagne gaspillée sur son étrave... ni à la glissade majestueuse vers les flots.

Qui mais... les Turcs qui ne sont pas catholiques ou protestants comme nous autres... alors?... l'aumônier, les prières, qu'est-ce qu'on fait de cela?... Un beau cassetête que dut résoudre, là, le pauvre «Liaison»! Avec l'aide de l'Ambassade, les Turcs s'alignèrent en quelque sorte sur le baptême prévu à la cérémonie car ils produisirent un Iman qui vint vêtu traditionnellement d'un caftan et d'un turban; il était suivi de deux forts gaillards qui tenaient une chèvre blanche par les cornes. Discours et hymnes patriotiques terminés, l'Iman fit son office qui apparemment consista à trancher la tête de la bête et à asperger de sang la coque du navire!... On m'a dit cela!...

Imaginez la scène - les belles dames en jolies toilettes s'évanouissant d'horreur sur l'estrade ambulante...

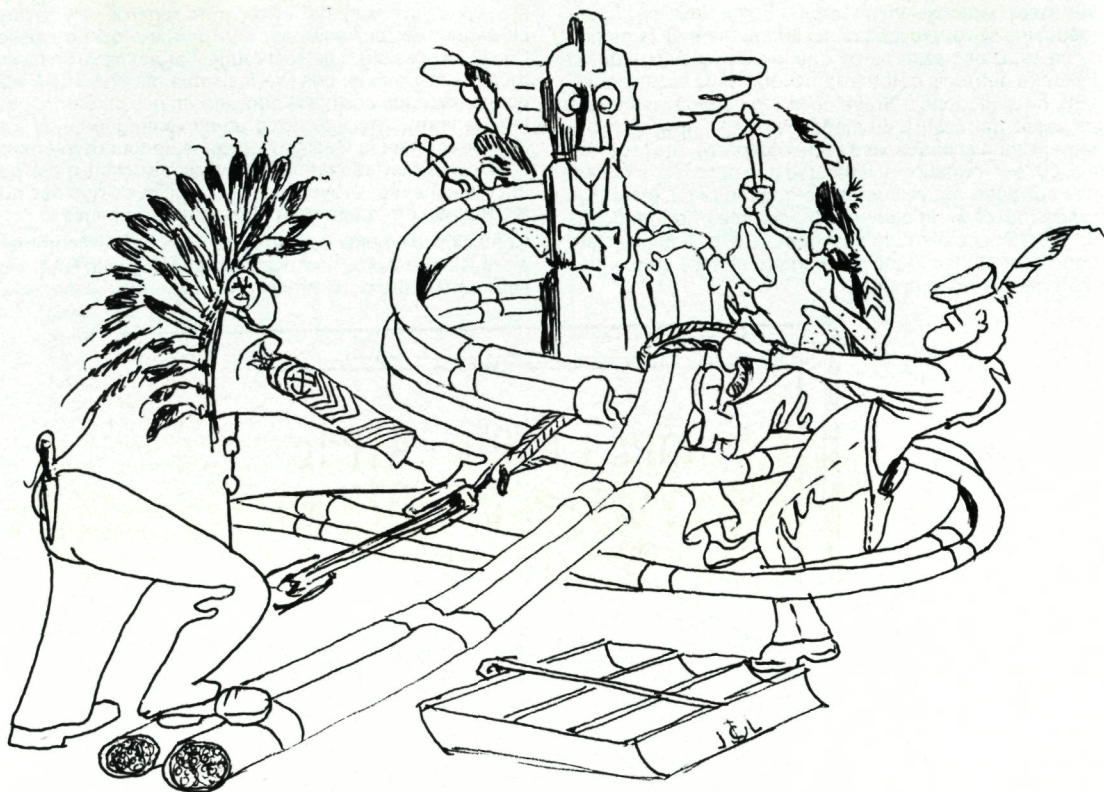
Le pauvre officier de liaison!... Il doit encore parfois s'éveiller en sursaut la nuit, à l'heure où j'écris, haletant, en sueur, en proie à ce souvenir de cauchemar!

Lointains souvenirs! Pour nous, les choses normales représentaient leur cours, et pour les dragueurs de mines, le cours normal des choses, c'est le dragage. Les nouveaux navires arrivèrent, de deux mois en deux mois, gonfler les effectifs de la flotte. Outre ceux qu'on recevait d'Amérique, on en recevait également des copies qu'on fabriquait en Belgique. il y en eut bientôt 24 de ce type.



On forma une flottille à Ostende forte de deux «Minesweep squadrons» (des escadrilles comme ont dit en traduction littérale, quoique cela s'adresse plutôt à l'aviation, où l'on vole en escadrille et où leur colonel ou leur major, je ne sais plus, s'appelle un «Squadron leader»). (On me dit d'ailleurs que ses aviateurs ont emprunté ce «squadron» à la cavalerie où l'on forme des escadrons lorsqu'on met ensemble un certain nombre de chevaux surmontés de leurs cavaliers.)

Deux M/S squadrons de 6 navires, plus les Algérines, plus les MSO's qui arrivaient aussi, plus le Kamina qui faisait la navette vers la Corée: Cela faisait beaucoup de monde sur l'eau en cette fin des années 50 où les effectifs se montèrent jusqu'à 52 navires de mer!



un Super-Chief Boatsman....

Le dragage de mines évoluait, lui aussi. Fini le «Strait Tail» ou «Double L.», trop simpliste, tout juste bon pour les premières mines à influence de marque allemande.

Maintenant il fallait pour activer ces nouvelles trouvailles de l'ennemi, des dragues formant des configurations contournées. Alors on demanda à un Super Chief Boatsman de torturer ces braves Dubbel LL. jusqu'à en obtenir les formes souhaitées. C'est ainsi qu'en combinant les câbles de dragues de mines flottantes et leurs paravanes, on parvint à diverger les câbles à électrode «LL» et à leur donner, la forme d'un «J» qui ne satisfait qu'à moitié les chercheurs, semble-t-il. Alors on combina si bien les dragues pour mines magnétiques avec le dragues pour mines acoustiques, en faisant encore des circuits fermés pour améliorer les circuits ouverts... qu'il fallut à un équipage bien entraîné plus de 60 minutes pour mettre ce «Combiné» à la traîne! Et c'était devenu si lourd qu'avec des courants comme ceux que l'on a, devant Cherbourg par exemple, le dragueur de mines allait à reculons ou au mieux faisait du sur place! Un cauchemar de matelotage! Mais une grande amélioration car avec cela, on était paré contre ces nouvelles mines à multiples censeurs. Et le dragage de mines tout simple et tout empirique qu'il était à ses débuts devint un art consommé.

On s'échait des heures à reproduire sur des calques les passages de chaque navire de l'escadrille sur le chenal en voie de dragage, et on se désespérait de trouver pour toujours quelques «Gaps» (de petits bouts pas couverts ou mal couverts par nos passages) qui, en conscience, nous

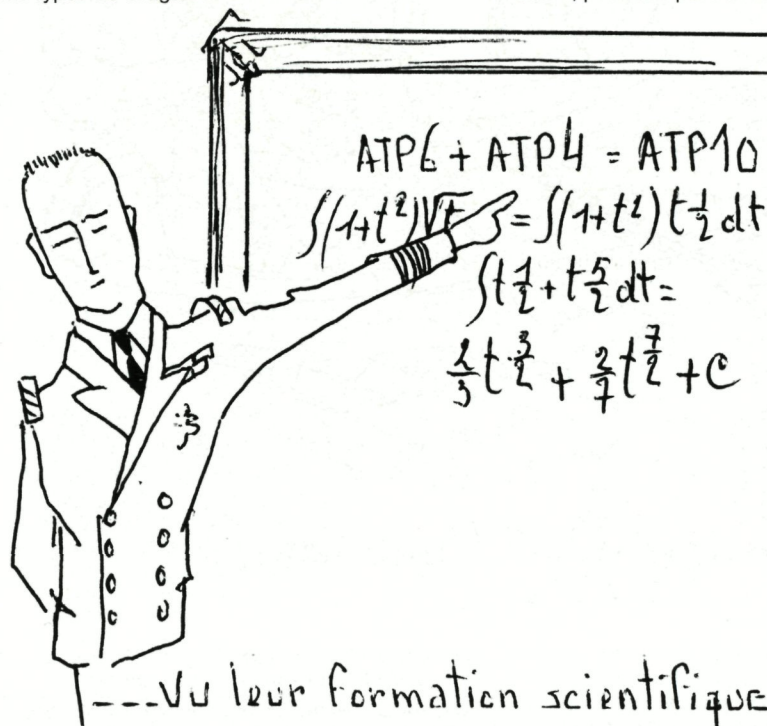
forçaient à recommencer (en conscience, ou par voie d'engueulade de l'autorité supérieure!)

Remarquez l'euphémisme: l'autorité supérieure... on ne vise personne, car comme tout bon militaire a toujours un autre militaire qui lui est supérieur, «l'autorité supérieure» englobe, en tas, tout ce vague conglomérat de gens qui peuvent rendre la vie agréable ou désagréable au pauvre subalterne (On est d'ailleurs, toujours le subalterne de quelqu'un, n'est ce pas?)

«Minesweeping is a science based on vague assumptions...» comme disait mon ami Tommy Airdale, qui était venu nous rendre une visite opérationnelle avec son Vieux qui commandait à ce moment là une division de «Western Unions», la réplique Anglaise des AMC's américains - qui avaient eux aussi remplacé les MMS démodés. C'étaient des Tons class minesweepers (parceque leurs noms se terminaient tous en Ton: Wolverton... Peloton, Charleston Ha! Ha!)

Mon ami T. Airdale était un spécialiste en guerre de mines et c'est lui qui me mettait au parfum, dans de graves conférences, remplies de «Hm, Hm, I should say, old boy...» C'était devenu si compliqué paraît-il qu'on devait mettre tous ces officiers (et pourtant c'étaient des R.N., et plus des RNR et RNVR) dans des écoles pour leur apprendre à draguer. Où allions-nous, s'il faut aller à l'école pour cela?! Eh oui, c'était bien vrai, puisqu'on se mit à construire à Mahieu une université de déminage qu'on appela par la suite l'Eguermin.

Mais assez paradoxalement aussi la Force Navale à l'heure américaine se rapprochait considérablement de la marine française. D'une part, parce que le «Degaussing» qu'on allait faire autrefois à Rotterdam n'était plus assez performant, on allait donc à Brest, où la «Royale» avait installé des bases de mesure du magnétisme des navires extrêmement sophistiquées, et d'autre part parce que les Français, vu leur formation scientifique très poussée, s'étaient jetés sur cette nouvelle science comme la misère sur le monde (ou plus simplement dit, comme des mouches sur...) et concoctaient de nouveaux ATP's: bottins scientifiques sur les tactiques de dragage et sur l'emploi des différents types de dragues.



et le voilà qui s'esclaffe: «Non, mais regarde moi ça pey! ce paquet de rouille là-bas, tout derrière, quelle caisse! C'est pas possible, il est tout rouge, j'ai jamais vu un navire rouillé à ce point là, ces Français qu'a même!». Le Vieux donna des coup des pieds dans les jambes du Baron, pour le faire taire... le pilote, avec un air renfrogné lui dit: ça, Monsieur, c'est le Georges Leygues, le tout dernier croiseur de la Marine Nationale, sa construction n'est pas encore achevée. Croyez-moi il sera peint en gris dès que les travaux de la superstructure seront terminés.

Confusion de notre camarade qui ne savait comment s'excuser. Le Vieux, l'envoya se mettre en tenue N° 1 avec sabre, pour être paré à recevoir l'officier de liaison qui se

La première fois que j'accompagnai la division à Brest, j'étais embarqué avec un nouveau dans le métier, qui était bien marrant et qu'on appelait le Baron. C'était un Brus-selaire comme moi, et qui avait reçu sa formation d'officier, moitié à la Marchande, moitié à l'école de EOR (élèves officiers de réserve) à bord du Tourville à Brest.

Il n'y était plus retourné depuis ce temps et, dès l'entrée dans le Goulet de Brest, après une nuit épuisante dans les embûches du Chenal du Four, il n'arrêta pas de manifester bruyamment sa joie et son admiration pour la reconstruction de la ville, qu'on apercevait au loin toute blanche à travers deux grains de pluie bretonne.

Le pilote français embarqué à St. Mathieu, n'en perdait pas un mot et buvait du lait à chaque exclamation du «Baron»: «Regarde une fois, pey! mais ça c'est un pont! Quel balaise de pont, dis! de mon temps cela n'existait pas, tu sais, il n'y avait qu'une vieille passerelle!...» C'est le pont de la Recouvrance, Monsieur, «expliquait le pilote.» Moi j'étais sur le «Tourville», ça c'était un beau bac!... «Un bon vieux croiseur» corrigeait le pilote, «Qué, tellement grand qu'on aurait pu mettre 5 dragueurs comme celui-ci, rien que sur son gaillard!» Le pilote devait penser que les Bruxellois valaient les Marseillais en exagération mais cela lui faisait visiblement plaisir; Quand tout à coup notre homme avisa un navire en chantier couvert de minimum

pointerait à bord, sitôt la dernière amarre assurée. Le Vieux commandait la manoeuvre d'approche. On accostait à babord d'un vieux Contre-torpilleur allemand le Z quelque chose qui, désarmé et disposé comme une jetée en épi perpendiculairement au quai principal, pouvait recevoir au moins une division de dragueurs de chaque bord.

L'officier de liaison se voyait de loin; sabre au pied, il attendait à l'emplacement où la coupée allait être jetée, tout à l'heure. Le Vieux manoeuvrait lentement; il ne voyait pas venir le «Baron» dans la tenue prescrite... Il lui envoya le signaleur lui dire de se presser. Il fallait absolument qu'il soit là sur le pont, le sabre au pied pour recevoir le Français... Le «Baron» apparut en bretelles par la porte du quartier des officiers, interpellant le Vieux: «... Mais pey! tout ça est très joli, Dieu! mais tu ne m'as pas dit où tu avais fourré ton sabre. Tu sais bien que moi j'en ai pas...!» Y a pas! Il y en a qui sont nés avec les pieds dans le plat! Le Vieux lui réexpédia le signaleur avec les indications nécessaires, et ajusta encore une fois l'amarrage de son navire... un peu en avant... un peu en arrière... amarrez comme ça... Parez à prendre la coupée!... Et au moment précis où l'officier de liaison posait le pied sur la coupée, le Baron apparut sabre battant, casquette de travers... essoufflé à l'autre bout, pour l'accueillir comme le veut la sacro-sainte étiquette navale. L'honneur était sauf!

Pendant que le Vieux s'ajustait rapidement dans sa cabine, le Baron entretenait l'officier français du bon vieux temps où il faisait son apprentissage sur le «Tourville». C'était de là que lui venait son surnom de «Baron».

Alors qu'un soir, dévalant joyeusement la rue de Siam, une bruyante bande d'EOR's tomba sur une patrouille de gendarmes maritimes.

Ce qui se dit alors, on n'en sait plus rien, mais nos gailards se retrouvèrent tous au Poste à décliner leur identité. Il y avait là 2 Belges et 4 Français. On commença par les Français: Nom, prénoms et qualité... Le premier à comparaître s'appelaient Leclercq. Comment cela Leclercq? grommelait le brigadier, «Leclercq, comme le Maréchal Leclercq, c'est mon oncle, brigadier». Bon, - Le second à décliner son identité s'appelaient Burin des Rozières «Comme l'amiral commandant le Préfecture Maritime de Cherbourg, c'est mon père» ajouta l'EOR. Le troisième puis le quatrième, déclinaient des noms aussi ronflants que prestigieux et quand vint le tour de nos Belges, les Français malicieux vinrent à leurs secours. Le premier qui s'appelaient R..., se vit appuyer par un jeune EOR qui dit au brigadier: «comme le commodore, commandant en chef de la Marine royale belge»... (un mensonge de bonne intention!) Le dernier notre brusselaire, embarrassé par un nom

flamand difficile à épeler, déclara, bravache et pour être sur le même pied que ses camarades: «Moi je m'appelle Monseweyer, Baron de Schaerbeek!»... Dont acte. Quand ces Messieurs vinrent à passer au rapport du Capitaine d'Armes, ils récurèrent chacun la même punition. Egalité, Fraternité...; n'est ce pas?

Pourtant notre «Baron» fut invité à rester, lorsque ses camarades rompirent les rangs, et prie de décliner son identité complète, titre de noblesse inclus, «afin de corriger les documents administratifs, n'est ce pas?» On a beau être en République la Marine c'est encore la «Royale»; on n'y cache pas ses titres!... Protestations embarrassées de notre ami, rien n'y fit... correction et mise à jour des documents matriculaires, du dossier individuel etc. etc.... c'est le règlement, n'est ce pas?

L'affaire eut son aboutissement à Bruxelles et connu alors un grand retentissement, lorsque le dossier de notre ami parvint chez ZS1, au Service du Personnel...

Je vous laisse à penser... Mais finalement, on en a bien ri et celui qu'on appelait le «Pey» devint ainsi le «Baron» et le resta pour toujours!...

Bons baisers de... Brest



tous droits de reproduction, de traduction
réservés
pour tout pays y compris l'URSS.



N.V. SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE

Moervaartkaai 15, B-9042 GENT
(langsheen het kanaal Gent-Terneuzen)



NIEUWBOUW - OMBOUW - HERSTELLING

MOTORISATIE -

SCHEEPELECTRICITEIT - ELECTRONICA

MEKANIEK - MEUBEL- en SCHRIJFWERK

Electrische dwarshelling
lengte 140 m.

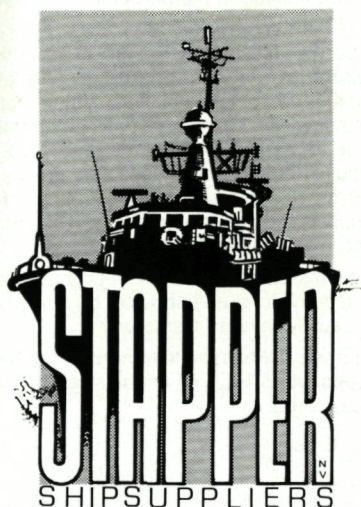
Tel. werf
(091)45.04.01
Telefax (091)45.99.81

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

Tel. droogdok
(091)53.15.11

Na kantoortijd:

(091)28.15.34 (P. Wijnakker)
(055)45.59.56 (ir. J. Verhoest)



STAPPER & Co n.v.

Heizegemweg 11,

B-2030 ANTWERP

Telephone: (03) 541 13 59

Telex: Antw. 33.566

Telefax: (03) 541 71 72



C.D.S.C.A.



DE CENTRALE DIENST VOOR SOCIALE EN CULTURELE AKTIE

Ten behoeve van de leden van de militaire gemeenschap



WINKELS IN DE BRD
HUISVESTING IN BELGIE
FILM - VIDEO - LEKTUUR - SPORT
ONTHAALMOEDERS - AUTORISCHOOLO
VAKANTIES IN BINNEN EN BUITENLAND



C.D.S.C.A.

LEUVENSESTEENWEG 392

1030 BRUSSEL

Voor alle verdere informatie kunt U terecht bij de dienst Public Relations :



Burger : 02/739.02.05
Militair : 3687 toest. 205

Telefax : 02/739.02.29
Telex : 22896

O.C.A.S.C.



L'OFFICE CENTRAL D'ACTION SOCIALE ET CULTURELLE

Au service des membres de la communauté militaire



MAGASINS EN RFA
LOGEMENT EN BELGIE
GARDIENNES - AUTO-ECOLE
CINEMA - VIDEO - LECTURE - SPORT
VACANCES EN BELGIE ET A L'ETRANGER



O.C.A.S.C.

CHAUSSÉE DE LOUVAIN 392

1030 BRUXELLES

Pour toute information s'adresser au bureau relations publiques :



Civil : 02/739.02.05
Militaire : 3687 ext. 205

Téléfax : 02/739.02.29
Télex : 22896

La « Marine » de l'Amiral Darlan et la Force Navale Française de l'Amiral Muselier

Paul EYGENRAAM

La dramatique neutralisation de la flotte française de la Méditerranée aux ordres de l'amiral Gensoul, le 4 juillet 1940 par la flotte anglaise de l'amiral Summerville, dans le port algérien de Mers El Kébir près d'Oran, a été évoquée à maintes reprises dans les colonnes de « Neptunus ». Cette opération fratricide, dite « Catapulte », coûta la vie à 1300 marins français, et creusa une brèche sensible dans ce qui restait de « l'entente cordiale » franco-britannique. La mesure eut d'autant plus de retentissement, qu'elle alla de pair avec la saisie des bâtiments français réfugiés dans les ports britanniques. Parmi eux, le fameux sous-marin géant « Surcouf » qui fut occupé le 3 juillet à Plymouth de vives forces et par surprise, par des Anglais de la Royal Navy, au prix d'une échauffourée sanglante qui coûta la vie à deux officiers anglais et à un officier français. Sur un effectif normal de 8 officiers - 26 officiers marinières et 109 hommes d'équipage il n'y eut que 14 membres de l'ancien équipage qui acceptèrent de rembarquer dans la suite au service de la France libre.

Un mauvais coup pour le général de Gaulle

La tâche du général de Gaulle, qui n'avait été mis au courant ni du bombardement de la flotte de la Méditerranée, ni de la saisie des bateaux amarrés dans les ports anglais, s'en trouva entravée. Ce drame pesa lourdement sur l'essor de la France Libre en 1940. Un mois après ces pénibles incidents, l'amiral de la flotte Dudley Pound le chef d'état-major impérial J.D. Dill et G.L. Newal, firent rapport au premier ministre Winston Churchill sur la situation des diverses forces armées réfugiées en Grande-Bretagne. Ces documents, autrefois confidentiels, sont aujourd'hui accessibles aux historiens. Ils confirment une situation de fait qui n'a pas échappé aux chroniqueurs de l'époque. C'est ainsi que la force navale française fut considérée comme ambiguë et parcourue par des tendances en sens divers. Il y avait le 22 juillet 1940 : 51 officiers et 1015 marins à White City qui souhaitaient leur rapatriement en France. D'autres voulaient servir dans la Navy, alors que d'autres encore préféraient la « Royale » de l'Amiral Muselier. La majorité des marins séjourna initialement à bord de l'ancien croiseur « Courbet », utilisé comme dépôt. Ils furent ensuite transférés dans des baraquements de la Navy et servirent de réserve pour compléter l'équipage des navires saisis.

A l'époque, l'on était loin du compte, eu égard au nombre considérable de demandes de rapatriement et les Britanniques se plaignaient du manque d'autorité des officiers. Winston Churchill en personne vint les visiter pour remonter le moral des uns et la combativité des autres, et jeter quelques lumières sur l'imbricatio dans lequel se trouvaient ces hommes quant à leur avenir. Les conséquences

de la visite furent positives. Elle stimula bon nombre d'hésitants à gagner les rangs de la Navy.

La situation des équipages

En juillet 1940, la pénurie de marins français eut pour conséquence que de nombreux bâtiments français furent dotés d'équipages mixtes : tels les destroyers « Léopard », « Le Triomphant », « Mistral » ; les torpilleurs : « La Cordelière », « l'Incomprise », la « Branlebas », la « Mélopomène », la « Flore » ; les scoops : « Arras », « Epinal », « Chevreuil », la « Capricieuse », « Léoville », « Téméraire II », « Pesasa », « Sauterne » ; la corvette « La Malouine », les neuf chasseurs de sous-marins, ainsi que « l'Ambroise Paré », « l'Atlantique », et « Listrac ».

La Marine Française avait été renforcée dès septembre 1939 au même titre que la Royal Navy, par des navires polonais dépendant du gouvernement Sikorski d'abord fixé en France, et dès juin 1940 émigré en Grande-Bretagne. Dans une première phase, les Polonais utilisèrent comme dépôt le vieux croiseur français « Paris ». Moins divisés que les Français, les Polonais étaient plus appréciés à ce stade du haut commandement britannique. Celui-ci leur confia, outre le « Paris » les destroyers « Ouragan », les scoops « Pomerol » et « Médoc » ainsi que les chasseurs de mines 11 et 13.

Quant aux rapports relatifs aux Hollandais, ils sont franchement enthousiastes.

Réfugiés en grande nombre dans les ports britanniques, leurs navires réunissaient des équipages au complet, bien entraînés et permettant à ce titre une utilisation immédiate. L'Amirauté se montrait favorablement impressionné par la qualité des sous-marins bataves et l'habileté professionnelle de leurs équipages. Une seule ombre au tableau : des frottements avec la population du port de Falmouth assigné comme base aux Hollandais. Les cadres eurent à effectuer le redressement qui s'imposait. En fin de compte, la situation se modifia sensiblement quand les Hollandais protégèrent des enfants pendant un raid aérien. La Koninklijke Marine se vit également gratifiée de quelques navires français : le torpilleur « Bouclier » et les scoops « Coucy » et « Belfort ».

A Portsmouth, des Bretons à bord du navire dépôt « Courbet » continuaient à donner du fil à retordre aux autorités. Ivres plus souvent qu'à leur tour, bon nombre d'entre eux avaient la rancune au cœur, ayant souvenance d'amis et de parents parmi les 1300 hommes tombés à Mers El Kébir, les fils de la Bretagne étant nombreux parmi les gens de mer.

L'animosité entre les ponpons rouges et les blue jackets fut lente à se dissiper. Des frottements de cette nature n'existaient pas avec les Belges à bord de l'HMS Royal Ar-

thur. Moins à l'unisson que les Polonais et les Hollandais ils étaient divisés par ce qui allait devenir la «question royale» cinq ans plus tard.

Les bateaux fidèles à Darlan

Il fallut attendre le 27 novembre 1942 pour que les Anglais se rendent compte que leur méfiance à l'égard du commandement de la Marine Française n'était pas justifiée. La «Royale» ne collabora pas avec la Kriegsmarine. Le sabordage de la flotte française de haute mer, par l'amiral de Laborde dans le port de Toulon au moment où la Wehrmacht franchit la ligne de démarcation et déboucha dans la zone neutre de l'arsenal le prouve. A la lumière des renseignements que nous devons à l'obligeance du Maître Principal Dominique Lemaire du Service historique de l'armée française à Vincennes, rappelons que le 18 juin '40.

L'amiral Oueust ayant rendu compte à l'Amirauté française (Amiral Darlan), par message de 10h24 de son intention de commencer sauf ordre contraire l'évacuation vers le Maroc, reçut à 14h10 le message de 12h45 de l'Amirauté, lui donnant accord et lui prescrivant de diriger le plus tôt possible la flotte de guerre et de commerce vers le Maroc et Dakar :

Les instructions de l'amiral de Laborde en juin 1940

L'Amiral de Laborde donna alors les instructions suivantes :

A. Pour les bâtiments de guerre :

- diriger sur Casablanca tous les bâtiments ayant le rayon d'action suffisant pour atteindre ce port (Sauf le cuirassé «PARIS», en état matériel insuffisant) ;
- diriger les dragueurs magnétiques vers les ports sud du golfe de Gascogne ;
- remorquer vers l'Angleterre les bâtiments en état de flotter, mais non de naviger par leurs propres moyens ;
- laisser aux ordres du secteur un torpilleur, un aviso neuf et les avisos anciens pour assurer le plus longtemps possible les patrouilles dans l'Iroise, puis le repli vers l'Angleterre des troupes de défense de la région de Brest et d'Ouessant.

B. Pour les bâtiments de commerce :

- diriger vers le Maroc tous les bâtiments de commerce

ayant les approvisionnements suffisants pour effectuer cette traversée ;

— diriger les autres bâtiments sur les ports Sud du Golfe de Gascogne pour s'y ravitailler.

Les appareillages commencèrent à partir de 15H00.

Un message de 16H15 (été) le 18 juin 1940 de l'Amiral Quest confirma l'ordre d'appareillage à tous les bâtiments en état de marche.

Le cuirassé RICHELIEU (Capitaine de Vaisseau MARZIN) qui était embossé en rade-abri, appareillage 18 juin 1940 à 16H00. Il franchit la porte du barrage du goulet à 16H28 et fut d'abord escorté par LE FOUGUEUX et LE FONDEUR qui prirent leurs postes de protection à 18H00.

La formation était placée sous les ordres du Contre-Amiral MOUREAU, Commandant les Patrouilles de l'Océan, qui avait mis sa marque sur le FOUGUEUX. A 17H00, le 20 Juin les deux torpilleurs furent relevés par LE FLEURET qui avait appareillé de Casablanca le 19 juin 1940 vers 23H00.

LE FOUGUEUX et LE FRONDEUR firent alors route sur Casablanca, tandis que le RICHELIEU et le FLEURET se dirigeaient vers Dakar, où ils arrivèrent le 23 juin 1940, vers 17H45.

Le débarquement allié en Afrique

On sait que les alliés anglo-américains débarquèrent en Afrique du Nord le 8 novembre 1942. Curieusement l'amiral Darlan, dauphin du maréchal Pétain est sur place lorsque les Américains réussissent à neutraliser les marins français. Le général Eisenhower, sur ordre de Washington, reconnut aussitôt Darlan en même temps que le général Giraud que les Américains avaient fait évader en sous marin de la France occupée, comme commandant en chef des Armées d'Afrique.

C'était pour le général de Gaulle, après l'humiliation de Mers El Kébir, un deuxième coup dur. La situation s'éclaircit lorsque le jeune Bonnier de la Chapelle eut assassiné l'amiral Darlan dont le double jeu paraissait évident. Quant à la Force navale de la France Libre, elle prit forme et put participer valablement au débarquement allié en Provence en 1944 sous les ordres de l'amiral Lemonnier ; il se révéla un chef d'envergure au même titre que le commandant de la 1^{re} armée française le futur maréchal de Lattre de Tassigny.



Oscar HALLE

Door Norbert HOSTYN, lic. kunstgeschiedenis conservator stedelijke musea Oostende

Deze keer, net als in sommige vorige bijdragen een kunstenaar die zich niet direct als marineschilder profileerde, maar wiens bijdragen in het genre toch het vermelden waard zijn: de Duits-Antwerps-Oostendse kunstenaar Oscar HALLE.

O. HALLE werd geboren te Bärwald (D. - Pommeren) op 19 aug. 1857 als zoon van een welstellende handelaar.

Te Berlijn, waar hij zijn opvoeding kreeg, raakte hij in de ban van de schilderkunst. Na beraad koos hij definitief voor een artistieke carrière i.p.v. een loopbaan in de handelswereld. Te Berlijn deed hij zijn artistieke studies o.l.v. de kunstenaars INMANN & KNILLE. Later zette hij zijn opleiding voort aan de Academie te Dresden.



Oscar Halle omstreeks 1905

Anno 1883 vestigde HALLE zich te Antwerpen en studeerde er verder bij Karel VERLAT, schilder van oriëntaalse taferelen en scènes met dieren, toen op het toppunt van zijn internationale roem.

Op 4 sept. 1891 - eerder laat - sloot hij zich aan bij de reeds in 1883 gestichte Antwerpse kunstenaarsgroepering «Als ik kan», die voornamelijk traditioneel werkende realisten als leden telde.

Omstreeks 1900 kwam hij te Oostende wonen, Wellingtonstraat, 33 (later 44), een huis met zicht op zee (toen nog). HALLE wist zich van meetaf aan goed in het Oostends kunstleven te integreren: hij werd lid van «Ostende-Centre d'Art» een initiatief van om. Edmond PICARD ter bevordering van de artistieke animatie 's zomers in de Koningin der Badsteden. Hij exposeerde in de drie kunstsalons die «Ostende Centre d'Art» tijdens haar korte bestaan inrichtte (1905, 1906, 1907). In 1908 dan, werd hij lid van de «Cercle Artistique d'Ostende» gesticht door enkele lokale kunstenaars als Jan en Oscar DE CLERCK, Karel DE KESEL, Eugène GERBOSCH, Louis ROYON e.a. HALLE nam deel aan de salons die deze kring inrichtte, tot 1914. Ook werd hij lid van de «Kunstkring van Nieuwpoort - Stad». In 1914 verliezen we hem uit het oog: wellicht was hij als Duitser «persona non grata» in ons land met het uitbreken van de oorlog. Nergens vonden we sporen van artistieke activiteiten van HALLE tijdens of na de W.O. I Plaats en datum van overlijden zijn dan ook onbekend.

In april 1900 verscheen in het Oostendse blad «La Carillon» een artikel over HALLE, het bevat een beschrijving van zijn atelier, alsook enkele titels van werken:

«Volkskind, hout sprokkeld in de duinen», «Een moeder, biddend om haar zoon die naar de oorlog is», «Een maaier te Stene», «Een garnalvisser te Koksyde», «Interieur - het gebed», «Interieur - een confidentie», «Interieur - Kantwerkster te Nieuwpoort», «Interieur - arm vrouwtje in De Panne», «Droevig lied» & «Werkloos». Meteen weten we dat HALLE graag sociaal geëngageerde thema's uitbeeldde en dat onze Westkust hem wist te inspireren. Volgend lijstje completeert het beeld op zijn onderwerpskeuze:

- «portret van Mevrouw D.» en «Molen te Zaandam» (Salon 1902, Kursaal Oostende)
- «Het Minnewater - Brugge» en «Strijksters» (Salon 1906, Kursaal Oostende)
- «De Wieg», «Vissersweduwe» en «Interieur op het eiland Marken» (Salon 1907, Kursaal Oostende)



MANESCHIJN IN DE PANNE — Kleurprentkaart naar een schilderij van O. HALLE, uitgegeven door Kunstverlag M.L. CARSTENS te Hamburg in een reeks «Vlaamsche kunst. Het vreedvolle Vlaanderen». Oostende (Verz. Omer VILAIN)

MARINE (olie op doek; Oostende, verz. Y.D.G.)

