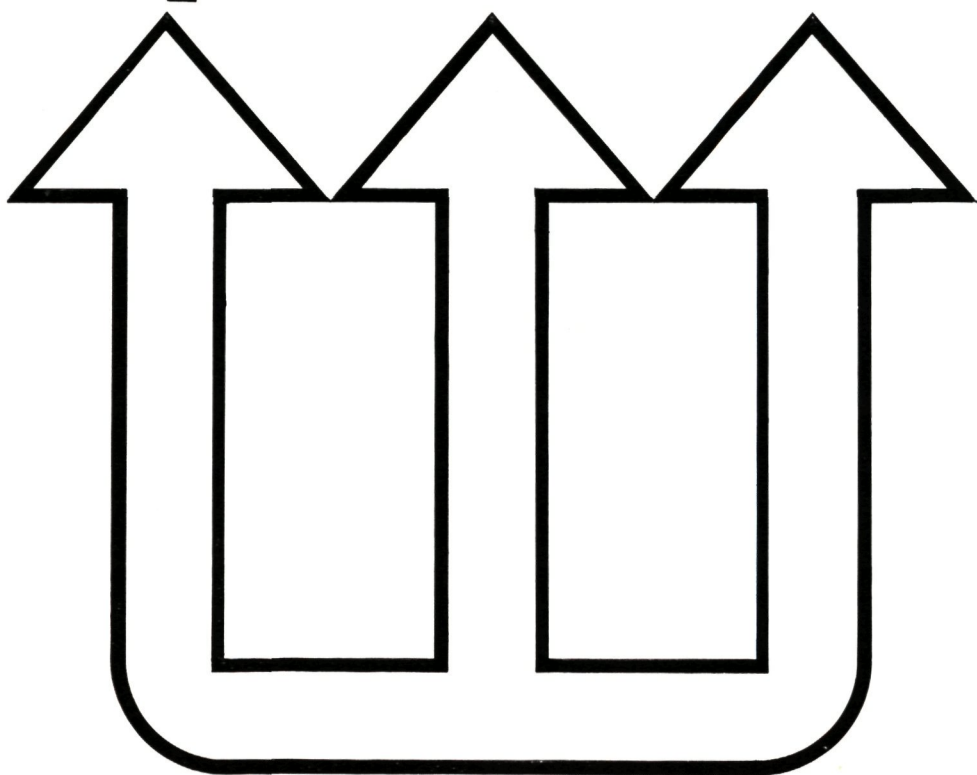


neptunus

revue navale bimestrielle
tweemaandelijks marinetijdschrift



neptunus 67



maritiem tijdschrift - périodique maritime et naval

6 verschijningen : maart-mei-juli-september-december-januari

6 parutions : mars-mai-juillet-septembre-décembre-janvier

uitgever : v.z.w.d. neptunus-postbus 17 - oostende 1

éditeur : a.s.b.l. neptunus-boîte postale 17 - oostende 1.

vente exclusive par abonnement

uitsluitend door abonnement te verkrijgen

p.r. 17.55 - generale bankmaatschappij-oostende - rek. : 40.07.79

c.c.p. 17.55 - société générale de banque-oostende - cpt 40.07.79

abonnement : normaal-normal, steun-soutien, ere-honneur

belgique-belgie	120 F	150 F	300 F
-----------------	-------	-------	-------

france	15 F	20 F	30 F
--------	------	------	------

nederland	10 gulden	15 gulden	25 gulden
-----------	-----------	-----------	-----------

great-britain	1 pound	1 pd/10-,	2 guineas
---------------	---------	-----------	-----------

u.s.a. - canada	3 dollars	4 dollars	6 dollars
-----------------	-----------	-----------	-----------

autres pays - andere landen			
-----------------------------	--	--	--

correspondance : b.p. 17-oostende 1. - tél. 059 - 776.31 ext 386

briefwisseling : p.b. 17-oostende 1. - tel. 059 - 776.31 uit 386

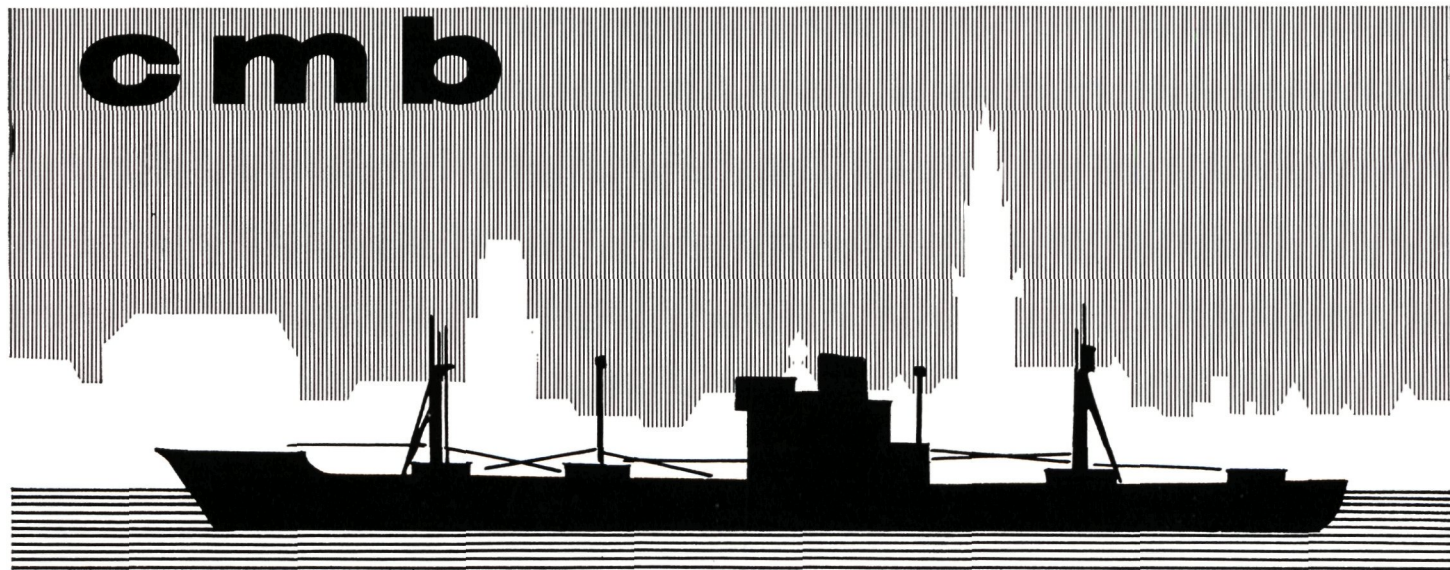
libre de toute attache politique ou confessionnelle

politiek en confessionneel onafhankelijk

imprimé en belgique - oostende, in belgie gedrukt - oostende

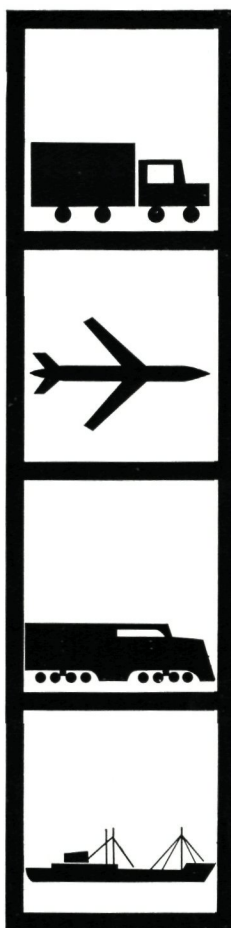
ANTWERPEN : AFRIKA * NOORD en ZUID AMERIKA * KLEIN AZIE

cmb



agenten-beheerders : • AMI • St. Katelijnevest, 61 ANTWERPEN

**PLUS DE
2.000 NAVIRES
BATTENT
PAVILLON SHELL !**



Ce pavillon rouge à coquille or flotte sur plus de 2.000 navires qui assurent l'approvisionnement des quelque cent sociétés de distribution Shell disséminées aux quatre coins du globe. Grâce à elles, les produits Shell sont disponibles



BELGIAN SHELL COMPANY S.A. - BRUXELLES

dans plus de cent mille garages et stations, près de 1.500 aérodromes et plus de 300 ports! Cette organisation mondiale permet à Shell de vous garantir une sécurité d'approvisionnement et une rapidité de livraison sans égales.

OSTENDE - DOUVRES - OOSTENDE - DOVER - OOSTENDE -

DOUVRES - OSTEI

de korte en gemakkelijke weg naar England voor reizigers en auto's; ten minste 2 dagelijkse passagiersdiensten en 2 car-ferry-diensten in beide richtingen, en tijdens de zomer tot 14 overvaarten per dag in beide richtingen.

**INLICHTINGEN
DOCUMENTATIE**
reisagentschappen
automobiëclubs
en 059-776.01
Oostende-Dover lijn

**RENSEIGNEMENTS
DOCUMENTATION**
agences de voyages
automobiles clubs
et 059 - 776.01
Ligne Ostende-
Dover

DOUVRES - OSTENDE - DOVER - OOSTENDE - DOUVRES -



OSTENDE - DC

la voie directe et facile vers l'Angleterre pour voyageurs et autos; chaque jour au moins deux services passagers et deux services carferries dans chaque sens, et en été jusqu'à 14 départs dans chaque direction.

OSTENDE - DOUVRES - OOSTENDE - DOVER - OOSTENDE -

la boutique vous suggère :

- La pavillon de 1m. sur 0,60 m., réplique conforme au pavillon de la FN., au prix de 95 F.
- Le service photos se tient à votre disposition pour ses cartes postales, ses agrandissements...

het winkeltje stelt U voor :

- De vlag van 1m. op 60 cm., juiste weergave van de vlag van de Zeemacht: prijs : 95 F.
- NEPTUNUS foto dienst staat tot uw dienst voor zijn postkaarten, vergrotingen....

Met sympathie vanwege
Avec sympathie de la part de

c. van avermaet

Tapis de qualité

Kwaliteitstapijten

Venneborglaan, 153 - DEURNE

Tel. 03/35.07.30

Antwerpen

femada

fédération des mutuelles des
ayants-droit de l'armée

87 avenue du paepedelle bxl 16
02-73.22.51 et 73.25.15

J. DECADT

rue Marie-Thérèse, 47 Ostende
(cedra 41.39)



RASOIR
SUR
PILES

SCHEERAPPARAAT
OP
BATTERIEN

PHILIPS
PHILISHAVE



Votre transporteur S.A.
Uw vervoerder N.V.

Ed. DEPAIRE

tél. (02) 26.98.20



Miliciens et volontaires démobilisés,
Si le transport vous intéresse,
adressez-vous 94 av. du Port, Bruxelles

Miliciens en vrijwilligers die afzwaaien,
En die belang stellen in de vervoerproblemen,
Wenden zich tot Havenlaan 94, Brussel

BIJ DE ZEEMACHT : LOOPBANEN DIE U IN «VEILIGE HAVEN» VOEREN

- Beroepsofficier : dek, technici
 - langs de Koninklijke Militaire School
 - langs het kader om (Examen A).
- Beroepsonderofficier : dek, technicus, diensten
 - School Kandidaat Onderofficier St. Kruis Brugge
 - Technische School van Saffraansberg
 - School Kandidaat Onderofficier Zedelgem
- Beroepsvrijwilliger : diensttermijn 2 jaar en meer.



**INLICHTINGEN OVER ALLE MILITAIRE
LOOPBANEN**

I N F O S E R M I

Zuidstraat, 90 - BRUSSEL 1

Tel. : (02) 13.31.99 - 13.31.22

**RENSEIGNEMENTS SUR TOUTES LES
CARRIERES MILITAIRES**

I N F O S E R M I

90 rue du Midi - BRUXELLES 1

Tél. : (02) 13.31.22 - 13.31.99

A LA FORCE NAVALE : DES CARRIERES QUI VOUS MENENT A «BON PORT»

- Officier de carrière : pont, technicien
 - par l'Ecole Royale Militaire
 - par la voie du cadre (Examen A)
- Sous-officier de carrière : pont, technicien, services
 - Ecole Candidats Sous-officiers St Kruis Brugge
 - Ecole Technique de Saffraenberg
 - Ecole Candidats Sous-officiers de Dinant
- Volontaire de carrière : engagements 2 ans et plus.

HOGERE RADIO NAVIGATIESCHOOL - ECOLE SUPERIEURE DE RADIO N



HOGERE RADIO NAVIGATIESCHOOL - ECOLE SUPERIEURE DE RADIO NA

ECOLE SUPERIEURE DE RADIO NAVIGATION - ECOLE SUP

diplôme A1 de spécialiste en électronique pour la navigation maritime
inscriptions : du 1^{er} juin au 31 juillet - 46 rue du lac bruxelles 5

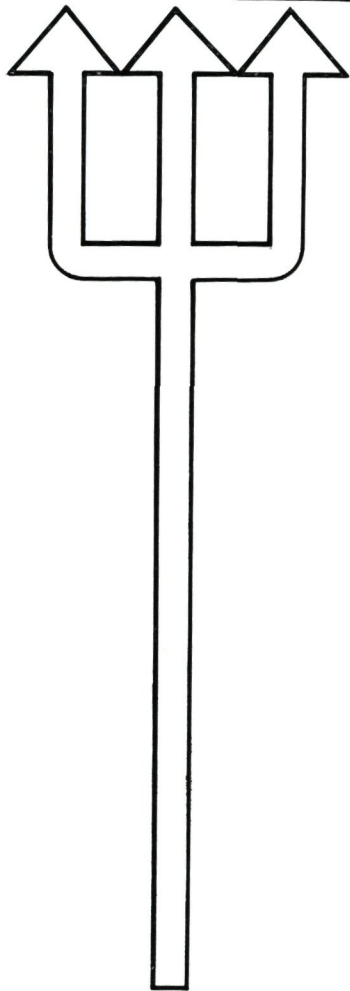
tél : 02 - 47.36.82

Diplôma A1 Specialist in Electronika voor de Zeevaart
Inschrijvingen van 1 juni tot 31 juli - 46 rue du Lac Brussel 5



11	montrer son pavillon - een vlag tonen	
13	montreal et kamina	1mc/cor césar
17	la marine du canada	ldv l. hoornaert
29	les marines militaires	" "
35	antwerpen, de haven	l. delwaide
51	antwerpen, de stad	verscheuren
59	uitbreiding, waasland	r. rogie
65	avec le F. 905 de moor	cpc a. robyns
67	A 961 ZINNIA	
81	tour d'horizon d'avril et mai	
86	réserve	

n



2

ce numéro est le deuxième de la quatorzième année de parution, il comprend quatrevingt-huit pages et a été réalisé sous la responsabilité du président de l'a. s.b.l. - **c. beatse**,

dit nummer is het tweede van de veertiende jaargang, het bevat achtentachtig bladzijden en werd onder de verantwoordelijkheid van de voorzitter van de v.z.w.d. **c. beatse**, verwezenlijkt.

door-par : **r. prigneaux**
directeur de la publication,
hoofd van de redactie.

par : **h. jacquemin, m. du-bois, m. césar et l. de coster** pour la partie française;

door : **r. zonnekein, a. maertens en f. van doorslaer de ten ryen** voor het nederlands gedeelte;

lay-out : **l. decoster, m. vigneron.**

photos : **r. de meersman, d. bougard, van de velde.**

impression - druk :
"de vuurtoren" - oostende
059 - 751.32

c. neptunus mai 1967

"J'apporte toute mon adhésion personnelle à une propagande destinée à faire pénétrer dans tous les milieux, le sentiment profond que la Belgique a besoin d'une Marine, que la Marine Belge peut vivre et que le pays doit, quand il le faut, savoir s'imposer des sacrifices, afin de voir flotter sur toutes les mers du monde le pavillon qui symbolise notre individualité comme nation."

Lettre de S.M. ALBERT I
le 26 Mars 1923



"Ik geef al mijn instemming voor een propaganda die er op afgestemd is in alle kringen de gedachte in te voeren dat België nood heeft aan een Marine, dat de Belgische Marine kan leven en dat het land, wanneer het moet, zich offers moet opleggen om onze vlag symbool van onze individualiteit als natie te tonen op alle wereldzeeën".

Brief van Z.M. ALBERT I
de 26 maart 1923

Ce souhait de S.M. le Roi ALBERT, "de voir flotter notre pavillon sur toutes les mers du monde", la Force Navale contribue cette année d'une façon toute particulière à le réaliser puisque le KAMINA - Commandant CPF Dumont - a "montré le pavillon" lors de la Journée Belge de l'exposition de Montréal organisée à l'occasion du centenaire de l'indépendance du Canada et qu'en même temps le DEMOOR - Commandant CPF Robijns, effectue une croisière scientifique aux Antipodes en visitant Tunis, Massawa en Ethiopie, Colombo à Ceylan, Djakarta en Indonésie, et en Australie, Fremantle, Melbourne, Sydney et Brisbane. D'autres ports de relâche sont prévus au cours de la campagne, notamment Gladstone, Mackay, Bowen, Cavin et Townsville et au retour, Darwin, Singapour, l'Inde avec Cochin, la Grèce avec Athènes et Cadix l'espagnole.