Dit tableau, opgebouwd in sombere zwarte en bruinige tinten overtuigde ons van HALLE's kwaliteiten als marinist. Hij heeft de sfeer van de noordzee op een donkere, grimmige dag goed begrepen. Enkel een lichtje op het staketsel in de verte zorgt voor een brekende toets. In deze olie vinden we de sfeer terug die we ook in sommige van SPILLIAERT's beste marines ontmoeten, terwijl HALLE naar ons gevoel hier ook al het expressionisme aankondigt.

57





- «Bij de zieke», «In de serre», «Rotterdam», «Zomer», «Gezicht op Brugge» en «Studiekop» (Salon 1912, Kunstkring Nieuwpoort)

- «De verlaten groeve», «Oude vrouw», «Kleine Hollandse», «De oogst», «De baai», «Dennen aan de kust», «Studie», «Kinderkopje», «Kleine breister», «Langs het kanaal» en «Studie van de lucht» (Salon 1913, Cercle Artistique Oostende)

- «Vissersboten in de Oostendse haven» en «Brugge - stadsgezicht met brug» (Salon 1914, Spa).

Stylistisch zit zijn werk vast in de overgangsfase tussen realisme en impressionisme, min of meer te vergelijken met het werk van ENSOR of VAN STRYDONCK uit de vroege jaren '80.

Stippen we nog aan dat heel wat werk van HALLE ruime verspreiding kende via gekleurde prentbriefkaarten.

Opkomst der maan in de haven van Oostende
Prentkaart uit dezelfde reeks als «Maneschijs te de Panne», een reeks die wellicht 20 nrs. telde.
OOSTENDE, verz. Omer Vilain



LES BELGES DANS LA BATAILLE DE L'ATLANTIQUE 1939-1945

HENRI ANRYS

Grande première dans le petit monde de l'édition du livre d'Histoire belge!

La maison COLLET vient, en effet, de publier en édition de poche et à grand tirage, «les Belges dans la bataille de l'Atlantique» de Henri ANRYS.



Ainsi, on peut espérer que le grand public belge pourra, pour la première fois et, surtout, pour une somme modique (130 frs), accéder à l'Histoire de tous ses marins - marchands, pêcheurs ou militaires - durant la dernière guerre.

«En 225 pages, nous confie Hervé GERARD, directeur de la Collection «Vécu par les Belges», Henri ANRYS nous fait revivre la grande épopée des marins qui, spontanément, mirent leur navire et leur expérience au service de leur pays, dès l'aube de la guerre, avant de rejoindre les rangs de la Flotte anglaise».

Il y fait, on peut le dire, une synthèse à la fois minutieuse, précise et anecdotique de l'action des marins belges entrecoupée de témoignages de vie puisés dans les publications de l'époque.

Tout y est abordé: Duinkerque, les chalutiers-navires de guerre, la section belge de la Royal Navy, les marins marchands, les canonnières DEMS,...

Nul doute que la large diffusion de cet ouvrage contribuera au prestige de la Marine et des marins belges!

«Les Belges dans la bataille de l'Atlantique» de H. ANRYS est publié par les éditions COLLET et distribué à la Force Navale par les éd. Neptunus a.s.b.l. B.P. 17, 8400 Oostende.

130,- F (frais de port 35,- F)

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

BELGISCHE ZEEVISSERIJ KENDE IN 1990 EEN VRIJ MOEILIJK JAAR

door Henri ROGIE

Net als de twee vorige jaren was 1990 opnieuw geen gemakkelijk jaar voor de Belgische zeevisserij. Externe factoren zoals het strengere EG-beleid inzake quotabeheer en de verslechtering van s'werelds economische toestand hadden immers voor gevolg dat onze reders en vissers met heel wat problemen te kampen hadden en hiervoor slechts matige resultaten boekten.

De globale bruto-opbrengst van de aanlandingen in de drie nationale vissershavens daalde aldus met zowat 4,8% tot 2,987 miljard BEF volgens voorlopige cijfers. Het aanvoer-volume was evenwel met zo'n 1,5% gestegen tot 30.256 ton, maar de gevoelige terugloop van de tongprijzen had een nadelige weerslag op de besommingen. Alhoewel de balans door sommigen als bevredigend wordt beschouwd, bleef men toch fel onder het peil van het topjaar 1987.

Zware klappen bleven niet uit in 1990

Stormachtig was 1990 van wal gestoken. De eerste twee maanden van het jaar kenden inderdaad hevige stormen die dan ook een groot deel van de visserijvloot aan de ka-de lieten liggen. In december waren het de kleinere vaartuigen die niet uitvaren konden, ditmaal door het tongvang-verbod in het oostelijk Kanaal. Tijdens de overige periode van het jaar moest via allerhande technische maatregelen en quotaruil met andere EG-lidstaten ervoor gezorgd worden dat de visserijactiviteiten niet stilvielen. Aldus werd het probleem van de leefbaarheid van onze vloot omwille van de beperking van het aantal zeedagen acuter dan voorheen.

Een ander probleem was de verscherping van het EG-beleid inzake quotaregeling en vangstcapaciteit door het uitvaardigen van nieuwe reglementen en tal van wetteksten. Deze toenemende administratief bureaucratische rompslomp werkte soms vrij wroevig bij reders en vissers, in die mate zelfs dat de Oostendse Rederscentrale van een dictatoriaal optreden spreekt. In dit verband mag beslist gesteld worden dat België benadeeld werd door de EG-reglementering en door sommige lidstaten. Een concreet voorbeeld hiervan was het ongeoorloofd optreden van Nederlandse vissersboten vóór onze kust en het onwettig weren van Belgische boomkorteilers uit de Golf van Gascogne.

Niet minder problematisch was de forse stijging medio 1990 van de gasolieprijs voortvloeiend uit de crisis in de Perzische Golf. Hierdoor gingen de uitbatingskosten de hoog-

te in, waardoor het financieel rendement van de visserij-activiteiten sterk verminderde. Gezien de gedaalde visprijs kwam deze klap bijzonder zwaar aan. Ook de recrutering van jonge vissers verliep in 1990 vrij moeilijk en daaraan was de aangekondigde rationalisatie van het zeevisserij-onderwijs niet vreemd. Minister Coens wou inderdaad een aantal visserij scholen laten fusioneren of afschaffen en dit verwekte grote onrust onder de reders.

Ook een droevig jaar voor de Vlaamse vissers

Tenslotte was er nog de problematiek van de steunverlening voor de modernisering van de vloot. De strengere toepassing van de EG-voorschriften inzake scheepskredieten had voor gevolg dat in 1990 slechts 3 nieuwe eenheden als vervangingsbouw van stapel liepen. Het jaar voordien waren dat nog 6 nieuwe schepen die de vloot kwamen verrijken. Alles samengenomen steeg het aantal nieuwgebouwde vissersvaartuigen sedert 1980 op 78 en dit is ondanks alles toch een positief feit. Zonder de beperkende maatregel inzake nieuwbouw zou de Belgische vloot, die nu 205 schepen telt met een globale drijfkracht van 106.000 Pk, beslist een grotere uitbreiding gekend hebben.

Toch waren er enkele lichtpunten in 1990. Alzo werd door de Westvlaamse provincieraad goedkeuring verleend aan een nieuw reglement betreffende de modernisering van de kustvaartuigen. Hierdoor kon voortaan een toelage van maximum 280.000 BEF per eenheid bekomen worden. Ook op het vlak van de renovatie van onze drie vismijnen kwam er eindelijk schot in. Oostende nam inderdaad het initiatief om de nodige aanpassingswerken aan zijn vismijncomplex te laten uitvoeren, terwijl in Zeebrugge de eerste paal geheid werd voor de loskade van een gloednieuwe vismijn in de achterhaven. Tenslotte kwam de beslissing om in Zeebrugge het Nautisch Centrum te creëren, waar d.m.v. simulatoren de bijscholing van zeevissers zal verzekerd worden.

Tot slot van dit bondig overzicht dient nog aangestipt dat 1990 voor de Belgische zeevisserij ook een droevig jaar was. Hierbij denken we aan de dodelijke ongevallen aan boord van de 0.82 en de Z.30 en aan het vergaan van de 0.303 «Girl Linda». Bij het kapseizen van dit schip lieten zes jonge Oostendse vissers het leven. Het vissersberoep is niet zonder gevaar en bij deze droevige gebeurtenissen kunnen we alleen maar meer respect en bewondering hebben voor diegenen die het hard labuur verrichten.

CMB n.v.
MEIR 1
B-2000 ANTWERPEN
TEL.: (03) 223 21 11
TELEX: 72304 CMB-B

TRANSPORT

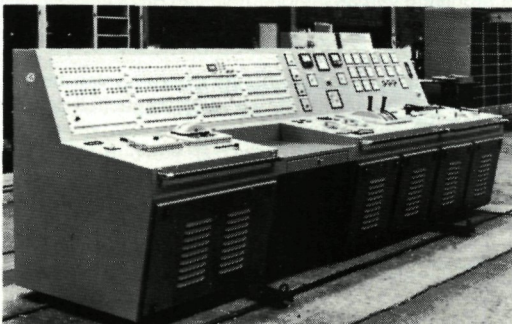
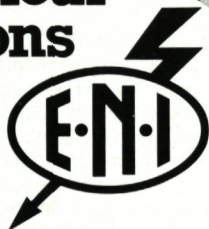
CMB

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

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

**Customised
electronics
and electrical
installations**

NEW-BUILT
REPAIR
SERVICING



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

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

Roch CAMPANA, een onderofficier bij de Marine Royale

J.B. Dreesen

Als Oostendenaar, aangespoeld of niet, moet U ze kennen, de CAMPANA's van Oostende.

Ze hebben in onze stad een maritieme traditie die reeds vier generaties meegaat. We lopen de lijn even terug op. Yves CAMPANA (° 9-10-1938), kapitein-ter-lange omvaart en zeeloods, is de zoon van de welgekende kapitein-ter-lange omvaart, Robert Louis CAMPANA, die in zijn tijd de Oostende-Tilburylijn runde.

Robert Louis CAMPANA heeft nog twee andere zonen, Guy (° 18-5-1936) en Roch (28-8-1943) die echter aan de wal bleven. Dochter Corinne, de jongste (° 01-02-1948), woont nog te Oostende.

«Captain Louis» Robert CAMPANA, zoals men hem pleegt te noemen, was de zoon van François CAMPANA, een mecanicien-conducteur bij het Zeewezen, die op zijn beurt de zoon was van Roch CAMPANA en hier begint de geschiedenis van de CAMPANA'S van Oostende.

Eerst wat familiegeschiedenis. Roch CAMPANA, werd in de maand november 1813 geboren uit François en Anna-Maria SALEMI te Termini in de provincie Palermo van het Koninkrijk Napels. Hij werd op 20 november 1813 in de Collegiale kerk van Sint-Niklaas te Termini over het doopvont gehouden door Augustin SIABSI, zoon van Michel en Françoise SALEMI, dochter van Jerome, terwijl Leonard MASCARI hem doopte. Hij kreeg als naam ROCH MARIO. Vader François had drie zonen. Hij was een kleine reder die, volgens tijd en omstandigheden, een of twee schepen uitreedde en waarvan de oudste zoon er eentje voer.

Nauwelijks 14 jaar mocht Roch, of moest, al mee naar zee, zoals het in die tijd gebruikelijk was. Met tien jaar ervaring kwam Roch, einde 1836, aan boord van een schip van zijn vader, bevolen door zijn oudste broer, te Antwerpen toe.

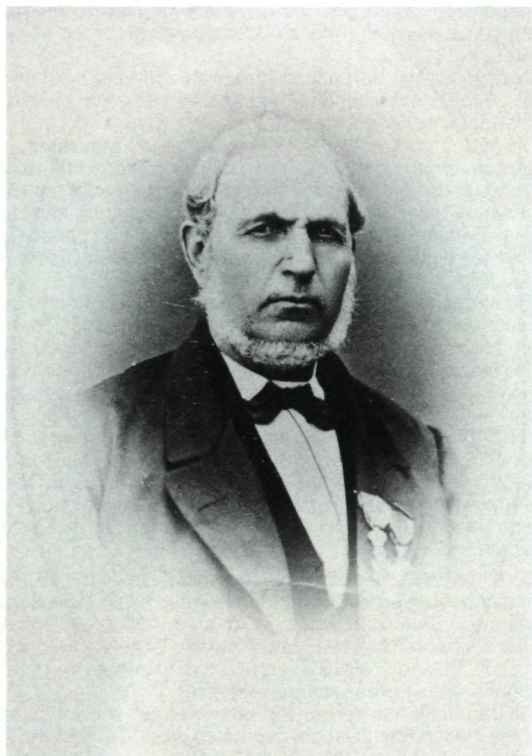
Over wat er toen gebeurd is tasten wij in het onzekere. Een feit is echter dat hij in Antwerpen bleef, want op 7 april 1837 engageerde hij zich voor een term van twee jaar als matroos bij de «Marine Royale». Hij wordt aan boord van kanonneerboot nr. 4 geplaatst.

Normaal kende de Marine Royale op dat ogenblik matrozen van 1ste, 2de en 3de klasse, zodat hier waarschijnlijk de voorafgaande ervaring van Roch in rekening werd gebracht, want hij engageerde als matroos 1ste klasse. De kanonneerboden, die voornamelijk op de Schelde opereerden, werden op dat ogenblik nog beschouwd als zijnde in oorlog tegen Nederland want Roch diende tweede jaar aan boord van de 4 als bottelier (cambusier) in oorlogstijd.

Na zijn tweejarenterm tekende hij een nieuw contract voor dezelfde duur en ging over als «cambusier» naar kanonneerboot nr. 6.

Dit contract eindigde slechts op 30 april 1841 waarop hij een nieuw contract tekende, ditmaal voor drie jaar, aan boord van kanonneerboot nr. 12.

In deze periode 1837-1841 situeerde zich waarschijnlijk zijn eerste huwelijk met Anne-Maria CHARTON die hem echter nog voor 1844 zou ontvallen want in dat jaar vonden we hem terug als weduwnaar. Dit eerste huwelijk, waarvan wij geen andere sporen van terugvonden, ligt waarschijnlijk aan de basis van zijn achterblijven van zijn vader's schip in 1837.



Roch CAMPANA in de «fleur» van zijn leven.

Zijn eerste promotie in de «Marine Royale» kwam op 15-02-1841 wanneer hij bevorderd werd tot «schieman eerste klasse».

Deze functie was echter niet voorzien aan boord van de kanonneerboot zodat hij begin mei 1842 overging naar de staatsbrig de CHARLES.

De CHARLES, een oud en traag schip, moeilijk manoeuvreerbaar en weinig geschikt voor de grote vaart, behoorde toe aan de rederij WATTEL. In het kader van de handelspolitiek van de regering kreeg het schip voor zijn reizen een militaire bemanning. De CHARLES maakte een eerste reis met militaire bemanning, onder bevel van kapitein JORGENSEN vanaf 4 januari 1840 naar Batavia en Manilla.

Op 16 juni 1843 vertrok de CHARLES, voor een tweede maal, naar het Verre Oosten. Het schip stond onder bevel van Luitenant-ter-Zee HOED geassisteerd door Vaandrigter-Zee de BAUCHE en de Aspiranten van Eerste klasse DUCOLMBIER en SMIS. Roch CAMPANA was aan boord als Schieman Eerste Klasse.

Na binnengelopen te zijn in een haven van de Canarische Eilanden en in Singapur zette de CHARLES koers naar Manilla langs de Oostpas.

In de nacht van 16 februari 1844 liep het schip, op de kusten van Borneo in de monding van de rivier Goot, op een niet in kaart gebrachte zandbank. 's Morgens zat het schip volledig geboeid en werd het aangevallen door 24 zwaar bewapende piratenprouwen.

De CHARLES kon zich niet verdedigen want zijn twee kanonnen waren onbruikbaar en de veertien anderen waren schijnkanonnen in hout. Er bleef voor de bemanning niets anders over dan in de drie sloepen te gaan en te trachten de wal te bereiken.

Zonder geld, met slechts voor enkele dagen water en proviand aan boord ging de bemanning onder zeil in de sloepen en zette koers naar MACASSAR. Dit was op 250 mijlen en de enige Europese nederzetting waar men schuilen kon.

Deze tocht zou tien dagen duren en zou zeer hard worden. Op Celebes lukte het hen, onder bedreiging van de inlanders, aan water te geraken.

Op 26 februari 1844 bereikten de sloepen Macassar.

De gouverneur, de PEREZ, een officier van de Koninklijke Nederlandse Marine (en Brusselaar van geboorte) ontving hen met de grootste gastvrijheid. België zou hiervoor zijn dank betuigen door hem officier te maken in de Leopoldsorde terwijl twee andere Nederlandse officieren Ridder in de Leopoldsorde werden.

Enkele dagen later viel in die haven een Nederlands eskader oorlogsschepen binnen. Bij het horen van de gebeurtenissen met de Charles organiseerde het commando van het eskader een strafexpeditie gericht tegen de piraten. Een stoomkorvet, twee brikis, drie schoeners en een kanonneerboot, in het totaal 250 man, werden hiertoe ingezet. De Belgen namen als vrijwilliger deel aan de operatie en scheepsten in aan boord van de stoomkorvet EKLA. De strafexpeditie duurde 40 dagen. De stad TINGARONG werd ingenomen en in brand gestoken. De twee oude kanonnen van de Charles alsook de goederen werden gecaptureerd.

Op 8 mei 1844 scheepte de bemanning van de CHARLES in aan boord van het Nederlandse schip DOROTHEE dat hen naar Batavia bracht waar zij op 16 mei toekwamen. Hier scheepten zij in aan boord van de Engelse driemastbark ROYAL CONSORT van 600 ton, waarmee ze de terugreis naar Europa zouden maken.

Vijf dagen na hun vertrek uit Batavia begon het schip water te maken en moest het overhaast de COCOS-eilanden aandoen voor herstellingen. Het lek werd voorlopig gedicht, waarop het schip weer onder zeil ging.

Enkele dagen later begon het echter opnieuw water te maken. Zij zetten daarop koers naar Mauritius waar de her-

stelling op een degelijke manier werd uitgevoerd.

Vandaar ging het over Sint-Helena naar Engeland, van waar de bemanning van de Charles gerepatriëerd werd met de SOHO. De reis had 27 maanden geduurd. Terug in eigen land kreeg de bemanning zwijgplicht en hadden ze alle moeite van de wereld om vergoed te worden voor het verlies van hun persoonlijke eigendommen en uitrusting. Waarschijnlijk had deze reis de maat doen overlopen voor Roch CAMPANA want op 9 november 1844 neemt hij afscheid van de Marine Royale en gaat met definitief verlof. Ook het weduwnaarschap en het vrijgezellenleven begon op zijn systeem te werken want op 27 november 1844 huwt hij te Antwerpen met de vier jaar jongere, Maria DAELE-MANS, een Antwerpse borduurster.

Hij nam dienst aan boord van de Belgische driemastbark JEAN KEY en maakte in 1845 en 1846 twee reizen naar HAVANNA (Cuba).

Dit schip, genaamd naar de Antwerpse scheepseigenaar Jean KEY (1771-1846), voer samen met de andere schepen van deze rederij traditioneel op Brazilië en de Caraïben. De JEAN KEY was ten andere in 1831 betrokken bij een incident te Havana, toen de kapitein voor de eerste maal in die haven de Belgische vlag voer.

Het moet echter zijn dat het leven in de koopvaardij niet erg in de lijn lag van ROCH CAMPANA (of van zijn vrouw), want op 17 juli 1846 nam hij opnieuw dienst bij de Marine Royale. Deze maal engageerde hij voor 6 jaar en werd als matroos 1ste klasse gemuteerd naar kanonneerboot nr. 11. Zijn beurt dicht bij huis duurde echter niet lang want drie maanden later, in september 1846, werd hij ingescheept aan boord van de driemaster EMMANUEL, als matroos zeilmaker, voor een reis naar Singapur en Manilla. Deze reis duurde praktisch een jaar want het was slechts op 29 juli 1847 dat het schip terug te Antwerpen was.

Op 1 september 1847 promoveerde hij tot Kwartiermeester met een solde van 45 fr per maand. Op 3 november 1847 vertrok hij, steeds op de EMMANUEL, voor een reis naar Batavia. De reis eindigde op 10 september 1848. Deze reis staat beschreven in het boek «Souvenirs» van de hand en uitgegeven door de tweede commandant DUCOLMBIER. Er was in de Marine Royale echter weinig rust weggelegd voor de manschappen. In december 1848 ging hij over naar de LOUISE MARIE, die onmiddellijk daarna vertrok naar de Afrikaanse Westkust, Gorée en de Rio Nunez waar het schip op oorlogsvoot ging.

De LOUISE MARIE vertrok op 31 december 1848 met als kommandant Luitenant ter Zee VAN HAVERBEKE en een bemanning van 62 koppen.

Na Ilha Salvage, de Canarische eilanden, Argunbone en de Kaap Verdische eilanden te hebben aangedaan ankerde het schip op 22 januari 1849 in Gorée. Hier lagen reeds een hele reeks schepen ten anker waaronder de Franse fregat PENELOPE, de Franse korvet LA RECHERCHE, twee stoomboten en een hospitaalschip. Heel dit eskader stond onder bevel van BOUET DE WILLAUMEZ. Ook de driemaster EMMA uit Gent lag daar met als kapitein enen WITTEVEEN en de heer COHEN die 's lands zaken ter plaatse wilde behartigen.

Nu moet gezegd dat Kommandant VAN HAVERBEKE met de LOUISE MARIE in het voorjaar reeds een reis naar de Rio Nunez had gemaakt.

Hij had daar met koning LAMINA van dat gebied een akkoord gemaakt voor de oprichting van een Belgische factory in een strook die zich over een mijl van beide oevers van de Rio Nunez uitstreckte.

Dit moet niet naar de zin zijn geweest van kommandant BOUET DE WILLAUMEZ van de Franse Marine, die met dit gebied andere oogmerken had. Hij was dan ook kwaad op VAN HAVERBEKE voor het akkoord dat deze laatste met LAMINA gesloten had. Bij hun ontmoeting op de ankerplaats kwam het dan ook tot een incident tussen hun twee.

Etat de Service du Maître de Manœuvre
de 1^{re} Classe Campana, Roch au
1^{er} Janvier 1873.

Le 7 Avril 1837 entre dans la Marine Royale Belge
comme Matelot de 1^{re} Classe jusqu'à la fin de 2^{ans}.
De 1837 à 1839 Séjourne à bord des Canonnières de l'Etat
comme Cambusier / temps de guerre.
Le 15 février 1842 Passé Contre-Maître de 1^{re} Classe à
bord de la Canonnière N° 12.
En Mai 1842 Passé à bord du Brig de l'Etat le Charles
Campagne aux Indes - Naufrage sur la Côte S. E. de
Bornéo. Retour au port d'Anvers en 8^{me} 1844.
En novembre 1844 en Congé définitif.
Embarqué à bord du trois-mâts Batque Belge le
Jean Kay.
En 1845 et 1846 fait deux Voyages à la 1^{re} Escadre.
Le 17^{me} juillet 1846 engagé pour le terme de 6 ans
comme matelot de 1^{re} Classe à bord de la Canonnière
N° 11.
Embarqué à bord du trois-mâts l'"Emmanuel"
en 7^{me} 1846 comme Voleur - Matelot - Voyage
à Singapore et à Haïtielle.
Retour au port d'Anvers en juillet 1847.
Le 1^{er} 7^{me} 1847 passé Quartier-Maître.
Fait un second voyage aux Indes - Retour à
Anvers en Août 1848.
En 2^{me} 1848 Passé à bord de la "Louise-Marie".
Fait un voyage à la Côte Occidentale d'Afrique
Gorée Rio-Nunvez L^{re} temps de guerre.
Retour en juin 1849 à Anvers.
Le 6 Août 1849 un voyage au Nord - Retour en
7^{me} 1849.
Le 1^{er} 2^{me} 1849 passé Contre-Maître de 3^e Classe.
Le 24 Février 1850 Parti d'Anvers pour une
Campagne à la Côte Occid^{le} d'Afrique Gorée
Rio-Nunvez L^{re} - Retour à Anvers le 4 juin
1850.
Le 12 Juin 1850 au Nord - Retour le 4^{me} 7^{me} 1850.
Le 20 2^{me} 1850 un voyage à Santo-Thomas de
Guatemala - Retour Août 1851.
Le 1^{er} 9^{me} 1851 Contre-Maître de 2^e Classe.
Le 20 9^{me} 1851 Voyage à la Côte Occid^{le} d'Afrique
Gorée Rio-Nunvez L^{re} - Retour en Mai 1852.
Le 20 2^{me} 1852 Voyage en Afrique - Gorée Rio-Nunvez
L^{re} - Retour en juillet 1853.

En Août 1853 voyage au Nord (Schellman)
 retour Sept. 1853
 En J^u 1853 Breveté.
 " Voyage à la Côte d'Afrique, - Gorée
 St. Pierre, Rio d'Amaz, Gambie, Sierra Leone
 St. Romain, Flandre, Monrovia, Bassam
 Axim, Dixhove, Elmina, Cap Coast, - Retour
 2 juillet 1854
 Le 24 juillet 1855 d'Anvers pour la mer du
 Nord, - Retour le 18 J^u 1855
 Le 1^{er} Octobre 1855 Maître de Manoeuvre N.
 Le 2nd Avril 1856 Voyage à la Côte Occid^l d'Afrique
 Gorée, Rio d'Amaz, Porto Santo, Madère
 Mogador & c. Retour le 14 J^u 1856.
 Le 30 Avril 1856 Maître de Manoeuvre
 de 2nd Cl. et passé à l'étude à bord des
 Villes Belges de l'Etat.
 Le 15 J^u 1856 reçu la Médaille de 1^{re} Classe
 pour services Nationaux, Croix, Revue
 & bannière en Mer.
 Le 24 juillet 1856 Maître de Manoeuvre de
 1^{re} Classe.
 Depuis Janvier 1872 attaché à divers
 Services.

Staat van diensten van «Maître de Manoeuvre de 1ère Classe» Roch CAMPANA afgesloten op 1 januari 1873.

Maar kommandant VAN HAVERBEKE trok zich hier weinig van aan en ging gewoon verder met zijn opdracht; het verdrag met LAMINA te consolideren.

Op 27 januari 1848 was de LOUISE MARIE in Dakar, op 29 januari in Bathurst en de 5de februari wierp men het anker in de Rio Nunez.

Bij het opvaren van de rivier liep de LOUISE-MARIE vast. Met behulp van de sloepen geraakte het schip terug los. Op 12 februari kwam koning LAMINA aan boord en vroeg hulp om een geschil met een andere lokale vorst militair te regelen. Het was wel een interne aangelegenheden maar kommandant VAN HAVERBEKE trof onmiddellijk de nodige maatregelen om de vennoot van België ter hulp te komen.

Een detachement van de LOUISE MARIE vertrok van boord, in de scheepssloepen, en ontscheepte in Debokké en kwam tussen in het geschil met de rivaal van Lamina, die Majoré noemde.

Op 27 februari liep de Engelse korvet FAVORITE binnen met een protestnota in verband met het Belgisch akkoord met koning Laminé. VAN HAVERBEKE kon deze zaak echter in orde brengen. Diezelfde dag liep ook de Franse korvet LA RECHERCHE binnen.

De commandant van dit schip nam contact op met de kommandant van de FAVORITE en vernam dat de inlanders ter plaatse hulp hadden gevraagd aan de LOUISE MARIE tegen Majoré.

Er kwamen nieuwe moeilijkheden tussen de zwarten van de twee groepen. Van Haverbeke oefende zijn bemanning

in het schieten en zond twee messages, een naar Majoré en een naar de Engelse handelaar waarin hij verwittigde te zullen overgaan tot een blocus.

Op 8 maart hadden de commandant van de Louise-Marie en de commandant van de Recherche contact met elkaar. 's Anderendaags werd de Commandant van de Louise-Marie verwittigd van het vertrek van een landingspeleton van de Recherche.

Hierop ging de Emma voor anker in de rede van Rapass en Ducolombier en Mestreeem gingen naar Debokké om Majoré tot betere inzichten te brengen, iets waar ze voorlopig in gelukten.

Op 11 maart 1849 zette zich het gecombineerde Belgisch-Frans ontschepingsdetachement in beweging en ontscheepte in Deboke. Er werd een palaber gehouden met Majoré waarna het detachement zich terugtrok.

's Anderendaags kwam La Prudente binnen met de opdracht de Belgen tegen te werken. Uiteindelijk kwamen de twee partijen echter tot een overeenkomst.

De Fransen kregen bericht dat Majoré bleef volharden in de boosheid waarop de Louise-Marie ging ankeren voor Rapass. De Engelse handelaars werden gemaand te vertrekken waarop zij met een reeks voorstellen kwamen die echter geweigerd werden. Hierop bemanden de Belgen de Emma en La Dorade.

De commandant van de Louise-Marie ontving een brief van de Engelsen waarin ze weigerden te vertrekken en waarin ze de Belgen verantwoordelijk stelden voor eventuele schade.

MARINE DE L'ÉTAT.
SERVICE
DES
MALLES POSTES.

Ostende le 16 Février 1874

Le capitaine-lieutenant d'avisson Chef
supérieur du service des Malles-Postes
à Ostende

s'empresse d'annoncer
à son vieux camarade Campana
que S.M. le Roi a daigné le nommer
Chevalier de l'Ordre de Leopold, en
récompense de ses longs et loyaux services
dans la Marine de l'État.

En priant le Maître Campana de
recevoir mes félicitations cordiales, je
l'informe que les arrêtés et le bijou lui
seront envoyés sous peu.

Dufour

au Maître de manoeuvre de premier Classe Campana
R. à Ostende

Schrijven van Kapitein-ter-Zee DUFOUR, oud commandant van de Marine Royale,
aan "son vieux camarade CAMPANA."

Op 21 maart kwamen 5 sloepen met 130 man van La Recherche en La Prudente langsij van de Louise-Marie en scheepte in aan boord van La Dorade.

Daags nadien zette zich de expeditie, met de Louise-Marie op kop, in beweging naar Debokké. Daar namen zij de twee Engelse handelaars krijgsgevangen. Op 24 maart openen de Belgen en de Fransen het vuur en ontscheepte. Na een uur was alles beslecht. Er vielen in totaal 7 gewetsten.

's Anderendaags gingen de schepen anker op en zakte de rivier af. Vanaf de oever werd her en der nog geschoten waarbij een paar gekwetsten vielen aan boord van de Louise-Marie.

Op 2 april 1849 vertrok de Louise-Marie naar Katecoma waar enkele dagen later het akkoord met Tongo werd getekend. De Belgen hadden hun slag thuis gehaald.

Op 8 april vertrok de Louise-Marie naar zee om op 23 april in Goree binnen te lopen. Hier ontmoette de Commandant Van Haverbeke de franse Commandant Bouet die helemaal niet akkoord was met de aktie van de Belgen.

Dit maakte echter de zaak niet uit van Commandant Van Haverbeke. Op 3 mei 1849 vertrok hij naar België waar hij op 17 juni toe kwam.

De rust van Roch Campana in het land was, na deze roerige reis, echter van korte duur want op 10 juli 1849 kwam de Louise-Marie onder bevel van Kapitein-Luitenant-ter-Zee Petit en vertrok op 9 augustus voor een kruisvaart in de Noordzee die duurde tot 26 september.

In oktober 1849 maakte Roch promotie en werd hij benoemd tot Schieman 3de klasse. Op 25 november hernam commandant Van Haverbeke het bevel over de Louise-Marie, die op 24 februari 1850, vanuit Oostende, vertrok voor een reis naar West-Afrika. Het werd een voorspoedige reis waarbij het schip op 21 maart in Goree was en op 29 maart het anker wierp op de Rio Nunez.

Ter plaatse woedde een burgeroorlog. De handelaars van de kantoor hadden gehoopt dat de Belgen met voldoende manschap zouden zijn afgekomen om orde op zaken te stellen. Maar door de laksheid en de desinteresse van de nationale politiekers waren er Van Haverbeke geen middelen of macht ter beschikking gesteld om aan deze toestand daadwerkelijk te verhelpen.

Zonder enig resultaat te boeken vertrok de Louise-Marie op 25 april voor de terugreis om op 3 juni 1850 in Antwerpen toe te komen.

Weer was de rust voor Roch van korte duur. Het schip kwam terug onder bevel van Petit en vertrok op 15 juni voor een visserijwacht in de Noordzee die besloten werd op 1 september 1850.

Er waren moeilijkheden gerezen in de Belgische kolonie van Sant-Thomas de Guatamala. De kolonie ging van langsom meer tenonder en het passief was aanzienlijk. Enkele kolonisten die waren kunnen terugkeren zorgden voor de nodige beroering bij de publieke opinie.

De Consul en de Rijkscommissaris terplaatse vroegen om de aanwezigheid van een oorlogsbodem om aldus de gemeederen wat te bedaren.

Met Petit als commandant en onze Roch Campana aan boord als schieman vertrekt de Louise-Marie op 22 december 1850 met als bestemming de Belgische kolonie op Guatamala. Het werd een lange reis en verblijf want het schip liep eerst op 17 augustus 1851 te Antwerpen terug binnen. Langzaam maar zeker beklom onze Roch de hiërarchische ladder want op 1 september 1851 werd hij Schieman Tweede Klasse.

Het ging ook weer slecht op het Afrikaanse kolonistenfront en de aanwezigheid van de Louise-Marie werd aan de Rio Nunez gevraagd.

Commandant Van Haverbeke hernam het bevel van het schip en op 31 december 1851 ging de Louise-Marie anker op met bestemming de Afrikaanse westkust. Schieman Roch Campana trof het niet in zijn specialiteit. Vanwege het slechte weer moest het schip eerst in Deal ankeren

en daarna in Falmouth binnenlopen met averij aan het roer. Roch had het dan ook niet onder de markt want de herstelling van de averij behoorde tot een van zijn bevoegdheden.

Het eiland Goree werd bereikt op 27 februari 1852 waar een brief wachtte van Consul Bols die het schip ijlings aan de Rio Nunez vroeg. Zonder dralen werd verder gezeild en op 4 mei was de Louise-Marie terplaatse.

Eens te meer waren gevechten uitgebroken tussen de twee belangrijkste inlandse stammen met al de gevolgen van dien voor de Belgische kolonisten.

Commandant Van Haverbeke zijn eerste zorg was te bemiddelen. Maar zijn bemiddelingsopdracht werd fel gehinderd door het feit dat bij gebrek aan voldoende manschap en bewapening hij geen drukingskracht kon uitoefenen. Na ellenlange palabers was hij verplicht, met weinig behaald resultaat, de terugreis aan te vatten. Op 15 juni 1852 was de Louise-Marie terug in België, op tijd voor de jaarlijkse visserijwacht in de Noordzee.

Na deze opdracht vertrok het schip, ditmaal onder het bevel van Petit, op 23 januari 1853 terug naar Afrika. Het doel van de reis was de contacten in stand te houden en militaire en commerciële inlichtingen te verzamelen. Op 23 juli 1853 was het schip terug in Oostende.

Nog altijd als lid van de bemanning vertrok Roch Campana met de Louise-Marie in augustus 1853 voor een visserijwacht in de omgeving van de Shetlandeilanden. Een reis die duurde tot in september.

Bij zijn terugkeer werd Roch Campana gebreveteerd wat ook toenmaals reeds beschouwd werd als een opname in het beroepskader van de onderofficieren.

De kolonisten in Afrika bleven de assistentie van een oorlogsschip vragen en op 20 november 1853 vertrok de Louise-Marie voor deze opdracht naar de westkust van Afrika.

Op deze reis werden verschillende plaatsen aangedaan waar vroeger de Belgische vlag nooit vertoond was geworden. Ook maakte schip en bemanning op deze reis twee tornado's mee. Maar alles goed en wel op 2 juli 1854 was het schip terug in Antwerpen.

Door het in de vaart komen van de Duc de Brabant op 30 september 1853 kreeg de Louise-Marie en zijn bemanning wat respijt. Na de terugkeer op 2 juli 1854 volgde een kalm jaar waarin zich in juli, augustus en september 1855 een visserijwacht in de Noordzee situeert.

Op 1 oktober 1855 werd Roch Campana gepromoveerd tot Schieman-Bootsman.

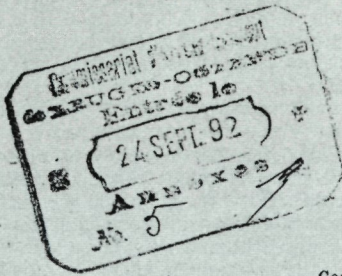
Op 2 april 1856 vertrok hij, nog altijd aan boord van de Louise-Marie, mee naar de Westkust van Afrika voor een bezoek aan de Belgische kolonie van de Rio Nunez. Deze reis zou duren tot 13 augustus datum waarop het schip te Antwerpen toekwam. Dit was de laatste reis van de Louise-Marie en betekende ook voor Roch Campana het einde van zijn Grote-Vaart periode.

Wij verliezen hem wat uit het oog maar vinden hem terug bij zijn benoeming tot Bootsman 2de Klasse op 30 april 1862. Onmiddellijk daarna doet hij mutatie naar de Staatspakketboten want bij beslissing van de regering werd de Marine Royale opgeheven en de term «Marine Royale» werd vervangen door de term «Marine de l'Etat». De Belgische oorlogsmarine had opgehouden te bestaan. De meeste officieren, onderofficieren en manschappen gingen over naar het burgerleven of naar burgerdiensten. De regering gaf de pakketboten op de lijn Oostende-Dover een zeker militair karakter en een deel van het militair personeel werd erop geaffecteerd. Dit gebeurde ook met Roch Campana.

Hij was nu regelmatig thuis want de trajecten op de Oostende-Doverlijn waren korter.

Voor zijn verdiensten in de Marine Royale werd hem op 15 september 1863 als Nationale Erkentelijkheid voor zijn moed, plichtsgetrouwheid en menselijkheid op zee, de Medaille van Eerste Klasse toegekend.

Ministère des Travaux Publics.



Pension.

LÉOPOLD II, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Considérant que le sieur Campana (Roch), premier maître de manoeuvre dans la marine de l'Etat, est admis à la retraite;

Vu les lois du 24 mai 1838 et du 28 juillet 1871, sur les pensions militaires;

Attendu qu'il résulte de documents authentiques que le sieur Campana, né à Termini (Sicile) le 19 novembre 1813 et naturalisé par la loi du 29 janvier 1871, compte 54 ans de services admissibles pour la pension, savoir :

Services effectifs :

	Ans.	Mois.	Jours.
Du 7 avril 1837 au 9 novembre 1844	7	7	2
Du 1 ^{er} juillet 1846 au 15 mars 1874	27	8	15

Campagnes :

Années 1839, 1849 et 1870-71 3 » »

Embarquement en temps de paix :

	Ans.	Mois.	Jours.
Du 7 avril 1837 au 6 décembre 1838	1	8	»
Du 7 décembre 1839 au 9 novembre 1844	4	11	3
Du 1 ^{er} juillet 1846 au 13 mars 1849	3	8	13
Du 14 mars 1850 au 14 juillet 1870	20	4	1
Du 15 juillet 1871 au 1 ^{er} mai 1873	1	9	16

31 5 3

Dont moitié. 15 8 17

Ensemble. 54 » 4

Considérant que le sieur Campana a été nommé chevalier de l'Ordre de Léopold par Notre arrêté du 8 février 1874;

Vu l'article 7 de la loi du 11 juillet 1832;

Sur la proposition de Notre Ministre des travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article unique. Il est accordé au premier maître de manoeuvre Campana une pension annuelle et viagère de sept cent soixante francs (fr. 760), à partir du 16 mars 1874.

Notre Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 15 mars 1874.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des travaux publics,
A. BEERNAERT.

Officiële toekenning van een pensioen aan sieur CAMPANA op datum van 15 maart 1874.

Op 14 juli 1866 werd Roch Campana benoemd tot Bootsmans 1ste klasse met een maandelijks salaris van 147,91 francs.

Hij doet verschillende diensten op de pakketboten in die graad.

Daar hij, ondanks zijn vele jaren dienst in de Marine Royale nog steeds de Italiaanse nationaliteit had, vroeg hij de gewone naturalisatie aan die hem bij Koninklijk besluit van 29 januari 1871 toegekend werd. Hiervoor verscheen hij op 9 februari 1871 voor het College van Burgemeester en Schepenen van de Stad Oostende waarbij een «Procès-verbal d'acceptation» werd opgemaakt.

Wij konden niet terugvinden wanneer zijn tweede echtgenote overleed maar op 21 januari 1874 trad hij, voor de derde maal, in het huwelijk met de Oostendse Helene, Suzanne, Marie CANDAELE. Het kerkelijk huwelijk werd diezelfde dag ingezegend in de Sint-Peter en Pauluskerk van Oostende. Zijn echtgenote was 40 jaar jonger dan hij.

Zij schonk hem 4 kinderen, een zoon en drie dochters die respectievelijk in 1874 (Franciskus, Amandus), 1876 (Anna-Maria, Suzanne) 1878 (Marie Rosalie Jeanne) en 1883 (Leonie-Marie) geboren werden.

Het jonge paar ging wonen in de Drie Fonteinen nr. 16 te Oostende.

Later verhuisden zij waarschijnlijk naar Antwerpen want daar werd het oudste kind geboren. De twee volgende werden dan weer geboren in Vilvoorde en het laatste in Oostende.

Bij Koninklijk Besluit nr. 667 van 8 februari 1874 werd Roch CAMPANA benoemd tot Ridder in de Leopoldsorde. Hij werd in het Grootboek ingeschreven onder het nummer 698 voor een jaarlijks pensioen, verbonden aan deze onderscheiding, van 100 fr. Bij deze gelegenheid adresseerde hem Kapitein-Luitenant-ter-Zee DUFOR «chef supérieur du service des malles-postes à Ostende» een van zijn oud-commandanten in de Marine Royale een schrijven met de aankondiging hiervan en zijn felicitaties.

Omstreeks deze tijd vroeg Roch CAMPANA zijn pensioen aan «pour age avancée et ancienneté de service» dat hem werd toegestaan met ingang van 16 maart 1874. Hij telde op dat ogenblik bijna 36 effectieve dienstjaren in de Mari-

ne. Zijn inscheping in oorlogstijd (1839, 1849 en 1870-71) leverden hem een bijkomende bonus op van 3 jaar. Zijn inscheping in vreedstijd, in het totaal 31 jaar 5 maanden en 3 dagen waren nog eens goed voor een bonus van 15 jaar 8 maanden 17 dagen (de helft van de tijd aan boord doorgebracht).

Dit leverde hem een totaal van '54 ans de services admissibles pour la pension». Hierdoor had hij recht op een jaarlijks pensioen van 660 fr. Daarbij werden de 100 fr per jaar gevoegd die hij kreeg uit hoofde van zijn Ridderschap in de Leopoldsorde wat het totaal op 760 fr bracht.

Waarom het echtpaar naar Antwerpen en daarna naar Vilvoorde ging wonen hebben we niet kunnen terugvinden. Op 12 februari 1881 werden ze echter weer te Oostende ingeschreven als wonende in de St.-Georgesstraat nr. 22. Roch Campana hield waarschijnlijk nog regelmatig contact met andere oudgedienden van de Marine Royale. Zo bestaat er nog een schrijven van zijn oude scheepskommandant DUFOR, waarin deze hem bedankt voor de gelukwensen die Roch gezonden had ter gelegenheid van Dufour's 50ste jaar dienst. De Marine was hem ook niet vergeten want in 1896 kreeg Roch, nog steeds als «Premier maître» de «Medaille commémorative» die uitgegeven werd ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan van de Oostende-Doverlijn.

Op 31 mei 1898 verhuist de familie Campana naar de Amsterdamstraat nr. 31. Het is in dit huis dat ROCH CAMPANA op 2 juli 1899, zijn rijkgevoeld zeemansleven afsluit in de gezegende leeftijd van 86 jaren. Zijn echtgenote volgde hem 14 jaren later, in 1913.

Tot hier de geschiedenis van deze eenvoudige onderofficier uit onze eerste nationale oorlogsmarine, die echter door zijn staat van diensten de bewondering afdwong van al zijn oversten.

Bronnen: Persoonlijk dossier en staat van diensten van Roch Campana.

Maître de Manoeuvre de Première Classe de la Marine Royale.

Louis Leconte. Les ancêtres de notre Force Navale. MDN. 1952.



IN VOLLE BEDRIJVIGHEID

Temse en Hoboken

ASTRONOMICAL AND GEODETIC (GEOGRAPHIC) POSITIONS ON EARTH

L.D.

Astronomical Positions: As its name implies an astronomical position on earth is obtained from direct observations of heavenly bodies; the coordinates of such a position are usually expressed in terms of *Latitude* (Lat.) and *Longitude* (Long).

When in geodetic survey work the astronomical coordinates of a station (triangulation - traverse) have been measured it should be clearly indicated that they are «astronomical». In some text books and publications astronomical Lat. and Long. are indicated by the greek letters «Phi» and «Lambda» followed by the affix A, i.e. $\phi 1, \lambda 1$; sometimes the capital LA for Longitude is used instead of λA (Lambda). In other publications the greek capitals Phi and Lambda stand for astronomical coordinates.

Most, if not all, initial stations (starting points - points of origin) of geodetic networks, to produce maps and charts, are astronomical positions.

Geodetic Positions: Geodetic positions (geodetic coordinates or also often called «geographic» coordinates) are obtained by computation of coordinates on an adopted mathematical shape (figure) of the earth - i.e. the ellipsoid or spheroid - through measurements of lengths, azimuths and angles on the surface of the earth.

Geodetic coordinates are nearly always indicated by «Phi» and «Lambda» (geodetic lat. and long.); again, sometimes, the capital L is used instead of Lambda.

In some tables employed to transform geodetic (geographic) coordinates into a system of Grid Coordinates (example U.T.M.) the term «Latitude» stands simply for «Phi» and longitude for «Lambda».

All this may seem somewhat confusing, but in general when dealing with coordinates expressed in geographical terms it is fairly easy to detect if they are astronomical or geodetic. For instance, the precision by which astronomical positions (coordinates) are given will rarely exceed 0». 1 of arc; whereas geodetic coordinates based on very accurate measurements of lengths and angles - will usually be given to 0». 001 or even 0». 0001 of arc.

As was pointed out before, most, if not all, of the existing maps and charts are based on a system of geodetic survey work starting from one or more astronomical stations. (initial points). All other points are obtained by measurements of lengths and angles; their coordinates are calculated on an adopted figure (ellipsoid - spheroid) of the earth.

From this it can be concluded that, the initial station excepted, (which is truly astronomical) all other points are *neither astronomical, nor pure geodetic*.

Indeed, they are *not geodetic* for they are derived from an astronomical origin, and they are *not astronomical* for they are calculated on a pure conventional shape of the earth - the spheroid.

As example: take the point A and B in the Hydrographic Survey Project-Model. Examples of Geodetic Survey Computations.

A: starting point (point of origin) obtained by astronomical measurements. Lat. $5^{\circ}21'13''.6$ N Long. $117^{\circ}32'15''.3$ E
B: calculated with distance 5503.103 m, and azimuth $069^{\circ}17'06''.5$ (astronomical). $\phi 5^{\circ}22'16''.9673$ N - $\lambda 117^{\circ}35'02''.5135$ E.

B is not astronomical because it is calculated on the Everest spheroid, and it is *not* real geodetic for its coordinates are derived from an astronomical position.

True geodetic positions would be obtained by computing coordinates based on an initial position received from artificial satellite measurements (survey receivers), as the position received by means of this electronic apparatus is referred to a well defined recent spheroid: the WGS 84 spheroid.

The modern satellite survey receivers will transform the WGS 84 coordinates to any other required spheroid.

The Deviation of the Vertical: Geographic coordinates calculated from astronomical observations (Lat. & Long.) will rarely, if not to say never, agree with coordinates calculated on the spheroid (geodetic coordinates) and consequently with coordinates obtained from artificial satellite measurements.

The difference between the two is caused by the, commonly called - «Deviation of the Vertical».

Astronomical observations are made on the natural surface of the earth and as such depend upon the direction of the local vertical («the normal») or local direction of the plumb line (or the airbubble, perpendicular to the plumb line).

The surface of the earth referred to mean sea level is called the *geoid* of the equipotential surface.

A position derived from artificial satellite receivers is referred to the vertical on a mathematical shape - which fits closely the shape of the earth - i.e. the spheroid.

The Deviation of the Vertical is the angle between the two verticals mentioned above.

It should be noted that in practically all former geodetic networks, the vertical on the geoid, at the initial station (which was astronomical) and the vertical on the local adopted spheroid *was assumed to be coincident*.

This, of course, is not exact, but before the invention of the actual sophisticated electronic satellite determinations no means of measuring the deviation of the vertical was available.

As the network spread out from the initial station, more astronomical observations allowed the differences between astronomical and geodetic positions to be determined. (La place Stations)

A very complete explanation about the Deviation of the Vertical and related problems in geodetics is given in the Admiralty Manual of Hydrographic Surveying (Volume I - Chapter Geodesy).

(See reproductions of it on following pages).

Since about 1975 old positions on land - and as said before almost all of them derived from astronomical observations - are being compared with very precise geodetic data measured with satellite receivers.

Some of the results of these measurements are published in special publications issued by mapping authorities (U.S.A., Japan etc...)

Differences between old and new (satellite) may amount from a few tens of metres, to several hundred metres. As nearly all maps and charts are based on old determinations and often calculated on very different spheroids it is unlikely that in the near future many thousands of geographical maps or marine charts will be modified to agree with the newest figure of the earth. (for example the WGS 84).

Measurements made with satellite receivers, and especially the survey types, are very consistent and are, as such, very valuable in positioning or retrieval of positions in offshore (out of sight of land) oil drilling activities.

The mariner (the navigator) who usually is not very familiar with the aspects of geodetics may nowadays have a tendency to use his satellite navigation equipment for positioning finding along coastlines.

He should be aware that unless there is absolute certainty that the coastal charts he is using been drawn on the same spheroid as the one on which is based his satellite positioning receiver, this system of coastal navigation should never be attempted.

Buoys, beacons and lighthouses are *positioned relatively* to well established survey markers on coasts, islands, and islets. These navigation aids provide the safest indications for coastal routings in fair weather. In regions where poor or bad visibility is often encountered, electronic navigation systems based ashore (Decca, Loran, etc) are then to be used for safe navigation.

To give an example taken from experience:

Suppose a ship to be anchored in a narrow stretch of the Strait of Malacca (Malaysian-Indonesian waters), somewhere around Lat. 2° N, Long. 102° E. or about 60 miles south-east of the One Fathom Bank (the shallowest navigation channel in this region).

From this anchorage it would be possible to fix the position of the ship by radar, or even more accurately by horizontal sextant angles on points along the Malaysian co-

ast and on points of the opposite coast of Sumatra (Indonesia).

At the same time a satellite position could be obtained with the ship's sat-nav. equipment.

If these three positions were compared *they would all differ by probably many hundred metres.*

Why? - Very simple: the coastal charts of Malaysia are based on surveys calculated on the Everest spheroid (starting from astronomical origins); the Indonesian charts, on the Bessel spheroid, (mixed with many astronomical station without links between them), and of course, the satellite position on the WGS 72, or the latest GPS. i.e. the WGS 84 spheroid.

This was the situation some years ago.

Since then - around 1981 - positions ashore have been checked with data from satellite receivers by a geodetic survey team from Japan, Indonesia, Malaysia and Singapore.

Shortly afterwards the Maritime Safety Agency of Japan produced new charts of the Straits of Malacca and Singapore, called the «Common Datum Charts» (i.e. «Common Spheroid» Charts) in order to make the marine charts of these waters agree, as close as possible, with the then newest available geodetic data.

As far as is known this was only undertaken for the Malacca and Singapore Straits. The charts of the west coast of Sumatra, the east coast of Malaysia and the numerous tricky channels around the 14,000 islands of Indonesia - not to mention the Philippines - are still unaltered.

As regards initial astronomical positions on land it should be reminded that many of the older positions may differ *appreciably in longitude with their true values on account of the difficulties in accurate time-keeping in earlier days.*

The navigator should not be mistaken by what is commonly called the «precision» or «accuracy» of modern navigation satellite receivers.

When claimed that a certain receiver allow a position to be determined within 100 m. (or 50 m or 30 m etc...) this means that the obtained position may be accurate within 100 m. *on the particular spheroid* use for such determination, but not necessarily on the *physical (real) surface of the earth.*

Modern survey receivers will obtain positions within 15 m. in absolute values (on the spheroid as said above). Used in «translocation» (also called «relative» or «differential» positioning) i.e. two or more receivers stationed in different places - measuring at the same time on the same satellites - may obtain decimetre or even centimetre accuracy. This means that the difference of coordinates between two or more positions may have this precision or, in other words, that the geodetic distance between these positions may have this accuracy.

Recently someone talked about «*millimetre accuracy*» ???

Accuracy - Precision etc. are very often misleading terms used for *repeatability.*



NAVIGUER A LA «MARCHANDE», AUJOURD'HUI

Par Saint Bernard du Spuikom

Il s'avère que depuis l'aube de l'histoire, l'évolution de bien des peuples est souvent liée à l'accès à la mer et à leur possibilité de naviguer. Prendre la mer favorise non seulement le brassage socio-culturel indispensable au développement d'une société, mais permet également de commencer au-delà des océans. Et aujourd'hui encore, le transport maritime demeure un élément essentiel pour l'économie d'un pays.

Si on examine la conjoncture maritime mondiale actuelle, il apparaît que depuis quelques années, la tendance des échanges internationaux de marchandises est plutôt orientée à la hausse, principalement en Europe, où le commerce maritime est le plus important.

Ainsi en 1989, le trafic conteneurisé a encore progressé, surtout vers l'Asie; de même que le transport de produits pétroliers et celui des vrac secs, même si certains signes indiquaient un léger recul dans l'approvisionnement sidérurgique.

Parallèlement, le tonnage global de la flotte mondiale a freiné son déclin depuis 1988, suite à l'arrêt de mise à la casse systématique des navires vieillissants. Avec comme corollaire, une hausse des prix des navires d'occasion et une extension du phénomène de mise sous pavillon étranger pour contrer les coûts d'exploitation trop élevés dans les pays d'armement.

Lorsque dans notre pays industrialisé on évoque le commerce et les échanges maritimes internationaux, il est évident de faire référence à la C.M.B., la plus importante compagnie maritime belge.

Créée en 1895, celle-ci regroupe actuellement sous son guidon, plus de 35 sociétés ou groupes (en consolidation globale, proportionnelle ou mise en équivalence) et participe ou détient des actions (au moins 10% du capital inscrit) dans plus de 70 sociétés belges ou étrangères. Ce qui permet au Groupe CMB de conclure son bilan 1989 avec un C.A. global de l'ordre de 45 milliards de francs et d'arrêter les comptes annuels (consolidés) sur un total de bilan s'élevant à 76.880 millions. Le compte de résultats se soldant par un bénéfice consolidé, part du Groupe, de 2.496,7 millions.

D'une façon schématique, disons que le holding CMB est constitué par trois grandes divisions déployant chacune des activités spécifiques.

- Ainsi, la première dénommée CMB TRANSPORT, s'occupe plus particulièrement de l'organisation et de l'armement de navires pour le transport intégré (càd. : du client jusqu'au destinataire) de conteneurs et marchandises diverses (general cargoes), selon un système de porte-à-porte appelé «intermodalisme».

Pour cela, CMB TRANSPORT gère son propre réseau de lignes maritimes, sa propre société de transport routier (TRACTO), ainsi qu'un vaste département «Feeder» PORT-LINK.

- La deuxième division, BOCIMAR, recouvre toutes les activités qui se rapportent au transport de marchandises en vrac, liquides et solides, (charbons, minerais, pétrole, L.P.G., etc.); ce qui fait de cette entité un des leaders du marché mondial.

- La troisième regroupe un ensemble de filiales qui opèrent dans les domaines de la manutention portuaire, l'entrepôt et la distribution. Elle s'occupe également de la gestion d'un certain nombre de terminaux tels que HES-SENATIE/GYLSEN (conteneurs et chargements conventionnels) à Anvers ou ABT/STOCATRA par exemple, pour les marchandises en vrac sèches.

A côté de ces 3 grands axes commerciaux, se développent également d'autres activités connexes et financières telles que celles des sociétés UNION de REMORQUAGE et de SAUVETAGE (U.R.S.); d'assurances (NAVIGA ou COMPAGNIE MARITIME de REASSURANCES au Luxembourg); de financement (CMB INTERNATIONAL), etc.

Comme pour le profane la vocation première d'une compagnie maritime est d'armer des navires au commerce, précisons enfin que la flotte de bâtiments appartenant au moins à 50% aux sociétés du Groupe CMB se composait fin décembre dernier, de :

- 16 vraquiers pour un total de 1.550.000 Dwt (*), auxquels s'ajoutent 3 unités en commande pour un total de 445.000 Dwt.

- 1 méthanier (le METHANIA) de 67.879 Dwt / 131.264 m³.

- 19 porte-conteneurs totalisant 467.000 Dwt.

- 3 cargos polyvalents pour 70.000 Dwt ou 1.900 TEU (Twenty foot Equivalent Unit).

- 2 navires rouliers (Ro-Ro) de 12.000 Dwt ou 1.250 TEU et une quarantaine de remorqueurs d'une puissance globale de 95.000 C.V.

A cette liste il convient encore d'ajouter les unités affrétées à moyen ou long terme. On arrive ainsi à un tonnage total de 6,6 millions de tonnes (86 navires) mis à la disposition du Groupe CMB.

CMB TRANSPORT

Dans le cadre plus spécifiques de cet article, il nous a paru opportun de développer une division du Groupe en particulier, à savoir la CMB TRANSPORT.

Si BOCIMAR s'est spécialisé dans le transport de matières pondéreuses en vrac, l'objectif de CMB TRANSPORT est de mettre tout en oeuvre pour répondre aux nécessités économiques sans cesse croissantes. Pour cela, et pour

(*) Dwt : Deadweight ou Port en Lourd. C'est la somme du chargement + balasts + soutes (bunkers) + eau potable + matériel et provisions (stores). Autrement dit, c'est le DEPLACEMENT hormis le poids du navire vide. Ce poids est généralement exprimé en tonne métrique de 1.016 kg = 1 longton ou Morsonton.

assurer une rentabilité optimale de ses navires - cargos, cette division développe continuellement de nouvelles lignes régulières pour le transport de conteneurs et marchandises diverses. C'est dans cette optique commerciale que, parallèlement aux nombreux ports déjà desservis, elle a inauguré l'an passé par exemple, un nouveau service hebdomadaire sur l'océan Indien, où une dizaine de porte-conteneurs rapides opèrent en rotation pour regrouper les trafics sur l'Afrique Orientale, le Moyen-Orient et le sous-continent Indien. Preuve s'il en est d'une politique dynamique évidente et d'une volonté d'ouverture commerciale de la part des dirigeants de cette société belge.

DES HOMMES ET DES CARGOS

Pour mieux saisir la matérialité de l'aspect technique du transport maritime, mettons le sac à bord d'un bâtiment de la CMB TRANSPORT et partageons à loisir, une tranche de vie avec l'équipage du CMB ESPRIT.

Basé au dock 220 à Anvers, le CMB ESPRIT est un grand cargo polyvalent orange et blanc, de 21.000 Dwt (Gross tonnage: 16.030,58 t.) dont la silhouette se caractérise par 5 immenses portiques de charge, les Velle-masts.

Construit au Japon en 1978, il mesure 164,60 m. hors tout, 26 m. de large et 14,20 m. de creux pour un tirant d'eau de 8,70 m. Sa «cargo-capacity» est de 990.090 cubic feet ou l'équivalent de 789 TEU-conteneurs, dont 366 TEU en pontée.

Il est propulsé par une machine diesel (7 cyl.) MITSUBISHI développant 16.800 PS à 122 rpm., qui lui imprime une vitesse max. de 20,25 noeuds. Sa consommation journalière de fuel oscille entre 30 et 50 t.

Le CMB ESPRIT, qui opère en rotation avec le CMB QUELIN, était à ce moment-là, affrété sur la ligne Anvers, Matadi, Hambourg (qui apparaît de plus en plus important

comme base opérationnelle depuis le grand mouvement d'ouverture vers l'Est!) et retour sur Anvers. Avec selon la destination des cargaisons embarquées, escales à Las Palmas, Dakar, Conakry, Abidjan, Douala, Luanda et autres ports de la côte ouest africaine.

Dès que l'on gravit sa vertigineuse coupée, ce qui d'emblée frappe l'oeil, c'est l'aspect colossal des éléments constituant cet univers particulier; tout y est immense, massif, hors des normes et du commun. Dotés des derniers perfectionnements en matière de navigation, de mécanique, de manutention, etc., ces navires modernes sont devenus de véritables usines flottantes conçues en vue d'une rentabilité optimale. Leur exploitation, voire leur immobilisation étant très onéreuses, le personnel, dont le nombre est réduit au minimum, est hautement qualifié. Dans une parfaite cohésion, ces marins se fondent dans un carcan d'automatismes pour la bonne marche de l'entreprise. Les nombreux membres d'équipages d'antan sont désormais remplacés dans tous les domaines, par des dispositifs de haute technologie; navigation en «pilote automatique»; machines dotées d'alarmes sophistiquées; systèmes rationnels de manipulation des cargaisons, elles-mêmes conditionnées, etc.

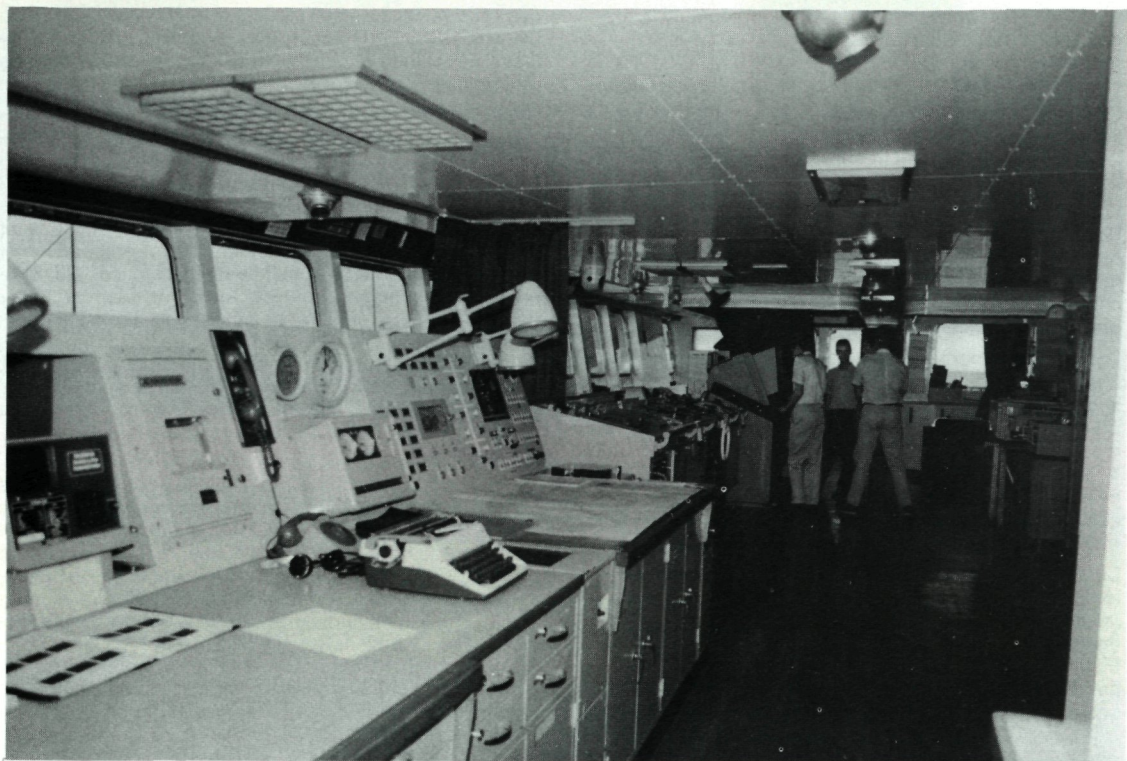
La profession d'officier de Marine Marchande a de fait, aussi subi une évolution importante. Leur formation, hautement technique, leur permet d'appréhender la complexité de toutes les tâches qui leur incombent. Mais il n'est pas rare d'en voir descendre dans la cale, revêtus d'une salopette, pour aider «main sur main» à quelque manoeuvre!