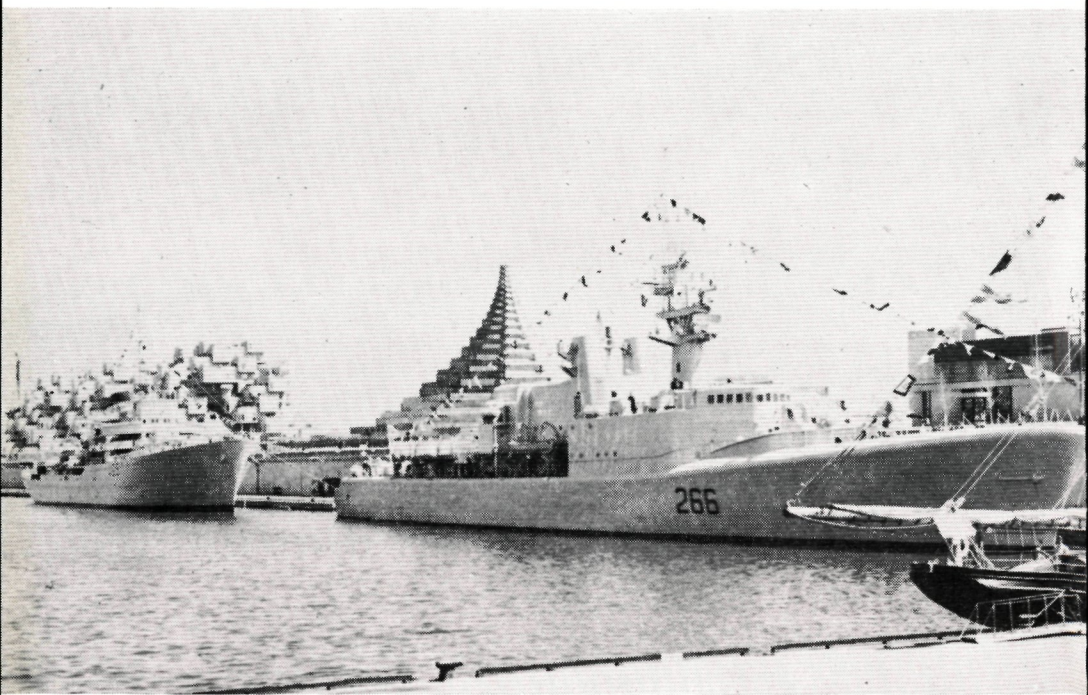
1923

1967

De wens van Z.M. Koning Albert "onze vlag te tonen op alle wereldzeeën", heeft de Zeemacht heel in bijzonder dit jaar verwezenlijkt. Zo heeft inderdaad de KAMINA - Commandant CPF Dumont, zijn vlag getoond te Montreal voor de plechtige opening van het Belgisch paviljoen op de Wereldtentoonstelling ter gelegenheid van het eeuwfeest van de onafhankelijkheid van Canada, terwijl de DEMOOR - Commandant CPF Robijns - een wetenschappelijke opdracht vervult in de Australische gewesten en een bezoek brengt aan Tunis, Massawa in Ethiopië, Colombo in Ceylon, Djakarta in Indonesië, en in Australië, Fremantle, Melbourne, Sydney en Brisbane. Anderzijds worden de volgende aanlegplaatsen voorzien tijdens de campagne, namelijk Gladstone, Mackay, Bowen, Cavin en Townsville en in de terugreis Darwin, Singapour, Indië met Cochin, Griekenland met Athene en Cadiz in Spanje.

montreal & kamina

le KAMINA à quai derrière le NIPIGON



A la fin d'une croisière sans problèmes, qui avait débuté sous le signe du soleil et s'acheva par la traversée des brumes du Labrador, le KAMINA a fait une entrée triomphale à Montreal, en saluant la ville de 21 coups de canon, auxquels un détachement d'artillerie Canadien, posté spécialement sur une île du Saint-Laurent, répondit par une salve identique.

Partout, nos marins ont suscité l'enthousiasme populaire. La marine belge semble jouir ici d'une excellente réputation. Le KAMINA possède une situation exceptionnelle; ancré à coté d'un navire canadien, le NIPIGON, il est exposé à la vue constante des passagers du métro intérieur de l'expo, dont les rames se suivent toutes les minutes. Dans chaque rame de métro, c'est la même joie, les mêmes manifestations de sympathie, les mains s'agitent, les visages sourient. Il en est ainsi chaque jour depuis notre arrivée.

Plus personne à Montréal n'ignore la présence à l'expo du KAMINA et de ses beaux marins.

Lors de la visite du prince Albert et de la princesse Paola au pavillon belge, de nombreux belges du Canada furent émus aux larmes en attendant les accents de la Brabançonne et en voyant la merveilleuse allure de notre détachement de l'ECSO, en grande tenue avec la fourragère violette.

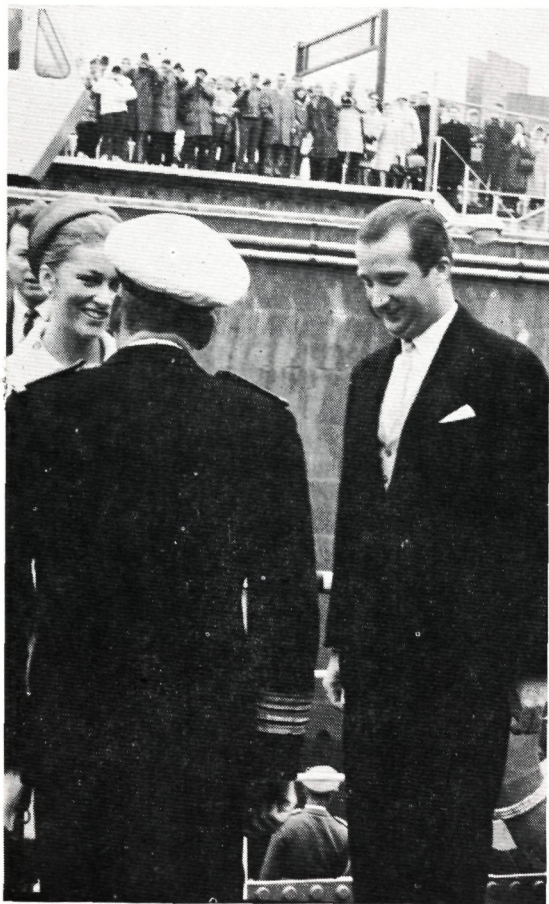
Le prince et la princesse, toujours fort applaudis, sont aussi montés à bord le Mercredi 10 Mai. A cette occasion, tout l'équipage, les écoles, les officiers et sous-officiers du bord, au garde-à-vous sur tous les ponts ont constitué une attraction qui a été photographiée par plusieurs centaines de curieux qui s'étaient groupés à la station de métro d'où on peut apercevoir le navire. L'après-midi et les après-midi suivants, le bateau a été ouvert aux visiteurs, qui sont venus nombreux poussés par la curiosité de savoir où habitaient tous ces marins belges que l'on rencontre partout en ville.

10 mai 67

Le CPF Dumont accueille L.L. AA.RR.

10 mei 67

CPF Dumont verwelkomt HH.KK.HH.



De overtocht van de KAMINA naar Montreal kende een heel rustig verloop. Na een zonnige reis kwam het schip in de mistige gewesten van Labrador en weldra was de wereld-expo-stad in het zicht. De KAMINA begroette Montreal met 21 kanonsalvo's die beantwoord werden door een Kanadees artilleriedetachement.

Overal kenden onze matrozen een groot succes bij de Kanadese bevolking. De Belgische marine mag fier zijn over een uitstekende reputatie. De KAMINA beschikt over een zeer gunstige aanlegplaats naast het Kanadees schip NIPIGON; een groot aantal bezoekers kunnen beide schepen bewonderen vanuit de metro van de Expo die ieder minuut elkaar opvolgen. Telkens is het dezelfde uiting van sympathie, handengewuif en gulle glimlachen.

Te Montreal kent eenieder de aanwezigheid van de KAMINA en van zijn fiere matrozen.

Tijdens het bezoek van Prins Albert en prinses Paola aan het Belgisch paviljoen waren vele Belgen uit Kanada diep ontroerd bij het horen van het vaderlandslied en bij het aanschouwen van het indrukwekkend detachement van de SCOO (school voor Kandidaten Onderofficieren) in groot uniform met paarse vangsnoer.

Uitbundig toegejuigd, kwamen de Prins en de Prinses, op 10 mei aan boord. De bemanning, de scholen, de officieren en onderofficieren waren in perfecte geefacht en honderden toeschouwers hebben die plechtigheid bijgewoond vanuit het metrostation waar de menigte samengeschaard was.

's Namiddags en de daaropvolgende namiddagen mochten de bezoekers het schip verkennen. Talrijke nieuwsgierigen die wilden weten waar de sympathieke Belgische matrozen woonden, waren aan boord te gast.



devant le pavillon de la Belgique, les matelots du KAMINA hissent le drapeau.

voor het paviljoen van België, hijsen de matrozen van de KAMINA de vlag.





la marine du canada

Lieutenant de vaisseau I. hoornaert



aperçu historique

La « Marine Royale du Canada » (RCN) a vu officiellement le jour lors de la signature de la « Loi de 1910 sur le service naval ». Cette loi donnait un aboutissement logique à une évolution « de colonie à nation » d'un pays dont l'histoire, dès son début, fut étroitement liée à la mer. En effet, c'est par la mer que furent amenés et ravitaillés, dès 1627, Champlain et les premiers colons de la Nouvelle - France (embryon du futur Etat). De même, ce fut la puissance navale qui assura en 1763, la victoire aux conquérants britanniques.

Pendant près de 300 ans, tout le commerce et toutes les communications se firent par la voie océanique ainsi que sur les rivières et lacs intérieurs. Cependant, c'est lors de la création par les Britanniques, en 1775, de la « Marine Provinciale de Sa Majesté sur les Grands Lacs » qu'apparurent les signes précurseurs de l'établissement d'une Marine Canadienne. Cette « Marine Provinciale » était habilitée, sous l'égide de la Royal Navy à patrouiller sur les lacs Georges, Champlain et Ontario. Elle

s'illustra particulièrement au cours des guerres de pacification des territoires indiens et d'Indépendance, elle remporta même en 1812 une importante victoire sur les Etats - Unis.

A partir de 1867, année de la création de la Confédération Canadienne, le gouvernement du Canada se vit dans l'obligation d'abandonner tout espoir d'ériger une marine de guerre, car en sa qualité de jeune nation, il n'était aucunement en mesure de consacrer les fonds nécessaires à la défense navale. Fin 1909, la situation internationale s'étant tendue, le gouvernement d'Ottawa fit adopter la « Loi sur le Service Naval ». L'année suivante la Marine Royale du Canada était créée. La loi prévoyait une force permanente et une réserve, elle - même doublée d'une réserve de volontaires. Le Canada acheta à la Grande - Bretagne deux vieux croiseurs le NIOBE et le RAINBOW.

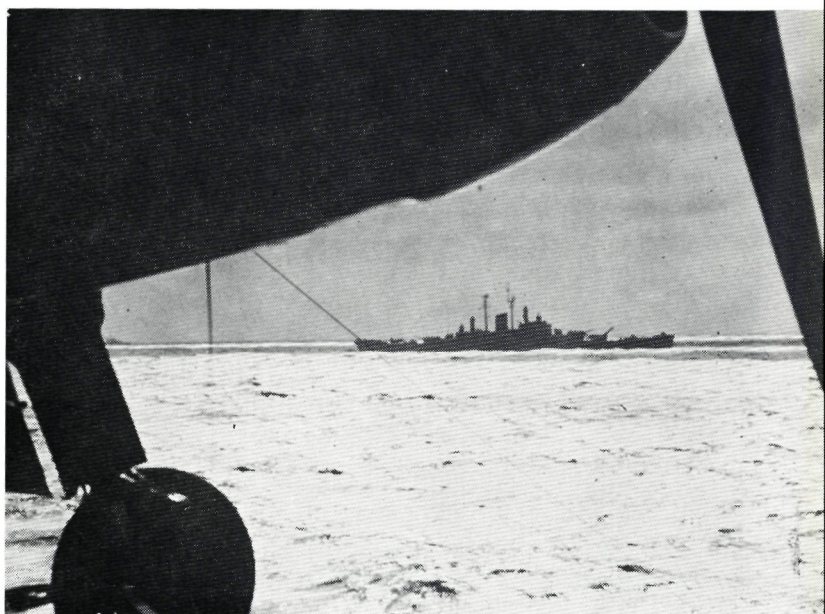
Le premier chef de cette jeune force navale fut le contre - amiral de la Royal Navy Charles Kingsmill passé à la jeune « Marine » au titre de « directeur du Service Naval ».

Janvier 1911, vit le « Collège Naval Royal du Canada » ouvrir ses portes à Halifax. Cette institution allait fournir les futurs cadres officiers de la Marine. En 1911 également, le parti conservateur, alors au pouvoir proposa la construction pour un coût de 35 millions de dollars, de trois cuirassés, malheureusement le projet ne franchit pas le Sénat, si bien qu'à l'ouverture des hostilités en 1914, la Marine du Canada n'était à même d'aligner que ses deux et uniques croiseurs, affectés aux deux côtes du pays. En hâte, une quantité de yachts, de navires marchands et de pêche furent transformés pour suppléer au travail des deux croiseurs.

Sur la côte Pacifique néanmoins, désireux de s'assurer une plus large défense, le gouvernement de l'état de Colombie Britannique acheta deux sous - marins, les CC1 et CC2 auxquels furent affectés des équipages de la Réserve volontaire. 9.000 hommes de tous grades servirent durant cette guerre au sein de la Marine.

A l'issue des hostilités la Marine s'enrichit de 2 sous - marins modernes (CH - 14 et CH - 15), du croiseur AURORA et des destroyers PATRICIAN et PATRIOT livrés par la Grande - Bretagne.

Conformément au régime d'économie d'après - guerre, tous les navires, mis à part le PATRICIAN et le PATRIOT furent retirés du service actif. En 1922, l'effectif naval se chiffrait à 366 hommes... et le collège naval avait fermé ses portes... !



Les destroyers PATRICIAN et PATRIOT furent remplacés en 1928 par les destroyers CHAMPLAIN et VANCOUVER. En 1931, le Canada arma ses premiers navires de construction nationale, les destroyers SAGUERNAY et SKEENA. Il convient également de souligner que le 1er juillet 1934, le Commodore P. W. NELLES fut nommé Chef d'Etat - Major Naval, il était le premier officier formé au Canada à accéder à ce poste. Au début de 1937, l'essor continuant, les destroyers FRASER et ST. - LAURENT remplacèrent le VANCOUVER et le CHAMPLAIN. En 1938, les destroyers OTTAWA et RESTIGOUCHE rallièrent la flotte ainsi que 4 dragueurs GASPE, NOOTKA, FUNDY et COMOX.

Au commencement de la 2ème guerre mondiale, la Marine était capable de mettre en lice 1770 hommes d'active et 1800 de réserve. La flotte comptait 6 destroyers, 5 dragueurs et 2 navires d'entraînement. Dès 1940, les chantiers navals du Canada, commencèrent à construire des navires de combat, corvettes, frégates, dragueurs, navires de débarquement et auxiliaires.

En 1944, le nombre d'unités était passé de 11 à 400, tandis que le personnel atteignait le chiffre de 95.705 hommes et femmes, la Marine du Canada devenait la 3ème en importance du camp allié.

Sous la protection des unités canadiennes les navires marchands firent 25.343 traversées, transportant 181.643.180 Tonnes de marchandises, des ports nord - américains au Royaume - Uni. Des marins canadiens combattirent dans les Caraïbes, dans la Méditerranée, sur les voies maritimes menant à Mourmansk, dans la Manche, dans les Mers du Nord et d'Irlande et dans l'Océan Pacifique. La RCN à la fin 1945 avait coulé 27 sous-marins et envoyé par le fond, détruit ou capturé 42 vaisseaux de surface ennemis. 1797 marins furent tués tandis que la Flotte perdait 24 navires et 7 vedettes lance - torpilles.

Dès la fin de la guerre, l'effectif baissa avec la démobilisation. Fin février 1947, la RCN ne comptait plus que 10 navires en activité, son personnel s'élevait à 1776 hommes. Parmi les 10 navires on comptait cependant un porte - avions.

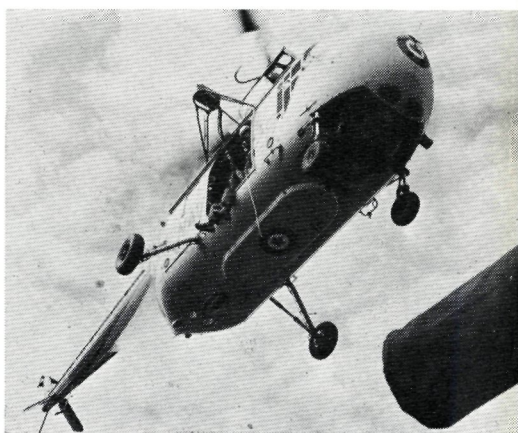
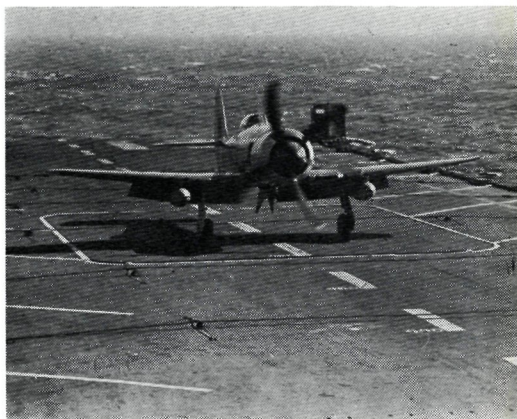
De 1950 à 1953, lors des opérations des NU en Corée la Marine fournit une flottille de 3 destroyers et quelques auxiliaires au commandement ONU. En tout 8 navires et quelques 3500 hommes servirent dans les eaux coréennes.

Un dernier mot, en 1949 un programme avait été lancé prévoyant la construction de destroyers - escorteurs de chasse anti - sous - marine dans les chantiers du Canada, le premier de ces navires, le ST. - LAURENT fut lancé en octobre 1951. A partir de cette date, 13 autres destroyers - escorteurs rallièrent la flotte. Armés de mortiers ASM et de torpilles auto - guidées, ces navires de conception purement canadienne se classèrent parmi les meilleurs de leur genre. En 1960, la RCN comptait 62 navires de guerre en activité. Elle n'avait jamais eu une aussi grande flotte en temps de paix.

En novembre 1945, trois officiers et six marins ouvrirent une « section navale » à la base aérienne d'Eastern Passage (Nouvelle Ecosse) et prirent en main des appareils WALRUS et SWORDFISCH. C'était là le modeste début de la base aéronavale connue aujourd'hui sous le nom de SHEARWATER. Mais c'était aussi le début officiel de l'aéronavale elle-même.

Officiellement, oui, mais en réalité on peut retracer son histoire jusqu'en 1918, année qui vit la formation du « Royal Canadian Naval Air Service » dont la mission était d'« aider » la Marine. Des bases aéronavales avaient été établies à North Sydney et Eastern Passage. Ce noyau fut licencié à la fin des hostilités.

Durant la seconde guerre mondiale, deux porte-avions britanniques, le NABOB et le PUNCHER avaient des canadiens parmi leurs équipages. Les aviateurs embarqués canadiens appartenaient à la Fleet Air Arm britannique. Nombre d'entre eux s'illustrèrent, tel le LDV Robert Gray qui en juillet 1945 aux commandes d'un chasseur « CORSAIR » piqua en flamme sur un contre-torpilleur japonais qu'il coula. Il reçut la Victoria Cross à titre posthume.



quelques officiers de la force navale ont fait leur écolage dans la Marine Canadienne, notamment le Lieutenant de vaisseau Segers qui nous a transmis ces documents.

En 1946, le WARRIOR fut mis, par la Grande - Bretagne, à la disposition du Canada avec à son bord des appareils SEAFIRE et FIREFLY. En 1948, ce bâtiment fut remis à la Royal Navy et remplacé par le MAGNIFICENT qui lui - même fut remplacé par le MAGGIE. Enfin, en 1957, la Marine Canadienne acquit le BONAVENTURE, premier porte - avions à lui appartenir en propre.

De nos jours, l'aéronavale compte 5 escadrilles dont les appareils sont affectés soit à bord du BONAVENTURE ou des destroyers porte - hélicoptères, soit à la base de SHEARWATER. Le rôle principal de ces escadrilles est la chasse ASM ; à cet effet, elles sont dotées de « TRACKER » et d'hélicoptères « SEA KING ».

mission de la R.C.N.

Il incombe à la RCN de défendre le Canada et de contribuer à la défense collective des nations membres de l'OTAN. En outre, appel peut lui être fait pour seconder les Nations - Unies selon les directives du gouvernement.

En se fondant sur l'expérience des années passées et spécialement sur celles du second conflit mondial, la Marine a décidé de maintenir une Force navale et aéronavale essentiellement anti - sous - marine, persuadée que le sous - marin serait à l'avenir encore plus dangereux qu'auparavant.

De plus, lorsque le commandement allié de l'Atlantique a été constitué en 1952, il fut demandé au Canada de concentrer ses efforts sur la chasse aux sous - marins. Cette décision se conformait à la nécessité d'organiser une force internationale parfaitement équilibrée, à laquelle les nations membres devaient contribuer et cela en fonction de leurs spécialités.

composition de la flotte

En 1966, la flotte active se compose d'une soixantaine d'unités : porte - avions, porte - hélicoptères, escorteurs rapides, escorteurs océaniques, sous - marins et navires de soutien.

1. LE PORTE - AVIONS « BONAVENTURE »

Comme nous l'avions vu plus haut, il fut le premier porte - avions à appartenir en propre à la RCN. Avec un déplacement de 20.000 tonnes il représente l'unité la plus importante de l'équipe anti - sous - marine.

Ce bâtiment qui, à l'origine, était équipé de chasseurs à réaction « Mc DONNELL BANSHEE » fut transformé pour répondre à la mission navale du Canada. Il possède un pont oblique et une catapulte à vapeur. Il est capable de filer 24 nœuds et son équipage se compose de 1370 hommes.

Ses appareils ASM sont des bimoteurs TRACKER CS2 F2 et des hélicoptères SEA KING CHSS - 2. Dès avril 1966, il est entré en cale sèche afin d'être modernisé.

2. LES DDE OU ESCORTEURS RAPIDES

— 4 DDE de la Classe MACKENZIE

— 7 DDE de la Classe RESTIGOUCHE

Ces unités modernes, puisque lancées dès 1961, déplacent 2366 tonnes (2700 à pleine charge) et peuvent filer 28 nœuds.

Leur armement anti - aérien est constitué d'un affût double de 3 pouces 70 cal. à l'avant et d'un affût double de 3 pouces 50 cal. à l'arrière, quant à l'armement ASM il est constitué par 2 mortiers LIMBO.

L'équipage se compose de 120 officiers et de 234 sous - officiers et matelots.

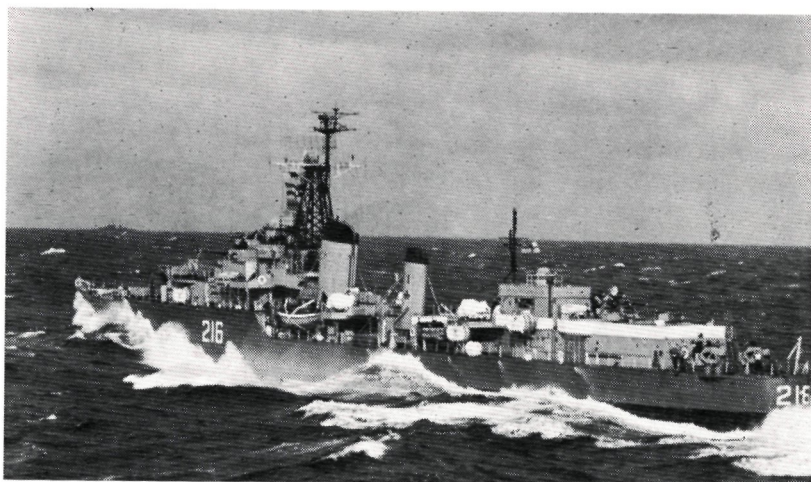
Les « RESTIGOUCHE » sont en voie d'être munis d'un nouvel équipement de détection et d'un ASROC.

— 1 DDE de la classe britannique TRIBAL qui jauge 2200 tonnes (2700 à pleine charge) et file au maximum 36,5 nœuds.

Un affût double de 4 pouces est monté à l'avant tandis qu'un affût double de 3 pouces protège l'arrière. La défense AA est assurée par 2 canons BOFORS de 40 mm. Pour lutter contre les sous-marins il est équipé de 2 mortiers SQUID.

- **2 DDE datant de la dernière guerre** et ayant subis quelques transformations au point de vue ASM, en 1956 : le CRESCENT et l'ALGONQUIN.

Le CRESCENT est équipé d'un LIMBO et de 3 tubes lance torpilles (torpilles M 43) tandis que l'ALGONQUIN est pourvu de 2 SQUID.



H.M.C.S. HURON

3. LES DDH OU PORTE - HELICOPTERES

- **7 DDH de la classe ST. - LAURENT**

Originellement, ces navires étaient des DDE issus du programme de reconversion de la RCN en 1949. Le premier fut commissionné en 1955. Dès 1958, le Gouvernement donna le feu vert pour la transformation de ces bâtiments en porte-hélicoptères. Ces belles unités déplacent 2263 tonnes et peuvent filer 28,5 nœuds, leur armement AA est constitué par un affût double de 3 pouces 50 cal., quant à leur armement ASM, il comprend, outre le redoutable hélicoptère SEA KING, 2 LIMBO, ainsi que des torpilles ASM. L'équipage est composé de 13 officiers et de 237 sous-officiers et matelots. Les 7 DDH de la classe ST.-LAURENT sont équipés d'un SONAR remorqué à immersion variable.

— **2 DDH de la classe ANNAPOLIS** (ANNAPOLIS et NIPIGON)

Tous deux appartiennent à la classe du DDE MACKENZIE mais furent transformés en vue de recevoir l'hélicoptère SEA KING. Leur armement a été réduit, il se compose seulement d'un LIMBO et d'un affût double de 3 pouces 50 cal.

LES DDH FUTURS : épine dorsale de la RCN moderne

Le DDH s'étant révélé comme le bâtiment idéal ASM, la Marine Canadienne a décidé de poursuivre sa modernisation dans ce sens.

L'année 1967 verra la mise en chantier du premier des quatre DDH de construction nouvelle. Si l'on ne prenait en considération que le concept auquel répond le « destroyer - hélicoptères » il serait permis de croire que les nouveaux DDH ne représentent rien de neuf. Mais, en raison de leurs dimensions, agencement, machinerie et autres caractéristiques, les porte - hélicoptères futurs seront en fait singulièrement différents de ceux qui existent à l'heure actuelle.

Tout d'abord ils seront plus longs de 18 m. et plus larges de près de 2 m. De plus, leur déplacement à pleine charge sera de 3800 tonnes tandis que le NIPIGON n'en atteint que 2500. Les plus grandes dimensions de ces bâtiments découlent d'un besoin d'espace nécessaire à l'installation de l'armement dont ils seront dotés. De même, ils pourront accepter une plus grande quantité de carburant ce qui leur donnera une plus grande autonomie. S'ils est incontestable que les dimensions distingueront de la manière la plus perceptible les futurs DDH des DDH actuels, c'est surtout dans le mode de propulsion que l'on trouvera la différence la plus marquante. Alors que les DDH en service sont propulsés par la vapeur, les bâtiments de demain seront dotés de turbines à gaz. L'adaptation de la turbine à gaz permettra à ces navires de faire trois nœuds de plus. En outre ce genre de turbine permettra le démarrage quasi instantané et un plein rendement atteint en quelques minutes.

Comme c'est le cas en ce qui concerne les DDH actuels l'arme ASM par excellence restera l'hélicoptère SEA KING. Porteur de torpilles et d'un « dunking sonar » (Sonar submersible), l'hélicoptère accroît de manière considérable les performances du navire dans les domaine de la surveillance de

la détection et de l'attaque. D'autre part, la vitesse de l'hélicoptère se révèle être d'un avantage indéniable. Alors qu'un sous-marin moderne nucléaire peut distancer un navire de surface, il ne saurait surpasser la vitesse de l'hélicoptère. Le nouveau DDH ne portera normalement qu'un seul hélicoptère, cependant son hangar sera suffisamment spacieux pour en recevoir deux.

Le navire lui-même sera doté de moyens de détection divers comprenant le sonar à immersion variable. Comme moyens d'attaque, il possédera un mortier anti-sous-marins ainsi que des torpilles.

L'adaptation d'un système de missiles anti-aériens est prévue, mais le genre de système qui sera éventuellement adopté n'est encore qu'à l'étude.

Les futurs DDH seront aussi équipés d'une pièce de 5 pouces à tir rapide. Ces bâtiments bénéficieront également des progrès réalisés dans le domaine de l'électronique, surtout en ce qui concerne le radar, le système de commande et de contrôle, et les communications. Ajoutant à cela l'adoption d'un système de stabilisation destiné à réduire au minimum le roulis durant l'utilisation de l'hélicoptère.

4. LES DE OU ESCORTEURS OCEANQUES

La RCN possède 14 escorteurs océaniques anciens datant de la dernière guerre, de la classe britannique « RIVER ». Déplaçant 1570 tonnes (2360 à pleine charge) ils peuvent atteindre 19 nœuds. Deux canons de 4 pouces, 6 canons anti-aériens de 40 mm, et 2 SQUID constituent leur armement.

5. 3 ESCORTEURS COTIERS DU TYPE ALGERINE BRITANNIQUE

6. LES SOUS-MARINS DU TYPE BRITANNIQUE « O »

Les caractéristiques de ces sous-marins sont celles de l'« OBERON » britannique, l'OJIBWA, 1er de la série canadienne a été commencé sous le nom d'ONYX pour la Royal Navy et transféré sur cale au Canada. Des aménagements à la construction initiale se sont révélés nécessaires de manière à adapter le sous-marin aux exigences du climat canadien.

De type classique quant à la propulsion et à la forme, ils peuvent cependant plonger jusqu'à 200 mètres et bénéficient d'une autonomie considérable.

Les caractéristiques principales sont les suivantes :

Déplacement : 2030 tonnes (2400 à pleine charge)

Vitesse : de 15 à 17,5 nœuds

Armement : 22 torpilles lancées par 6 tubes placés à l'avant et 2 à l'arrière.

L'OJIBWA a été lancé en février 1964 et l'ONONDAGA en septembre 1965, le lancement de l'OKANAGAN ne tardera guère.

Le Canada possède en outre un sous-marin US de la dernière guerre le «GRILSE» qui appartient à la classe «BALAO».

7. LES AUXILIAIRES

— Le « PROVIDER », pétrolier - ravitailleur (AOR) moderne

L'armement du « PROVIDER », navire de réapprovisionnement de la Flotte marqua un événement unique dans l'histoire de la Marine Canadienne. Ce navire est le plus grand qui ait jamais été construit au Canada pour la RCN. Ce n'est pas sa taille toutefois mais ses fonctions qui font de ce navire une addition précieuse à la Flotte. Le « PROVIDER » déplace 22.000 tonnes à pleine charge et sa vitesse de croisière est de l'ordre de 20 nœuds. Il est capable de transporter 12.000 tonnes de mazout, 12.000 tonnes de gas-oil, 1.000 tonnes d'essence d'aviation, 250 tonnes de vivres, des munitions et des rechanges divers. Les installations de transfert de ce navire sont

H.M.S. OTTAWA



des plus importantes et des plus complexes, elles comprennent :

4 systèmes latéraux de transvasement de carburant et 4 appareillages de transfert pour le frêt solide, de plus des filières légères permettent le transbordement du personnel. Une plate - forme pour hélicoptères a été aménagée à l'arrière tandis qu'un vaste hangar est à même d'en stocker six.

— 2 ARE de la classe CAPE

Achetés à la Royal Navy en 1951 et refondus en 1958 - 59 comme navire ateliers et ravitailleurs pour escorteurs, ils sont équipés d'une plate - forme leur permettant d'accueillir un hélicoptère.

8. LES AUTRES UNITES MOINS IMPORTANTES

- 10 dragueurs côtiers de la classe anglaise « BAY », actuellement hors service.
- 2 mouilleurs de mines anciens.
- 3 vedettes de surveillance côtiers de 65 tonnes de la classe « BIRD » équipées d'un mortier ASM.
- 7 navires de recherches océanographiques divers.
- Une trentaine de petits navires d'appui (remorqueurs, petits pétroliers...).

Nous ne saurions terminer cette énumération de la flotte du Canada sans ajouter un mot à propos de ce que l'on appelle le « **projet Hydrofoil** ».

Ce navire à plans porteurs conçu par le Conseil de Recherche pour la Défense est destiné à la haute mer. Il aura 151 pieds de long et déplacera 200 tonnes. Il sera soumis à divers essais dans l'Atlantique Nord, et, si ces essais se révèlent satisfaisants, après évaluation de l'utilité d'un tel type de navire en tant qu'arme ASM, la construction en série pourrait être amorcée.

La plupart du temps le FHE 400 (tel est son sigle) se conduira comme n'importe quel autre navire et fera usage de ses moteurs diesels.

Pour les pointes de vitesse, il hydroplanera à près de 60 nœuds, grâce à une turbine à gaz de 22.000 chevaux.

Un grand espoir est placé dans cet Hydrofoil, car il apparaît qu'une connexion opérationnelle d'un tel type de navire avec les nouveaux destroyers porte - hélicoptères pourrait donner au Canada une des plus redoutables flottes ASM du monde et ainsi lui permettre de s'acquitter au maximum de la tâche que lui ont confiée ses partenaires du Pacte Atlantique.

MARINES



MILITAIRES

1er trimestre 1967

Lieutenant de vaisseau
Hoornaert

états - unis

I. UNITES NAVIGANTES

a. Lancements

- Sous-marins d'attaque à propulsion nucléaire
SSN - 663 « HAMMERHEAD »
SSN - 639 « TAUTOG »
- Escorteur océanique DE - 1055 « HEPBURN »

b. Commissionnements

- Sous-marins d'attaque à propulsion nucléaire
SSN - 637 « STURGEON »
SSN - 659 « WILL ROGERS »
SSN - 605 « JACK »
SSN - 653 « RAY »
- Frégates lance-engins DLG - 34 « BIDDLE »
DLG - 31 « STERETT »
DLG - 30 « HORNE »
toutes de la classe BELKNAP
- Pétrolier-ravitailleur d'escadre AOE - 2 « CAMDEN »
de la classe SACRAMENTO

c. Commandes

- 17 navires de débarquement pour chars (LST) du type 1882 de 8300 tonnes
- 20 escorteurs océaniques (DE) de la classe GARCIA
- 80 patrouilleurs fluviaux (PBR)

d. Appellation

- le 2ème porte-avions d'attaque à propulsion nucléaire (CVAN) en commande s'appellera « CHESTER W. NIMITZ »

II. AERONAVALE

- Commissionnement de la première escadrille de chasseurs-bombardiers A7A CORSAIR II
- Sur commande de la Navy, une nouvelle production (40 à 50 appareils) de RA 5 C VIGILANTE sera mise en route.