STRUCTURE DE L'ORGANISATION A BORD

Le personnel du bord est réparti en 4 départements:
- le PONT, pour la navigation, la manutention, l'entretien et l'administration du navire,

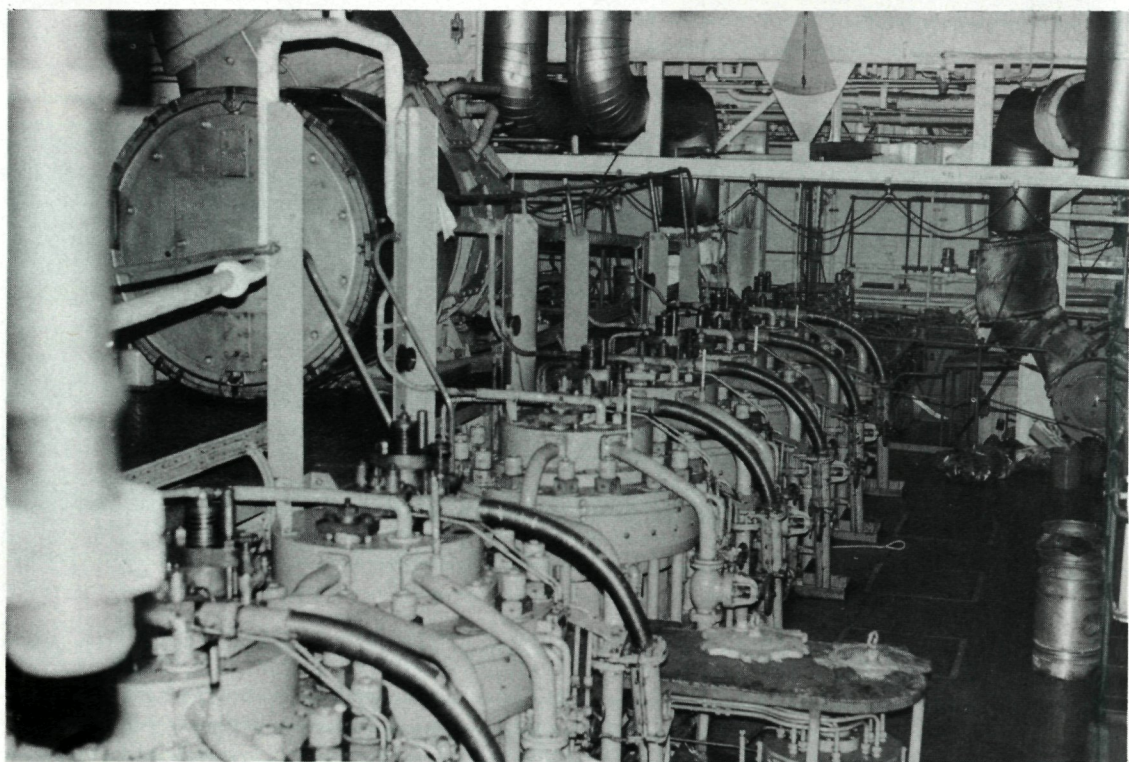


Le CMB ESPRIT, un cargo polyvalent de 20.000 Dwt, amarré au Griesenwerder Hafen de Hambourg.



Une passerelle de 20 mètres de large équipée de dispositifs de haute technologie.

Une machine de 16.800 PS (7 cyl.) qui fonctionne pratiquement sans l'intervention de l'homme car dotée d'alarmes sophistiquées.



- la MACHINE, qui comme son nom l'indique, a la charge des machines, moteurs auxiliaires, installations électriques, frigorifiques, etc.,
- la RADIO, -le(s) Marconiste(s)- qui assure(nt) les communications radiotéléphoniques ainsi que l'entretien des appareils de radio-navigation, etc.,
- et enfin le département CABINES, TABLES et CUISINES pour la gestion des logements, mess, salons et la préparation des repas.

Le nombre de membres d'équipage dépend évidemment du type de navire. A bord du CMB ESPRIT, il était de 39 hommes, répartis en 18 officiers et aspirants (Pont et Machine) et 21, de tous bords, pour assurer les nécessités pratiques quotidiennes.

Le commandement de bord, qui est breveté au long cours, représente l'armateur qui lui délègue la responsabilité de la gestion sociale et commerciale.

En matière nautique, l'établissement des itinéraires à suivre lui incombe, ainsi que l'exécution des contrats d'affrètement, d'arrimage, d'approvisionnement, l'organisation de bord, les réparations éventuelles, etc. Il est assisté dans ces tâches par le 1er Officier, ou capitaine en second, - encore appelé 1st Stuurman- et son staff.

Ce séjour à bord donna l'opportunité de réfléchir à la différence de conception entre les marines Marchande et de «Guerre»; elles ont la mer en commun, mais leurs objectifs et buts divergent.

Malgré son importance, la Marchande s'accorde à reconnaître la nécessité de la Force Navale dans des conditions exceptionnelles. Tel le maintien de la libre utilisation

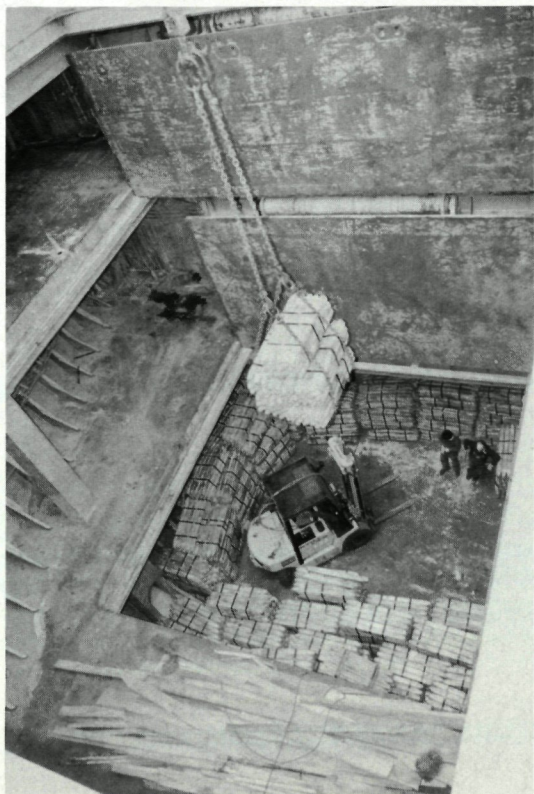
des voies navigables ou l'assistance du NAVAL CONTROL OF SHIPPING ORGANIZATION - N.C.S.C., une entité militaire de soutien impératif pour leur sécurité en période de crise.

D'un point de vue humain, le métier de marin à la Marchande a depuis longtemps perdu son caractère romantique.

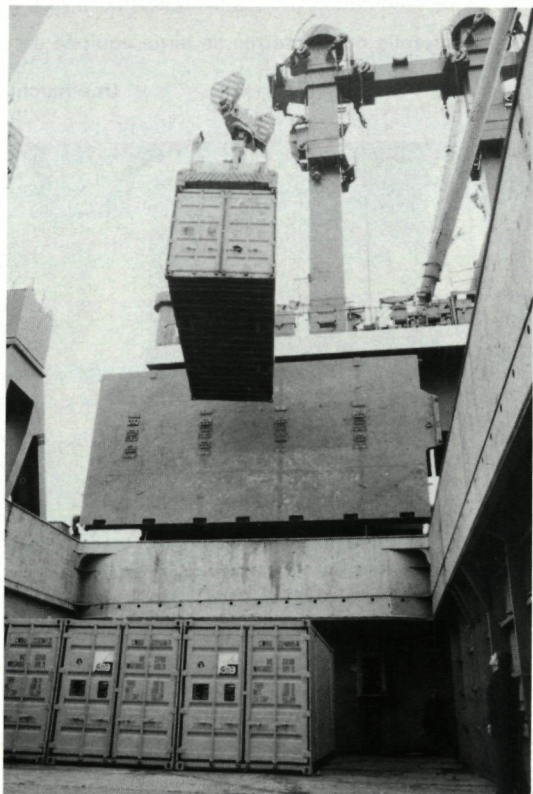
Le commandant E. Weygers du CMB ESPRIT, un homme cultivé et affable, explique volontiers qu'au cours d'une carrière «au long cours», les états d'âme oscillent souvent entre la réalisation de ses ambitions professionnelles et le conformisme d'une existence familiale et sociale organisée. Et de préciser que, revenant d'une «campagne africaine» d'une durée de 7 semaines, il est à présent destiné à Hambourg, où après 24 heures de (dé)chargement, il relâchera quelques heures à Bremerhaven, puis retour à Anvers jeudi, pour repartir vers Matadi, le samedi. Mais d'autres équipages, sur d'autres navires, sont affectés à de plus longs voyages, appelés ironiquement «Never come back lines».

Il reconnaît aussi, que si les escales sont plus courtes qu'avant, que si les aires de déchargement sont parfois situées à des (dizaines de) kilomètres du centre-ville, certains ports offrent encore des moments de délasserment privilégiés, fussent-ils le fait du dépaysement, de l'ambiance particulière de l'improvisation ou parce que partagés avec des compagnons de mer dans des conditions spéciales.

Et puis surtout, l'Océan, par ses états d'âme, suscite encore pour qui sait les saisir, d'extraordinaires instants de sentiments intenses, des heures rares de sérénité.



Des cales aux dimensions hors des normes et du commun.



A bord, tout est fonction de la rentabilité; tels les systèmes rationnels de manipulation des cargaisons, elles mêmes conditionnées.

Mais il arrive parfois que certains jeunes aspirants en amarinage éprouvent quelques difficultés d'adaptation dans cet univers clos. Pour eux, la transition entre la Zeevaartschool et les exigences professionnelles d'un cargo armé au commerce est un seuil malaisé à franchir. D'autant que l'époque des navires-écoles conventionnels est révolue!

Sans doute le CMB ESPRIT était-il un «bon» bateau, à l'équipage accueillant. Longtemps encore nous garderons le souvenir de ces gens d'agréable compagnie, de ces professionnels, qui nous parlèrent de leur intérêt pour ce noble

métier; et aussi, d'une façon toujours objective, de ses exigences. Chacun à sa manière!

Tel le «CHEF» (Machine), personnage haut en couleur, sorte d'archétype des gens de mer et gardien des traditions anciennes des «tournebroches», qui groumait à propos de tout et de chacun. Mais lorsqu'on lui suggérait de déposer son sac à terre, il répondait sans ambages: «T'es fou Gamin, ou alors t'as rien pigé! Et si tel est le cas, soit du prochain voyage sur Matadi, tu comprendras.»

Message reçu 5 sur 5, Chef! Et à Dieu vat!...



Zin in avontuur?

OP TEXEL KAN HET!

Paracentrum Texel geeft cursussen voor het A-brevet. Na het behalen hiervan krijgt u van de Commandant Commando Opleidingen van de Koninklijke Landmacht het brevet welke recht geeft het borstonderscheidingsteken te dragen.

Vraag vrijblijvend inlichtingen over deze opwindende en avontuurlijke manier om uw vakantie door te brengen op het mooie eiland Texel.



PARACENTRUM TEXEL BV
Postweg 128
1795 JS De Cocksdorp,
Texel, Holland
tel. 02220 - 11464/11436*

* Voorkiesnummer uit België: 0031 - 2220-11464 / 11436

KORVET CORVETTE

Kapitein ter Zee (b.d.) Paul Van Schoonbeek
Capitaine de Vaisseau (e.r.) Paul Van Schoonbeek

Hoe in 1940 een aantal jonge Belgen hun plicht deden
zoals zij die zagen.



KORVET

Door Kapitein-ter-zee (b.d.) P.M.J. Van Schoonbeek



CORVETTE

Par le Capitaine de Vaisseau (e.r.) P. Van Schoonbeek



300,- F (frais de port 45,- F - verzendingskosten 45,- F.)

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.

OPENING ACADEMIEJAAR HOGERE ZEEVAARTSCHOOL ANTWERPEN PROMOTIEJAAR «ROGER PLANCHAR»

Gelegenheidstoespraak bij de opening van het Academiejear
door Kapitein L.D. SMET, COMD Hogere Zeevaartschool Antwerpen

Geachte vergadering.

Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs,

La promotion de l'année académique 1990-91 se compose de 52 étudiants, dont 3 demoiselles, 1 candidat de la Force Navale et 2 étudiants de nationalité Française.

La tradition veut que chaque année un nom soit donné à la nouvelle promotion afin de commémorer un grand marin, un homme de mérite dans le monde maritime ou une personne qui a contribué au développement de la science nautique.

Il a plu aux Autorités supérieurs de décerner à la quatre-vingt quatrième promotion le nom de «Promotion Capitaine de Frégate Roger PLANCHAR»

Né le 5 janvier 1925 à Namur, où son père, Officier d'infanterie tenait garnison. Roger Planchar a passé toute son enfance ainsi que les quatre années d'occupation à Liège.

Ancien cadet du Corps des Cadets de Marins, résitant armé (Armée Secrète) volontaire de la guerre à la Section Belge de la Royal Navy, diplômé au long cours de l'Ecole Supérieure de Navigation Maritime (Anvers), il devient Officier de la Force Navale Belge où il sert à bord des frégates et de dragueurs de mines jusqu'en 1952.

Passé dans les cadres de réserve, il accède au grade de Capitaine de Frégate et commande durant sept ans l'escadrille de dragueurs de mines de réserve, à partir de la base de Kallo, près d'Anvers.

Il fut Président national de l'Association des Officiers de Réserve de la Force Navale. Il est également chroniqueur «free lance» de quotidiens et revues maritimes.

Tot daar een te bondige biografische notitie, die men terugvindt op het kaft van zijn boek «Promenades au bord de la guerre».

Roger Planchar studeerde aan het Saint Servais Jezuïetenkollege waar hij in 1943 zijn Grieks-Latijnse humaniora voltooide.

Hij was lid van het Corps des Cadets de la Ligue Maritime Belge, dat in Luik, tijdens de tweede wereldoorlog een actief centrum van de gewapende weerstand was. Fregatkapitein Roger Planchar werd dan ook officieel erkend als verzetsstrijder.

In januari 1945 werd hij vrijwilliger bij de Belgische Sectie van de Royal Navy in Engeland en diende er aan boord van de destroyers «HMS Onslaught» en «HMS Garth». Aan boord van deze eenheden nam hij deel aan diverse missies onder andere in de Atlantische Oceaan, missies met bestemmingen zoals Noord-Rusland en Letland.

Na zijn terugkeer in België studeert hij aan de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen waar hij promotieoverste wordt van de 38ste promotie. Hij behaalt in juli 1947 zijn diploma van aspirant-officier ter lange omvaart.

In 1948 neemt hij dienst bij de Belgische Zeemacht als aspirant-officier en dient aan boord van de «Breydel» en van de fregatten «Luitenant ter zee Billet» en «Adrien de Gerlache».

In 1952 stapte hij over naar het zakenleven en vestigt zich te Antwerpen zonder evenwel de banden met de Zeemacht te verbreken. Inderdaad, hij wordt opgenomen in het reserve-kader, doet ontelbare wederoproeping en neemt deel aan vele oefeningen op zee in samenwerking met eenheden van de geallieerde zeestrijdkrachten. Hij wordt achtereenvolgens benoemd tot luitenant ter zee, korvetkapitein en tenslotte tot fregatkapitein.

In 1971 wordt hij voorzitter van de Reserve-Officiers van de Zeemacht in Antwerpen. Door de actieve samenwerking met het actief kader ontstaat voor de reserveofficiers van de Zeemacht de dienst om als verbindingsofficier op te treden aan boord van bezoekende vreemde schepen.

Van de toenmalige Minister van Landsverdediging minister Seghers, krijgt FKP Planchar een zeer bijzondere opdracht hij wordt commandant van het reservesmaldeel van de mijnenvegers die gestationeerd zijn op de basis te Kallo. Deze functie neemt hij waar tot in 1975. Het eerste schip dat onder de vlag van dit smaldeel vaart, de «M480 Seraing» neemt deel aan de vlootparade te Oostende. Voor de eerste maal in de Belgische militaire geschiedenis vaart een militaire eenheid op zee, uitsluitend bemand door reservisten. Naast de «M480 Seraing» komen nog andere eenheden onder het bevel van FKP Planchar onder andere de «M479 Hoei» en de «M473 Lokeren». Dit bijzondere initiatief, eenheden van de Zeemacht te bemannen met uitsluitend reservisten vindt een grote weerklank in binnen- en buitenland. De Franse en Amerikaanse marine-attachés toonden een bijzondere interesse voor deze verwezenlijking.

In 1975 wordt FKP Planchar benoemd tot Nationaal Voorzitter van de Reserveofficiers van de Zeemacht, functie die hij waarneemt tot 1979.

FKP Planchar was niet alleen marineofficier, zakenman maar ook, en dit met succes, publicist en schrijver. Zo was hij ondermeer hoofdredakteur van het tijdschrift «Sonar». Als free lance journalist werkte hij voor verschillende kranten en tijdschriften. In de vele artikelen die hij in «De Lloyd» en «Le Lloyd» schreef, kwamen diverse thema's vooral van het internationaal zeerecht aan bod zoals de problematiek in verband met het continentaal plateau de visserij-oorlog, de eerste Golfoorlog, enz...

In zijn eerste boek «Promenades au bord de la guerre», een autobiografie verschenen in 1980, beschrijft hij op anekdotische wijze zijn belevenissen tijdens de Duitse bezetting en zijn dienstjaren bij de Engelse Marine.

In 1983 verschijnt bij Denoël in Parijs zijn tweede boek «La guerre du bout du monde», dat hem in Frankrijk toegang

verschafft tot «L'Association des Ecrivains de langue Française (Mer et Outre-Mer)». In dit boek dat de vreselijke Falkland-oorlog tussen Groot-Brittannië en Argentinië behandelt en ik citeer nu een passus uit één der vele lovende perskritieken:

«Le CPF Planchar ancien de la Royal Navy, fait revivre les péripéties, souvent inconnues, de la bataille sur mer, sur terre et dans les airs, et commente en expert les enjeux en cause, ainsi que les conclusions qu'il faut tirer du conflit occidental le plus sanglant depuis quarante ans» Einde citaat.

In 1988 verschijnt een derde boek: «Les anges gardiens des bancs de Flandre», waarin de auteur de Belgische reddings- en bergingsoperaties behandelt die uitgevoerd werden in de Noordzee sedert 1945.

In 1988 beëindigde FKP Planchar een vierde, nog onuitgegeven boek getiteld «Trois garnements de choc», een autobiografisch werk over zijn vroege kinderjaren.

Roger Planchar was ook, en zij die hem goed gekend hebben zal dat niet verwonderen, dichter. Hij schreef twee gedichtenbundels «Les Méditerranéennes» et «Les Nordiques». Een gedicht daarvan «Mon Chemin» geschreven op de dag voor zijn overlijden is ontroerend mooi.

Dat de bevoegdheid van FKP Planchar inzake de juridische aspecten van ons maritiem territorium, waarvan hij de evolutie en verwikkelingen sinds 1958 nauwlettend volgde, zeer erg op prijs gesteld werd, wordt duidelijk aangegevoeld door het feit dat hij sedert 1985 maritiem raadgever voor die materie was bij het Ministerie van Buitenlandse Zaken.

Voor zijn bewezen diensten gedurende zij boeiende loopbaan ontving FKP Planchar de volgende onderscheidingen:

Commandant in de Orde van Leopold II

Officier in de Leopoldsdorde

Officier in de Kroonorde

Hij werd vereerd met het militair kruis 1ste klas en is verder drager van verschillende andere Belgische en Britse eretekens.

FKP Roger Planchar overleed op 11 september 1989, betreurd door zijn familie, vrienden en collega's. Tot zijn laatste adem werkte hij ononderbroken voort en liet op zijn werktafel, jammer genoeg, vele projecten onafgewerkt liggen. Van hem werd gezegd dat hij een perfectionist was, een idealist.

Mogen de aspirant-officieren van de promotie «FKP Roger Planchar» zich spiegelen aan zijn voorbeeld en zich opwerken tot bekwame en gezaghebbende kapiteins.

Nous avons l'honneur de rendre ici un vif hommage à la mémoire du CPF Roger Planchar et nous sommes heureux de pouvoir présenter nos respects à la famille Roger Planchar qui a bien voulu nous faire l'honneur d'assister à cette cérémonie.

Mevrouw Planchar, de aspirant-officieren van de promotie «FKP Roger Planchar» en ikzelf hebben de eer en het genoegen U bij deze gelegenheid een bloemstuk aan te bieden.



WESTERLUND MARINE SUPPLIES

NAAMLOZE VENNOOTSCHAP

IMPORT - EXPORT

Oude Leeuwenrui 8

B-2000 Antwerpen - Belgium

Tel.: (03) 224 19 00

Tlx: 32344 Fax: (03) 225 12 49

Geen handel zonder oorlog, geen oorlog zonder handel

A. Jacobs

T(s)JERK HIDDES de VRIES werd op 6 augustus 1622 in Sexbierum geboren reeds op jeugdige leeftijd ging hij varen.

Eerst in de koopvaardij en blijkbaar is het hem voor de wind gegaan, want op 27 augustus 1648 wordt hij als schipper aangeduid.

Het staat vast dat Tjerk Hiddes later onder de admiraliteit van Friesland bij de lands vloot heeft gediend. In 1654 wordt hij kapitein benoemd. In 1658 neemt hij deel aan de tocht die op 8 november tot de slag in de Sont zou leiden.

Tijdens die expeditie naar de toegangswateren van de Oostzee voerde Hiddes het bevel over het fluitschip Judith. De Judith was zeer waarschijnlijk een door de admiraliteit ingehuurd en bewapend koopvaardijship. Als gevolg van het Nederlandse ingrijpen in de Zweeds-Deense oorlog kwam een Staatse vloot voor de Sont, waarvan beide oevers door de Zweden bezet waren.



De Staatse vloot forceerde met zijn 56 schepen en meer dan 2000 man hulptroepen de doorgang voor het konvooi van 28 koopvaarders.

Het was echter een duur betaalde overwinning. Het verstreken van tactische richtlijnen was blijkbaar niet de sterkste zijde van de admiraal Van Wassenaer-Oberdam. De beide vice-admirals Witte de With en Pieter Floritz sneuvelen. Aan weerszijden waren de verliezen groot maar de Zweden moesten wijken naar Landskrona waar zij werden ingesloten. Er wordt beweerd dat Tjerk Hiddes drie Zweedse schepen voor zijn rekening had genomen.

De Judith van Tjerk overwinterde in Kopenhagen en hielp de stad verdedigen tegen de Zweden.



In 1659 gaat Hiddes voor enige tijd terug naar de koopvaardij waar hij werk vindt als grootschipper. Hij was nu een gezeten burger van Harlingen geworden en wordt lid van de vroedschap in 1661.

Toen in 1665 de tweede Engelse oorlog uitbrak vervoegde Tjerk Hiddes terug de Friese admiraliteit. Aan de slag bij Lowesoft op 13 juni 1665 dankt Hides zijn hoge rang en bekendheid.

Oppebevelhebber Van Wassenaer Obdam, zijn vervanger Cortenaer en de Friese luitenant-admiraal kwamen tijdens de gevechten om het leven. In een brief aan de staten van Friesland was Hiddes niet mals voor zijn gesneuvelde meederen. Tjerk Hiddes werd aangewezen als opvolger van de gesneuvelde luitenant-admiraal.

In zijn nieuwe rang nam Tjerk Hiddes als commandant van één der vier eskaders deel aan de tocht op de Noordzee onder de nieuwbenoemde opperbevelhebber luitenant-admiraal De Ruyter.



Vanop zijn vlaggeschip d'Elf Steeden voerde hij het bevel over een eskader van 24 schepen. In augustus werden een retourvloot van de Verenigde Oostindische Compagnie en vijftig andere koopvaarders die een Engelse aanval hadden afgeslagen ontzet in het destijds Deense Bergen. Op

8 september zeilde de reusachtige vloot huiswaarts. Ze werd echter door een zeer zware storm overvallen en raakte verspreid. Talrijke schepen liepen averij op en enkele verdwenen in de diepte.

Nabij de Doggersbank werden acht schepen door de Engelsen buitgemaakt. Het eskader was door de storm geheel uit elkaar geslagen en had verschillende schepen verloren. Hiddes kon zich slechts de 13e nabij de Doggersbank bij zijn opperbevelhebber melden. De Ruyter probeerde de Engelse vloot alsnog te vinden.



Hij blokkeerde enige tijd de Theems, maar in november moest de vloot noodgedwongen huiswaarts varen.

Ondanks de vele verliezen aan schepen bleef Hiddes het vertrouwen van de admiraliteit behouden want reeds in juni 1666 kreeg hij het bevel over één van de drie eskaders met als vlaggeschip de Groot Frisia. Samen met zijn collega Cornelis Evertsen meldde Tjerk Hiddens zich op zeer bij admiraal De Ruyter.



Op de eerste dag van de Vierdaagse Zeeslag (11-14 juni 1666) sneuvelde Cornelis Evertsen en meteen speelde Hiddes eerste viool in het dubbeleskader. Na een periode van rust en bevoorrading werd op 4 en 5 augustus de tweedaagse Zeeslag andermaal tegen de Engelsen uitgevochten. Bij deze gebeurtenis werd de broer van de gesneuvelde Cornelis Evertsen, Johan Evertsen tot Luitenant Admiraal van Zeeland benoemd, zodat Hiddes deze keer aan prestige moest inleveren. Het lot was niet met hen, want al spoedig sneuvelde Evertsen en ook Vice-admiraal Coenders moest het loodje leggen. Ook Hiddes werd zwaar gewond te Vlissingen aan wal gebracht.



Admiraal De Ruyter kon het gros van de vloot achter de Zeeuws-Vlaamse banken in veiligheid brengen.

Op 6 augustus juist op de dag van zijn 46e verjaardag overleed Hiddes aan zijn verwondingen. Negen dagen later schonk zijn echtgenote het leven aan een jonge Tsjerk die op 29 augustus in de Westerkerk werd gedoopt.

Zijn begrafenis gebeurde met groot eerbetoon. Het stoffelijk overschot werd bijgezet in de Groote Kerk van Harlingen. Vandaag is er geen enkel spoor van terug te vinden. Wel werd in 1934 in Harlingen een gedenkteken te zijner ere opgericht.

De Engelsen gingen in hun souvereiniteit zover dat zij niet enkel visitatierecht voor de koopvaardijsschepen eisten maar ook voor de oorlogschepen.



Deze onbeschaamde aanmatiging ging de Nederlanders te ver en in 1652 nam de Staten-Generaal dan ook het besluit een vloot naar zee te zenden, ter bescherming van de Nederlandse bezittingen op zee. Admiraal Maarten Harpertszoon Tromp ging in mei 1652 naar zee. De aanleiding die het begin was van een reeks gevechten en oorlogen en die de tweede helft van de zeventiende eeuw tot het merkwaardigste tijdvak in de geschiedenis van het Nederlandse zeewezen maakten, was het feit dat in de maand juni 1652 Tromp met de Engelsen slaags was geraakt. Men zag terecht de toekomst donker in, want de Nederlandse Zeemacht was op verre na niet opgewassen tegen de Engelse Zeemacht met haar zware forse schepen, terwijl onze oorlogsvloot voor een groot deel bestond uit gehuurde koopvaardijsschepen armzalig bewapend en slecht voorzien van de allernoodzakelijkste levens- en scheepsbehoeften. In de eerste Engelse oorlog is het behoud van ons vaderland te danken aan Maarten Harpertszoon. De Nederlanders, trokken het zwaard voor de vrijheid op de Oceaan!



De overwinning bij Chattam, mocht dan als wapenfeit niet zo belangrijk zijn als onze andere zeeoorlogen, - als indrukwekkende gebeurtenis en als aanleiding tot de vrede staat zij in de geschiedenis van die dagen bovenaan. Zonder overdrijven mogen wij stellen dat het de Nederlanders geweest zijn die de Oceaan hebben vrijgevochten!

Piet Hein

Als we spreken over Piet Hein weet iedereen dat hij de Spaanse Zilvervloot veroverd heeft. Zijn verdere activiteiten zijn maar weinigen bekend. Dat is eigenlijk jammer, en daarom zal ik proberen daar wat aan te doen: Dat «andere» is veel mooier dan de historie met de Zilvervloot. Vooral zijn tocht naar Brazilië en zijn gevechten in de baai van Sal Salvador zijn veel interessanter.

Piet Hein reisde naar Brazilië in dienst van de West-Indische Compagnie, een vereniging van kooplieden met veel geld om schepen uit te rusten voor de handel op de Amerikaanse gewesten. Het was iets in dezelfde zin als de Oost-Indische Compagnie die haar schepen zond naar de landstreken gelegen ten Oosten van de Kaap De Goe- de Hoop.



De maatschappij was opgericht in 1621. In de eerste plaats hadden zij natuurlijk de zilver- en suikervloot die pendel- de tussen Amerika, Spanje en Portugal, op het oog. In 1623 hadden zij een flinke vloot gereed. De eerste onderneming zou gericht zijn tegen Brazilië, een land dat alles had wat een handelaar maar wensen kon. Eigenlijk hoorde Brazilië bij Portugal maar toen dit koninkrijk in 1580 onder Spaanse kroon was geraakt, waren de Portugese bezittingen ook onder Spaans beheer gekomen. De bestemming van de expeditie was de Allerheiligen-baai, San Salvador moest gewapenderhand ingenomen worden.



De admiraal van de vloot Jacob Willekens met als Vice-admiraal Pieter Pieterz. Hein kreeg geheime instructies mee die hij pas op een zeker punt van de reis mocht kenbaar maken aan de andere bevelhebbers. In december 1623 en januari 1624 kozen de schepen een voor een zee. Zeventwintig in totaal. Bij de Kaap-Verdische eilanden ging de voorhoede voor anker om de ganse vloot te verzamelen en samen verder te reizen. Wij schrijven 26 Maart en op één schip na de Hollandia, was de vloot volledig. Willekens besloot niet langer te wachten en er werd Zuid-Zuid-West gestuurd. Pas op 21 april werd het doel van de reis medegedeeld. Het was op 8 mei van het jaar 1624 dat men een mijl of negen uit de kust voor de stad Bahia voor anker ging.

De volgende dag werd een landing door het voetvolk bij Kaap St. Antonio gepland.

Als afleidingsmanoeuvre gaat Piet Hein met zijn schip de «Gelderland» samen met de «Groningen» en de «Nassau»

voor anker vlak onder de batterij, in de onmiddellijke omgeving van de Portugese schepen die hem natuurlijk onder vuur nemen samen met een andere batterij op het strand. Hij wordt van alle kanten onder vuur genomen. Het is moeilijk vriend of vijand uit mekaar te houden. Terwijl Hein de batterijen bezig houdt, voert Willekens de landing uit bij St. Antonio die zonder slag of stoot gelukt. Hein eert met slechts zestig man de Portugese schepen waarvan de bemanning vlucht. De batterijen worden veroverd. Bahia de Todos os Santos is in Hollands bezit. In de zomer verlieten de admiraals Willekens en Piet Hein met hun schepen de baai van San Salvador. De commandant van de soldaten Allart Schouten bleef als commandant alleen achter. Een periode van onrust en verwarring brak aan omdat deze commandant zijn manschappen moeilijk in de hand scheen te kunnen houden. De Spanjaarden stuurden prompt een vloot en heroverden de baai zonder slag of stoot. Drie weken later kwam een Nederlandse vloot voor de baai en zagen de Spaanse vlag wapperen. Er kwam niet veel terecht van deze expeditie die bedoeld was om de Spaanse zilvervloot te onderscheppen. De vloot voer met lege handen huiswaarts.

Ondertussen had een nieuw uitgeruste vloot gecommandeerd door Piet Hein op 26 mei 1626 het Nederlandse vaderland verlaten om hogergenoemde vloot te gaan versterken. Ter hoogte van Guadeloupe hoorde Hein dat de schepen van admiraal Boudewijn Hendrikz reeds op weg naar huis waren.



De negende september kreeg hij inderdaad de Zilvervloot in zicht: maar hij moest ze wegens zijn geringe getalsterkte laten verder zeilen.

Hein zette koers naar Sierra Leone om proviand in te doen. Daarna ging het naar San Salvador. Na een hevig gevecht sleept hij met zijn manschappen tweeëntwintig Spaanse en Portugese schepen de haven uit en voegt ze toe aan zijn vloot. De buit werd naar het vaderland gezonden. Suiker, katoen, en verfwaren.

In oktober 1626 liep hij met zijn schepen binnen. De expeditie van Piet Hein, die bekend staat als de overwinning van de Suikervloot, bracht de West-Indische Compagnie een mooie buit op. Meer dan tijd overigens want de bodem was in het zicht. De beloning van de admiraal was een zware gouden keten.



In feite had het nemen van de Zilvervloot als wapenfeit niet veel om het lijf.

In september 1628 kruiste Piet Hein samen met Hendrik Lonk. Joost van Trappen en Witte Corneliszoon de With

tussen de West-Indische eilanden. Het doel was de Spaanse Zilvervloot die uit de Golf van Mexico moest komen. Het eerste schip van de Zilvervloot dat ver vooruit was werd bij toeval ontdekt en geënterd door Witte Corneliszoon de With die van de bemanning hoorde dat de Zilvervloot nabij was. De volgende dag kwamen er een tiental schepen in zicht die prompt veroverd werden. Ze hadden een rijke buit bestaande uit huiden, hout, indigo enz. aan boord. Maar nog geen zilver. Tegen de middag van dezelfde dag komen tien grote Spaanse galjoenen in het zicht die onmiddellijk de haven van Mantanzas op de Noordkust van Cuba binnenvluchten. 's Nachts ontschepen zij hun vracht maar bij het kriecken van de dag staan de Hollanders voor hun neus, ze laten alles achter en vluchten het land in.