III. PERSONNALITES

- Le Vice-amiral JOHN MAC CAIN, proposé au grade d'amiral par le président Johnson prendra le commandement des forces navales américaines en Europe.

france

I. UNITES NAVIGANTES

a. Lancements

- Sous-marin nucléaire lance-engins balistiques « LE REDOUTABLE »
Déplacement : 7900 tonnes en surface, 9000 en plongée
Armement : 16 tubes lance-missiles semblable aux Polaris américains
4 tubes lance-torpilles
Vitesse : 20 nœuds en surface, 25 en plongée
Equipage : 135 hommes dont 15 officiers (2 équipages sont prévus)
- Transport de chalands de débarquement (TCD) « ORAGE »

b. Acquisition

- Paquebot FOUCAULD rebaptisé MOSELLE et transformé en bâtiment base

c. Mise sur cale

- 2ème sous-marin nucléaire lance-engins balistiques « LE TERRIBLE »

II. PERSONNALITES

- Le Vice-amiral d'Escadre ROUSSELOT a été nommé Préfet Maritime de la 1ère Région.

grande - bretagne

a. Lancements

- Mouilleurs de mines de 1500 tonnes « ARBIDIÉL »
- Ravitailleur « TARBATNESS »

b. Mise hors service pour refonte

- Croiseur « TIGER » qui sera transformé en porte-hélicoptères

c. Mise en service après refonte

- Porte-avions « EAGLE »

d. Construction

- La construction du sous-marin d'attaque à propulsion nucléaire (fleet nuclear submarine) « RENOWN » accuse un retard de 3 mois.

république fédérale d'Allemagne

a. Lancement

- Pétrolier « WESTENSEE », 4ème de la série WALCHENSEE de 1900 tonnes.

b. Mises en service

- Sous-marin côtier du type 205 « U9 »
Déplacement : 450 tonnes
Armement : 8 tubes lance-torpilles
Vitesse : 11 nœuds en surface, 17 en plongée.
- Garde-côtes « GEFION » et « MEDUSA » classe FRAUENLOB
Ces unités de 200 tonnes sont équipées pour le dragage.
- Transports de munitions « WESTENWALD » et « ODENWALD »
- Pétrolier « AMMERSEE », classe WALCHENSEE

italie

Lancement

- Croiseur lance-engins « VITTORIO VENETO »
 - Déplacement : 8850 tonnes à pleine charge
 - Longueur : 170 mètres
 - Largeur : 19,40 mètres
 - Tirant d'eau : 5,24 mètres
 - Puissance : 70.000 HP
 - Vitesse : 30 nœuds
 - Equipage : 560 hommes
 - Armement : — 1 rampe lance-missiles double, système ASTER, permettant aussi bien le tir anti-aérien (TERRIER) que le tir anti-sous-marin (ASROC)
 - 2 systèmes de missiles surface-surface légers pour la lutte contre les vedettes rapides
 - 8 canons de 76 mm. / 62 cal.
 - 2 affûts triples lance-torpilles ASM
 - 9 hélicoptères ASM Augusta-Bell 204 B

afrique du sud

Commande

Suite à l'abandon du projet de commande de 3 sous-marins en Hollande, la France fournira 3 unités de la classe « DAPHNE »

pays - bas

a. Lancement

- 6ème escorteur océanique de la classe VAN SPEIJK « ISAAC SWEERS »

b. Mise en service

- Escorteur océanique « VAN GALEN », 2e unité de la classe VAN SPEIJK

c. Mises hors service

- Les 4 sous-marins du type « 3 cylindres » pour réparations
« POTVIS » - « TONIJN » - « ZEEHOND » - « DOLFIJN »

d. Equipement / Armement

- Le système lance-engins anti-aériens TARTAR de fabrication américaine a été préféré au système britannique SEA DART pour l'équipement des futurs escorteurs lance-engins. Outre ce système, ces deux destroyers seront armés d'armes ASM à grande et courte portée, d'un canon moyen automatique et d'un hélicoptère ASM.
Ces unités déplaceront 3665 tonnes, porteront un équipage de 310 hommes et leurs turbines à gaz d'une puissance totale de 37.000 CV leur permettront une vitesse de 28 nœuds.

canada

a. Lancement

- Brise-glace « SAINT-LAURENT »

b. Mises hors service

- Escorteurs océaniques de la classe PRESTONIAN « BEACON HILL »
« NEW WATERFORD »

c. Reconversion

- Escorteur océanique VICTORIAVILLE (cl. PRESTONIAN) transformé en annexe de plongée et rebaptisé GRANBY.

australie

a. Lancement

- Sous-marin « OTWAY », de la classe OBERON, fabriqué par la Grande-Bretagne au profit de la Royal Australian Navy.

b. Commissionnement

- Sous-marin « OXLEY » classe OBERON
Déplacement : 2030 tonnes en surface, 2410 en plongée
Armement : 8 tubes lance-torpilles téléguidées
Vitesse : plus de 15 nœuds en plongée
Equipage : 6 officiers et 62 hommes.

suède

a. Modernisation

- Escorteur océanique de la classe VISBY, « SUNDVALL ». Les pièces de 120 mm. et les tubes lance-torpilles ont été retirés au profit de 2 canons de 57 mm., 1 lance-roquettes ASM Bofors et une plate-forme porte-hélicoptère.

norvège

Lancement

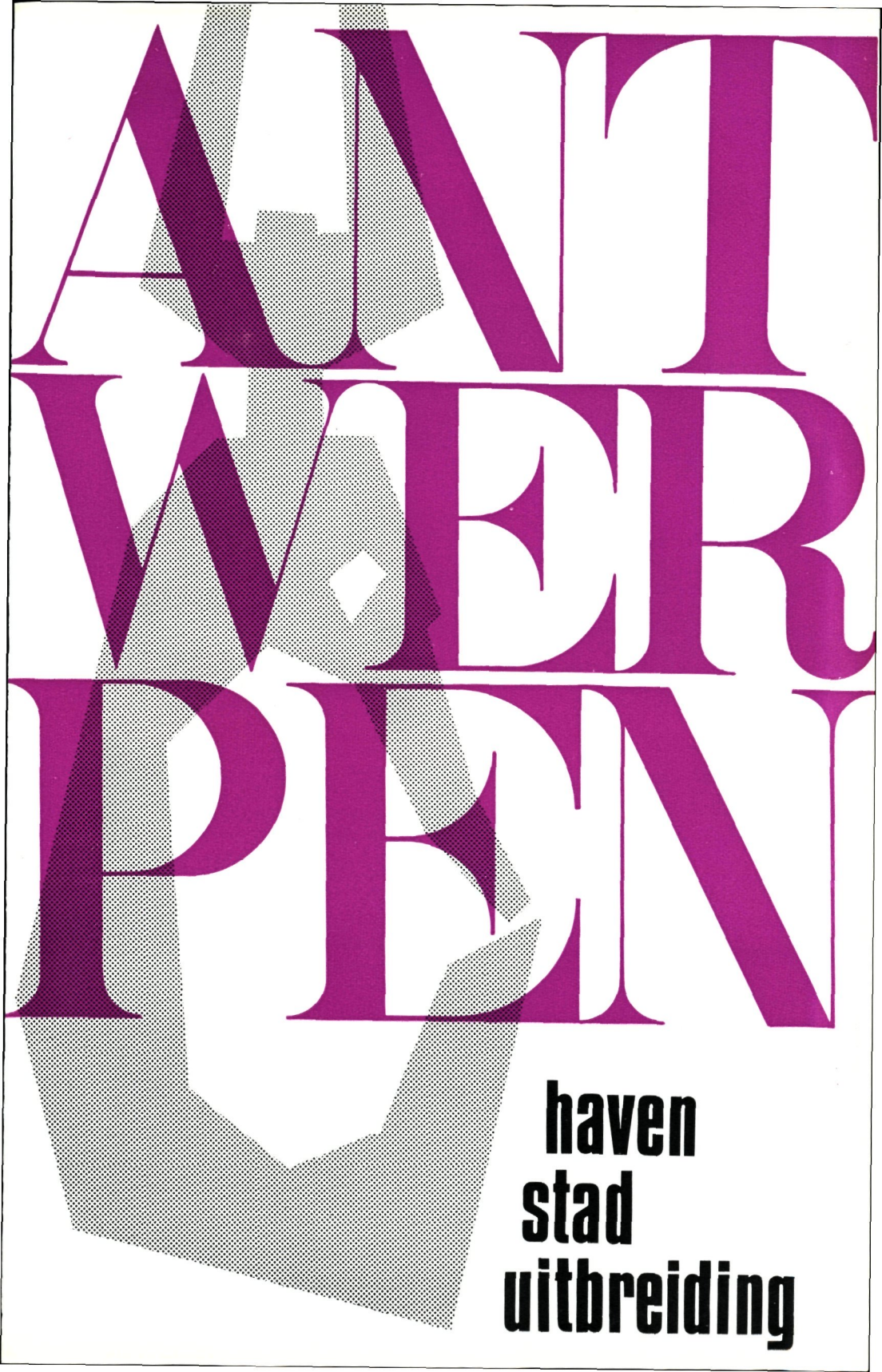
- 15ème sous-marin côtier de construction allemande, classe KOBLEN, le « SEVENNER ».
Déplacement : 350 tonnes en surface, 472 en plongée
Armement : 8 tubes lance-torpilles
Vitesse en plongée : 17 nœuds
Equipage : 17 hommes

japon

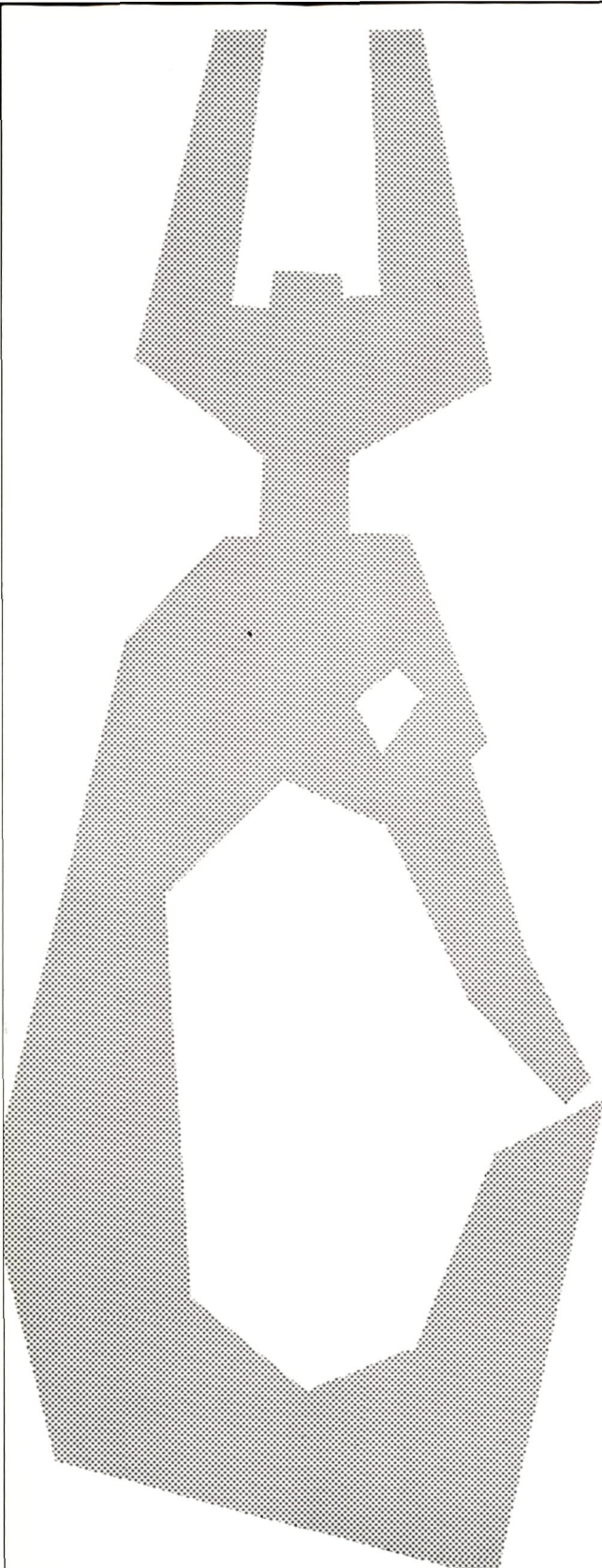
Acquisition

- Remise à la Marine du destroyer « TAKATSUKI ».
En voici les caractéristiques :
Déplacement : 3000 tonnes
Armement : 2 canons simples de 127 mm.
1 système ASM ASROC
1 affût lance-roquettes ASM quadruple
2 affûts triples lance-torpilles
1 hélicoptère ASM Dash
Vitesse : 32 nœuds.

AVT WER PEN



**haven
stad
uitbreiding**



ontwikkeling

De „moderne geschiedenis” van de haven nam een aanvang bij het begin van de 19e eeuw met het graven van de eerste besluide dokken onder Napoleon in 1811. Na het afschaffen van het tolrecht op de Schelde in 1863 begon een periode van stelselmatige expansie gesteund op de snelle industriële ontwikkeling die ons land en de omliggende industriegebieden van Noord-Frankrijk en het Ruhr-gebied toen kenden. Van dan af hebben handel en verkeer zich praktisch ononderbroken ontwikkeld, de oorlogsperiode van 1914-'18 en 1940-'45 uitgezonderd; van dan af ook werden de haveninrichtingen en de uitrusting bijna voortdurend uitgebreid en gemoderniseerd. Nooit kende de haven echter zulke belangrijke uitbreiding op zo korte tijd als tijdens de huidige naoorlogse periode.

door

I. delwaide

schepen van de haven.

de haven

De totale oppervlakte van het havengebied bedraagt thans bijna 10.000 ha.; de besluide wateroppervlakte ruim 700 ha., de totale kaailengte ongeveer 73 km., waarvan 66 km. geschikt voor de zeevaart, nl. 5,5 km. langs de rechter Scheldeoever en het overige gedeelte in dokken.

Binnen de dokken blijft het waterpeil constant op het gemiddeld hoogwater-niveau terwijl op de rede een gemiddeld tijverschil van ongeveer 4,7 m. bestaat.

De toegang tot deze dokken gebeurt langs 3 zeesluizen: de Boudewijnsluis en Van Cauwelaertsluis, ongeveer 10 km. stroomafwaarts van het oude stadscentrum gelegen en respectievelijk in 1954 en 1928 in gebruik genomen; de Royerssluis, die uitmondt in de stroomafwaartse bocht van de rede vóór de stad en die in 1908 in gebruik kwam.

Twee andere sluisen, de Bonaparte- en Kattendijksluizen, worden thans uitsluitend voor het versassen van binnenschepen gebruikt.

De meeste kaaien te Antwerpen zijn voor algemene stukgoedbehandeling uitgerust, met een ruime voorkaai die in het nieuwste gedeelte van de haven over een breedte van 40 à 50 m. open is.

Alle stukgoedkaaien zijn voorzien van sporen, afdaken en kranen, meestal elektrische topkranen a rato van ongeveer 4 kranen per 200 m. In totaal zijn bijna 600 kaaikranen in gebruik. De totale overdekte stapeloppervlakte in het havengebied bedraagt thans 1.825.000 m², de tankopslagruimte, deze van de raffinaderijen inbegrepen, 5 miljoen m³. Enkele ligplaatsen werden speciaal uitgerust voor behandeling van roll-on / roll-off schepen.

Naast de standaardkaaien voor algemene goederenbehandeling zijn verschillende speciale overslag- en opslaginrichtingen zoals deze voor de behandeling van kunstmest, zand, scheikundige produkten, koel- en vrieswaren, bananen en ander fruit, vloeibare produkten, granen, kolen, ertsen, enz.

Sedert het graven der eerste dokken in 1811 breidde de haven zich steeds verder noordwaarts uit op de rechter-Scheldeoever in stroomafwaartse richting, waar ze thans tot aan de Nederlandse grens reikt.

Reeds vóór 1900 werden de Scheldekaaien rechtgetrokken en werden 6 dokken bijgegraven met een totale kaailengte van ongeveer 10 km., waarvan de kaaiuitrusting ondertussen werd aangepast en die thans hoofdzakelijk door de binnenvaart en de kustvaart benut worden.

Tussen 1900 en 1932 werd de haven aanzienlijk uitgebreid door de bouw van ongeveer 20 km. kaaimuur. De periode na de 2e wereldoorlog werd gekenmerkt door een sterk toenemend verkeer van minerale oliën. Om dit verkeer beter te verwerken werd tussen 1949 en 1951 een petroleumhaven aangelegd met 3.700 m. kaai, aansluitend aan de zwaairom vóór de Van Cauwelaertsluis, waar rond ook plaats was voor de bouw van petroleumraffinaderijen. Terzeldertijd werd de Boudewijnsluis gebouwd om het drukker wordende scheepsverkeer te verwerken. Laatstgenoemde werd in 1954 in gebruik genomen. De grootste uitbreidingswerken in de naoorlogse periode kwamen tot stand in het kader van een tienjarenplan.

Dit tienjarenplan lag vervat in een speciale wet die in juli 1956 in het Parlement werd gestemd en aangevuld werd door de wet van 1958.



foto f. cloes

Deze wetten legden o.m. een financieringsplan vast door de grondige modernisering van de kaaitoerusting en een grootscheepse uitbreiding van de haveninrichtingen. Bij de voornaamste werken in dit verband zijn te vermelden :

- de bouw van een dok voor supertankers naast de toegang tot de petroleumhaven ;
- het 5e havendok en bijhorend industriedok met een totale kaailengte van 4.115 m. en 1.870 m. bij een waterdiepte van 12 m. ;
- het 6e havendok met een kaailengte van 3.900 m. bij een waterdiepte van 15,25 m.

Deze werken werden sedertdien voltooid en zijn reeds in bedrijf genomen. De nieuwe havendokken zijn hoofdzakelijk voor stukgoedbehandeling ingericht.

In het tienjarenplan werd verder voorzien :

- de bouw van een nieuwe zeesluis bij Zandvliet, de grootste ter wereld in haar soort : 500 m. lang en 57 m. breed, die kortelings wordt in gebruik genomen ;
- de bouw van een kanaaldok B1 / B2, dat de bestaande dokken met de nieuwe sluis verbindt, met een waterdiepte van 16,75 m., dat in de loop van dit jaar in gebruik wordt genomen ;
- de bouw van een brug voor het spoorverkeer over en een tunnel voor het wegverkeer onder het kanaaldok B1 / B2 ;
- de bouw van een industriedok B3 in het verlengde van het kanaaldok ten noorden van de sluis bij Zandvliet, dat eveneens in de loop van dit jaar in gebruik komt ;
- de bouw van een 7e havendok, het Churchilldok, met 5.450 m. kaaimuur bij een waterdiepte van 16,25 m., dat in de loop van dit jaar wordt in gebruik genomen en waarvan een der kaaien speciaal voor het containerverkeer wordt voorbehouden.

De twee laatstgenoemde werken en de tunnel onder het kanaaldok vallen eigenlijk buiten het kader van het tienjarenplan. Het zijn aanvullende werken die oorspronkelijk niet voorzien werden, doch die onder druk van de omstandigheden tesamen met het tienjarenplan moesten uitgevoerd worden.

Door de realisatie van dit tienjarenplan, dat dit jaar wordt voltooid, wordt de totale kaailengte op ruim 80 km. gebracht en wordt de wateroppervlakte van de dokken op ongeveer 900 ha. gebracht. Het beantwoordde trouwens aan een dringende noodzaak.



havenverkeer

De expansie van het scheeps- en goederenverkeer in de naoorlogse periode nam immers een dergelijke omvang aan, dat reeds vlug te voorzien was dat de toen bestaande haveninrichtingen onvoldoende waren om deze expansie te ondervangen.

De expansie die het scheeps- en goederenverkeer thans nog kent was ook niet mogelijk geweest zonder de snelle realisatie van de verschillende punten van het tienjarenplan van 1956.

Scheeps- en goederenverkeer waren de laatste jaren immers bijzonder expansief.

In 1966 kwamen in totaal 18.082 zeeschepen in de haven van Antwerpen toe. Alhoewel dit aantal hoger lag dan dit van 1965 betekende het geen nieuw rekordgetal, zoals blijkt uit de navolgende tabel. Wel bereikte de tonnenmaat van de ingekomen zeeschepen een nieuw rekordpeil, dat ongeveer 3,2 % boven dit van 1965 lag. Hiermee lag de ingekomen tonnenmaat 153 % boven het peil van 1950, een peil dat ongeveer met het peil van de laatste vooroorlogse jaren overeenkwam.

Uit de tabel hieronder blijkt ook duidelijk dat de gemiddelde tonnenmaat van de ingekomen schepen aanzienlijk toenam, vooral door het steeds menigvuldiger gebruik dat wordt gemaakt van superschepen bij het vervoer van minerale oliën, erts en graan. Dit uit zich ook in de steeds grotere diepgang van de schepen die de haven aandoen. Waar in 1952 de maximum diepgang van de ingekomen schepen 33 voet bedroeg, was dit 36 voet in 1960 en thans 39 voet. Deze evolutie stelt duidelijk in het licht welke belangrijke inspanningen in de naoorlogse periode werden geleverd om de haven beter toegankelijk te maken voor grote schepen.

Beschouwt men de lijst van de ingekomen schepen, geklasseerd naar de vlag, dan valt op hoe gering het aandeel is van de Belgische koopvaardij in het scheepvaartverkeer van Antwerpen. In deze rangschikking bekleedt de Belgische vlag slechts de 7e plaats met 5 % van de totale ingekomen tonnenmaat. De sterkst vertegenwoordigde vlaggen in de haven zijn de Westduitse met 14,6 % van de ingekomen tonnage, de Noorse met 12,5 %, de Britse met 11,9 % en de Nederlandse met 9,5 %.

Deze toestand verleent aan het zeevaartverkeer te Antwerpen een bijzonder internationaal karakter.

scheepsverkeer

	Aantal	B. N. T.	Index 1950 = 100	Gemiddelde tonnage	Schepen over 15.000 B.N.T.
1950	9.687	22.603.852	100	2.333	—
1955	13.731	33.956.846	150	2.473	2
1960	16.570	45.290.756	200	2.735	120
1961	16.945	46.156.438	204	2.724	169
1962	17.966	50.009.105	221	2.784	154
1963	17.856	52.276.067	231	2.928	285
1964	18.550	54.692.918	241	2.948	369
1965	18.065	55.383.328	245	3.066	484
1966	18.082	57.139.579	253	3.160	545

Dit internationaal karakter van de maritieme bedrijvigheid te Antwerpen wordt ook bevestigd in de diversiteit van de regelmatige overzeese diensten die vanuit Antwerpen worden onderhouden.

In totaal zijn er bijna 300 regelmatige lijnen die meer dan 13.500 afvaarten per jaar verzekeren. In regelmatige dienst zijn er wekelijks gemiddeld een 22 - tal vertrekken naar Afrika en 25 naar Noord - Amerika, 35 naar Zuid - en Midden - Amerika, 27 naar Azië, 5 naar Australië en Nieuw - Zeeland en ongeveer 140 naar diverse Europese gebieden in de Noordzee, de Baltische en Middellandse zee.

Ook het goederenverkeer ter zee heeft in dezelfde naoorlogse periode een sterke expansie gekend, zoals trouwens duidelijk blijkt uit volgende tabel :

Na 1950 is het goederenverkeer bijzonder expansief geweest, vooral dan bij de overzeese aanvoer. In vergelijking met 1950 was het goederenverkeer in 1965 bij aanvoer met 278,8 % toegenomen, bij afvoer met 76 %, wat een totale toename van 176 % betekent.

Nagenoeg 78,5 % van het totale goederenverkeer ter zee is bestemd voor of herkomstig uit de BLEU.

Het overige gedeelte van het goederenverkeer bestaat uit transitoverkeer van de omliggende landen, uit Frankrijk, West-Duitsland, Nederland, maar ook uit Zwitserland en andere meer centraal gelegen Europese landen.

Gelet op het stijgend gebruik van minerale oliën in West-Europa speelt ook het Antwerpse havenverkeer een steeds belangrijkere rol. Thans maken

internationaal goederenverkeer ter zee

	Gelost	Index 1950 = 100	Geladen	Index 1950 = 100	Totaal	Index 1950 = 100
1950	10.661.502	100	10.845.964	100	21.507.466	100
1955	17.269.152	162	14.805.637	137	32.074.789	149
1960	21.795.305	204	15.456.059	143	37.251.364	173
1961	23.347.108	219	15.424.671	142	38.771.779	180
1962	26.499.601	248	15.591.579	144	42.091.180	196
1963	31.221.126	293	15.383.290	142	46.604.416	217
1964	36.430.524	342	16.897.917	156	53.328.441	248
1965	40.390.106	379	19.049.899	176	59.440.005	276
1966	30.548.771		13.624.595		44.173.366	

(9 m.)

zij ongeveer 46 % uit (18,6 miljoen ton) van de totale aanvoer over zee. Een tweede belangrijke post bij aanvoer vormen de ertsen : 25 % van de totale aanvoer of 10,3 miljoen ton.

Het stukgoed, waaronder 6 à 7 miljoen ton ijzer en staal, vertegenwoordigt een belangrijk aandeel (68,8 %) van de overzeese afvoer. Hiermede is Antwerpen de belangrijkste Europese laadhaven voor stukgoed.

In totaal bestaat het goederenverkeer ter zee uit 68,5 % of 40,7 miljoen ton massagoed en 31,5 % of 18,7 miljoen ton uit stukgoed. Het niveau van het stukgoedverkeer te Antwerpen evenaart trouwens dit van de voornaamste wereldhavens.

Vóór 1950 oefende de haven van Antwerpen hoofdzakelijk een handels- en verkeersfunctie uit. Het industrieel potentieel was tot dan toe hoofdzakelijk gevestigd in de geürbaniseerde zone van de stad en de omliggende gemeenten. In het havengebied zelf waren de industriële vestigingen beperkt en bestonden enkel uit scheepsherstellingsbedrijven, twee auto-assemblagefabrieken die ingevoerde onderdelen verwerkten en twee raffinage-eenheden voor minerale oliën met uiterst beperkte capaciteit. Na 1950 is hierin een fundamentele wijziging gekomen door de merkwaardige expansie in de sector van de petroleumnijverheid. Alhoewel weinig arbeidsintensief versterkt deze sector in belangrijke mate de industriële funktie van de haven, daar hij ook een voorname impuls was voor de vestiging van allerlei nevenbedrijven. De omvang van deze industriële expansie in het havengebied blijkt duidelijk uit het feit dat in 1950 in totaal ongeveer 125 ha. van het havengebied voor industriële doeleinden waren bestemd, terwijl dit cijfer nu tot ongeveer 2.000 ha. is gestegen.

De raffinagecapaciteit van de petroleumraffinaderijen bedraagt thans ongeveer 16 miljoen ton ruwe aardolie per jaar. In 1953 was dit 3,5 miljoen ton. Toen waren de twee nieuwe raffinaderijen, die van S.I.B.P. en van Esso pas in gebruik genomen. Sindsdien zijn deze twee, evenals de twee bestaande, R.B.P. en Albatros, dus steeds verder uitgebreid. Thans bouwt Albatros nabij de nieuwe zeesluis te Zandvliet een gans nieuwe raffinaderij. Hierdoor en door een verdere expansie van de andere raffinaderijen, zal de totale jaarlijkse raffinagecapaciteit van alle Antwerpse bedrijven in de eerstvolgende jaren op ruim 22 miljoen ton worden gebracht.

industrialisatie

Rondom de petroleumhaven en de bijhorende raffinaderijen vestigden zich chemische en petrochemische bedrijven die vooral produkten uit de raffinaderijen verder verwerken zoals de bedrijven van Petrochim en Union Carbide die ethyleen, polyethyleen en andere uit nafta afgeleide produkten produceren en Amocofina waar additieven voor smeeroliën en detergenten vervaardigd worden. Twee dergelijke bedrijven zijn nu nog in aanbouw, die respectievelijk synthetisch rubber en basisprodukten voor de plasteeknijverheid zullen produceren.

De industriële expansie rond de petroleumindustrie was trouwens een factor die in grote mate bijdroeg tot de verdere uitbouw van de haveninfrastructuur in het kader van het tienjarenplan van 1956. Door de realisatie van dit plan



foto f.g.c.

het nieuwe autoassemblage bedrijf van de General Motors Company :
 productie capaciteit 250.000 eenheden per jaar.

wordt trouwens beantwoord aan de toenemende behoefte aan industrieterreinen nabij diepwater gelegen. Praktisch alle industrieterreinen, meer dan 1.000 ha., langsheen kanaaldok B1 / B2 - B3 die in het raam van dit plan sinds 1956 beschikbaar kwamen, hebben ondertussen een industriële bestemming gekregen, hoofdzakelijk ook in de sector van de scheikundige nijverheid, daar vooral de grote internationale concerns uit deze sector zich voor vestigingen in de haven interesseren. De havenpolitiek te Antwerpen is er trouwens op gericht alleen die bedrijven die om verkeerstechnische redenen of om een andere specifieke reden aan een ligging in de haven gebonden zijn, aan te trekken.

Op de terreinen tussen de Schelde en het nieuwe kanaaldok naar Zandvliet

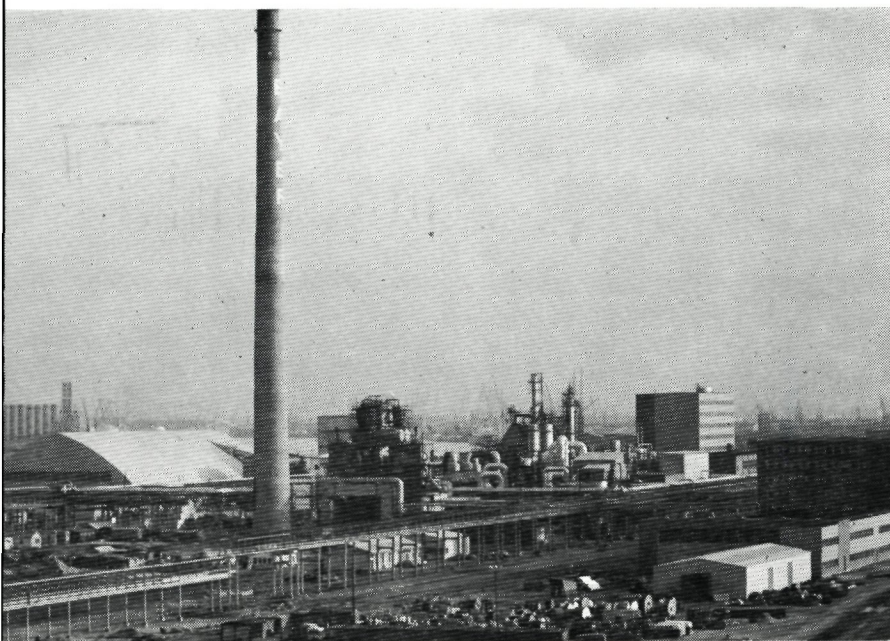
beschikt het Duits Bayer concern over een terrein van 165 ha ; op een gedeelte daarvan wordt een kunstmest- en caprolactamfabriek gebouwd die kortelings wordt in gebruik genomen. De Belgische groep Solvay beschikt er over 100 ha. waarop een electrolysefabriek gepland wordt. De Amerikaanse chemische groep Monsanto die eveneens over 100 ha. beschikt, stelde daar reeds een fabriek voor fabricage van plasticizers in gebruik en plande de bouw van een (tweede) produktieëenheid.

Ten noorden van de nieuwe zeesluis tussen kanaaldok B3 en de Schelde verwierf de Badische Anilin und Soda Fabrik een terrein van 440 ha., waarop een kunstmest- en een caprolactamfabriek gebouwd worden, die nog dit jaar in bedrijf worden gesteld, terwijl de bouw van andere produktie-eenheden, o.m. een polyvinylfabriek, aan gang is.

Ten noorden van het Churchilldok, op een terrein van 135 ha. achter de kaden gelegen, bouwt General Motors een 2e assemblagefabriek voor personenwagens, met een voorzien produktievermogen van 230.000 wagens per jaar, die in de loop van 1967 in bedrijf wordt genomen en hoofdzakelijk op de overzeese export gericht is.

het zesde havendok. (foto f. claes)





een zicht op het nieuwe Bayer Concern. (foto f. claes)

Door deze industriële expansie van het havengebied, die nu nog volop aan gang is, is Antwerpen thans een polyvalente economische eenheid geworden, een „all round” wereldhaven waar handel, nijverheid en vervoer een harmonisch geheel vormen.

Dit betekent niet dat de haven van Antwerpen een verzadigingspunt heeft bereikt: het tegendeel is waar: de expansiekracht die thans te Antwerpen aanwezig is, moet ten volle worden uitgebaat. Daarom moet de uitbreiding van de haven worden verder gezet want er zijn nog interessante mogelijkheden tot ontwikkeling en dit voor de verschillende facetten van de Antwerpse havenactiviteit.

Zoals de raffinaderijen, de petrochemische en chemische nijverheid aantrokken, zo ontwikkelen zich ook de chemische en petrochemische bedrijven tot produktieketens, waarin steeds nieuwe bedrijven hun plaats vinden. Als havenindustriebekken moet Antwerpen verdere expansiemogelijkheden blijven bieden voor bedrijven die zich in deze produktieketens wensen te integreren.

Aangezien in het bestaande gedeelte van de haven, op de rechteroever steeds minder ruimte overblijft voor nieuwe industrievestigingen, moet dringend een oplossing gevonden worden om een verdere expansie van de haven mogelijk te maken, waarvoor de linker Scheldeoever het meest in aanmerking komt. Meerdere industriële ondernemingen zijn trouwens geïnteresseerd in de vestiging van bedrijven op de linkeroever, aansluitend aan de gevestigde havenindustrieën op de rechteroever. De uitwerking van een grootscheeps expansieplan voor de linkeroever is dan ook een dringende noodzaak voor de nabije toekomst.