Vier van de Spaanse galjoenen werden vertimmerd en ingericht als vrachtschepen die het goud en zilver voor een waarde van bijna veertien miljoen gulden huiswaarts voerden. Heel wat werd echter ook door het scheepsvolk verduisterd en in eigen zakken gestoken. Een gedeelte van de vloot moest noodgedwongen in het Engelse kanaal nog een haven aandoen. Ze ging voor anker in Falmouth. Met uitzondering van een galjoen dat schipbreuk liep op de Ierse kust kwam alles veilig in het vaderland aan. Nederland was rijk. Piet Hein was een held. Witte Corneliszoon de With aan wie eigenlijk alles te danken was kreeg niets. De vloot van Piet Hein behoorde tot de West-Indische Maatschappij, dat was particulier; geen Zeemacht van de Staat. Prins Frederik Hendrik benoemde hem tot Luitenant-Admiraal van Holland met als taak de berooide marine uit het slop te helpen.



Nog in hetzelfde jaar (1629) stierf hij, vechtend met twee Duinkerkers. Hij krijgt een kogel in het schouderblad. De bemanningen vechten voort en behalen de zege maar de vreugde is miniem vanwege het verlies. Het lijk van de admiraal werd naar Delft overgebracht waar het plechtig ter aarde werd besteld.

Het was kapitein Maarten Harpertz Tromp die de opvolger zou worden van Piet Hein. Dit gebeurde echter niet direct. Na de dood van Hein ging de marine zienderogen achteruit in zoverre zelfs dat Tromp en Witte Corneliszoon de With besloten 's Lands dienst te verlaten. Prins Frederik Hendrik wist dit echter te verhinderen door hen respec-



tievelijk te benoemen tot luitenant-generaal en vice-admiraal. Witte de With was een eerste klas vechtersbaas maar had een paar lelijke eigenschappen die zijn loopbaan veel kwaad hebben gedaan en waardoor hij dikwijls achteruit werd gezet: hij was een ruw, erg opvliegend en driftig man, die niet geliefd was bij de manschappen, terwijl zij voor Tromp letterlijk door het vuur zouden lopen. Tromp en de With ageerden met veel succes tegen de Duinkerkers. De derde man van de vloot was de Zeeuwse admiraal Joost Banckers. Er werd afgesproken dat Tromp met een smaldeel van 12 schepen in het Engelse kanaal zou kruisen en er de vijand afwachten terwijl De With met vijf schepen in de buurt moest blijven. Joost Banckers moest met 12 schepen voor Duinkerken gaan liggen.



Intussen werd er in Spanje koortsachtig gewerkt om de «Armada» uit te rusten en operationeel te maken. 67 schepen variërend in grootte en bewapend met 50 tot 60 kanonnen. De admiraal Don Antonio Oquendo bevond zich op de Mater Teresa een kolos met 68 kanonnen en 1200 zeelui aan boord. Het kruim van de Spaanse adel hield eraan deel te nemen aan dit «plezierreisje» die hen met roem moest overladen en heel wat plundergeld moest opleveren. Helaas zover kwam het niet. Maar laten wij de zaken niet vooruit lopen: Het eerste wapenfeit van Tromp gooide voorbarig roet in het eten door een Engel schip in beslag te nemen dat 1000 Spaanse soldaten naar Duinkerke probeerde over te brengen. Op 15 september kwam de Spaanse vloot opdagen: 67 Spaanse schepen tegen 17 Hollanders die de vijand lieten naderen en er dan op los gingen. De Spanjaarden vielen bij bosjes terwijl bij de Hollanders de verliezen beperkt bleven. Oquendo droop met zijn vloot af. Het voorspel van de slag bij Duins was ten einde. Ondertussen had Tromp Banckers laten waarschuwen die tussen de Vlaamse Banken voor Duinkerken kruiste. Vriend



en vijand dreven langzamerhand naar het nauwe gedeelte van het Engels kanaal. De Spanjaarden waren ten anker gegaan bij Folkestone ten Westen van Dover, en probeerden van de duisternis gebruik te maken om zich naar Duins te laten drijven. Ze werden echter opgemerkt door de Hollanders die onmiddellijk het vuur openden! Het gevecht duurt de ganse nacht en het begint er slecht uit te zien voor de hollanders, tot gelukkig Banckers met zijn zes schepen verschijnt en het tij doet keren en de Spanjaarden voor de tweede keer op de vlucht doet slaan. Tromp trok met zijn vloot naar Calais om zijn schade te herstellen. Een dag later was hij terug ter hoogte van Goodwin, vlak bij de reede van Duins. Het gevecht werd aangevat en toch konden de Spanjaarden zich vechtend een weg banen langs Dover naar de reede van Duins of Deal. In de nacht van 20 op 21 september konden een twaalfstal Spaanse schepen ontsnappen via de Noorder passage en Duinkerken bereiken.

Banckers kreeg opdracht om met zijn 15 schepen het gat te sluiten benoorden de Goodwin. De Spanjaarden zaten als muizen in de val. Van hun plan om zonder slag of stoot hun legermacht over te brengen naar Zuid-nederland kwam niets in huis.



De Hollanders namen tal van koopvaardisschepen in huur en richtten ze tijdelijk in als oorlogschepen. Matrozen werden aangeworven en tweeduizend soldaten werden naar de vloot gezonden. Het potentieel werd aangevuld met «branders», oude schepen gevuld met licht ontvlambare stoffen met als doel ze de vijand brandend op het lijf te jagen indien nodig. Geld was geen probleem. De admiraliteiten, de Oost- en de West-Indische Compagnie droegen allen hun steentje bij. Binnen de vier weken had Tromp een vloot bijeen van honderd en zes schepen met 6000 zeelui en 2000 soldaten. Het gedeelte van de vloot dat in Zeeland thuis hoorde stond onder het bevel van de in Vlis-singen geboren Johan Evertsen.



De Engelse regering liet de Hollanders weten dat zij niet zou dulden dat de Hollanders de Spanjaarden zouden aanvallen op de reede van Duins. Ze namen dus feitelijk de Spanjaarden in bescherming. Langzamerhand begon zich rond Duins een hele Engelse vloot te vormen om de neutraliteit van de reede van Duins te bewaren. Tromp probeer-

de dus de Spanjaarden naar open zee te lokken om daar te vechten. Het plan voor de aanval was klaar: De vloot was opgedeeld in zes «smaldelen» Tromp zou afrekenen met de Spaanse opperbevelhebber; Evertsen zou zich met het tweede smaldeel meten met de Portugese admiraal Lopez Docias: Schout bij nacht Catz moest het zien te klaren met de gevreesde Duinkerke admiraal Michiel Doorn. De commandeurs Denys en Houtebeene moesten de uiterste vijandelijke vleugels aanvallen. Het zesde smaldeel onder bevel van Witte Corneliszoon de With moest de Engelsen in het oog houden en diende dus feitelijk als reserve. Tromp wachtte op een aanleiding om de strijd aan te vangen en meende die te krijgen door het feit dat de Spanjaarden een schot gelost hadden met een musket dat het zeil trof van een Hollands jacht en vervolgens een marinier dodelijk raakte.

Tromp maakte de Engelse diets dat zij zich best niet zouden mengen met wat ging volgen en verwees naar het smaldeel van De With die met «branders» stand by lag. De 21e Oktober brak voor de Spanjaarden de Hel los; heel de Hollandse vloot maakt zeil en stuurt naar de Spanjaarden toe die zichzelf het strand opdringen. Meer dan twintig schepen van de Castillaanse admiraal Don Andreas de Castro worden geïmmobiliseerd en beschoten. Tromp stuurt er een paar branders op los en prompt liggen er 17 schepen te branden op het strand.



De admiraal van Gallicië probeert te vluchten maar raakt met zijn reusachtig vlaggeschip verward in het tuig van een andere spaans zeekasteel en moet zich noodgewongen aan Tromp overgeven.

De admiraal van Napels, Pedro Quaderon loopt met zijn schip op de banken van de Goodwin. Bijna iedereen verdrinkt.

De Spaanse opperbevelhebber Don Antonio de Oquendo tracht gebruik makend van de mist de reede van Duins te ontvluchten, maar heeft pech, de mist begint op te trekken en hij is eraan voor zijn moeite: Tromp zit hem op de hielen. Toch kan Oquendo en de Duinkerke admiraal met een tiental schepen ontsnappen naar Duinkerken.

Intussen levert Evertsen slag met de Portugese Admiraal Docias. Met behulp van vijf branders lukt het hem het vlaggeschip de Mater Teresa in lichtelaai te zetten. Hij kan echter niet beletten dat een van de Zeeuwsche schepen die met de boegspriet vastgeraakt is in het voorwerk van de brandende Mater Teresa samen met haar de lucht in vliegt.

De slag bij Duins is beslist. De zege is aan de Hollanders, maar het werk is niet af: Evertsen zit de vluchtende vijand achterna.

Negen vijandelijke schepen waaronder zes galjoenen werden door Evertsen in de Zeeuwse haven opgebracht.

Toen Tromp zich in het vaderland twee dagen later aandienende was de eer die hem te beurt viel overweldigend. Spanje had het zwaar te verduren gekregen: Zijn zeemacht was bijna helemaal vernietigd. En wat belangrijker was: Europa had eerbied gekregen voor de Republiek der Verenigde Nederlanden.

Voor alles wat betreft:

☆ navigatie ☆ communicatie ☆

☆ automatisatie ☆ marine ☆

INES
NV SA

**MARINE
SYSTEMS**

2610 ANTWERPEN, Terbakenhofdreef 54
☎ 03/828.10.32, Fax 03/828.16.06, Telex 31895
8380 ZEEBRUGGE, Wandelaarstraat 1
☎ 050/54.47.55, Fax 050/54.57.12
8400 OOSTENDE, Hendrik Baalskaai 17
☎ 059/32.34.01, Fax 059/54.57.12

Zee-, Kust- en Binnenvaart

Visserij

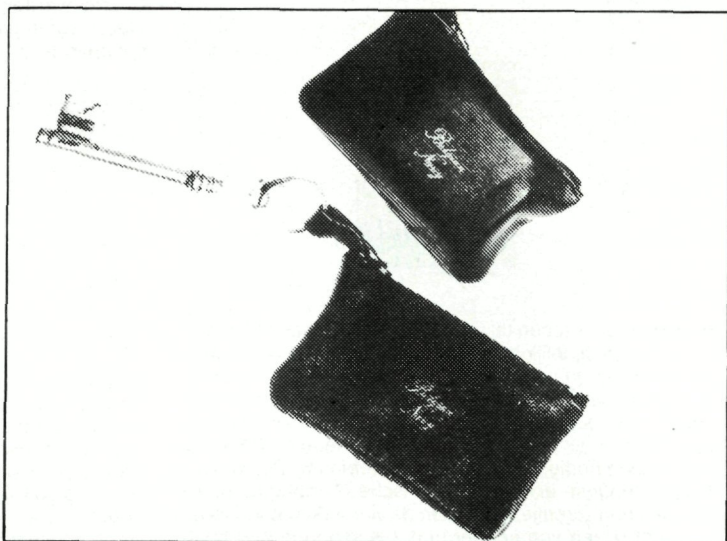
Jachting

Sleutelhanger Belgian Navy:
met portemonnaie in fijn leder:

Prijs: 80 B.Fr. +
35 B.Fr. portkosten

Porte-clefs Belgian Navy

Prix: 60 Fr.B +
35 Fr. B. frais d'envoi



**EEN UITSCHIETER
IN DE GRAFISCHE
INDUSTRIE.**



Drukkerij Goekint nv

Industriepark 8400 Oostende ☎ 059/50.89.60
Tijdschriften, Boeken, Reklamedrukwerk, Handelsdrukwerk.

Navigation par satellite

Par J. Devos

Qu'est-ce que le G.P.S. ?

G.P.S. est l'abrégié de General Positioning System. Le premier satellite opérationnel G.P.S. a été lancé au Cap Canaveral le 14 février 1989 avec un certain retard, car il avait été prévu pour décembre 1988 à l'origine. Tout le système, compte tenu des retards devrait être opérationnel en 1990.

Alors que le système Transit (Satnav) exploité par la U.S. Navy utilise six satellites, le G.P.S. aura 21 satellites en activité et 3 satellite de réserve sur orbite en cas de défaillance d'un des satellites actifs. Les satellites seront placés sur des orbites à 10.000 milles d'altitude, mais la décision définitive quand à savoir comment ils seront déployés, c'est-à-dire le nombre d'astronefs par plan orbital et le nombre de ces derniers, n'a pas encore été prise.

L'idée de base est que, une fois que tous les satellites opérationnels sont en place, tous les utilisateurs auront quatre satellites en vue, si l'on peut s'exprimer ainsi, à n'importe quel moment. Avec quatre satellites, et un récepteur adéquat, un utilisateur sera à même d'obtenir sa latitude, sa longitude et son altitude. Pour des raisons évidentes, les marins ne sont pas tellement intéressés par la connaissance de leur altitude bien que, selon moi, cette information constitue un moyen facile de savoir si la position G.P.S. est exacte. En effet, si votre récepteur indique subitement que vous êtes à une altitude de 500 m, vous êtes en droit de douter de votre position en latitude et longitude. De toute façon, du fait que nous n'avons besoins que de ces deux éléments, trois satellites nous suffisent au lieu de quatre.

Etant donné que ces astronefs, seront en mouvement, la géométrie des satellites en vue à un moment quelconque sera variable (contrairement aux satellites de communications qui sont géostationnaires au-dessus d'un point de l'équateur).

Les règles de navigation restent toutefois les mêmes : vous avez besoin d'un angle d'intersection convenable pour vos lieux géométriques. En navigation côtière aussi, des relevements qui se coupent à moins de 30° ou plus de 150° par exemple vous donnent un point médiocre, de même que pour les droites de hauteur en navigation astronomique. Le récepteur G.P.S. devra donc tenir compte de la configuration géométrique des satellites disponibles et négliger ceux qui ne fournissent pas des lieux géométriques convenables.

Le point par G.P.S.

Un point par G.P.S. est un peu plus compliqué que le simple croisement de deux lieux géométriques. Un récepteur G.P.S. doit accomplir une série de calculs sophistiqués afin de déterminer la position. Voici comment. Tous les satellites G.P.S. émettent sur la même fréquence, mais ils envoient chacun un signal spécifique codé qui permet au

récepteur de les identifier. Ce signal codé peut être comparé à une mélodie. Chaque satellite émet une mélodie légèrement différente. Le récepteur connaît toutes les mélodies et il connaît aussi la mélodie émise par chaque satellite. En plus de sa mélodie, chaque satellite émet aussi sa position dans l'espace et, en plus, des informations générales sur les positions de tous les autres satellites du système.

Le récepteur G.P.S. détermine la distance par rapport à chaque satellite et applique ensuite cette distance à la position de ce satellite dans l'espace.

Par exemple, si nous savons que nous sommes à un mille du bout d'une jetée et à deux milles d'un phare et que nous connaissons aussi la latitude et la longitude de la jetée et du phare, en utilisant un compas pointé sur les coordonnées de ces deux amers, nous pouvons tracer deux arcs dont l'intersection donne notre position. Il s'agit du même principe qui est à la base du G.P.S.

Dans notre comparaison, la mélodie représente la distance. Lorsque le récepteur entend la mélodie du satellite, il commence à « fredonner » la même mélodie. Le récepteur commence sa mélodie en se basant sur sa meilleure localisation dont il n'a qu'une vague idée (sinon nous n'aurions pas besoin du G.P.S.). De ce fait, la mélodie du récepteur ne sera pas synchrone avec celle du satellite. En même temps qu'il commence à fredonner la mélodie, le récepteur commence à résoudre une série de trois équations correspondant aux trois inconnues, latitude, longitude et temps (si nous étions en avion la quatrième inconnue serait l'altitude et nous aurions besoins d'un quatrième satellite).

Le récepteur cherche à faire correspondre sa mélodie exactement avec celle du satellite. Par conséquent, il fait « varier » sa mélodie jusqu'à ce que les deux engins fredonnent la même mélodie à l'unisson. La variation est effectuée en introduisant différentes valeurs de position dans les trois équations et en examinant si cela marche. Ces itérations permettent au récepteur de mettre finalement sa mélodie à l'unisson de celle du satellite. Evidemment, le même processus se répète pour chacun des trois satellites afin d'obtenir un point.

Vu autrement, le récepteur commence avec un point « supposé » comme meilleure approximation de sa localisation. Il substitue ensuite une série de positions légèrement différentes dans une série d'équations. Chacune de ces substitutions a pour effet de rapprocher les mélodies du récepteur de celles des trois satellites. La position introduite dans les équations qui finalement met les mélodies en parfaite synchronisation constitue la solution du problème, à savoir la latitude et la longitude correctes du récepteur. On a dit d'abord que l'on mesurait des distances, mais en fait on substitue diverses positions qui permettent de faire correspondre des mélodies. En réalité, le récepteur ne mesure jamais la distance matérielle des satellites.

On pourrait se demander pourquoi nous avons besoin de trois distances pour trouver nos latitude et longitude et non pas deux. Le fait est que nous n'aurions besoin que de deux distances de satellites si nous avions une horloge atomique à bord. Chaque satellite G.P.S. transporte 4 horloges atomiques (il n'y en a qu'une en service, les autres sont des réserves). Ces horloges conservent le temps avec une précision extrême. Le récepteur G.P.S. possède lui une horloge à quartz relativement bon marché qui peut assez bien «divaguer» par rapport au temps précis du satellite. Par conséquent, nous avons besoin d'un troisième satellite pour résoudre une équation séparée pour le temps de sorte que notre horloge puisse être synchronisée avec l'horloge atomique du satellite.

La beauté du système réside dans le fait que nous ne devons passer par le processus d'itération assez long décrit plus haut qu'une seule fois. Après avoir obtenu un premier point, il n'y a plus que des changements mineurs à faire pour que les mélodies correspondent de nouveau. C'est surtout le cas pour un voilier qui se déplace aux environs de 5 noeuds. Sa position ne change pas tellement d'une minute à l'autre (pour un F16, par exemple, c'est un peu plus compliqué). Un récepteur qui ne met sa position à jour qu'une fois toutes les minutes environ convient parfaitement pour un voilier.

En plus de la mélodie (appelée code de distance) émise par le satellite, celui-ci émet également des informations sur sa position en orbite. Comment la connaît-il ? C'est très simple : des contrôleurs au sol envoient ces informations aux satellites. Ce sont les données de navigation. Alors que le code de distance du satellite est répété sans fins, les données de navigation changent constamment étant donné que le satellite est en mouvement. Le récepteur doit pouvoir collecter ces données pour calculer sa position. Une partie des données de navigation comprend les informations générales sur tout le système de satellites. Pourquoi le récepteur doit-il les connaître ? Tout comme nous évitons de prendre des relevements qui se coupent sous un angle peu propice, le G.P.S. cherche des lieux géométriques aux intersections intéressantes. Lorsque la géométrie des satellites repérés par le récepteur devient indésirable, le récepteur abandonne l'un de ceux-ci et en cherche un autre qui donne un meilleur point. Pour ce faire, le récepteur utilise les informations générales concernant la configuration des satellites, pour prévoir où se trouve le nouveau satellite. Il écoute ensuite jusqu'à ce qu'il localise le code distinctif du satellite désiré et commence à le suivre. Étant donné que le récepteur vient d'obtenir un point, il peut utiliser ces données pour synchroniser sa mélodie avec le nouveau satellite presque immédiatement (les récepteurs Satnav font de même pour prévoir le prochain passage d'un satellite). Celui qui a déjà utilisé un Satnav sait toutefois que ce procédé est imprécis.

Contrairement à un récepteur Satnav, un appareil G.P.S. est capable de parcourir les équations avec une vitesse étonnante. Alors qu'un appareil Satnav peut exiger 20 minutes pour fournir un point après la première solution, un G.P.S. donnera une position presque instantanément.

Perte de précision du G.P.S.

Non seulement le G.P.S. est plus rapide que le Satnav, mais il travaillera en continu et avec beaucoup plus de précision. Un récepteur G.P.S. n'aura aucune difficulté pour donner une précision de 30 m en utilisant le signal civil C/A. N'est-ce pas extraordinaire ? Toutefois, il s'agit de réagir lorsque l'on rencontre le terme civil. Qu'est-ce que cela signifie exactement ?

Cela signifie que le G.P.S. appartenant et étant exploité par le Ministère de la Défense des U.S.A. et non par le Ministère des Transports ou par un autre organisme gouvernemental, a été conçu pour répondre aux besoins des militaires. Les satellites G.P.S. émettent deux genres de signaux. L'un est appelé le code C/A pour Coarse/Acquisition (acquisition grossière) et l'autre code P pour Precision. Il faut un récepteur spécial pour utiliser le code P et seuls les utilisateurs militaires et certaines sociétés autorisées et les alliés de l'OTAN peuvent acquérir ces appareils.

En tant que marin, non seulement vous n'aurez pas accès au code P, mais le Ministère de la Défense s'arrange pour brouiller le code C/A de manière qu'il ne vous sera possible d'obtenir qu'une précision de 100 m avec votre récepteur.

Il est évident qu'une précision continue de 100 m à l'échelle mondiale n'est pas quelque chose à dédaigner. Ces paramètres sont les meilleurs que nous puissions actuellement obtenir. Mais il serait quand même intéressant d'avoir une précision de 30 m. Pourquoi pas, si c'était possible ?

Le fait est que le Ministère de la Défense ne veut pas que l'Union Soviétique puisse utiliser toute la précision du code C/A pour téléguider ses armes ou pour diriger ses navires et ses avions. Il a donc décidé de brouiller les signaux du code C/A à cet effet. Il y en a qui croient que si suffisamment de gens utilisent le G.P.S. et se rendent compte qu'un bon système pourrait être encore meilleur, ils pourraient exercer une pression politique sur le Ministère de la Défense pour qu'il arrête de brouiller les signaux. Mais ceci reste de la théorie. Actuellement, le Ministère de la Défense reste sur ses positions.

Regain de précision du G.P.S.

Par une ironie des choses, il se pourrait bien que ce soit les soviétiques eux-mêmes qui provoqueront un changement d'esprit au Ministère de la Défense des U.S.A. En effet, ils ont élaboré leur propre version du G.P.S. qui s'appelle le GLONASS. Elle utilisera une constellation semblable de satellites à une altitude similaire. En fait, les deux systèmes sont suffisamment semblables pour que les premiers essais effectués par des chercheurs de l'Université de Leeds en Grande Bretagne qui ont détecté les satellites Glonass laissent prévoir que les deux systèmes pourraient être à peu près équivalents.

On a déjà dit dans la communauté des fabricants d'appareils de navigation électronique qu'on pourrait construire un récepteur qui serait capable d'utiliser les signaux des deux systèmes, G.P.S. et Glonass, pour déterminer la position. Plus on peut détecter de satellites, plus on augmente le nombre de données utilisables et les possibilités de détection d'erreur. À première vue, l'idée semble bonne. Le seul problème est que les satellites G.P.S. utilisent tous la même fréquence et des codes multiples alors que les satellites Glonass utilisent le même code mais des fréquences multiples. Ce n'est pas un problème insurmontable, mais cela rendrait un appareil G.P.S. Glonass combinés plus complexe et plus cher.

Une autre approche serait un récepteur uniquement Glonass construit par des firmes électroniques occidentales. Les Soviétiques ont déjà communiqué des informations précieuses sur Glonass - ce qui constitue un écart important de leur ligne de conduite habituelle en affaires - et quelques fabricants importants de matériel électronique examinent les possibilités de construction d'appareils Glonass.

Même la F.A.A. (Fédéral Aviation Administration des U.S.A.) a montré de l'intérêt pour le Glonass en tant que solution de secours pour le G.P.S. Il semblerait que la

F.A.A. soit préoccupée par le nombre peu élevé de satellites de la constellation G.P.S. et qu'elle aimerait en disposer davantage. Glonass fournirait un autre système complet.

Jusqu'à présent, les Soviétiques n'ont pas encore annoncé leur intention de brouiller les signaux civils de Glonass. Il semblerait que le système serait offert au monde avec toute sa précision. Même si le Ministère de la Défense des U.S.A. brouille les signaux G.P.S., les Soviétiques n'auraient aucune raison d'en faire de même. Etant donné que les deux blocs ont chacun leur système, pourquoi se mettre en frais pour brouiller ses propres signaux ?

On peut déjà supputer les conséquences politiques et économiques. L'Union Soviétique permettrait au monde d'utiliser toute la précision de son système de satellites alors que les U.S.A. brouillent la meilleure précision du leur. Celui des deux systèmes que les marins du monde entier seraient désireux d'utiliser semble évident. Il est également manifeste que les fabricants vendront plus de récepteurs Glonass que des G.P.S. Certains observateurs de cette industrie sont d'avis que finalement une pression politique forcera la main au Ministère de la Défense des U.S.A. et qu'elle permettra aux civils d'utiliser toute la précision du code C/A.

G.P.S. différentiel

Plutôt que d'attendre le résultat de toutes ces manoeuvres politiques, la U.S. Coast Guard a déjà décidé d'aller de l'avant avec le G.P.S. pour le positionnement des bouées. Elle désire toutefois utiliser toute la précision du système, ce qui la fait opter pour une approche différentielle du système G.P.S.

Le G.P.S. différentiel enlève le brouillage des signaux. Ceci est réalisé en installant des capteurs terrestres. Les sites choisis sont repérés avec soin de sorte que la position des capteurs est connue avec une grande précision. Les récepteurs calculent alors la position au moyen des signaux G.P.S. Cette position calculée est ensuite comparée à la position bien connue des capteurs.

Toute différence entre les deux positions constitue une erreur dans le signal. Ces erreurs peuvent alors être diffusées aux utilisateurs en mer. Ceux-ci appliqueront les corrections correspondantes à leur lecture G.P.S., éliminant ainsi l'erreur.

Pendant une période de 5 semaines en juin 1989, la balise radio de Montauk Point aux U.S.A. a diffusé des corrections différentielles du G.P.S. à titre d'essais. Si ceux-ci s'avèrent concluants, il est vraisemblable que les balises radio constitueront la base essentielle d'un système G.P.S. différentiel, bien qu'aucun projet ne soit déjà en cours pour l'établissement d'un tel système.

Les fabricants de récepteurs G.P.S. ont déjà fait montre d'intérêt pour un tel système. Dès qu'ils auront décidé du format du signal, ils seront à même de fabriquer des appa-

reils G.P.S. qui appliqueront automatiquement les corrections de sorte que l'utilisateur lira directement la position correcte sur son écran.

Pour autant évidemment que le Ministère de la Défense ne change pas d'avis et ne brouille plus son signal.

Les cinq prochaines années verront probablement l'élimination de la plupart de ces problèmes. Cela promet d'être une période intéressante dans le domaine de l'électronique maritime étant donné que le G.P.S. deviendra finalement un outil standard pour le navigateur.

Dernières nouvelles du G.P.S.

La commercialisation généralisée de récepteurs conçus pour le Global Positioning System (G.P.S.) pourrait vous faire penser que la mise en place du G.P.S. est terminée et que le système est prêt à être utilisé par tout un chacun.

Alors que le G.P.S. devient rapidement opérationnel (un septième satellite opérationnel a été lancé le 25 mars dernier, ce qui porte le nombre total sur orbite à treize), nous sommes toujours dans une phase d'essai.

Cela signifie que les signaux provenant d'un satellite quelconque peuvent à tout moment devenir inutilisables lorsque les contrôleurs du système font des ajustements. De même, le département de la Défense des U.S.A. (D.D.) a clairement déclaré que «les utilisateurs du système le font à leurs propres risques».

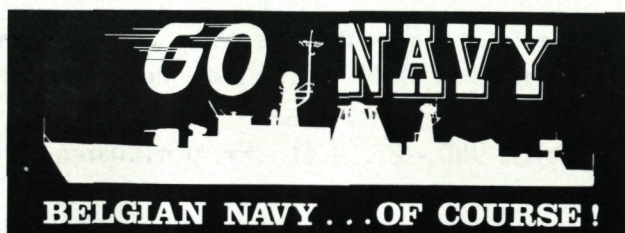
Tenant ses promesses souvent répétées, le D.D. a commencé à dégrader le signal G.P.S. civil en mars (de sorte que des ennemis ne soient pas à même de l'utiliser à des fins belliqueuses, pensez aux missiles à tête chercheuse). Cela veut dire qu'au lieu d'obtenir une précision de 20 m avec le signal civil, vous devrez vous contenter d'une précision de 100 m.

De même, au cours d'un processus appelé rephasage, les orbites de nombreux satellites G.P.S. sont en cours de changement afin d'atteindre une couverture plus large avec les satellites actuellement sur orbite.

Les satellites en cours de déplacement sont temporairement hors de service. Le processus de rephasage prendra toute l'année. Pour connaître les satellites mis hors de service, vous pouvez appeler le Coast Guard's G.P.S. Information Office à Alexandria, VA, U.S.A., au 703-866-3806.

D'autres lancements de satellites auront lieu au cours de l'année et finalement le système comprendra 24 satellites dont 21 actifs et 3 en réserve sur orbite. La couverture totale de la terre pour la navigation maritime devrait être réalisée pour le début de 1991.

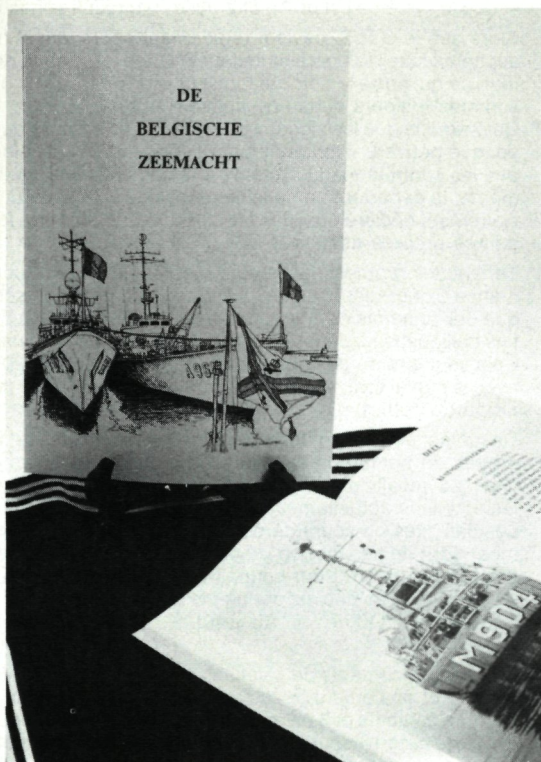
De ce qui précède on peut déduire que, bien que le G.P.S. soit certainement plus près que jamais de son achèvement pour l'utilisateur civil, il est encore un peu trop tôt pour croire que le système est parfaitement au point.



NEPTUNUS

boutique neptunus

neptunus winkeltje



G. SCHOONVAERE

De Belgische Zeemacht,

172 bladzijden boordevol zeemachtfoto's met heel wat technische info

Momenteel slechts verkrijgbaar in het Nederlands

Kan besteld worden door betaling van 450 fr. + 45 fr. portkosten *enkel* door gekruiste check.

Kan ook rechtstreeks worden afgehaald op de redactie van Neptunus.

Nieuw!

**Witte badjas met logo «Belgian Navy» op geborduurd
in blauw (maten: small - medium - large - X-large)**

Prijs: 900,- Fr. + 41,- Fr. portkosten

Il y a 40 ans.... le KAMINA appareillait pour la Corée!

KAMINA - Corée 18-12-1950

A Anvers au quai 22 de l'Escaut près du Musée Maritime du Steen, le 18 déc 1990, quarante ans après le départ pour la Corée du Bataillon belgo-luxembourgeois, S.A.R. Prince Philippe inaugura un stèle commémorative de ce départ, en présence de l'Ambassadeur de la Corée du Sud, et de toutes autorités civiles et militaires.

De nombreux anciens du Bataillon de Corée assistaient à cette cérémonie, de même que quelques anciens membres de l'équipage du KAMINA le navire transport de troupe de la Force Navale qui effectua le transport du bataillon et qui appareilla de ce même quai le 18 décembre 1950.