Van groot belang voor de verdere ontwikkeling van de haven is de verbetering van de bevaarbaarheid van de Schelde voor schepen met grote diepgang. Door intensivering van de baggerwerken is men er thans toe gekomen de haven voor schepen van 50 à 60.000 ton toegankelijk te maken; door het in gebruik nemen van de nieuwe sluis te Zandvliet en door normalisatiewerken bij Bath zal men in de eerstvolgende jaren schepen van 60 à 80.000 ton dwars kunnen ontvangen. De mogelijkheid om grotere schepen toe te laten wordt echter verder bestudeerd.

De huidige evolutie van scheeps- en goederenverkeer en de ramingen van de toekomstige evolutie wijzen ook op een verdere uitbreiding van de handels- en transportfunctie van de haven die, althans in de nabije toekomst, hoofdzakelijk op de rechteroever zal geconcentreerd blijven.

De industrialisatie van het havengebied is trouwens een belangrijke stimulans voor het havenverkeer in het algemeen. Ook in het bestaande havengebied zullen dus verder aanpassingswerken moeten doorgevoerd worden, o.m. met het oog op de verbetering van de infrastructuur en met het oog op de aanpassing van de uitrusting.

Voor de infrastructuurwerken die in de eerstvolgende jaren door de overheid worden voorgenomen, wordt thans een vijfjarenplan (1967 - '71) uitgewerkt dat investeringen voor een totaal bedrag van ruim 3 miljard voorziet en waarvan, naast de voltooiing van de aan gang zijnde werken, de voornaamste punten zijn :

- de verbinding tussen het 5e havendok en het Amerikadok en, in aansluiting daarbij, de bouw aldaar van een sluis voor binnen- en zeevaart ;
- de bouw van een nieuw havendok met 4 km. kaailengte ten noorden van het Churchilldok ;
- de bouw van een 2e grote zeesluis.

Wat betreft de aanpassing van de uitrusting moet gerekend worden met een vrij snelle evolutie in de vervoerstechniek van het stukgoed, waar het gebruik van containers en „unit loads ” steeds meer ingang vindt. Dit leidt dan weer naar het inleggen van gespecialiseerde schepen die op hun beurt een havenaccomodatie eisen. Hoe ver deze evolutie zal gaan en hoe snel ze zich zal voltrekken is thans nog niet te zeggen. De haven moet zich echter snel aanpassen want de concentratie van voldoende vracht speelt een voorname rol bij de leefbaarheid van speciale containerlijnen ; trafiekverlies leidt dus tot een vermindering van de competitieve kracht van de haven.

De aanpassing aan de nieuwe verkeerstechniek gebeurt trouwens te Antwerpen. Twee speciale aanlegplaatsen voor containerverkeer werden in het 6e havendok aangelegd ; een derde in het houtdok.

De meeste stukgoedkaaien in de haven, vooral dan de nieuwste in het 5e en 6e havendok, lenen zich uitstekend voor partiële containerladingen.

De zuidelijke kaai van het Churchilldok wordt volledig voorbehouden aan initiatieven voor containeroverslagbedrijf. Een eerste bedrijf is in aanbouw ; het neemt een kaailengte van 1000 m. in. De achtergelegen opslagruimte heeft een oppervlakte van 18,5 ha. ; op de kaden bevinden zich 2 portieken met 35 ton hefvermogen bij een reikwijdte van 32 m. De inrichtingen sluiten aan bij een der roll - on / roll - oof - terminals.

De N.M.B.S. zal bovendien in de loop van 1967 voor het containerverkeer een speciaal station inrichten in het havengebied tussen het 6e havendok en het Churchilldok.

Andere initiatieven voor het inrichten van integrale containerkaaien zijn thans ter studie en worden nog in de loop van dit jaar gerealiseerd.

Deze evolutie van de vervoerstechniek, vooral het streven naar snellere overslag en vervoer in grote hoeveelheden, maakt het ook nodig de verschillende verbindingswegen met het binnenland aan te passen. Belangrijke inspanningen zijn dus nog vereist.

besluit



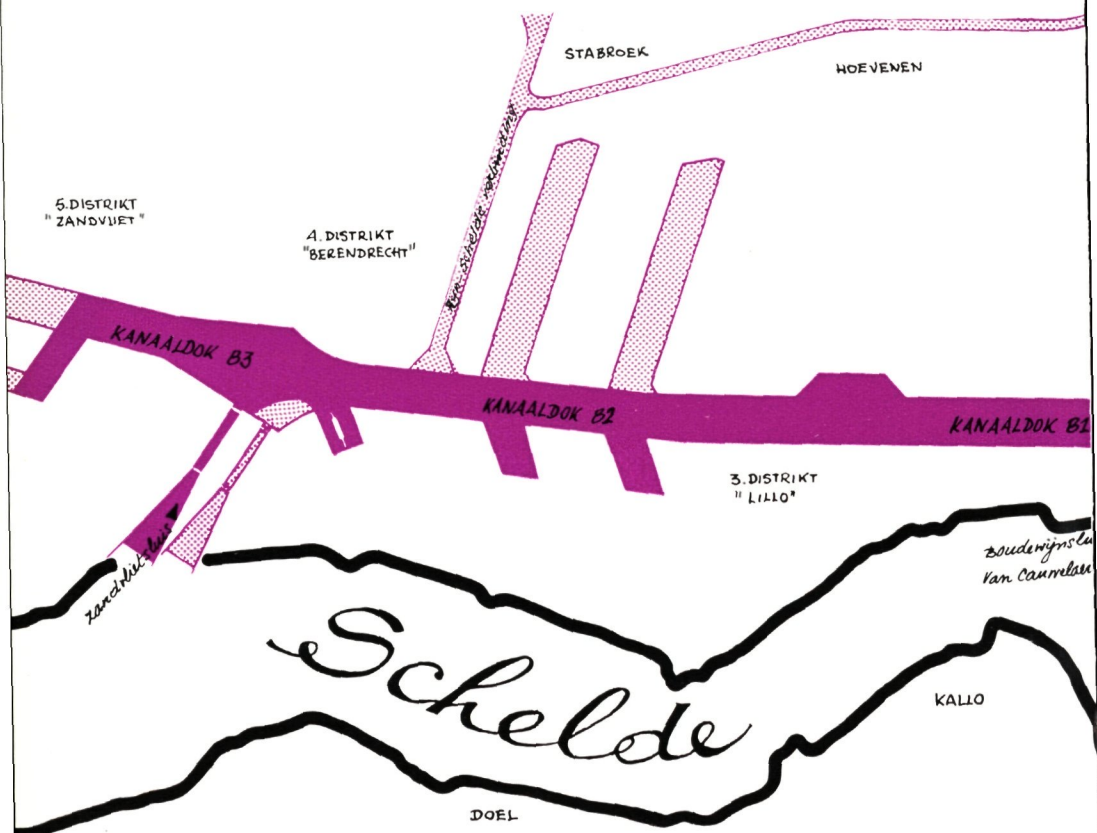
foto f.g.c.

de zandvlietssluis die op 1 juli 1967 in gebruik wordt genomen - deze sluis - de grootste ter wereld - wordt de bekroning van het gigantisch tienjaren plan.

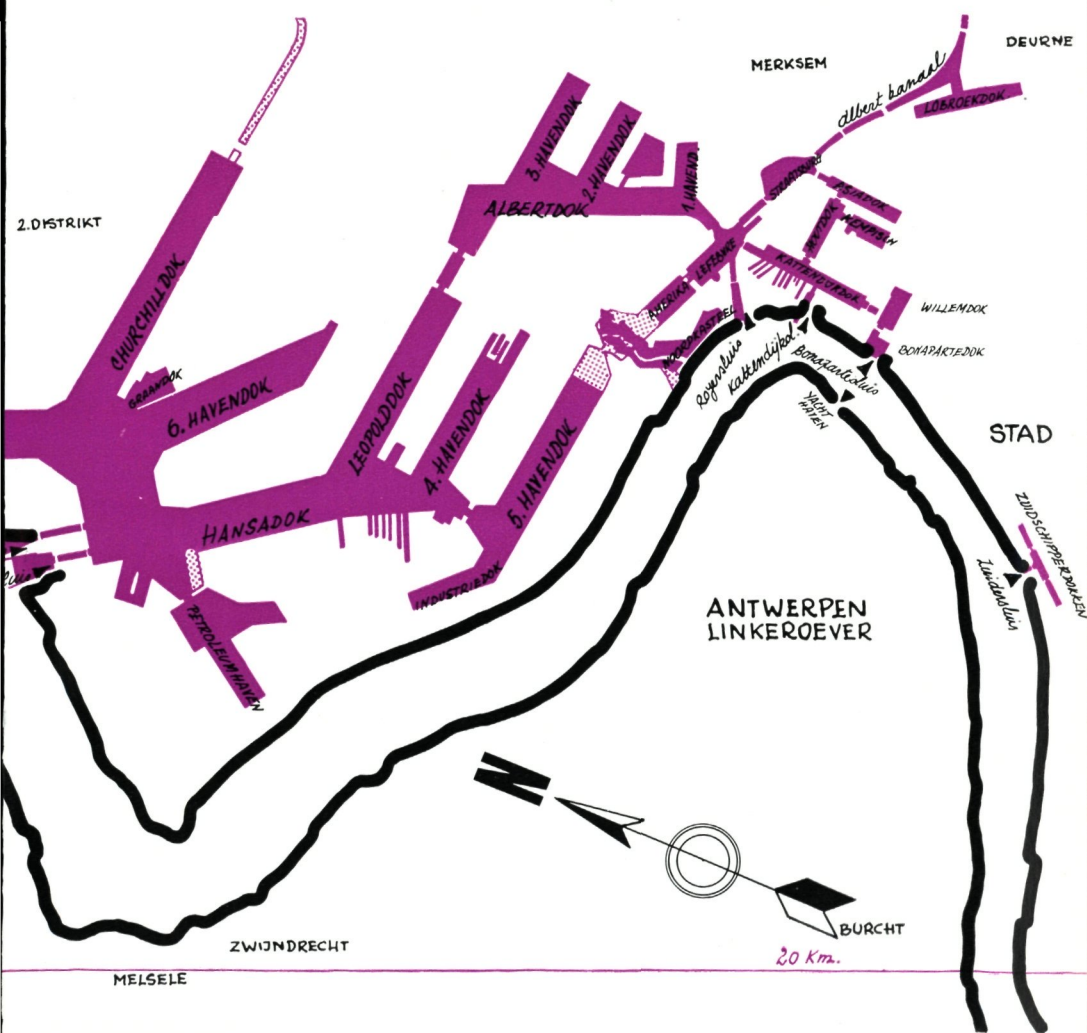
De schets van de recente ontwikkeling van de haven en een greep uit de voornaamste problemen waarmee Antwerpen nog heeft af te rekenen onderlijnen duidelijk hoe belangrijk de inspanningen zijn die geleverd moeten worden om de haven bestendig in een concurrentiële positie te houden. De schaalvergroting die het economische leven in Europa heeft gekend sedert het tot stand komen van de grote economische blokken zoals EFTA en EEG, vergroten deze noodzaak. De moderne zware industrie vestigt zich immers vooral op de transportwegen.

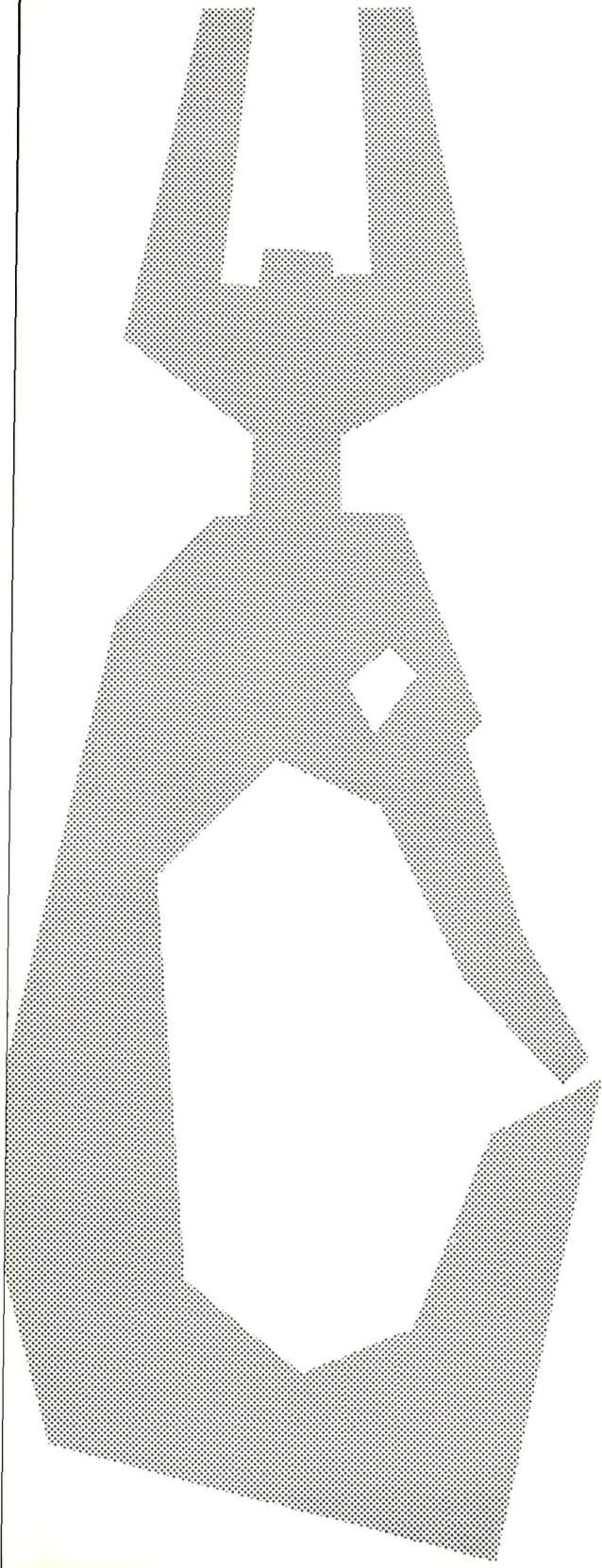
Minerale oliën spelen bovendien een steeds grotere rol in de Europese chemie als bron van energie en als basisprodukt van de scheikundige nijverheid. Hierdoor worden de Europese havens steeds meer kerngebieden voor industriële ontwikkeling. De huidige industriële expansie te Antwerpen is er een typisch voorbeeld van ; door deze verder te stimuleren verstevigt België, dat altijd een sterk geïndustrialiseerd land was, zijn economisch potentieel in aanzienlijke mate.

Voor een land als België dat een groot gedeelte van zijn industriële bedrijvigheid put uit zijn internationale handel, die voor ongeveer 1/3 overzee gaat, is het bestaan van een „all round ” -wereldhaven dus niet te aanzien als een lokaal belang, doch veeleer als een nationaal belang. Daarom ook dient er naar gestreefd de belangen van de verschillende Belgische havens zoveel mogelijk in overeenstemming te brengen opdat onze havens in het kader van een Europese Gemeenschap hun rechtmatige plaats behouden en verstevigen. In het streven naar bovenationale overeenstemming dat thans in diverse sectoren van het Europese openbaar leven tot uiting komt, zullen de zeehavens slechts in gemeenschappelijk overleg hun belangen veilig kunnen stellen. De onderlinge samenwerking van de Belgische zeehavens is des te meer noodzakelijk omdat het duidelijk is dat een grootscheepse havenuitbouw in België op lange termijn slechts mogelijk is in gemeen overleg met Nederland, daar een der voornaamste elementen uit onze havenstructuur, de Schelde, gemeenschappelijk bezit is. In het streven, dat ook in Nederland bestaat om de Maas, Rijn, Scheldedelta tot één der kernen van Europese economische infrastructuur uit te bouwen zijn de Schelde en de Belgische havens een onmisbaar bestanddeel. De toekomst van Antwerpen en van de Belgische havens in hun geheel moet derhalve steeds in dit licht worden gezien en verdedigd.



antwerpen havengebied





door :

I.c. verhaert

**directeur van de
dienst voor toerisme**

Dat Antwerpen een grote roep heeft in de wereld dankt het in de eerste plaats aan zijn positie *als wereldhaven*. Dat is niet te ontkennen en is op zichzelf een verwezenlijking waarop het prat mag gaan.

Minder gekend, maar zeker niet minder interessant is het te weten dat Antwerpen een wondermooie parel aan de Schelde is, een stad met een flinke brok historie, een schat van schoonheid en cultuur. Deze eerder onverwachte combinatie van havengrootheid en kunstzinnigheid kan alleen maar de stad *begeerlijker* maken.

De haven voorstellen is mijn taak niet: deze grootse industrie van het land wordt voor u tot leven gebracht in de *bijdrage* van de heer Delwaide, Schepen van de haven, die haar door en door kent. Mij rest de kunst, de cultuur en de ontspanning.

de stad

Wie zegt kunst, denkt in onze grote steden niet enkel aan de kunst van heden; integendeel, veeleer gaan de gedachten uit naar het verleden en naar de historische componenten van dat verleden, omdat zij de oorzaak en de aanleiding in zich hadden tot de culturele ontplooiing.

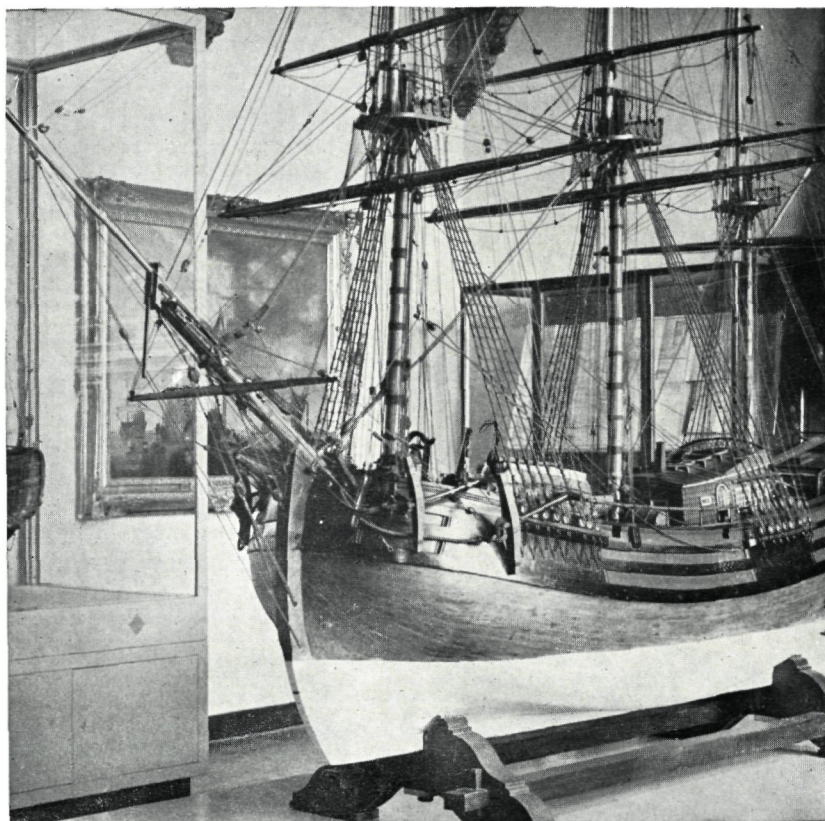
Van de vroegste geschiedenisperiode blijft niets meer over tenzij enkele fundamenteën van een zeer vroege bebouwing die werden blootgelegd bij opgravingen langsheen de Schelde. Alleszins dateert de eerste nederzetting hier van de eerste eeuwen van onze tijdrekening. Het oudste tastbare overblijfsel van het zo belangrijke Antwerpen is een deel van de oude burcht, 's Heren Steen, dat in de elfde eeuw heropgebouwd werd na de verwoestingen door de Noormannen. Dit Steen beheerst nog steeds de Schelde, gedeeltelijk in zijn oorspronkelijke vorm, gedeeltelijk in de tijdens de eeuwen gerestaureerde aanpassingen. Het staat thans vlak bij de stroom, waar het vroeger er een eindje vanaf stond bij de aanworp, de werp, de uitloper van een miniem heuvelruggetje waar deze in de Schelde verdween. Daar lag het Steen van de nederzetting „aan de werp, antwerp... Antwerpen”. Dit Steen getuigt van het belang van Antwerpen aan de grens van het Heilige Roomse Rijk. Dat is, helaas, alles dat van die tijd bewaard is gebleven, alhoewel het imposant genoeg is. Thans is zijn waarde nog vergroot door het feit dat er het Nationaal Scheepvaartmuseum in ondergebracht is, waar zij die de zee minnen en nader kennis willen maken met oude scheepsmodellen, instrumenten, kaarten en nog vele andere dingen meer, hun gading zullen vinden.

Van de Middeleeuwen rest ons de grandioze kathedraal, die een uitdrukking moest zijn niet enkel van het geloof van de voorvaders maar tevens van hun zelfzekerheid en hun rijkdom. Er werd zelfs gesproken van vijf torens! Aan twee werd er begonnen maar slechts een werd afgewerkt, maar welke weelde en welke pracht is hij niet geworden: de steen werd kant, een logge massa werd een ragfijne mooi verglijdende spits, luchtig in zijn achthoekige constructie op een zware vierkante basis. Aan deze kerk werd gebouwd van in 1352 en slechts in de 16e eeuw was ze voltooid.

De St.-Jacobskerk getuigt eveneens van de grenzeloze ambitie van onze voorouders: haar stompe toren had het onderstel moeten worden van een constructie hoger dan de kathedraal. Geldgebrek echter belette de voltooiing. De kerk van binnen is rijkelijk versierd met allerlei beelden en beeldhouwwerk, die uit een latere periode dateren. Merkwaardig is ook het doksaal dat koor en schip van elkaar scheidt. Het is in deze kerk dat de grote Rubens begraven ligt in een eigen grafkapel, onder een mooi schilderij door hemzelf gemaakt.

De St.-Pauluskerk dateert ook uit de eindperiode van de gotiek: zij werd gebouwd voor de Dominikanen. De toren die verwoest is geworden door brand, werd opgebouwd in renaissancestijl. Het interieur is barok, maar kadert zeer mooi met de laatgotieke bouw. Uitzonderlijk mooi is het houtsnijwerk van biechtstoelen en bekleding. Andere kunst uit die middeleeuwen

parel van de schelde



Museum van het Steen.

ging meestal verloren : links en rechts vindt men nog sporen in onze musea, en heeft het Kon. Museum voor Schone Kunsten er nog een mooie collectie van bijeen. We moeten vaststellen dat de beeldenstormers hun werk grondig hebben gedaan.

De Middeleeuwen zieltoogden en de Renaissance kondigde zich aan. Het laatste grote burgerlijke bouwwerk in gotiek opgetrokken is het heerlijke Vleeshuis dat rond 1500 gebouwd werd in opdracht van de Vleeshouwers, die er hun gildehuis en tevens hun vleeshalle in onderbrachten. Het gebouw is prachtig bewaard gebleven en is het ideale kader voor het museum dat

het herbergt : talloze stukken van lokaal - historische aard, produkten van de kunstnijverheid en talloze voorwerpen die het verleden oproepen.

Het te kleine schepenhuis zou vervangen worden door een groot nieuw stadhuis. Dat zou nog in gotieke stijl geschieden zoals in Brussel, Leuven of Oudenaarde. Dit plan is wegens oorlogsfeiten teloor gegaan. Intussen was de nieuwe geest zodanig vaardig geworden over onze gewesten, dat het nieuwe huis van de raad het eerste bouwwerk werd in de renaissancestijl. De stedevaders zagen het zeer groot en... zeer duur. Vandaar dat de kleine lokalen beneden in het gebouw zouden verhuurd worden als winkels.

Het stadhuis heeft een bewogen geschiedenis achter zich : amper voltooid, werd het tijdens de Spaanse Furie in brand gestoken. Opnieuw werd het opgebouwd. Tijdens de 19e eeuw werd de binnenkoer overkoepeld en de zalen verfraaid met muurschilderingen door Leys en andere kunstenaars. In deze tijd van vernieuwing en humanisme, van reformatie en contraformatie, is er een man naar Antwerpen gekomen, eerst boekbinder en dan drukker, die de wereld in het westen zou beheersen met zijn boeken : Christoffel Plantin, die aartsdrukker werd van de Koning van Spanje. Hij was uit Caen naar Antwerpen gekomen omdat „aucun lieu du monde ne pouvait donner plus de facilités pour l'exercice de l'industrie que j'avais en vue". De grote geleerden van zijn tijd waren bij hem en zijn schoonzoon te gast ; hij drukte hun werken. De Moretussen, gesproten uit zijn schoonzoon Jan Moerentorf, zetten deze traditie voort. Hun woning en atelier aan de Vrijdagmarkt zijn in een haast complete staat tot ons gekomen en daarom is het dat het Museum Plantin - Moretus zulke enorme waarde heeft en bekend is doorheen de gehele wereld in zoverre zelfs dat er in de Verenigde Staten een vereniging is opgericht „De Vrienden van het Plantin - Moretusmuseum".

De architectuur van de tijd vindt men terug in de talloze oude gevels die rond de Grote Markt worden gerestaureerd, in de huizen in de Keizerstraat, waarvan sommige werkelijke juweeltjes zijn, zoals het huis waar Burge-meester Rockox woonde, in de prachtige gebouwen van het Prinsenhof, gedeeltelijk in Brabantse gotiek, gedeeltelijk in Brabantse renaissance, in de talloze poortjes die nog overal verspreid in de oude stad te vinden zijn, in de trapgeveltjes, kapellen en godshuizen. Hier is het een Lievevrouwe-beeldje met een lantaarn voor, daar is het een pompzuil met een devotiebeeld van St. -Catharina, daar een houten gevel nog daterend uit de tijd dat de stad er vol van stond, een bestendige oorzaak van branden. Het renaissance Antwerpen is een realiteit voor wie wil rondkuieren en zijn ogen open trekken. Renaissance... barok... rococo : de stijlen volgen elkaar op en drukken hun stempel op gebouwen of versiering. De St. -Augustinuskerk met prachtige versieringen, de St. -Caroluskerk, een van de heerlijkste Jezuïetenkerken uit onze Nederlanden, een juweel waar Rubens de hand in heeft gehad. Een zeer mooie voorgevel en een prachtige lantaarntoren veruiterlijken een typisch interieur dat ongelukkigerwijze fel geteisterd werd door een brand in 1718, waarbij niet minder dan 39 Rubensschilderingen verloren gingen.

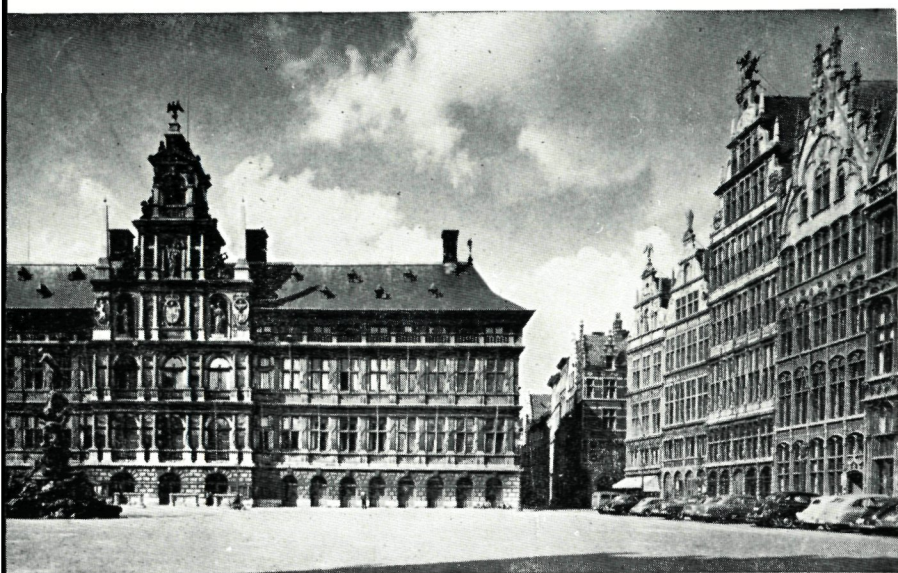


De Gotische toren van de Kathedraal : een architecturale apotheose.

Zicht op het Stadhuis in Renaissancestijl, met het standbeeld van Brabo, legendarische figuur van de Antwerpse sage.

Het Middelheim - museum : open - lucht forum der moderne beeldhouwkunst.

De tijd van Rubens ! De handel in de stad kwijnde weg ten gevolge van de sluiting van de Schelde : de opstand tegen Spanje had de noordelijke Nederlanden in het bezit gelaten van de Scheldemonding : alzo werd de haven Antwerpen, in Spaanse handen, onverbiddelijk lam gelegd. Nooit echter bloeide de kunst en vooral de schilderkunst zo weelderig. Rubens, de leerling van Adam Van Noort, een hoogbegaafde kunstenaar, een fijnzinnige mens en een bekwaam diplomaat, schilderde zijn reusachtige meesterwerken in het atelier dat hij opgetrokken had aan de Wapper. Het huidige Rubenshuis is de restauratie van de mooie woning en de grootste werkplaats van de schilder. Zijn schilderijen hangen in alle grote musea ter wereld, maar in Antwerpen vindt men ze overal : in de kathedraal, in de verschillende kerken, in de musea. Hij was samen met Van Dyck en Jordaens de laatste schittering van het oude, trotse en rijke Antwerpen uit de Bourgondische en Spaanse tijd. Antwerpen had zijn grote bloei gekend en verviel thans in een provinciale slaap. De stad ontvolkte, haar belang was klein. De kunst werd nog vertegen-



woordigd door rederijders en hier en daar een beeldhouwer of een architect. De rococo leverde nog gebouwen als het huidige Koninklijke Paleis of het Osterriethhuis, maar voor de rest moeten we de heropstanding van de Scheldestad afwachten. Eerst de Fransen, dan de Verenigde Provinciën brachten ons de zo nodige welvaart door het openen van de Schelde. Helaas viel in 1830 de nieuwe staat uiteen en werd de Scheldevaart weer aan een zware tol onderworpen. Nochtans was de wedergeboorte van Antwerpen begonnen en niet meer te stuiten. De Scheldetol werd afgekocht, de Spaanse vestingen gesloopt, de stad uitgebreid. De bouwkunst schiep nieuwe gebouwen in de eigentijdse neo-classicistische stijl. Hiervan getuigen nu nog het gerechtshof, de Nationale Bank, het atheneum, de Koninklijke Nederlandse Schouwburg, de opera, het centraal station en het Koninklijk Museum voor Schone Kunsten. Men greep in de schilderkunst naar het historische verleden: Hendrik Leys schiep zijn muurschilderingen in het stadhuis. Een De Keyser, een De Braekeleer knoopten terug aan bij de traditie van de Antwerpse schildersschool. Het was een wedergeboorte die nu nog voortduurt. De kunst wordt aangemoedigd in kunstacademies en scholen voor sierkunst. De nieuwe richtingen in de beeldhouwkunst worden op een schitterende wijze voorgesteld in het tot openluchtmuseum herschapen Middelheimpark, dat het stadsbestuur in 1951 openstelde in het teken van de heropleving van de schone kunsten in Antwerpen.

Een bijzondere zorg droeg men in Antwerpen steeds voor de kunst- en cultuurschatten. Bewijs hiervan zijn de vele musea die ontstaan zijn. Het Koninklijk Museum voor Schone Kunsten, een rijksmuseum ondergebracht in een monumentaal gebouw dat nu reeds te eng geworden is, geeft een overzicht van 5 eeuwen schilderkunst, waaronder Vlaamse primitieven, Rubens en de modernen. Over Nationaal Scheepvaartmuseum, Rubenshuis en het Museum Plantin-Moretus spraken we reeds. In het Vleeshuis herleeft het verleden met zijn kunstambachten, terwijl in het Volkskundemuseum het volksleven in al zijn uitingen wordt getoond.

Een etnografische collectie, waarvan een deel ambulant is, wacht op een ruimte om zijn exotische kunstschaten te tonen. Een Museum Mayer van den Bergh, een Museum Ridder Smidt van Gelder, het zijn twee betrekkelijk jonge verzamelingen maar die stukken van onschatbare waarde bevatten: in het eerste hangt o.a. De Dulle Griet van Bruegel, terwijl het tweede vermaard is om zijn collectie porselein. Het Brouwershuis, het Maagdenhuis en het Rockoxhuis zijn kleinere musea die echter steeds de expressie zijn van de zorg besteed aan het schone en het waardevolle. Aan de rand van de agglomeratie ligt het mooie Sterckshof, dat de provincie inrichtte als museum voor kunstambachten. Prozaischer, maar niet minder nuttig is het Veiligheidsinstituut met zijn constante expositie ter voorkoming van arbeidsongevallen. En als laatste aanwinst noteren we een maritiem openluchtmuseum op de linkeroever van de Schelde tegenover de rede.

Een zeer aparte plaats neemt een instelling in, die zowel museum als attractie is. Want dit is toch de Antwerpse dierentuin met zijn natuurhistorisch museum. Honderdduizenden komen jaarlijks de verzameling dieren, vogels en vissen bezoeken en komen onder de indruk van de wetenschappelijke en tevens bevattelijke manier waarop de dieren aan het publiek worden getoond. De Zoo is zeker een zeer hoge troefkaart in het Antwerpse toerisme.

Ook het water trekt de mensen aan. Zij doen haast niets liever dan varen op de Schelde en in de dokken. Het is de grote verdienste van de Flandria dat zij een vloot heeft opgebouwd, waarmede niet enkel leerzame havenbezoeken kunnen gemaakt worden, maar waarmee ook gewone ontspanningstochtjes op de Schelde, overzetsdiensten naar het Strand en het Noordkasteel, kleine reises naar Rupelmonde, Temse en Doel en grote reizen naar Vlissingen, Rotterdam, Zierikzee en de Belgische kust kunnen worden ondernomen.