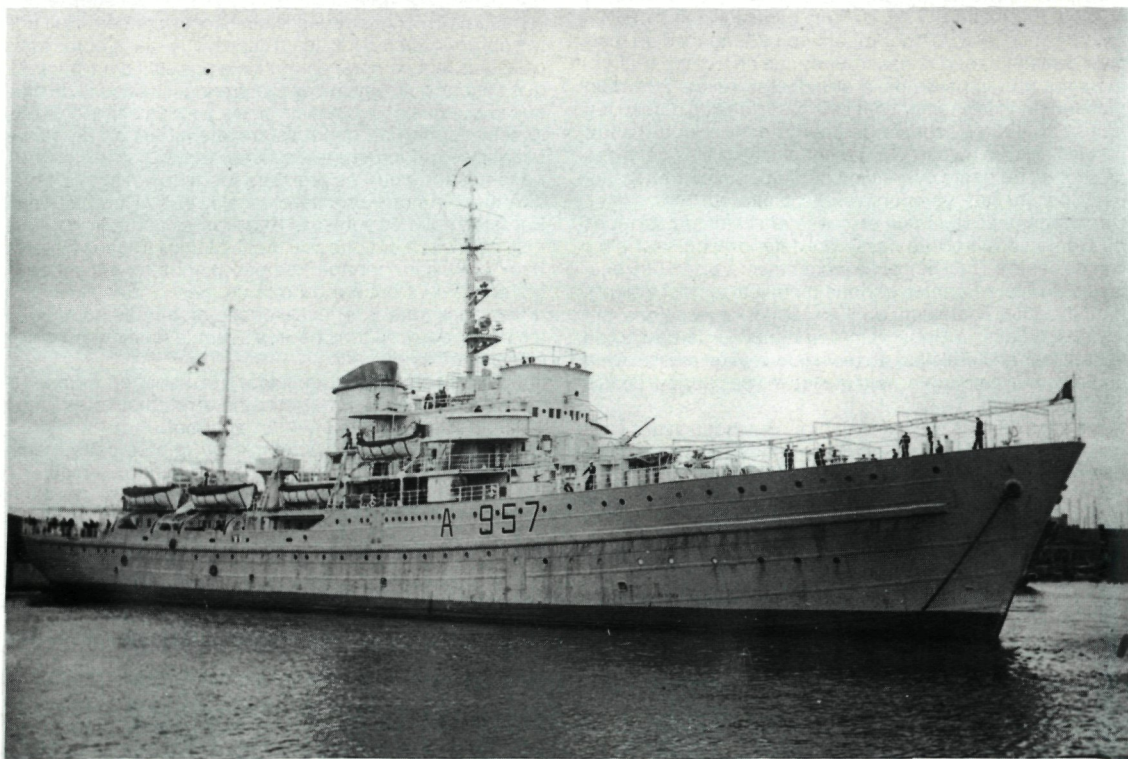
NEPTUNUS a le plaisir de publier la relation du 1er voyage du KAMINA vers la Corée, écrite par Henri Leten alors Lieutenant de Vaisseau (rés) qui fit partie de cette expédition comme membre de l'Etat-Major du Navire. Cette relation a paru en mai 1951 dans la revue maritime belge «Wandelaar et Sur l'Eau» (N° 278).

Le Voyage du T.N.A. «Kamina»

Lorsque la mission fut confiée à la Force Navale de transporter en Corée le bataillon des volontaires belges, celle-ci se trouvait devant une tâche toute nouvelle dont je vais vous entretenir, comment elle l'a mené à bien, et ce que fut le voyage du Kamina.

Vous savez tous que la mission de notre jeune Force Navale est le déminage de la Mer du Nord et de l'Escaut; ceci afin, lors d'un éventuel conflit, de pouvoir maintenir les passes navigables ouvertes à la navigation et de pouvoir évacuer des ports belges tout le shipping s'y trouvant et de permettre l'accès des ports au ravitaillement des populations civiles et des armées combattantes.

Or, voilà que, de but en blanc, on s'est trouvé devant la nécessité d'organiser un transport de troupes vers la Corée.



Vous comprendrez tous qu'il agissait là d'une toute nouvelle mission. N'ayant pas de personnel spécialement entraîné pour ce travail très spécial, et ne disposant d'aucun personnel de réserve, la Force Navale manquant déjà du personnel pour ses unités navigantes commissionnées.

C'est donc au pied levé, sans aucune connaissance spéciale que nos services de marine de guerre durent organiser ce voyage.

Voyons maintenant l'outil que nous avions en main.

Le bateau : ex-ravitailleur de sous-marins de la marine du 3^{me} Reich ayant servi comme transit-Hôtel sous les Britanniques à Kiel et qui nous fut rendu en très mauvais état.

Son tonnage 4.600 Tonnes ; sa machine 7 cylindres Burmeister & Wain à l'état neuf, le bateau n'ayant en fait presque jamais navigué, des installations de logement pour environ 350 personnes avec des installations sanitaires, de chauffage et d'électricité en très mauvais état du fait de leur construction en matériaux ersatz et de l'usure du fait de l'emploi sans arrêt de 1943 à 1950.

Le navire alla aux chantiers Cockerill, le constructeur, pour sa remise en état et ce pour un temps maximum de 6 semaines, le départ du bataillon des volontaires devant se faire coûte que coûte avant la fin 1950.

Dois-je ajouter les données du problème pour cette remise en état : augmenter la capacité de logement à 850 lits - prévoir une ventilation adéquate aux régions tropicales - augmenter la capacité des cuisines - remettre en état tout le navire.

D'autre part l'absence totale de plans augmentait encore la difficulté de tout le personnel dans leur assimilation propre de chaque département du navire.

Ce travail fut mené à bien malgré de nombreux déboires dus au délai trop court qui avait été accordé et la veille du départ nous eûmes la satisfaction de voir quitter les derniers ouvriers qui, quoique forcés de quitter le bord, ne nous donnaient cependant pas un navire prêt à 100% mais bien avec chauffage en panne, sanitaire à 50%, cuisine à 75%, électricité à 70% de leur capacité maximum.

Le cargo : celui-ci comportait environ 700 tonnes de marchandises et bagages des troupes : ce chargement effectué sous un temps de pluie et neige se révéla être d'un maniement extrêmement difficile du fait que ce bateau n'a ni mât de charge, ni cale de chargement et que d'autre part les articles du cargo n'étaient pas emballés dans des caissettes de petite dimension afin de pouvoir très facilement passer par les coursives escaliers etc.

Ce chargement se fit nuit et jour, avec l'aide des troupes du Génie sans trop de casse ou détérioration sauf pour certains articles mal emballés (notamment les 165.000 bouteilles de bière dont les cartons mouillés se déchiraient). Faut-il ajouter également qu'il nous était nécessaire avant le départ d'aller à Rotterdam démagnétiser le navire, de le dératiser et d'effectuer au moins un voyage d'essai avec du personnel embarqué, sauf quelques spécialistes, depuis à peine 3 jours.

C'est vous dire les réelles difficultés que nous avons tous eues sur ce navire repris vraiment dans des circonstances chaotiques, en hâte exagérée et ce n'est pas vous mentir que de dire que tous à bord ont travaillé ces huit derniers jours avant le 18 décembre jour et nuit pour être prêts à partir.

Le personnel à bord : Au début, en tenant compte de la pénurie du personnel à la Force Navale, appel avait été fait à du personnel civil ; ce n'est que par après devant les vives réactions du corps que peu à peu tous les départements ont été repris par nos services et nous n'avons finalement conservé à bord que 16 civils s'occupant plus spécialement de la maistrance (cuisiniers, maître-d'hôtel, boulangier, boucher, cantinier) et de 5 officiers de la machine et électriciens.

Le département pont, signalisation, radios, graisseurs, nettoyeurs, stewards, infirmerie, matelots électriciens etc... venait du corps naval...

Le navire, sous le commandement du Capitaine de Corvette H. Ceulemans, était prêt le lundi 18 décembre 1950 à prendre le départ pour le voyage Anvers-Fusan et retour. Les transportés : 663 officiers, sous-officiers et soldats se présentèrent à nous ce jour du départ ce qui allait porter notre complément total pendant le voyage aller à 663 + 103 hommes d'équipage, soit 776 hommes en tout.

C'était un de ces jours gris, un ciel rempli de neige ainsi que les berges et le pont du Kamina.

Enormément de monde au départ, un discours du Premier Ministre dont, sauf son respect, nous n'avons presque rien compris ; en effet, les phrases : « Le pays est... » « était toujours coupées par des » Adieu Jules, écris, moi... Nous ici en Belgique, vous autres... N'oubliez pas Maman Jeanette etc... » utilité de cette solennité discoureuse était, ma foi, assez mince pour nous...

Escorté du dragueur d'escorte Georges Lecointe, nous quittons le quai du Steen et filons vers Flessingue. Nous étions partis.

L'encombrement des ponts au moment du départ disparaît peu à peu et les soldats commencent tous leur recherche du bon petit coin dans le bateau et à faire connaissance avec celui-ci.

Rien ne me semble meilleur comme comparaison qu'une croisière de yachtsmen ; au moment du départ il y a toujours un désordre inimaginable et pendant le premier jour on met tout à sa place. Finalement tout se tasse et chacun s'habitue au navire et à sa routine. C'est ce qui se passa à bord du Kamina ; cela prit plus d'un jour bien entendu, mais pendant tout le voyage aller ce fut un travail journalier de mettre au point la routine générale et de résoudre l'un après l'autre une multitude de problèmes qui naissent de cette vie à bord en commun.

N'oublions pas non plus que nous avions à faire ici à des soldats, pas des marins, qui pour la plupart faisaient leur premier voyage en mer ; qu'en plus il s'agissait dans notre cas d'un très long voyage, ce qui nécessairement était une raison pour acclimater les troupes à la vie à bord. Mais cela vous fera comprendre qu'il n'a pas suffi d'un jour pour que chacun soit satisfait et comprenne les raisons de chaque chose (p.ex. : le bateau s'arrête pour un entretien absolument normal ; au début ils croyaient tous à une panne sérieuse - rationnement de l'eau, etc.).

Le temps fut, pour les premiers jours du voyage, c'est-à-dire jusqu'à notre première escale, très favorable, vent. Est faisant certes rouler le navire mais, étant le moindre mal, ce roulis n'eut que peu d'effet sur les troupes et après deux jours d'amarinage très peu nombreux étaient ceux qui souffraient encore du mal de mer.

Il faut aussi dire que les remèdes modernes sont, si on les prend deux ou trois heures avant le moment où on en a besoin, très efficaces.

Il y a bien entendu eu un soldat qui a souffert du mal de mer d'Anvers à Pusan et ce sans arrêt, mais c'est là un cas tout à fait exceptionnel et anormal...

Par contre, le début d'épidémie de grippe, cette même grippe qui régnait en Belgique en décembre, janvier, fut plus à craindre et nous avons eu un matin 65 cas allités ce qui risquait bien entendu de devenir grave. Des mesures draconiennes, badigeonnage, comprimés, gargarismes appliqués à tous les soldats et marins enrayèrent cette épidémie après 3 jours.

Vous pourriez peut-être vous demander : pourquoi une escale aussi tôt après le départ. Il y a, en effet 4 jours d'Anvers à Gibraltar. Elle avait été décidée pour le ravitaillement d'eau et également pour ne pas imposer aux troupes une trop longue première étape.

Notre stock d'eau à bord était de 650 tonnes mais vous comprendrez facilement qu'il était nécessaire de ration-

ner l'eau douce : en effet, sans rationnement les 650 T. allaient se consommer en moins de 3 jours, du fait d'un emploi abusif de douches-bains et surtout de la négligence de la part des passagers qui ne se souciaient pas fort qu'une douche coûtât 5 minutes ou une heure.

La question nourriture ne fut certes pas facile à résoudre ; en effet, la cuisine devait travailler de 05.00 h. à 19.30 h., soit 15 heures par jour ; de même la boulangerie devait fabriquer 450 pains par jour et elle a vraiment fourni un énorme travail lorsqu'on considère qu'il n'y avait qu'un boulanger et un aide.

Chaque repas nécessitait 4 services, soit environ 2 heures ; c'est pourquoi à tout le voyage aller, on essaya de réduire le nombre d'articles à chaque repas ; mais hommes comme officiers eurent toujours, le matin : pain-fromage ou lard ou oeufs (2 x par semaine) ; le midi : potage, viande (roastbeef), pommes-vapeur et légumes ; le soir : viande, pommes de terre, légumes et un fruit.

Certes, les menus manquaient peut-être de variété, mais dès la seconde semaine une commission de ménage, mi-marin, mi-soldat, fut constituée et on apporta autant de variété que possible ; notamment la confection de plats froids fut très populaire dès la navigation dans les régions chaudes. En tous les cas je puis affirmer que le cahier des réclamations de ménage ne contenait pas dix réclamations à son arrivée à Pusan.

C'est le système de distribution des vivres qui était le plus inefficace, il faudra y trouver remède lors de prochains voyages, en organisant le système de cafetaria.

L'occupation des troupes à bord est tout un problème ; en effet, l'oisiveté est néfaste et il était nécessaire de maintenir une activité aussi grande que possible parmi les soldats. Chaque compagnie avait journallement une demi heure de gymnastique sur le pont, des cours sur le manie- ment des armes, d'anglais et même de japonais étaient donnés par les officiers ; l'exercice journalier de sauvetage avec le rassemblement de tous les hommes aux canots et radeaux faisait partie de la routine.

En plus il y avait deux représentations de cinéma par jour, deux messes, des corvées comme nettoyage des locaux, pelage des pommes de terre, jeux divers comme échecs, cartes, monopoli et deux cantines fonctionnant toute la journée donnaient certainement des possibilités à tous pour couper la monotonie des journées passées en mer hors de vue des côtes.

Dès une côte en vue, les ponts étaient couverts de monde ; de même lorsque des bancs de marsouins venaient jouer dans les vagues d'étrave ou lorsque des poissons volants prenaient leur élan à proximité du bateau.

Certains soldats trouvaient également une occupation à bord et nous avions ainsi 6 hommes dans la machine, 6 sur le pont comme matelots, 5 au bureau du navire aidant au travail administratif et ainsi peu à peu une assimilation de plus en plus grande se fit à bord et avec cette assimilation augmentait également la place à bord. L'encombrement resta toutefois, pendant tout le voyage aller, assez grand et cela imposa certes beaucoup de fatigue pour le personnel du navire qui rencontrait plus d'obstacles dans son travail normal de marin. De même les annonces à la radio du bord, et ce quasi sans arrêt jusqu'à Pusan, était une forte fatigue supplémentaire.

Navigation absolument normale dans la Méditerranée où, après Alger, nous voyons le Cap Bon et la baie de Tunis, puis le Déroit de Malte 90% du trafic rencontré est constitué par des pétroliers car la Méditerranée est vraiment devenue la grande voie du pétrole et très nombreux sont les « benzinières » toujours plus grands et modernes qui vont se ravitailler aux différents pipe-lines du Proche-Orient. Le 16^{me} jour nous arrivons à Port-Saïd qui marque l'entrée du Canal de Suez, la grande oeuvre de Ferdinand de Lesseps.

24 heures d'arrêt pour remplir nos réservoirs d'eau, de mazout et acheter des vivres frais.

Ce fut certes une déception pour tous de ne pouvoir descendre à terre mais de même que pour les autres escales il ne pouvait y avoir question de débarquer le bataillon et l'équipage du navire, non seulement à cause des difficultés que cela aurait pu faire naître mais également du fait de notre statut de navire transportant des troupes partant en guerre. De plus des pays comme l'Egypte sont neutres dans la question de la guerre de Corée.

D'autre part nous n'étions pas un bateau de croisière et ce voyage n'était pas effectué dans un but de plaisir ; il faut dire qu'en la grande majorité cela fut compris par tous. D'ailleurs la vue des marchands arabes proposant leur camelote à des prix exorbitants et acceptant la moindre contre-offre est un spectacle qu'on ne peut se fatiguer de contempler et l'on reste étonné devant la ténacité marchande de cette race.

Le lendemain nous quittons Port-Saïd en convoi pour traverser le canal qui nous mènera dans la mer Rouge.

On reste confondu devant la clairvoyance de Ferdinand de Lesseps qui osa creuser l'isthme et faire ce canal qui est actuellement encore régi par les règles et principes qu'il a lui-même établis.

Le canal creusé en 1869 a été depuis lors fort élargi et on a creusé un bief qui évitera très prochainement aux navires allant vers Suez de devoir s'amarrer à la berge pour attendre le passage du convoi remontant, les autres croisements se passent dans le grand lac Amer.

Chaque navire est muni d'un puissant phare à son étrave qui éclaire le canal et le balisage muni de « cat's eyes » permet une navigation sans danger.

Le long du Grand lac Amer se trouve le camp des troupes britanniques qui est énorme et a une capacité de près de 100.000 hommes.

Le trafic sur le canal est très important : trois convois montant et descendant par jour, soit environ 35 bateaux dans chaque sens ou 70 bateaux de 10.000 T., soit une moyenne de 700.000 tonnes ou une moyenne annuelle de 25 millions de tonnes.

Le paysage est le désert avec quelques lacs salés du côté de Port-Saïd et trois nouvelles villes créées par le canal et qui ne font que s'aggrandir et gagner en importance, Port-Saïd, Ismalia (où sont tous les organismes centraux du canal avec les fonctionnaires) et Suez.

La nationalisme égyptien est devenu très violent depuis un certain temps et ce ne sont que critiques contre les Britanniques. Ce nationalisme pan-arabe qui déferle actuellement aussi bien sur le proche Orient qu'en Indonésie, Indes et Philippines est d'une injustice flagrante car si ces pays sont arrivés à l'état où ils sont actuellement au point de vue ordre, propreté, urbanisme moderne, voies de communications, santé etc... ils le doivent uniquement à ces puissances européennes qui pendant des années ont voué tous leurs efforts au bien-être de ces colonies, certes en partie dans leur propre intérêt, mais cependant avec un réel et important résultat pour le pays occupé lui-même qui aujourd'hui montre une réelle ingratitude par l'explosion de ces crises de nationalisme sur-aigu. Il est aussi certain que ces pays tomberont et tombent d'ailleurs déjà très rapidement dans une décadence économique certaine et un retour à un système administratif corrompu qui ne peut que provoquer une marche en arrière rapide de l'état de culture et de leur progrès de ces pays.

Après le Canal nous entrons dans la Mer Rouge, dont nous avions tout fort peur du fait de sa renommée de forte et écrasante chaleur ; certes il a fait chaud et je me rappelle la nuit de St.Sylvestre où j'ai fait mon quart de 20 à 24 h. en short et chemisette.

Nous avions tous été équipés pour ces régions chaudes de vêtements tropicaux faisant partie du « loan clothing » du bord ainsi que de casques coloniaux et lunettes solaires. Notre assimilation à la chaleur ne fut pas trop pénible car nous avons attrapé le second jour en Mer Rouge un fort coup de vent et ce pendant 36 heures, en plein debout et

faisant fort souffrir et le bateau et la majorité des passagers. La Mer Rouge n'est pas aussi étroite que l'on croit.

Dès la sortie du golfe de Suez on aperçoit à merveille le Mont-Sinaï qui domine de très haut (l'on comprend la colère de Moïse lorsqu'après avoir cassé ses deux tables de pierre il dut remonter cette haute montagne pour en chercher de nouvelles)... En Mer Rouge on maintient une navigation hors des côtes sauf au rétrécissement de Périn, un peu avant Aden.

Au Cap Guadanafui on quitte la côte Africaine et on peut admirer pour la dernière fois la sauvagerie vraiment majestueuse de cette côte et saisir toute la signification du mystère de l'Afrique.

La mousson d'hiver au vent S.E. nous attend à l'entrée de l'Océan Indien et ne nous quittera plus jusqu'au Japon. Grâce à cette mousson, ayant un vent léger contre nous, nous n'avons pas trop souffert de la chaleur; certes, le soleil était d'une force extraordinaire et il était dangereux de prendre des bains de soleil de plus d'une demi-heure. Dans les locaux on n'a jamais connu plus de 39° de chaleur la nuit; ce qui vous semblera beaucoup mais il ne faut pas oublier que tout le monde n'avait sur soi qu'une chemise et short et était chaussé de légères sandales. C'est la période où les douches étaient vraiment les bienvenues, et souvent on mettait la lance sur le pont où les troupes venaient se rafraîchir à longueur de journée.

Navigation sans histoire où la grande distraction consistait à admirer les poissons volants et marsouins que l'on vit en très grande quantité.

Cette étape Port-Saïd-Colombo était la plus longue et il fallait également rationner l'eau au maximum afin d'en conserver suffisamment.

Le 9 janvier, soit le 21^{me} jour du voyage nous revoyons terre, l'île de Miniquoi du groupe des îles Maldives et Lacadives sous le cap Comorin (Pointe des Indes) et le lendemain nous arrivons à Colombo, la capitale de Ceylan. Cette étape de 12 jours démontra aussi l'utilité de ces croisières au long cours comme véritable école de navigation pour les officiers; en effet, - et c'était là notre plus beau passe-temps - les calculs de droites de hauteur, ex-méridiennes, positions astrales etc... donnaient à tous les officiers du pont un entraînement intensif dans cette branche.

Gros contraste avec la dernière vision de terre, Colombo est dans une région à végétation luxuriante, aux superbes palmiers et autres arbres à fruits tropicaux.

Bientôt le bateau est entouré de petites barques remplies de marchands criants, faisant des grimaces pour attirer l'attention et rapidement un va et vient s'établit et les fruits s'entassent sur le pont.

Le climat est déjà fort humide à Colombo et cette humidité ne va faire qu'augmenter au fur et à mesure qu'on se rapprochera de l'Equateur.

L'île de Ceylan est aussi célèbre par son Pic-d'Adam que l'on voit bien de Colombo et d'où, selon la légende arabe, Adam est descendu du Paradis terrestre après en avoir été chassé.

Autre curiosité sont les barques de pêche, pirogues polynésiennes à balancier qui filent à une vitesse extraordinaire, contenant 6 Indigènes assis l'un derrière l'autre, tellement elles sont étroites.

Après notre chargement habituel d'eau et vivres frais nous voilà repartis filant sur Singapour, capitale des Etats Fédérés de Malaisie et place forte britannique en Extrême-Orient.

Après 4 jours nous arrivons dans le détroit de la Sonde entre Sumatra et la Malaisie et le trafic maritime augmente fort, tous les navires dans ces régions relâchant à Singapour, qui est de ce fait un grand carrefour des lignes maritimes internationales.

Le 28^{me} jour de notre voyage nous arrivons à Singapour, entrée superbe, la ville se trouvait derrière une ceinture

d'îles très verdoyantes et servant de «bunkering stations», places fortes etc... tout cela sillonné par des jonques chinoises qui, malgré leur allure archaïque et lourde, filent très bon train.

En rade de Singapour nous ancrons parmi une bonne soixantaine d'autres cargos et prenons immédiatement notre ravitaillement.

Nous avons la joie de recevoir du courrier amené par un avion de la Force Aérienne belge dont nous recevons l'équipage à bord. Le voyage est bien passé de moitié à présent et on sent chez tous que le plus dur est passé et qu'il n'y a plus que deux petites étapes de 5 jours chacune avant d'arriver. Mais à ce moment on ne sait pas encore où nous irons, attendant à la prochaine étape des précisions des autorités navales américaines sous le contrôle opérationnel desquels nous sommes.

Humidité toujours très forte; nous ne sommes, en effet, qu'à 60 milles de l'équateur et nous avons eu 12 heures de pluie ininterrompue à Singapour, nous faisant tous penser au climat belge (c'était plus chaud bien entendu).

Après 24 heures d'escale nous repartons cette fois pour Manille, la capitale de Luzon et des Etats-Unis des Philippines.

Dans la Mer de Chine nous rencontrons du mauvais temps et pendant 66 heures le Kamina va avoir à lutter avec la mousson qui est d'une grande violence, allant des fois jusqu'à force 7 et 8 Beaufort.

Le navire qui a un roulis très agréable, a par contre un tangage qui l'est beaucoup moins, et fait d'énormes bonds vers le haut avant de replonger dans le creux des lames. *Le travail doit cependant continuer et ce sont des jours bien fatigants car le sommeil n'est jamais très bon par ces temps-là.*

Vous pourriez vous demander: quel est le genre de travail sur un navire comme le Kamina pour les officiers de Pont? Il y a d'abord le quart de mer, c'est-à-dire deux fois 4 heures par jour à la passerelle, à faire la navigation, à surveiller la marche du bateau et veiller à sa sauvegarde. Hors les quarts tous les officiers sont également en charge d'un département, car il faut que cette usine tourne 24 h. sur 24 et le travail administratif et de surveillance dans tous les départements est grand.

Un des officiers s'occupe plus spécialement à bord de la confection des inventaires. Il a relevé, classé et catalogué plus de 20.000 articles distincts, ce qui a été non seulement un fort long mais un beau travail.

Par contre comme distractions et moments de loisirs, l'officier naviguant n'en a pour ainsi dire pas, car dès qu'il ne travaille plus il s'empresse de se coucher pour reprendre des forces. Et après une journée de 12 à 14 h. de travail je vous prie de croire qu'on ne pense qu'à dormir. Ceci pour vous démontrer qu'avec une vie aussi réglée, les jours passaient très rapidement.

Le 23 janvier, soit le 36^e jour du voyage, nous arrivons dans la baie de Manille dont l'île de Corréidor garde l'entrée; très jolie baie, très colorée aux hautes montagnes; dans le loin.

Une vedette nous accoste à l'entrée comprenant des officiers américains et le ministre de Belgique Guillaume qui nous a fait le meilleur accueil possible pendant nos deux jours à Manille.

Le port est encore rempli d'épaves, restes de la guerre et nous en avons bien compté une quarantaine qui émergeaient de l'eau limpide et bleue.

A Manille le Commandant rendit visite à l'Amiral de la base de Cavite et au Président de la République.

Lors de la visite à l'Amiral il se passa un petit incident qui nous fit fort rire. Notre uniforme colonial est kaki, or, le Commandant en possédait un superbe tout blanc qu'il mourrait d'envie de mettre. Trouvant l'occasion le voilà parti chez l'Amiral U.S.N. tout rutilant et tout blanc. A son grand étonnement, arrivé là, tous les officiers américains étaient en kaki et dévisageaient son bel uniforme.

Après la visite il revient à bord, nous explique la situation et, en attendant la visite-retour des Américains, se change vite et se remet en kaki. A deux heures de l'après-midi arrive l'aide de camp de l'Amiral pour sa visite-retour; il monte à bord et le voilà également avec un uniforme blanc... sa tête... la nôtre!

Les Philippines sont également atteintes de la crise nationaliste et les situation économique y est très mauvaise; de plus, les troubles des «Hucks» (révolutionnaires de gauches) rendent le pays très peu sûr et même dangereux la nuit.

La vie y est excessivement chère et la seule industrie du cigare et des chapeaux en très belle paille y semble encore prospérer.

Nous eûmes à 16 déserteurs temporaires qui quittèrent la nuit le bateau, mais revinrent gentiment le lendemain matin avant le départ...

Le temps resta mauvais pendant les deux premiers jours de cette dernière étape et c'est par un temps gris et maussade que le Kamina longe Formose et Okinawa.

Dès ce moment la mer se calme et le trafic de petits pêcheurs japonais devient très intense. Ces pêcheurs emploient des bacs à lumière pour attirer les poissons et comme ils pêchent en groupe, cela fait un effet très bizarre d'illumination à l'horizon.

Le froid revient également avec une rapidité extraordinaire et en 24 heures nous passons du chaud au froid et c'est avec plaisir que nous retrouvons nos duffelcoats et uniformes foncés.

Le 30 janvier au matin nous arrivons à Sasebo, notre port de destination au Japon, où tout le trafic militaire est envoyé pour le front de Corée.

Navigation assez difficile avant d'arriver à ce port qui se trouve protégé par une vaste ceinture d'îles et notre radar nous vient fort à point. Aurore superbe aux portes du Pays du Soleil Levant où nous assistons à un de ces levers de soleil classiques. Arrive à bord, le pilote, un Japonais, et nous faisons connaissance avec cette politesse méticuleuse de la race jaune. Il faut un froid mordant et le pilote, pour se réchauffer, enlève les planches de la cabine de son petit bateau à moteur pour faire brûler dans son petit braser.

Nous entrons dans une superbe rade, derrière un «boom défense barrage» et voyons immédiatement que nous sommes dans une grande base: en effet, il y a là deux porte-avions, deux croiseurs, une série de destroyers et frégates américaines, plus un croiseur britannique et une nombreuse escorte.

Le temps, quoique froid, est superbe et excessivement sec; arrivent à bord, les militaires qui avaient quittés la Belgique en avion, ainsi que le Général Daufrenne de la Chévalerie, le chef de la mission belge près du Grand Quartier du Général Mac Arthur.

Le moral des troupes est monté au zénith, maintenant qu'elles sont arrivées à destination, et les adieux commencent; ils briquent leur équipement et se préparent au grand départ.

Leur seul regret est de quitter le Kamina qu'ils connaissent maintenant tous bien et qu'ils peuvent juger comme il se doit. L'avis général est, et cela nous fait plaisir: «ce bon Kamina, on le regrettera; au fait on était bien à bord» etc... etc...

La cuisine avait fait un gros effort également et les trois derniers jours on sert des desserts et des goûters au cramaïque et cacao.

A midi nous recevons nos «sailing ordres»: départ à 16 h. pour Pusan où nous débarquerons les troupes et le matériel. Nous sommes heureux de pouvoir débarquer les troupes belges en Corée même, car de cette manière nous pourrions accomplir notre mission jusqu'au bout.

Navigation extrêmement variée entre les îles énormément de pêcheurs qui ne semblent avoir aucune envie de s'écarter pour les gros navires.

Après 11 heures de navigation nous arrivons à 05 h. au large de Pusan, le grand port de la Corée du Sud.

Notre premier contact avec la guerre est assez cocasse en effet, nous nous mettons en contact téléphonique avec la base de Pusan pour l'avertir de notre arrivée; l'homme de garde chez les Américains nous répond de fort mauvaise humeur: «quelle est cette manière de me réveiller à 05 h. du matin, attendez jusqu'à huit heures...» Et ils sont en guerre!...

Paysage fort semblable à la côte Sud du Japon, très montagneux mais quelque peu plus aride.

Pusan est un très grand port et au moment de notre arrivée il s'y trouvait certainement 200 cargos, pour la plupart de la marine de guerre américaine.

A 8 h. du matin le 31 janvier, le pilote vient à bord et nous nous mettons en route pour entrer au port qui se trouve au fond d'une très belle baie.

Les soldats ont tous revêtu leur équipement de débarquement et on les sent quelque peu tendus par l'émotion d'arriver sur leur futur champ d'opération.

Lentement nous glissons parmi les cargos ancrés en rade et nous arrivons près du quai.

Au bord du quai quelques personnes (nous avons appris par après que c'était le conseil des ministres au complet). Une fillette et un petit garçon en costume nationale et tenant l'un un drapeau coréen, l'autre un drapeau belge, un drapeau des Nations Unies et un bouquet de fleurs entouré de papier cidac.

A côté de ces personnalités un orchestre naval coréen. Nous attendant tous à un hymne national nous sommes assez étonnés de les entendre entamer une marche militaire assez mal exécutée.

Dès que cet orchestre a terminé, voilà que soudainement, d'un hangar tout à côté, sortent les rugissements du «St-Louis-Blues» joué en marche militaire et d'une manière endiablée par un orchestre américain nègre.

Notre tête! Nous ne pouvons nous empêcher d'éclater de rire et portons nos regards vers notre Commandant et le Colonel Crahay qui, du haut de la passerelle, s'apprêtaient à faire un superbe salut. Le Commandant trouve la réception épatante et a un sourire déployé, le Colonel semble assez surpris et même vexé.

Mais où certainement ce genre de réception porta le mieux ce fut chez les troupes; ceux-ci poussèrent des rugissements de joie et cette tension dont je vous parlais tantôt disparut comme par enchantement; d'un coup ils étaient dans l'atmosphère et je crois très réaliste de l'avoir fait ainsi au lieu des cérémonieux discours d'Anvers.

A peine le navire est amarré, des officiers du mouvement du port viennent à bord et 1,30 h. après les troupes étaient débarquées et on commençait le déchargement du cargo. C'est vous dire l'efficacité des services en cause; le moment de faire nos adieux à ceux avec qui on avait lié connaissance à bord fut bref, nos meilleurs vœux les accompagnent et c'est tout avec le meilleur moral imaginable qu'ils quittèrent le Kamina et furent immédiatement embarqués dans des camions vers leur camp à une quinzaine de kilomètres de Pusan.

Pour nous commença alors la lourde tâche de vider le bateau de l'équipement. Nous étions sans cesse harcelés par les autorités américaines qui, manquant de quais, désiraient voir repartir les bateaux au plus tôt.

On nous donne du personnel civil, des réfugiés coréens pour nous aider et dès ce moment nous sommes en contact direct avec cette guerre et la grande misère qu'elle procure au peuple coréen.

Ces travailleurs civils pris dans la masse des réfugiés (il y en avait près d'un million dormant en rue à Pusan), sont de tout âge, depuis 12-14 ans; ils tombent de sommeil et de fatigue et presque tous sont dans un pauvre état physique et souffrent de la faim.

Pendant 24 heures nous avons eu différentes équipes à bord et ils étaient tous dans le même état; leur travail était malgré tout bon et se faisait à un rythme assez élevé. Race jaune très mélangée où très l'on rencontre des types très divers, mongols, chinois, japonais, très doux, n'élevant jamais la voix et semblant s'acheminer sans beaucoup de réaction vers leur destin tragique.

Tous à bord nous fûmes très impressionnés par cette détresse qui se lisait sur les visages de ces individus et l'équipage entier donnait ses rations de pain, chocolat, cigarettes, pour essayer de les aider. C'était avec un tel émerveillement qu'ils acceptaient nos croutes de pain blanc que cela faisait vraiment mal à voir.

Pusan, grande ville établie le long de cette baie naturelle qui forme le port, est comme une de ces villes japonaises, très terne et grise de couleur; en effet, la plupart des maisons sont en bois non peint et sans aucune couleur sauf quelques enseignes. Ci et là un grand building en pierre émerge, une gare, le terminus du trans-sibérien, un trafic de camions militaires et jeeps roulant à toute allure, soulevant un nuage de poussière, quelques trams littéralement bondés jusqu'au toit, des réfugiés en masse, de la poussière, des mendiants innombrables, des enfants perdus errants, voilà un bref tableau de Pusan où la vue de tant de misère, aussi indifféremment étalée aux yeux, fit que pas un de nos marins ne resta plus d'une heure à terre. Le général Daufrenne de la Chevalerie avec lequel nous avons eu trois jours de conversation très intéressante, nous signala que ce peuple, qui en fait n'a aucune idée de pays mais est encore au stade du village et de la famille, est épouvanté par cette guerre qui brûle ses demeures et fait fuir sa population. Ils fuyaient tous chez les Américains chez qui ils ne sont pas bombardés et où ils reçoivent des secours et des vivres. Ce peuple n'a n'aucune maturité pour devenir indépendant et seul le Président Syngman Rhee, qui lui a été 50 ans réfugié aux Etats-Unis, a l'idée de ce qu'est une démocratie. De grandes difficultés sont de ce fait encore à prévoir pour l'avenir de ce pays.

Les Américains mènent là une guerre où ils apportent le principal et plus gros effort et sont bien décidés à le continuer jusqu'à ce que la situation soit clarifiée.

Ils mènent cette guerre avec se semblant d'insouciance et d'indiscipline qui choque toujours l'Européen qui les voit en action, mais il ne faut pas oublier que si leur armée a peu d'allure militaire proprement dite, elle a par contre, par les moyens qu'elle met en action et par son organisation plus industrielle que militaire, une très haute efficacité. Certes nous n'avons pas vu beaucoup du théâtre de guerre, mais l'impression que nous avons recueilli de Pusan nous a tous vraiment épouvantés et malgré le tourbillon de travail pour le déchargement du navire nous n'avons pu rester un moment sans penser à la situation vraiment tragique de ce peuple transformé à l'état de troupeau, qui subit cette guerre sans même savoir pourquoi et dont on est en train de raser complètement le pays.

A 9 h. le lendemain matin nous avions terminé le déchargement et un quart d'heure après nous quittons le quai salué par les hourrahs de la compagnie du bataillon belge qui avait surveillé le triage des marchandises débarquées. Nous restons en rade pendant quelques heures et le lendemain matin, 2 février, nous arrivons à Sasebo où nous allons rester une dizaine de jours pour faire les travaux d'entretien normal de la machine, notamment remplacer les segments de deux pistons.

Le Colonel nous quitte à ce moment car il accompagne le Général Daufrenne à Tokio pour être présenté au Général Mac Arthur et avec eux nous quittons nos derniers militaires du bataillon belge.

Sasebo, l'ancienne grande base navale de la marine impériale est devenue la grande base américaine et a vu encore son activité augmenter depuis la campagne de Corée. Il y a un très grand dockyard avec 7 cales sèches dont une de 1000 pieds; sinon c'est une petite ville japonaise dans

un très beau décor naturel et aux cent milles boutiques qui offrent à tous les marins étrangers les divers produits de l'industrie japonaise.

Les Américains y gardent un très bon ordre et le couvre-feu de 10 h. du soir est observé rigoureusement.

Tous les Belges du Kamina firent, vous pouvez aisément vous l'imaginer, des achats en masse dans ces boutiques qui vendent aussi bien de la porcelaine que des appareils photographiques, kimonos et jouets mécaniques.

Tous les produits sont excessivement bon marché du fait d'une main-d'œuvre quasi pour rien et l'on est étonné de voir le degré de modernisme de ces Japonais qui semblent mener une vie régie par des règles ancestrales mais utilisant toutes les facilités techniques de notre civilisation. Climat assez semblable au nôtre; nous sommes, en effet, au 33° de latitude, mais il y fait très sec au point que nous en avons tous la peau gerçée.

Ce qui m'a le plus frappé chez les Japonais est leur jovialité. D'une politesse exquise, il vous feront mille courbettes si vous avez le malheur de répondre à l'une d'elle. Très honnêtes; en effet, dans ce pays il n'y a que les voleurs qui font partie d'une organisation reconnue qui peuvent voler... Très ordonnés et d'une propreté et minutie exemplaire; dans les magasins vous attendez généralement moins longtemps pour acheter que pour faire faire votre paquet emballé dans des boîtes joliment façonnées et enveloppées dans des papiers colorés.

Ils parlent très mal l'anglais et cette langue semble même être une difficulté de prononciation pour eux; le japonais est bien entendu incompréhensible pour nous.

Leurs maisons sont d'une propreté extraordinaire; ils enlèvent leurs souliers pour ne pas souiller les planchers; leurs maisons sont extraordinairement petites et on se demande comment ils peuvent y vivre.

Nous avons profité de notre séjour au Japon pour visiter Nagasaki, située à 100 km. de Sasebo: très joli voyage en chemin de fer le long d'une côte qui fait penser à la Riviera, paysage très accidenté aux milles collines et vallées. La campagne japonaise est très belle avec ses champs cultivés en terrasse avec grand soin des rizières au fond et beaucoup de mandariniers en fruits. C'était un superbe spectacle de couleur et de parfum.

A Nagasaki même, ville qui a subi la seconde bombe atomique, il n'y a pas grand chose à voir: certes, l'endroit où est tombée la bombe, mais des destructions on ne voit plus grand chose; cette ville a certainement dû être fort détruite, mais le peu de résistance des constructions nous donne difficilement une idée de la violence de l'explosion. Certes, il y a eu 70.000 morts par l'explosion et 70.000 par suite de brûlures etc... Sinon à l'endroit de chute il y a déjà des arbres qui poussent et la ville semble s'être rapidement reconstruite et est redevenue, très active.

Autre curiosité: la maison de Madame Butterfly, qui a donc véritablement existé, et un très beau temple, au majestueux escalier, à Shinto.

A Nagasaki il n'y a pas de troupe d'occupation et là vraiment personne ne comprend l'anglais.

Les Américains ont d'ailleurs un régime d'occupation extrêmement discret, ne rencontrant peu ou presque par d'hostilité de la population.

Ce qui semble avoir vraiment disparu du Japon c'est la caste militaire ou dirigeante dont on ne rencontre aucun représentant.

Une police auxiliaire est en formation et compte déjà 100.000 hommes plus 100.000 réservistes qui constitueront sans doute la prochaine armée nipponne.

L'on sent très bien que les Etats-Unis se préparent à employer les Japonais comme leurs satellites dans l'Extrême-Orient pour les opposer aux satellites russes et que c'est sur le Japon qu'ils basent leur politique de résistance en Extrême-Orient...

Notre séjour à Sasebo fut également employé à nettoyer le navire de fond en comble. Il en avait fort besoin après un séjour de 44 jours des troupes.

Une impression très forte du départ des troupes fut la sensation de vide à bord; en effet, n'ayant plus à bord que l'équipage, le bateau semblait littéralement vide et silencieux; plus d'annonces à la radio sauf pour la routine du bord, une place et une facilité de se déplacer sans devoir déranger une série de personnes, une nourriture plus abondante et mieux préparée nous fit finalement considérer que nous étions désormais en vacance.

Après nos réparations achevées nous sommes prêts le 16 février à repartir; nous quittons le port salué par tous les bateaux qui nous envoient leurs bons vœux en français: ils avaient finalement appris à connaître le pavillon de la Force Navale qu'ils prenaient au début pour bolivien ou autre pays extraordinaire.

Nous conservons un excellent souvenir du Japon, terre féodale aux gens si polis et aux contrastes si vifs.

Maintenant que nous sommes sur le retour nous avons tous hâte de rentrer le plus tôt possible et nous faisons déjà des projets pour l'arrivée à Ostende.

Un regret, les instructions disaient: «retour full speed Ostende.» Donc, pas d'escale, sauf pour le ravitaillement en eau et «fuel».

Nous avons mis 23 jours de Sasebo à Port-Saïd avec une escale de 12 heures à Singapour, ce qui constitue une étape certes longue, mais que le temps toujours beau à énormément facilité.

Ce sont à nouveau les longues heures de quart à la passerelle, avec la captivante navigation astronomique; ce sont à nouveau les paysages de mer au coloris si divers, aus poissons volants, marsouins; c'est à nouveau la vie à bord si réglée et si uniforme mais où les jours filent littéralement et où les semaines se suivent.

Le 2 février, soit après 8 jours, nous relâchons à Singapour où il fait un temps superbe cette fois; nous allons à une des petites îles, grande base de mazoutage de la Shell, faire notre plein d'eau. Une grosse déception nous y attend: notre courrier, qui avait été des plus irréguliers au Japon et qu'on espérait trouver en grande quantité, n'y est pas. Le courrier sera d'ailleurs un des grands sujets de plaintes du voyage. Lorsqu'on fait un long voyage et que l'on sait qu'il y a moyen de recevoir des lettres il faut qu'elles arrivent; or, les mesures prises en Belgique par les autorités responsables se sont révélées absolument inefficaces et il est malheureux de devoir constater que cette partie, ayant été mise au point par des personnes n'ayant aucune compétence dans ces questions, ait été aussi mal réglée.

Nous quittons rapidement Singapour et c'est à nouveau le détroit de la Sonde, l'Océan Indien, la Mer Rouge, toujours le même beau temps avec un soleil d'une rare violence.

Est-ce parce que le bateau n'est plus encombré ou parce que nous y sommes plus habitués, mais nous résistons beaucoup mieux à la chaleur.

Un travail très fructueux fut entamé par le Commandant et son état-major pendant ce voyage de retour: l'étude détaillée et la mise sur papier de longs rapports envisageant tous les problèmes d'un transport de troupes. Travail fructueux car il est le résultat de l'expérience acquise pendant ce voyage et je suis certain que si les enseignements sont pris sérieusement en considération et que si les rapports déposés par le commandant ne sont pas oubliés beaucoup de points auront une bien meilleure solution. Par un temps superbe nous arrivons le dimanche 12 mars à Port-Saïd où nous jetons l'ancre en rade, pour y rester deux jours, le Commandant jugeant que nous avions droit à un repos et aux délassements d'une escale.

Nous y trouvons notre courrier, pas encore au complet mais

assez volumineux cependant. Vous ne pouvez croire comme il est bon de dévorer des nouvelles des siens et amis après en avoir été privé pendant longtemps.

C'est à nouveau le spectacle pittoresque des marchands dans leur petite barque et toute l'animation de cette ville créée par le Canal et pour le Canal.

Nous descendons à terre et passons une après-midi à Port-Saïd, assaillis sans cesse par des marchands, guides et quémendeurs, à telle enseigne qu'à la longue, pour être un peu plus tranquilles, nous nous décidons à prendre un guide qui, fier de son emploi, nous protège efficacement contre tous les autres.

Le lendemain, grosse chance, le Commandant autorise une visite au Caire en auto. Voyage de 4 heures pour y arriver par ce paysage d'Egypte des plus pittoresques, les paysans employant encore la charrue millénaire de l'Egypte, les petits moulins à eau avec le petit âne aveugle qui tourne invariablement pour irriguer les champs. A tout instant on est replongé en plein paysage biblique et l'on voit St. Joseph conduisant l'âne qui porte la Vierge Marie et son enfant Jésus. Les femmes habillées de noir et voilées, la pauvreté des villages, la coupure surprenante entre le désert et la plaine cultivée qui est vraiment faite au couteau.

Le Caire, grande ville animée ayant un air de Paris, la grande mosquée de la citadelle, la richesse de la collection de Tout-Ank-Hamon au musée les Pyramides et le Sphinx, voilà ce que nous avons vu et qui est vraiment digne de la renommée universelle.

On reste confondu devant le degré de culture des anciens Egyptiens et on se sent vraiment écrasé par la masse des Pyramides et par tout ce qu'elles représentent et peuvent dire. Nous faisons, bien entendu, la classique promenade à dos de dromadaire et après une journée où nos yeux ont enregistré tant de choses riches et aussi mystérieuses de cette grande civilisation engloutie, nous rentrons harassés à bord.

Tôt le matin nous quittons Port-Saïd pour notre dernière étape. Le beau temps ne nous abandonnera pas jusqu'à Gibraltar.

Le long de la côte algérienne nous enregistrons un phénomène de réfraction étonnant; nous apercevons notamment un feu à 53 milles, soit à près de 100 kilomètres; ce phénomène dure environ 7 heures et, fait bizarre, tous nos relevements de la côte à ce moment s'avèrent absolument faux.

Après Malte nous croisons et convertions en morse avec la frégate Mag Pie, commandée par le Duc d'Edimbourg. A Gibraltar nous nous arrêtons une demi heure pour y prendre du personnel Force Navale déposé la veille en avion et, avec le Roc de Gibraltar que nous quittons dans un soleil éblouissant, nous quittons aussi nos coiffes blanches et nos uniformes d'été.

Le beau temps nous quitte aussi et nous naviguons 3 jours dans de la brume; grâce à notre radar nous ne devons pas ralentir mais la sirène de brume siffle sans arrêt.

Le temps se gâte même entièrement le dernier jour et nous longeons la côte anglaise avec des annonces de tempêtes venant de toutes parts; sauf un très violent roulis nous n'en sommes pas gênés.

Le samedi 24 mars, soit après un voyage de 32 jours, nous arrivons devant Ostende et attendons la marée étale pour rentrer au port.

Le bateau est pimpant, ayant été complètement repeint pendant le retour et c'est avec fierté que nous entrons au port avec un navire dont l'aspect extérieur et l'efficacité de tous les départements ont été très grandement augmentés. Malgré un fort roulis nous faisons une entrée impeccable devant la foule des parents et amis venus voir ce bateau de la Force Navale qui a été montrer le pavillon belge pendant 40.000 kilomètres dans des régions éloignées.

Notre mission est achevée et pendant que nous terminons l'amarrage à quai, une peine nous étreint, car le voyage est désormais terminé pour nous et c'est maintenant aux souvenirs qu'il faudra faire appel.

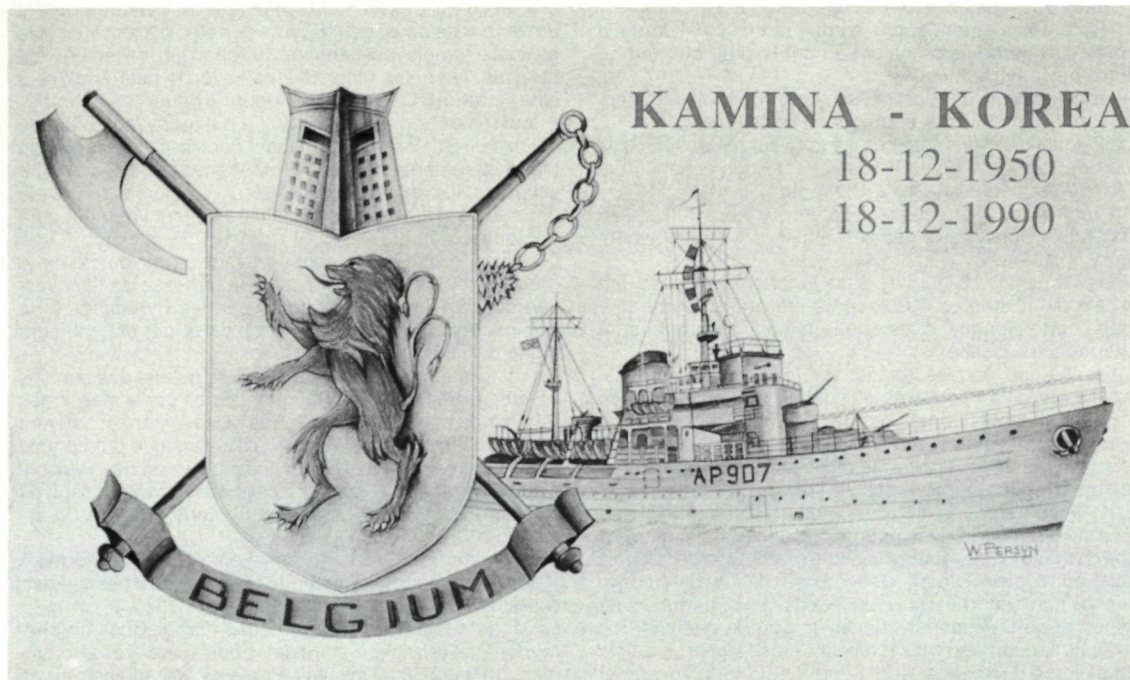
Peu à peu l'ivresse du retour nous prend tous et dans ce moment grisant on se dit au revoir et peu à peu, les uns après les autres, nous quittons ce navire qui fut pendant trois mois et demi notre demeure.

Le voyage a été très satisfaisant et je crois que la Force Navale peut être fière d'avoir mené sans accroc cette mission qui lui avait été confiée. Le Commandant Ceulemans peut aussi être satisfait (et il l'est d'ailleurs), lui et son

équipe ont ramené son bateau «well and safe» au port. Voilà ce que fut ce premier voyage du Transport de Troupe le Kamina; nous avons été très heureux d'avoir pu faire partie de son état-major, car je crois qu'en plus d'un beau voyage nous avons aussi rempli à 100% notre mission, ce qui est certes la plus belle récompense pour un marin. Je voudrais terminer en citant ces belles paroles d'A. Thiers qui dit:

...«Qui dit Marine, dit suite, temps, volonté.

De toutes les choses, celle qui se passe le moins d'une forte volonté de la part du Gouvernement, d'une grande suite dans les idées, c'est la Marine...»



Z.M. BRIEFHOUDER

PORTE-FEUILLE F.N.



Briefhouder in simili-leder, Belgian Navy (aangepast aan nieuwe identiteitskaart)
Prijs: 150,- Fr. B.T.W. inbegrepen. Verzendingskosten: 35,- Fr.

Porte-feuille en simili-cuir Belgian Navy.
Prix: 150,- Fr. T.V.A. comprise. Frais d'envoi: 35,- Fr.

Korea herdacht in Antwerpen

Veertig jaar geleden, op 18 december 1950, vertrok het Belgisch troepentransportschip «Kamina» uit de Antwerpse haven om koers te zetten richting Korea. Aan boord bevond zich het eerste contingent Belgische en Luxemburgse vrijwilligers, die het in het «land van de Stille Morgen» gingen opnemen tegen de Noordkoreaanse en later ook de Chinese agressors.

De «Kamina», een motorschip van 4.500 ton en gebouwd in Antwerpen in 1940, was tijdens de Tweede Wereldoorlog door de Duitsers verbouwd tot een ravitailleringsschip voor onderzeeboten en vervolgens door de Engelsen als drijvend transithotel in gebruik genomen. Hoewel het schip tamelijk klein was om een bataljon te vervoeren, had het gerieflijk kunnen zijn indien men over meer tijd had beschikt om het in orde te brengen.

Op 31 januari 1951 ontscheepte de «Kamina» in Pusan en vestigde het Belgisch contingent zich in een tentenkamp in Tognae-Dong, vooreerst de strijd om de verdediging van Zuid-Korea aan te vatten. Van de 3.587 vrijwilligers uit Bel-

gië en Luxemburg die aan de oorlog deelnamen werden één op vijf gedood, zwaar verwond of verminkt.

Op dinsdag 18 december werd het vertrek van de Kamina herdacht met een plechtigheid in de Antwerpse haven. Dat gebeurde in aanwezigheid van Prins Filip en tal van prominenten. Na een troepenschouwing onthulde Prins Filip een bronzen gedenkplaat, die langsheen de Schelde was opgesteld. De onthulling werd luister bijgezet door een Amerikaanse militaire muziekkapel, die een versie van «Sint Louis Blues» ten beste gaf. Een historische evocatie, want toen de Kamina begin 1951 na een lange reis in Pusan aankwam werden de troepen door een Amerikaanse muziekkapel opgewacht die er niet in gelukt was de Brabançonne op te diepen en dan maar voor het Amerikaanse marinelied opteerde. Een blunder dus, die nu opzettelijk maar vergezeld van de nodige uitleg werd overgedaan. Een receptie in de Salons Jacob Jordaens, waar Prins Filip zich met de oud-Korea strijders onderhield, besloot het evenement.



★ ★ ★

VANWEGE DE OUDSTRIJDERS VOOR KOREA AAN DE BELGISCHE MILITAIREN IN HET GOLFGEBIED.

De Nationale Verbodering van het Belgisch Oorlogsvrijwilligerskorps voor Korea maakt haar gevoelens van begrip, sympathie en bewondering over aan de Belgische

eenheden die, in dienst van de Verenigde Naties, zich inzetten in het Golfgebied en stuurt hen haar broederlijke groeten.

Zij maakt van deze gelegenheid gebruik om haar solidariteit te betuigen aan hun familieleden in deze onzekere en beangstigende ogenblikken die zij nu doormaken.

nv Walk About

Klijtstraat 110
8540 Deerlijk

Vraagt vanaf MEI/JUNI - ligging OOSTENDE.

1.

— voor nieuwe driemast-klipper van 54

— KAPITEIN - internationale vaart

— machinist/matroos

voor dagcharter op de Noordzee: ongev. 120 dagen/jaar
vanaf 1992 eventueel 7- en 14- daagse cruises.

2.

— voor 20-m en 13-m yachten

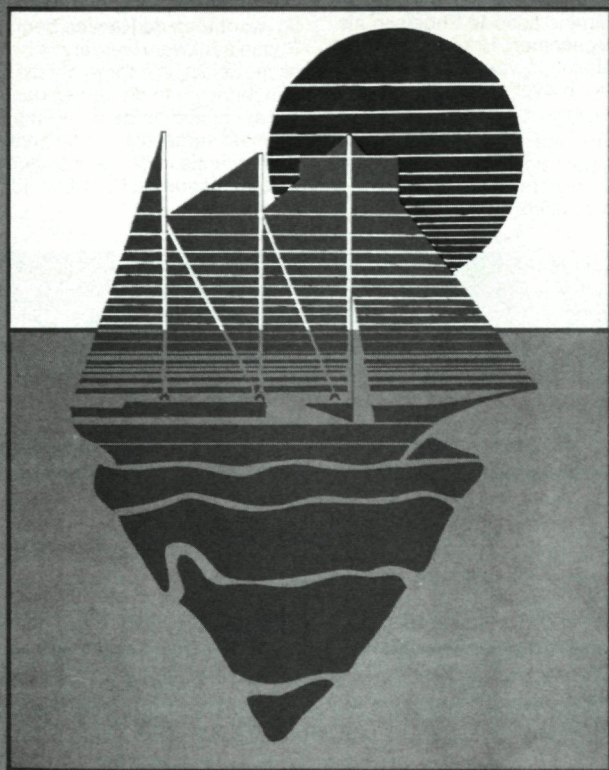
— gelegenheidsschippers met zeilervaring

Contacteer: Jean Pol Dheedene na kantooruren

Tel.: 056/77.96.37.

Documentatie kan bekomen worden op bovenstaand
adres.

CHARTER- EN ZEIL-VAKANTIES



walk about nv

Klijtstraat 110 - 8540 DEERLIJK - Tel. 056/77 96 37

TENTOONSTELLING WILLY BOSSCHEM **23 MAART TOT 12 MEI 1991** **STEDELIJK MUSEUM VOOR SCHONE** **KUNSTEN OOSTENDE**

De Oostendse kunstenaar (Gent, 1930) Willy BOSSCHEM heeft een druk leven. Hij heeft de leiding van de public-relations van het Casino-Kursaal in de badstad en is er ook directeur van de Stedelijke Kunstacademie.

Hij heeft er jarenlang de keramiekkunst bedreven, ontwierp theater- en televisiedecors, tientallen postzegels, honderden affiches, catalogi en publicitaire creaties, voorts wandtapijten en muurdecoraties. In de schaarse vrije tijd daartussenin heeft hij echter een boeiende schilder- en tekenkunst ontwikkeld.

Schitterende tekeningen, uitgevoerd in Oostindische inkt, gewassen, bijna als waterverf gebruikt. Tekeningen die sterk van zeggingskracht en speels van uitvoering zijn, met beheerste toevalligheden van de waterende inkt, gebracht tot een beknopte gerichte expressie.

De schilderijen van de kunstenaar vertonen een eindpunt in een trage, bedachtzame getrouwe evolutie van vormen-taal en coloriet. Jaren geleden was BOSSCHEM de uitvinder van de rookkunst, de zogenaamde «smoke-art» een techniek die hij eerder toevallig ontdekt heeft en waarvoor hij rook, ontwikkeld door petroleumverbranding, gebruikte om zijn figuratie te projékteren. Uiteraard was dit een zwart-witte kunst, die hij nu, op zich verlaten heeft. Wel gebruikt hij deze rookkunst nog sporadisch op sommige plekken van zijn doek, waar zij een somberder, schaduwrijker en genuanceerder moment wordt.

Hij heeft deze rookkunst opgevangen en verrijkt met zijn eigen gebruik van acrylverf. Daardoor bereiken sommige van zijn werken een zeer gevoelige tonaliteit, waardoor zij-kanten en achtergronden een kloeke, vastberaden, maar niettemin altijd mysterieuze aanwezigheid bereiken.

BOSSCHEM schildert vrouwen en dieren: meeuwen, paarden, katten, hanen... Zij vormen de favoriete ingrediënten van zijn kunst. Jaren geleden begon hij met ballerina's, heeft daarna een lange «kattenperiode» doorgemaakt en is nu op een punt gekomen waarop hij al zijn ervaringen en verworvenheden in syntheses samenbrengt.

BOSSCHEM's vrouwen blijven rond, ook als hij ze versluisert of fragmenteert; zij komen wellustig en bourgondisch naar voren, ook als ze neerzitten of liggen.

Maar hij siert ze ook: ze zijn vlinder-vrouw, ze dromen onder een hemel van rook, zij dansen, dragen een bloemenhoed, zij zwemmen voor de pret... of voor hun leven.

Beweging en ritme zijn essentiële facetten van deze schilderkunst.

De kunstenaar plaatst zijn figuren soms excentrisch, tegen een eveneens bewogen achtergrond met nu en dan uitschietende flarden en kleurvegen, soms ook begeleid met grillig gekleurde lichtstralen.

Beweging zit er ten overvloede in de diercomposities en alleszins in een spetterend «Hanegevecht», één dwarreling van kleurfragmenten.

Maar zelfs de ogenschijnlijk statischer schilderijen, katten en meeuwen bijvoorbeeld, vertonen nog een ingehouden, beheerste dynamiek. Hij heeft de dieren waarvan hij houdt vastgepind tussen twee momenten sierlijkheid, tussen zijgend mysterie en donkere symboliek.

Temperament en beheersing sieren deze doordachte schilderkunst, die haar geheimen verhuult en slechts langzaam loslaat.

N.a.v. zijn zestigste verjaardag organiseert het Museum voor Schone Kunsten op het Wapenplein een grote retrospectieve Willy Bosschem. De vernissage heeft plaats op zaterdag 23 maart 1991 om 15.00 u. De conservator, de heer Norbert HOSTYN, stelt de kunstenaar en zijn werk voor. Schepen van Cultuur, Mevr. Emilienne VERCROYSSSE-HAGHEBAERT doet de officiële opening.

Een rijk geïllustreerde catalogus is te koop aan 150 fr. (135 fr. voor de «Vrienden van de Stedelijke Musea»).

De tentoonstelling blijft dagelijks - uitgez. dinsdag - toegankelijk van 10-12 en 14-17 uur.

Tijdens de opendeurdagen van 20 en 21 april is de toegang gratis en zijn er bovendien drie maal daags rondleidingen door onze stadsgidsen.

Tel. 059/80.53.35

Fax. 059/70.40.35

Tentoonstelling Willy Bosschem

23 maart - 12 mei 1991

dagelijks 10-12 & 14-17 uur

niet op dinsdag

Opening: zaterdag 23 maart 1991 om 15 uur.
catalogus (48 blz.; 8 kleurillustraties, talrijke zw/w illustraties: 150 fr.

Nota voor de pers:

Fotomateriaal is te verkrijgen bij de directie van het museum voor schone kunsten.

AUTO-COLLANTE **FORCE NAVALE**

Merveilleuse vignette, en or, noir, rouge et blanc, avec les grandes armoires de la F.N. Pour votre voiture, votre sac, votre valise, etc.
Format réel 8 x 9 cm.
Maintenant en vente chez Neptunus pour seulement 25 F + 14 frais de port.



ZEEMACHT ZELFKLEVER

Prachtige zelfklever, in goud, zwart, rood en wit, met het groot wapen van de Zeemacht. Voor op uw wagon, uw tas, valies, enz. Werkelijk formaat 8 x 9 cm. Nu verkrijgbaar bij Neptunus voor slechts 25 fr. + 14 fr. portkosten.

GALACONCERT

Ten voordele van de Sociale Werken Zeemacht

door

DE MUZIEKKAPEL VAN DE ZEEMACHT

o.l.v. Kapelmeester VTZ Peter Snellinckx

Met

KOEN CRUCKE

en

KOOR TONADISSIMO

o.l.v. Aimée Thonon

Presentatie: Connie Neefs

**CASINO KURSAAL OOSTENDE
VRIJDAG 28 JUNI 1991 OM 20.00 UUR**

Inkom: 500 - 800 Fr Reservatie: 059/80 66 66

NEPTUNUS

info marine

LENTE
PRINTEMPS 1991

DE MUZIEKKAPEL VAN DE ZEEMACHT PRESENTEERT HAAR NIEUWE CD

Op 30 november jl. werd tijdens een persconferentie in de Mess Onderofficieren te Oostende de eerste CD van de Muziekkapel Zeemacht voorgesteld.

De CD wordt uitgegeven ten voordele van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht en omvat een aantal alomtbekende nummers.

LA MUSIQUE DE LA FORCE NAVALE PRESENTE SON NOUVEAU CD

Pendant une conférence de presse au Mess Sous Officiers à Ostende le 30 novembre dernier, le premier CD de la Musique de la Force Navale fut présenté.

Ce CD a été mis en vente au profit de l'Association d'Entraide de la Force Navale et est composé de neuf morceaux musicaux bien connus.



Deze CD is verkrijgbaar aan 699,-Bf + 56,-Bf portkosten bij de «Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht». Bestellingen kunnen gebeuren door overschrijving op rekeningnummer 473-6093911-41 met vermelding «CD Muziekkapel van de Zeemacht» of door toezenden van een gekruiste cheque naar volgend adres: Nieuwpoortsesteenweg 20, 8400 Oostende.

Ce CD est vendu au prix 699,-FB + 56,-FB de frais d'envoi par l'Association d'Entraide de la Force Navale. Les commandes peuvent être faites en versant la somme au compte 473-6093911-41 sous mention «CD Musique de la Force Navale» ou par envoi d'un cheque barré adressé à: Nieuwpoortsesteenweg 20, 8400 Oostende.

UITREIKING ERETEKENS BIJ NAVCOMOST

Op 14 november jl. werden een groot aantal militairen gedeceerd ter gelegenheid van een Divisie in de kazerne Bootsman Jonsen.

REMISE DES DECORATIONS A NAVCOMOST

Le 14 novembre dernier, un grand nombre de militaires a été décoré lors d'une Division à la caserne Bootsman Jonsen.

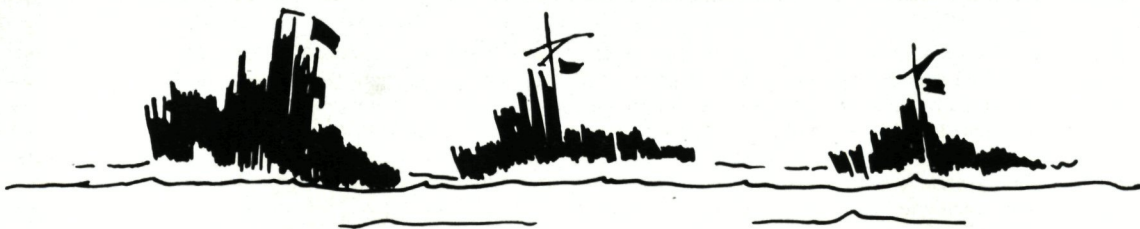


UITREIKING ERETEKENS

Op vrijdag 30 november jl. had tijdens een Divisie bij Detlognav in de Marinebasis Zeebrugge een uitreiking plaats van ere tekens aan een aantal verdienstelijke militairen.

REMISE DES DECORATIONS

Le vendredi 30 novembre dernier un nombre de militaires a été décoré lors d'une Division à Detlognav à la Base Navale de Zeebrugge.



NAVO-FLOTTIELJE BEREIKT ANTWERPEN

De Navo-Stanavforlant (Standing Naval Forces Atlantic)-flottielje bestaande uit acht fregatten en destroyers van het Verenigde Staten, Nederland, Noorwegen en België legde op 30 november aan nabij het Steen in de Antwerpse haven. Daarbij trad het Belgisch fregat F 911 Westdiep op als gastschip. De Commodore M.P. Gretton van de Engelse Marine, ingescheept aan boord van de «HMS Campbeltown», voert het bevel over het verband dat terugkeerde van een oefening op zee.

STANAVFORLANT A ANVERS

La flotille OTAN-Stanavforlant (Standing Naval Forces Atlantic) composée de 8 frégates et destroyers du Royaume-Uni, des Pays-Bas, du Canada, d'Allemagne, des Etats-Unis, de Norvège et de Belgique a jeté l'ancre près du «Steen», dans le port d'Anvers. Ils y étaient les hôtes de la frégate belge F 911 Westdiep. Le Commodore M.P. Gretton, de la Marine anglaise, à bord de l'«HMS Campbeltown», commande la flotille qui vient d'effectuer un exercice en mer.



CINCHAN BEZOEKT EVERE

Op 5 december bracht Admiraal Sir Benjamin Bathurst, KCB, Cinchan (Commandant in Chief Channel) een bezoek aan het kwartier Koningin Elisabeth te Evere. Hij had er een onderhoud met de Chef van de Generale Staf, Luitenant-Generaal Charlier en met de Stafchef van de Zee-macht, Vice-Admiraal De Wilde.

VISITE DE CINCHAN A EVERE

Le 5 décembre, l'Amiral Sir Benjamin Bathurst, KCB, Cinchan (Commandant in Chief Channel) a effectué une visite au Quartier Reine Elisabeth d'Evere. Il s'y est entretenu avec le Chef de l'Etat-Major Général, le Lieutenant Général Charlier et le Chef d'Etat-Major de la Force Navale, le Vice-Amiral De Wilde.

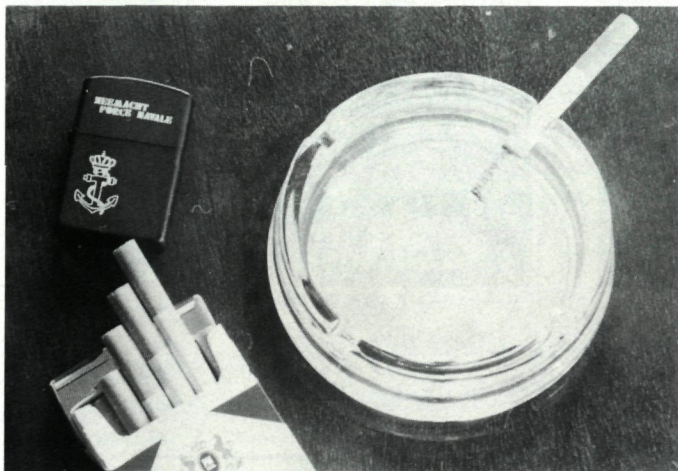


UITREIKING ERETEKENS BIJ EGUERMIN

Op 21 december jl. had bij Eguermin tijdens een Divisie de uitreiking plaats van eretekens aan enkele verdienstelijke militairen.

REMISE DES DECORATIONS A EGUERMIN

Le 21 décembre dernier, a eu lieu à Eguermin lors d'une Division la remise de décorations à quelques militaires méritants.



ASBAK

Glazen asbak met embleem van de Zeemacht.

Prijs: 100,- fr.

Wegens grote breekbaarheid worden de asbakken niet verstuurd, maar kunnen aangekocht worden op de dienst NEPTUNUS.

AANSTEKER

Namaak ZIPPO-aansteker

Prijs: 250,- fr.

Portkosten: 35,- fr.

FAMILIEDAG

De Kerstman in hoogsteigen persoon heeft aan de kinderen kadootjes overhandigd ter gelegenheid van het Kerstfeest dat werd georganiseerd voor de families van de bemanning van de Wandelaar op zaterdag 22 december jl. in de Marinebasis te Zeebrugge.

Het feestmaal werd opgeluisterd met kerstliederen gezongen door het koor St. Gertrude uit Bovekerke.

JOURNEE DES FAMILLES

C'est le Père Noël en personne qui a remis les cadeaux aux enfants de nos marins à l'occasion de la fête de Noël organisée pour les familles de l'équipage du Wandelaar le samedi 22 décembre dernier à la base navale de Zeebrugge.

Le repas de fête a été accompagné de chants de Noël interprétés par la chorale Ste Gertrude de Bovekerke.



DE AFLOSSING

Op 27 en 28 december jl. hebben de nieuwe bemanningsleden van de ZINNIA, MYOSOTIS en IRIS het Belgisch grondgebied verlaten om hun eenheden in Dubai te vervolgen.

LA RELEVÉ

Le 27 et le 28 décembre dernier, les équipages remplaçants du ZINNIA, MYOSOTIS et IRIS ont quitté le sol Belge à Oostende pour rejoindre leurs unités à Dubai.



THUISKOMST VAN DE BEMANNINGEN UIT DE GOLF

Na maanden van afwezigheid konden de bemanningsleden van de ZINNIA, MYOSOTIS en IRIS opnieuw hun familie vervoegeu.

Gelukkige gezichten en veel plezier op de luchthaven van Oostende op 29 en 30 december jl.

LES EQUIPAGES DE RETOUR DU GOLFE

Après des mois d'éloignement les membres des équipages du ZINNIA, MYOSOTIS et IRIS ont pu retrouver leurs familles qui ont manifestés intensivement leur joie à l'aéroport d'Oostende le 29 et le 30 décembre dernier.



PERFECTE ORGANISATIE!

De efficiëntie van de samenwerking tussen de diensten van de Zeemacht, de Rijkswacht en de veiligheidsdiensten van de luchthaven van Oostende was eveneens een positieve ervaring!

ORGANISATION AU POINT!

Ce fut également une expérience positive par l'efficacité de la coopération des services de la Force Navale, de la gendarmerie et de sécurité de l'aéroport d'Oostende.

VERTREK VAN DE AFLOSSING

Op een koude winterdag, 7 januari jl. om 10 uur, is het fregat WIELINGEN vertrokken uit Zeebrugge om de bemanning van de WANDELAAR, op missie in de Golf van Aden, af te lossen.

Na de inscheping werden de families uitgenodigd in de cinema zaal waar zij meer informatie kregen van KTZ SBH Herteleer, Commandant van de Marine Operaties.

DEPART DE LA RELEVÉ

C'est par un froid hivernal que la frégate WIELINGEN a quitté Zeebrugge le 7 janvier à 10 heures pour assurer la relève du WANDELAAR en mission dans le Golfe d'Aden. L'appareillage terminé, les familles furent invitées à la salle de cinéma où elles ont pu recevoir des informations par le CPV BEM Herteleer, Commandant des Opérations Navales.



FELICITATIES VOOR ONZE JONGENS IN DE GOLF

Op 14 januari jl. werden, in aanwezigheid van de pers, de bemanningen van de Zinnia, Myosotis en Iris samengebracht te Zeebrugge na een welverdiende vakantie. Ter gelegenheid van deze samenkomst heeft Vice-Admiraal J. De Wilde onze Jongens bedankt voor hun inzet en voor het goede verloop van hun missie in de Perzische Golf.

FELICITATIONS A NOS MARINS DU GOLFE

C'est en présence de la presse que le 14 janvier dernier les équipages du Zinnia, Myosotis et Iris se sont rassemblés à Zeebrugges après un congé bien mérité. A cette occasion, le Vice-Amiral J. De Wilde a félicité publiquement ses hommes pour leur bonne conduite ainsi que pour le bon déroulement de leur mission dans le Golfe Persique.



SPORTIEVE BEMANNINGSLEDEN VAN DE MYOSOTIS

In het teken van het peterschap, ondernomen door Luitenant ter Zee 1e Klasse Marc Ectors, hebben de bemanningsleden van de MYOSOTIS symbolisch de afstand tussen België en Fujairah - ongeveer 12.000 kilometer - fietsend afgelegd op een hometrainer welke door de Stad Koksijde was geschonken ter gelegenheid van het vertrek naar de Golf in Augustus laatstleden.

Door deze sportieve actie van onze bemanningsleden werd een som van 62.508,- bijeen gebracht ten voordele van een medisch onderzoekcentrum tegen kanker, gevestigd te Koksijde.

Op 14 januari jl. werd deze som door Commandant Ectors overhandigd aan de vertegenwoordiger van de Burgemeester van de Stad Koksijde.

LES MARINS SPORTIFS DU MYOSOTIS

Sous l'action de parrainage lancée par le Lieutenant de Vaisseau de première classe Marc Ectors, les marins du MYOSOTIS ont couvert symboliquement la distance entre la Belgique et Fujairah, soit quelques 12.000 kilomètres, sur le vélo hometrainer offert par la Ville de Coxyde de l'équipage, lors de son départ pour le Golf en août dernier. Cet exploit sportif de nos marins leur a permis de recueillir la somme de 62.508,- au profit d'un centre de recherche medical contre le cancer établi à Coxyde, remise le 14 janvier dernier par le Commandant Ectors à l'adjoint du Bourgmestre de la Ville de Coxyde.



FAMILIEDAG

Op 19 januari jl. was veel volk aanwezig op de Marinebasis te Zeebrugge voor de eerste samenkomst van de families van de nieuwe bemanningsleden van de ZINNIA, MYOSOTIS en IRIS.

JOURNEE DES FAMILLES

Nombreux public pour ce premier rendez-vous des familles des nouveaux équipages du ZINNIA, MYOSOTIS et IRIS à la Base Navale de Zeebrugge le samedi 19 janvier dernier.



VERTREK VAN DE DIANTHUS ONDER NATO VLAG

Samen met 5 andere schepen is de DIANTHUS op 28 januari jl. uit de haven van Zeebrugge vertrokken naar de Middellandse Zee.

STANAVFORCHAN (Standing Naval Force Channel) is een permanente vloot van de NATO, gespecialiseerd in het opsporen en vernietigen van mijnen.

DEPART DU DIANTHUS SOUS LA BANNIERE DE L'OTAN

C'est en compagnie de 5 autres navires que le DIANTHUS a quitté le port de Zeebrugge le 28 janvier en direction de la Mer Méditerranée.

STANAVFORCHAN (Standing Naval Force Channel) est une flotte permanente de l'OTAN, spécialisée dans la détection et la destruction des mines.



Avez-vous déjà la
«Cravate force navale»?

Hebt U reeds een
«Zeemachtdas»?

EEN MASSA VOLK TE ZEEBRUGGE VOOR DE TERUGKEER VAN DE WANDELAAR

Bijna 4 maanden afwezigheid voor de 162 bemanningsleden van de WANDELAAR die op 31 januari jl. hartelijk werden ontvangen op de kaaien te Zeebrugge. Een plezierig weerzien...

LA FOULE DES GRANDS JOURS A ZEEBRUGGE POUR LE RETOUR DU WANDELAAR

Près de 4 mois d'absence pour les 162 marins de retour du Golfe. Sur le quai, ce fut le délire des retrouvailles le jeudi 31 janvier.



EERSTE FAMILIEDAG VOOR DE WIELINGEN

Op 19 februari jl. heeft de Marinebasis van Zeebrugge de families van de bemanningsleden van het Fregat F910 Wielingen, op missie in de Golf, ontvangen.

PREMIERE JOURNEE DES FAMILLES POUR LE WIELINGEN

Le 19 février dernier, la base navale de Zeebrugge a accueilli les familles des membres de l'équipage de la Frégate F 910 Wielingen en mission dans le Golfe.



BEVELSOVERDRACHT AAN BOORD VAN HET FREGAT F912 WANDELAAR

Op 21 februari jl. had tijdens een plechtigheid in de Marinbasis te Zeebrugge de bevelsoverdracht plaats van het fregat F912 Wandelbaar.

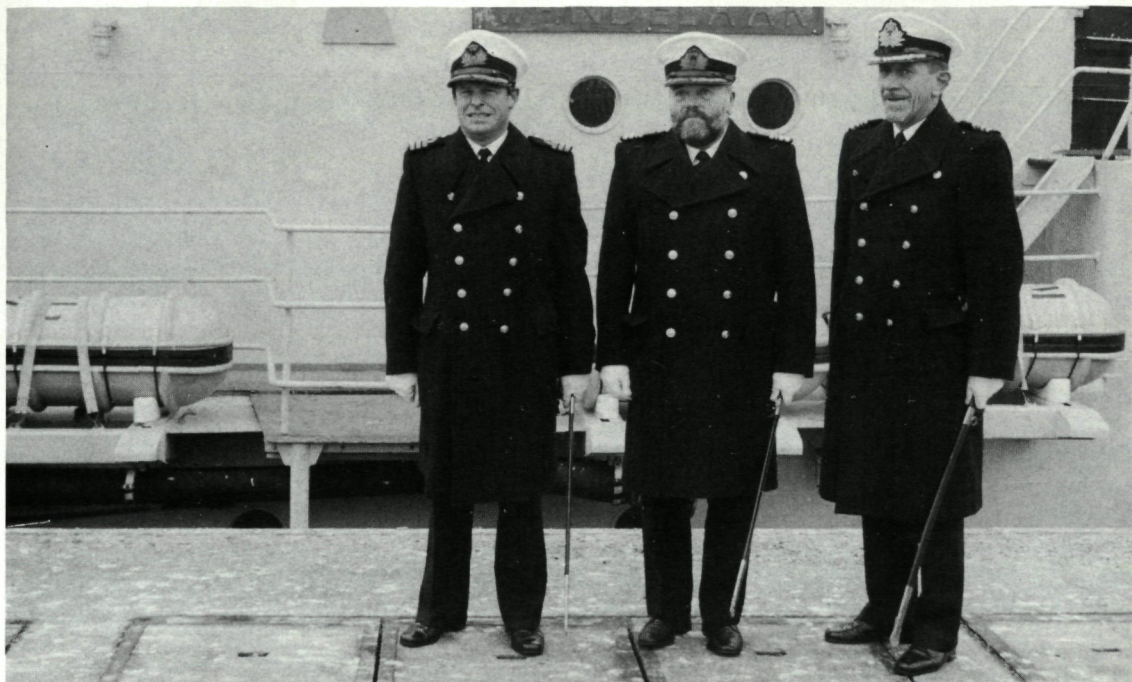
De investituur van Korvetkapitein Luc Cosaert gebeurde in aanwezigheid van Fregatkapitein Georges van Dijke. (Comflot 18.)

Uittredend commandant Fregatkapitein Eugène Alleman werd overgeplaatst naar de Generale Staf van de Zeemacht te Evere.

REMISE DE COMMANDEMENT A BORD DE LA FREGATE F912 WANDELAAR

La cérémonie de remise de commandement du Wandelbaar a eu lieu le 21 février dernier à la Base Navale de Zeebrugge.

L'investiture du Capitaine de Corvette Luc Cosaert s'est déroulée sous l'autorité du Comflot 18 le Capitaine de Frégate Georges Van Dijke. Le Capitaine de Frégate Eugène Alleman a quitté le bord pour une affectation à l'Etat-Major de la Force Navale à Evere.



S.O.S. : 10/02/91 : FREGAT F910 WIELINGEN BEANTWOORDT EEN NOODOPROEP

Gedurende zijn patrouille-opdracht in het Golfgebied, heeft het Belgisch fregat F910 WIELINGEN assistentie geboden aan het Turks schip «C. EREGLI» dat, na aanvaring met het onder de vlag van de Bahamas varende schip «MENDANA SPIRIT» gezonken is.

Om 04.43 u. onze tijd geeft de Commandat van het fregat zijn intenties door aan COMOPSSNAV, het Commando Operaties van de Belgische Zeemacht te ZEEBRUGGE, om de territoriale wateren van de staat JEMEN binnen te varen teneinde assistentie te verlenen aan de 2 schepen die met mekaar in aanvaring zijn gekomen.

Om 05.15 u. is de WIELINGEN als enig aanwezig assistentieverlenend schip tot in de nabijheid van het Turks schip genaderd en start het oppikken van de drenkelingen die het reeds zinkend schip hebben verlaten.

Enkel de achtersteven bevindt zich nu nog boven water. Gezien de waterdiepte op deze plaats om en bij de 30 meter is, zal het niet lang meer duren vooraleer het schip volledig van de horizon zal verdwijnen.

Om 06.00 u. zijn reeds 25 van de 26 bemanningsleden opgepikt, doch één persoon, de Kapitein van de «C. EREGLI», is spoorloos. De opdracht wordt gegeven om een zoekactie te starten d.m.v. een van een buitenboordmotor uitgeruste rubberboot. De inzet van duikers op het scheepswrak werd te gevaarlijk geacht.

Dit voor de navigatie gevaarlijk scheepswrak met enkel de top van de mast boven water uitstekend, ligt gepositioneerd onder 12°33'N bij 043°55'E en dit op enkele zeemijlen buiten de op de kaart aangeduide navigatieroute.

De «C. EREGLI» is na de aanvaring nog aan een snelheid van 8.5 knopen (1 knoop = 1 zeemijl per uur) blijven doorevaren om zich aan de grond te kunnen zetten. Vermoedelijk heeft hij zich daardoor zelf ondergevearen.

De techniek van het aan de grond zetten van een schip bestaat er in het schip vrijwillig naar ondiep water te loodsen teneinde het te laten stranden. Hierdoor wordt een totaal verlies van het schip vermeden en verkrijgt men de mogelijkheid het beschadigde vaartuig, na een voorlopige herstelling, door slepers te laten vlot trekken waarbij eveneens de kans geboden wordt het schip, de bemanning alsook de lading of althans een deel ervan te redden.

Het transiterend schip «ZARKA», met bestemming ADEN, zal er de lokale autoriteiten op de hoogte brengen van het ongeval, evenals van de ligging van dit gevaarlijk scheepswrak, daar de WIELINGEN geen radio-kontakt met ADEN heeft verkregen. Dit gevaarlijk scheepswrak zal op de zeekaarten moeten vermeld worden teneinde andere aanvaringen te voorkomen.

Om 07.47 u. wordt de zoekactie gestopt en zet de WIELINGEN koers naar DJIBOUTI waar zij om 14.00 u. afmeert.

De 25 van de 26 opvarenden van het Turks schip «C. EREGLI» worden, gezond en wel, aan de lokale autoriteiten aan wal toevertrouwd.

Volgens de chef-mecanicien, die als laatste over boord gesprongen is, is de Kapitein van de «C. EREGLI» terug naar zijn kajuit gegaan.

Deze kapitein mag als voorbeeld aangehaald worden; hij heeft eerst de bemanning de gelegenheid geboden het schip te verlaten om pas daarna zelf zijn leven te redden. Deze heldendaad is hem fataal geworden.

De Belgische en Turkse Consul in DJIBOUTI hebben nu deze zaak in handen.

S.O.S. : 10/02/91 : LA FREGATE F910 WIELINGEN REPOD A UN APPEL DE DETRESSE.

A l'occasion de l'une de ses missions de patrouille dans la région du Golfe, la frégate belge F910 WIELINGEN a offert son assistance à un navire turc, le «C. EREGLI», lequel avait sombré après être entré en collision avec un bâtiment battant pavillon des Bahamas, le «MENDANA SPIRIT».

A 4H43, heure belge, le Commandant de la frégate fit part de son intention au Commandement des Opérations de la Force Navale de ZEEBRUGGE (COMOPSSNAV) de pénétrer dans les eaux territoriales du Yémen, afin de faciliter l'assistance aux deux navires qui étaient entrés en collision.

A 5H15, le WIELINGEN était le premier navire à apporter ses secours à proximité du navire turc, qu'il avait réussi à approcher et il commença à repêcher les naufragés qui étaient parvenus à quitter leur navire.

Seule la poupe de ce dernier émergeait encore de l'eau. En fonction de la profondeur à cet endroit (environ trente mètres), il ne fallut pas attendre longtemps avant que le bâtiment ne disparaisse complètement de l'horizon.

A 6H, 25 des 26 membres d'équipage avaient été repêchés. Seul le Capitaine du «C. EREGLI» était porté disparu. L'ordre fut alors donné de mettre sur pied une action de recherche, par l'intermédiaire d'un canot pneumatique, équipé d'un moteur hors-bord. Quant aux plongeurs, leur utilisation du côté de l'épave fut jugée trop dangereuse.

L'épave, également dangereuse pour la navigation puisque seule la pointe du mât dépassait encore, fut positionnée (12° 33'N-043° 55'E) et ce, à quelques mille hors de la route de navigation.

Après la collision, le «C. EREGLI» naviguait encore à une vitesse de 8.5 noeuds (un noeud = un mille par heure) pour tenter de s'échouer volontairement. C'est vraisemblablement cela qui causa sa perte.

La technique qui permet de faire échouer un bâtiment consiste à diriger le navire vers un endroit où l'eau est peu profonde, jusqu'au moment où il s'échouera. Cela permet d'éviter une destruction totale du navire et d'obtenir la possibilité, après une réparation provisoire, de le faire remorquer. Ce qui offre la chance, en plus, de sauver l'équipage et une partie ou l'entièreté du chargement.

Le navire en transit, «ZARKA»(destination ADEN), Préviendra les autorités locales de l'accident et mentionnera l'endroit de la dangereuse épave, le WIELINGEN n'ayant pas réussi à obtenir un contact radio avec ADEN. La présence de cette épave devra être communiquée, afin d'éviter d'autres collisions.

A 7.47 h., l'action de recherche fut stoppée et le WIELINGEN poursuivit sa route vers Djibouti où il devait amarrer à 14 h.

Quant aux 25 des 26 membres d'équipage du navire turc «C. EREGLI», ils furent confiés (à quai) aux autorités locales.

Selon le chef-mécanicien, qui fut le dernier à sauter par-dessus bord, le Capitaine du «C. EREGLI» serait retourné à sa cabine.

Ce capitaine peut être cité en exemple; il a d'abord offert la possibilité à son équipage de quitter le navire avant de penser à sauver sa propre vie. Cet acte d'héroïsme lui fut fatal...

Les Consuls turcs et belges à Djibouti ont désormais pris cette affaire en mains.

Op de fotokopie van de zeekaart in bijlage ziet men de weersamenstelling van de feiten:

— A: Laatste kaartpositie van de MENDANA SPIRIT: 12°27'N - 043°49'E.

Tijdstip: 10 februari 1991 om 02u38 Z-tijd (= 03u38 onze tijd)

Koers: 105

Vaart: 14 knopen

— B: Laatste kaartpositie van de C. EREGLI: 12°23'N - 044°05'E

Tijdstip: 10 februari 1991 om 02.07 u. z-tijd (= 03.07 u. onze tijd)

Koers: 270

Vaart: 11 knopen

— C: Kaartpositie van de aanvaring: 12°26'.4N - 043°53'.6E

Tijdstip: 10 februari 1991 om 02.56 u. Z-tijd (= 03.56 u. onze tijd)

— D: Kaartpositie van het gevaarlijk wrak: 12°32'.6N - 043°55'.4E

Tijdstip: 10 februari 1991 om 04.00 u. Z-tijd (= 05.00 u. onze tijd)

De stroomrichting om 04.20 u. Z-tijd (= 05.20 u. onze tijd) was: 137.

De stroomsterkte: 0.6 knopen.

Sur la photocopie de la carte maritime en annexe, on peut distinguer le résumé de la situation:

— A: dernière position sur la carte du MENDANA SPIRIT: 12°27'N-043°49'E.

Moment: 10 février 1991 à 2H38 heure locale (3H38 de notre heure).

Route: 105

Vitesse: 14 noeuds

—B: dernière position sur la carte du C. EREGLI: 12°23'N-044°05'E.

Moment: 10 février 1991 à 2H07 H.L. (3H07, h. belge).

Route: 270

Vitesse: 11 noeuds

— C: position sur la carte de la collision: 12°26'. 4N - 043°53'.6E.

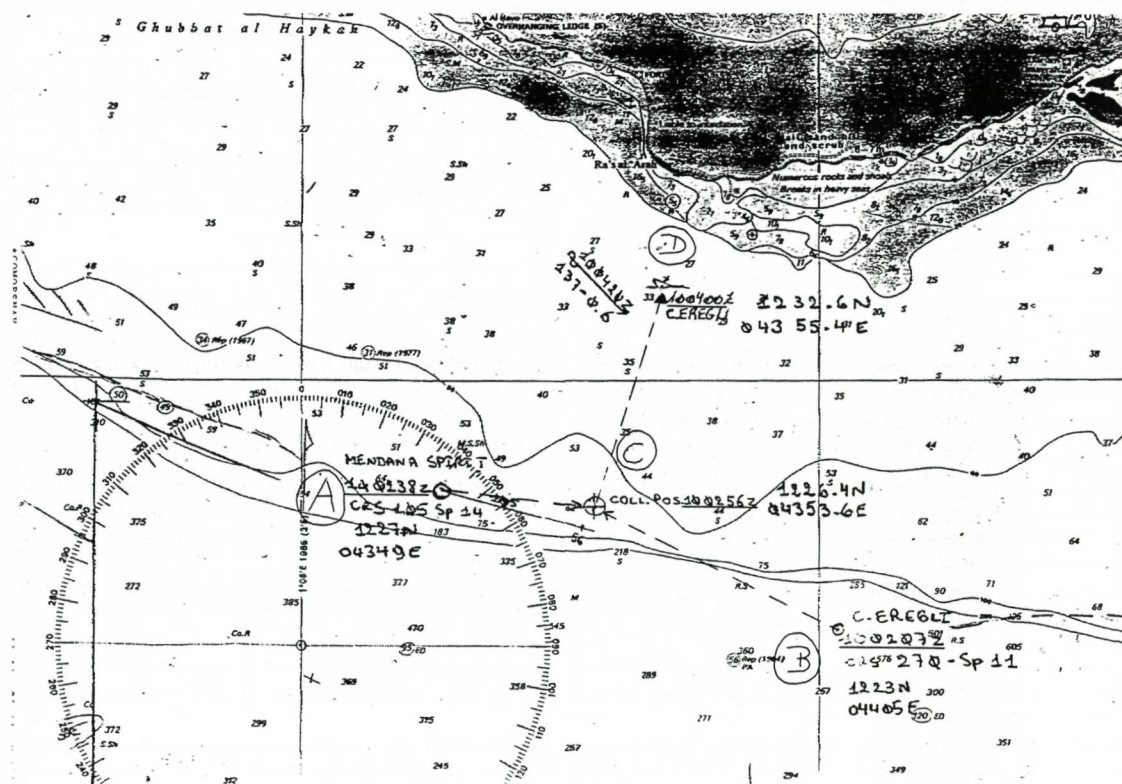
Moment: 10 février 1991 à 2H56, H.L. (3H56, h. belge)

— D: position sur la carte de la dangereuse épave: 12°32'.6N-043°55'.4E.

Moment: 10 février 1991 à 4H, H.L. (5 H, h. belge).

La direction du courant à 4H20 H.L. (5H20, h. belge) était de 137.

Sa force était de 0.6 noeud.



MET RUST

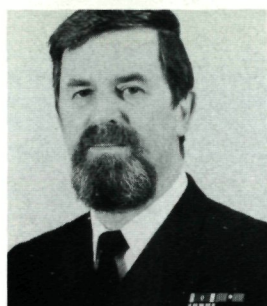
Hiernavolgende Officieren, Onderofficieren en Kwartiermeesters hebben onlangs, of zullen eerstdaags op rust gaan. De redactie wenst hun alvast veel sukses toe.



FKP VANMAERCKE L.



1LV HANTON M.



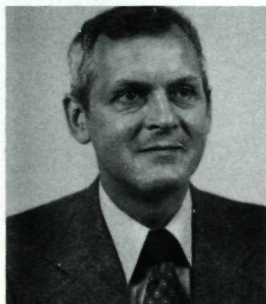
1MC VAN ELSLANDE W.

MISE A LA PENSION

Les Officiers, Sous-officiers et Quartier maîtres dont les noms sont repris ci-dessous, ont été pensionnés, ou prendront leur pension sous peu. La rédaction leur souhaite beaucoup de succès.



1OM VAN GOENENDAEL



1OM VEULEMANS E.

CPF ELOI F.
1LV VAN GROENENDAEL M.
1LZ VAN AELST H.
1OM SCHWAGTEN F.
1MP WINDMEULEN A.
1OM CONDES G.
1MC VAN LAER M.
1MC BOETS N.
1MC VAN LOOKE R.
1MR LAUWERYS R.
KMT QUARIN H.
KMT FERKET R.
KMT DAGRAED O.
KMT VAN DER MESCHE G.

Zoals men kan vaststellen ontbreken heel wat foto's; we vragen dan ook zeer nadrukkelijk aan alle «kandidaat» gepensioneerden, zich drie maand voorafgaande hun opstelling aan te bieden in het Foto-Lithografisch Centrum (Marinekazerne Bootsman Jonsen), waar men onmiddellijk het nodige zal doen.

Nous constatons que parmi les candidats pensionnés, manquent de nombreuses photos. A cet effet nous les invitons à se présenter endéans les 3 mois avant leur mise à la retraite au Centre Lithographique (Marinekazerne Bootsman Jonsen), ou sera fait immédiatement le nécessaire.



Met leedwezen melden wij U het overlijden van



C'est avec beaucoup de regrets que nous vous faisons part du décès

1MC (b.d.) VAN DAELE U.
1MC (b.d.) LUYENS L.
1MC (b.d.) LESAGE F.
1MC (b.d.) HAEVERMAET R.
MTR d'HONDT I.

INFO RESERVE

NATIONALE VERENIGING OUDGEDIENDEN ZEEMACHT

**Vervollediging van de rubriek
INFO RESERVE - N.U.O.Z.M. -
in nr. 225 van december 1990**

Volgens de statuten van de Nationale Vereniging (dat het overkoepelend orgaan is van alle verenigingen van Oudgedienden van de Zeemacht) moet om de drie jaar een bestuursherkiezing plaatsvinden.

Deze Statutaire vergadering ging door te Brussel op zaterdag 3 november 1990.

Zijn als beheerders voor de duur van drie jaar in volgende functies verkozen:

Nationale Voorzitter: Verhulst Ludo (Antwerpen)
Nederlandstalig Ondervoorzitter: Moniquit Guido (Tienen)
Franstalig Ondervoorzitter: Falasca Alfredo (Mons)
Secretaris: Deswaene Jean Luc (Brussel)
Schatbewaarder: Van Nieuwenhove Jan (Antwerpen)
Afgevaardigd beheerder C.M.I.: Lelievre Marcel (Tienen)
Raadsleden:
Delgoffe Vital (Antwerpen)
Vanopdenbosch Jean (Leuven)
Commissaris:
Vertommen Theo (Tienen)

Nationaal Voorzitter:
Verhulst Ludo
Osyststraat 8
2060 Antwerpen - Tel. 03/234.25.69.

Secretariaat
Deswaene Jean Luc
Rue des Coteaux 222
1030 Bruxelles - Tel. 02/241.73.03.



ZEEMACHT ZELFKLEVER AUTO-COLANTE FORCE NAVALE

Werkelijk formaat 8 × 9 cm.
Nu verkrijgbaar bij Neptunus
voor slechts 25,- fr. + 14 portkosten.

Format réel 8 × 9 cm.
Maintenant en vente chez Neptunus
pour seulement 25,- fr. + 14,- fr.
frais de port



Met P&O worden zakenmensen businesspeople.

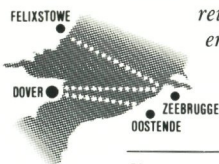
Voor zakenmensen is elke gewonnen minuut mooi meegenomen.

Wie daarom in een minimum van tijd het Kanaal wil oversteken, kiest voor P&O European Ferries.

Met de supersnelle Jetfoil Oostende-Dover in 100 minuten. Tot 10 vluchten per dag, met een maximum aan comfort: klokvaste treinaansluiting, ruime parking... Aan boord wordt niets onverlet gelaten om je in alle rust te laten werken of ontspannen.

Kan je niet zonder je wagen, neem dan de Car Ferry vanuit Zeebrugge of Oostende. Tot 42 overvaarten per dag. Ook dan begint je zakenreis ontspannen.

Neem contact op met P&O European Ferries of met je reisagentschap. En zeg dat er haast bij is.



*Vraag onze gratis brochure. Stuur snel deze bon duidelijk ingevuld terug naar:
P&O European Ferries, Belliardstraat 30,
1040 Brussel.
Tel. 02/231 1937.*

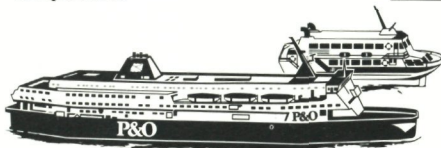
Naam

Straat

Postnummer

Stad

NEPT



P&O
European Ferries

EEN ONDERDEEL VAN DE P&O GROEP

Waarom het Kanaal overvaren als een cruise kan?

Ierland als extraatje: profiteer van het speciale aanbod 'gecombineerd biljet'

Neem « NU » Uw abonnement

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

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



Directeur - Directeur:

R. VAN RANSBEEK, Verenigingsstraat 69, bus 12, 1000 - Brussel

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef: E.A. VAN HAVERBEKE - Nieuwpoortswg. 20 - 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.

34e jaargang - neptunus - 34e année

6

nr 226

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift - revue maritime bimestrielle. — Editeur: A.S.B.L. Neptunus, Boîte postale 17, Oostende - Uitgever: v.z.w. Neptunus, Postbus 17, Oostende 1 — Prijs per nummer 70 fr. - Prix par numéro 70 fr. — Abonnement: 400 fr. (gewoon - normal) 850 fr. (ere - honneur) — 473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 Neptunus — Politiek en confessioneel onafhankelijk - libre de toute attache politique ou confessionnelle — Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'union de la Presse Périodique Belge

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

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

Imprimé en Belgique: chez Impr. «Goekint», tél. (059) 50 89 60, Industriepark Autosnelweg à Oostende - In België gedrukt bij Druk. «Goekint», tel. (059) 50 89 60, Industriepark Autosnelweg Oostende

Copyright 1991 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever:

Eddie Van Haverbeke, Nieuwpoortsesteenweg 20, 8400 Oostende