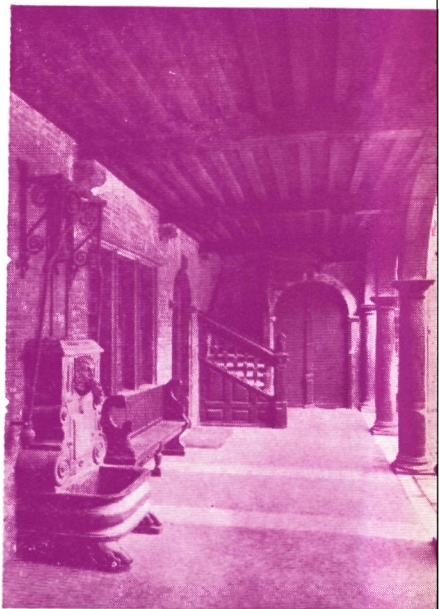
Het Torengedouw, Europa's eerste wolkenkrabber, blijft, bij mooi weder, de bezoekers trekken, die vanop de 24e verdieping een prachtig uitzicht hebben over stad, stroom, haven en Vlaanderens polderland.

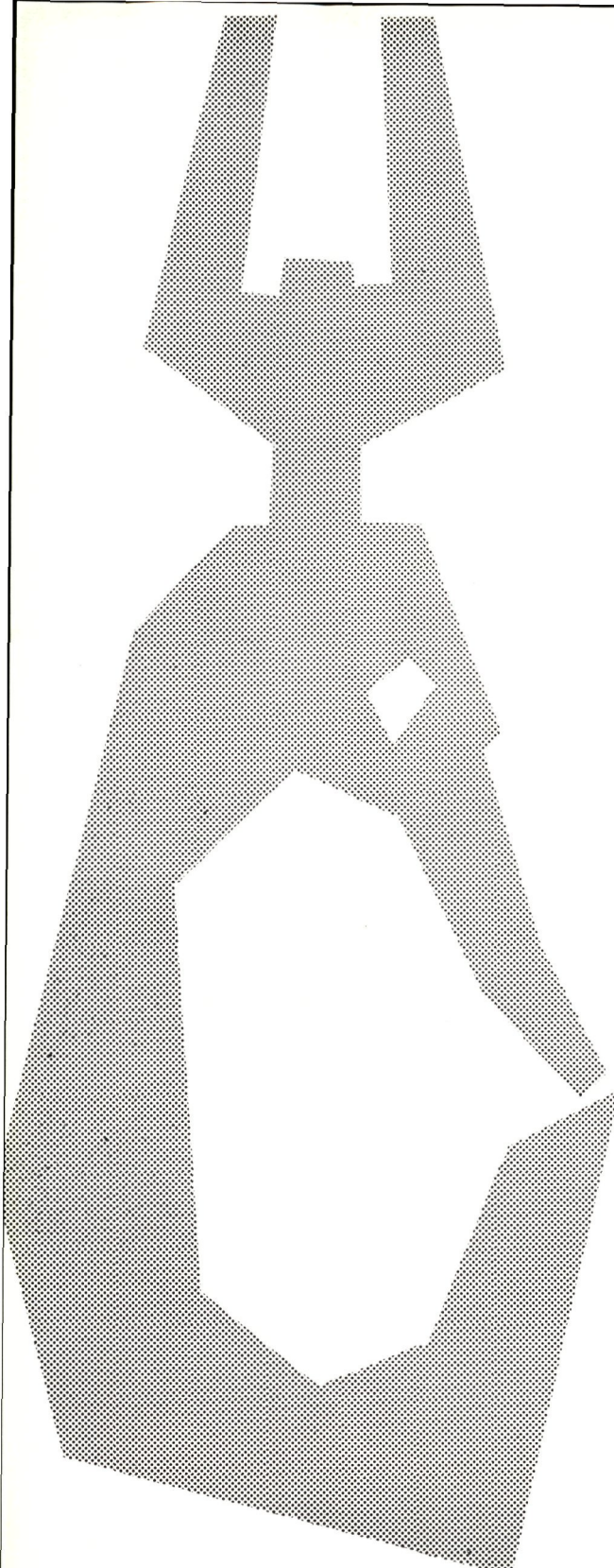
In de parken - hoe bekend is niet het Nachtegalenpark -, in het Noordkasteel, op het Antwerpse strand, aan het Galienweel met zijn menigvuldige zeilers, in het Peerdsbos in de omgeving en wat verder op de Kalmthoutse heide vindt menigeen een ontspanning die hem rust schenkt. Trouwens een hele reeks steden, stadjes en dorpen, als Lier, Mechelen, Rupelmonde, Doel, Brasschaat, Schoten liggen in het onmiddellijk bereik.

Om Antwerpen voor u nog aantrekkelijker te maken, mogen we toch niet verzwijgen dat de Sinjoor een lekkerbek en een fijnproever is. Vandaar de talloze, zeer gevarieerde restaurants : van de simpelste tot de duurste, van de volkssmaak tot het meest exotische. Zulk maal gevolgd door een frisse pint aan een van de talrijke zitjes langs de drukke straten maakt van een bezoek aan de Scheldestad een onvergetelijk gebeuren.

Wij menen u duidelijk gemaakt te hebben dat de Stad Antwerpen meer is dan louter een haven, hoe groot deze ook moge zijn.

Het Plantin - Moretus huis : van hieruit veroverden boeken en geschriften de West - Europese intelligentia.





door :

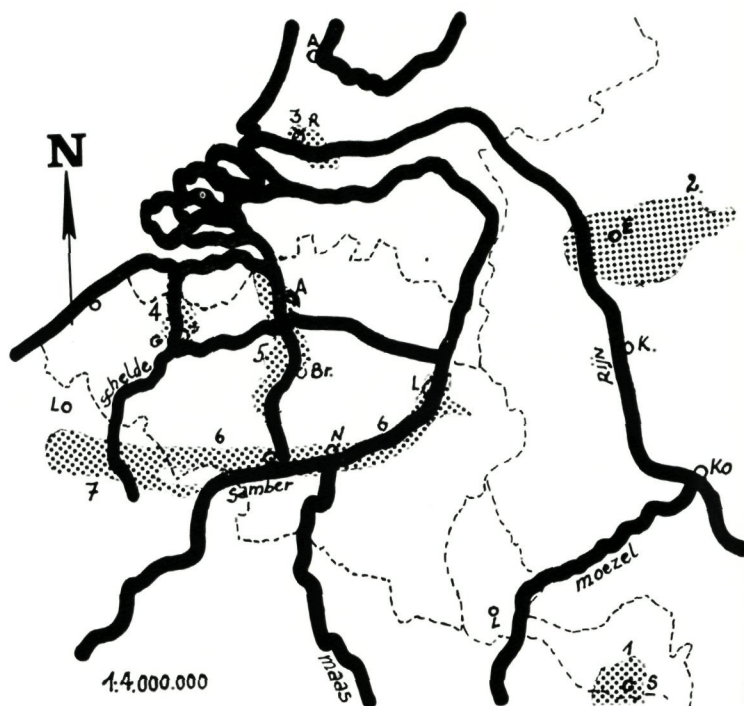
r. rogie

Onlangs hebben Belgische vakorganisaties brochures uitgegeven over de mogelijke creatie van een havencomplex in het Waasland. Ook persartikelen werden aan dit onderwerp gewijd, terwijl het Departement van Openbare Werken en Waterwegen voor de dag kwam met diverse plannen en studies over de uitbreiding van de Antwerpse haven.

Van al deze documenten hebben wij getracht een synthese te maken, die wij ter attentie van de lezers publiceren. Dit onderwerp sluit aan bij vorig artikel waarin de auteur wijst op de dringende noodzaak van een grootscheeps expansieplan voor Antwerpen op de linker-oever van de Schelde.

uitbreiding

1. Saargebied
2. Roergebied
3. Rotterdam
4. Gent - Terneuzen
5. AS Antwerpen -
Brussel -
Charleroi
6. Bekken van
Hene - Samber - Maas
7. Bekken van
Noord - Frankrijk



Sinds de laatste wereldoorlog hebben alle grote Europese havens een belangrijke uitbreiding gekend van hun installaties en van de aanpalende industriegronden. Ook Antwerpen is aan dit verschijnsel niet ontsnapt en heeft zijn havengebied vooral in noordoostelijke richting uitgebreid. Vóór enkele jaren echter werd een aanvang gemaakt met het vestigen van een industrie op het grondgebied van Zwijndrecht, op de linkeroever van de Schelde. Niettemin bleef onze metropool hoofdzakelijk een rechteroeverhaven.

Nu Antwerpen voor zijn verdere expansie in verlegenheid zit wat haven- en industrieruimten betreft, blikst hij begerig naar de andere zijde van de stroom. Wat de havenstad niet meer op eigen grondgebied kan vestigen, wil ze nu verwezenlijken op de linkeroever. Antwerpen kan niet langer de één-oever-Scheldestad blijven, temeer daar de overzijde van de stroom een enige kans tot industrialisering biedt.

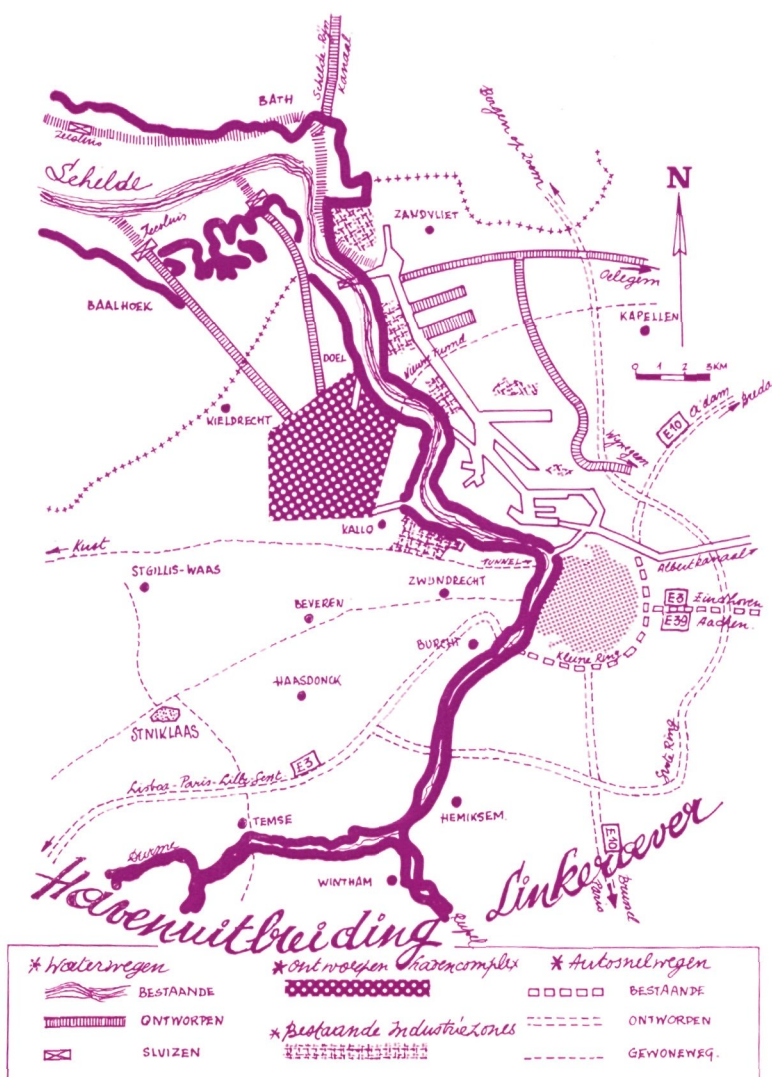
Wordt hierdoor het Waasland weldra havengebied? Zal de „Moestuyn van België” omgevormd worden tot een machtig haven- en industriecomplex? Wordt dit rustig Oostvlaams landschap eerlang ingelijfd bij het drukke Antwerpse industriebekken?

Deze vragen noodzaken ons het onderwerp nader te belichten.

waasland

het ontwerp

Het is niet mogelijk het ontwerp van een haveninplanting in het Waasland grondig en volledig te detailleren. Daar het project van recente datum is, bestaan alleen plannen als werkdOCUMENTEN en studiemateriaal onder vorm van rapporten. Het geheel staat bijgevolg nog in de kinderschoenen. Daarenboven stelt men vast dat zowel Oost-Vlaanderen als Antwerpen over eigen



gegevens beschikken die niet altijd met elkaar stroken, terwijl ook het bevoegd Departement zijn eigen visie over de zaak heeft.

Samengevat kunnen wij aan de hand van bijgaande schets, het project als volgt toelichten.

Minder uit liefde voor het „Soete Waasland” dan wel uit nuchtere noodzaak, werpt Antwerpen begeerte blikken op circa 10.000 ha. poldergrond, gelegen in het noordelijke gedeelte van dit gebied, langs de linker oever van de Schelde. Een uitgebreid havencomplex met aangrenzende industriezone zou hier ingeplant worden, hetgeen de verdwijning van een aantal Wase poldergemeenten met zich zou brengen. De verbinding tussen de ontworpen havenzone en de Schelde zou als volgt verwezenlijkt worden.

Daar waar het gekozen gebied rechtstreeks aan de stroom paalt, kunnen aanlegkaaien gebouwd en de nodige baggerwerken uitgevoerd worden om de bevaarbaarheid van de Schelde te verzekeren.

Verder voorziet men het graven van een 9 km.-lang kanaal ten noorden van Kieldrecht in het Verdrongen Land van Saeftingen. Door het situeren van een nieuwe zeesluis aldaar en door de westelijke oriëntatie van het kanaal vermijdt men het gevaarlijk Nauw van Bath. Een gelijkaardige waterweg met toegangssluis kan eventueel meer oostwaarts gegraven worden.

Tenslotte voorziet het plan de bouw van andere sluizen te Kallo en te Doel, speciaal bestemd voor kust- en binnenscheepvaart.

Zo dit overzicht een synthese is van de bestaande plannen, moet men toegeven dat het idee oorspronkelijk van Antwerpen uitging. Hoe reageerden hierop de Wase autoriteiten?

reacties van het waasland

Groot was de ontstemming in Oost-Vlaanderen toen men vernam dat Antwerpen het lot had geworpen over 7.000 ha. Wase grond. Dat sinds geruime tijd concrete plannen bestonden over een haveninplanting aldaar, wisten de openbare en privékringen van het Waasland aanvankelijk zelfs niet!

Spoedig bleek echter dat deze milieus a priori niet afkerig stonden tegenover het ontwerp, daar ze intussen hadden ingezien welke kansen voor de economische expansie van dit gebied geboden werden. Zo ze bereid waren de eventuele nadelen van deze industrialisatie te aanvaarden, zouden ze evenwel ijveren om een maximum aan voordelen te oogsten.

Een zekere argwaan moest vooreerst overwonnen worden. Inderdaad, de recente industrialisering van Zwijndrecht en Burcht had de annexatie van deze gemeenten voor gevolg gehad. Dit geschiedde tegen bepaalde beloften waarop het Waasland steeds wacht.

Derhalve stelde Oost-Vlaanderen een concrete eis: zo men het redelijk vond dat Antwerpen binnen eigen provinciegrenzen aan annexatie deed, wilde men daarentegen voor diens havenuitbreiding in het Waasland, zo maar een stuk van het Oostvlaams grondgebied prijsgeven.

Eenmaal dit standpunt ingenomen, kwam het Waasland zelf voor de dag met eigen plannen en werkdocumenten. Reeds lang vóór Antwerpen belangstelling toonde voor deze streek, was men hier bezorgd om de economische ontsluiting, de duizenden Wase pendelaars naar Antwerpen en de gebrekkige lokale infrastructuur. Zo het Waasland havengebied wordt, betekent dit de radicale omwenteling van zijn economie en het inluiden van een nieuw tijdperk.

Welke was nu de reactie van Antwerpen op het standpunt van Oost-Vlaanderen?

het standpunt van antwerpen

Aanvankelijk werden door bepaalde Antwerpse kringen pogingen aangewend om de aanhechting als een normaal feit te doen aanvaarden. Ter verrechtvaardiging werden de „hogere” belangen van de onderneming als argument aangehaald. Ingevolge het verzet van het Waasland, is Antwerpen nu eerder geneigd aan zijn annexatiepolitiek te verzaken op voorwaarde dat de eenheid van exploitatie en beheer verzekerd blijft.

Deze eis is logisch. Inderdaad, het is in één opzicht ondenkbaar dat de exploitatie- en beheersvormen verschillen naargelang men aan de linker- of de rechteroever van de Schelde aanlegt. Van de andere kant bekeken, stelt Antwerpen zijn naam, ondervinding en reputatie ter beschikking en dit zou het Waasland ongetwijfeld ten goede komen.

Het is bijgevolg evident dat een overeenkomst tussen beide partijen dient gesloten, wil men de uitbouw van de Antwerpse haven op Oostvlaams grondgebied niet vertragen, temeer daar Rotterdam intussen niet inactief blijft.

de reactie van nederland

Onze noorderburen hebben de havenuitbreiding van onze metropool steeds met een wantrouwig oog bekeken.

Eigenaardig is wel het feit dat Rotterdam - na de publikatie van de Antwerpse plannen - een zeehavencongres belegde en er uitpakte met zijn „Gouden - Deltaplan”. Uit dit ontwerp bleek duidelijk dat Rotterdam, op zijn beurt, op zoek was naar nieuwe haven- en industriegronden. Wat Nederlands grootste haven wegens plaatsgebrek niet meer verwerken kan, zou ze grootmoedig aan Vlissingen, Terneuzen en andere havens afstaan. Deze havens zouden samen als één grote haven fungeren onder één gecoördineerde planning en beheer.

Men ziet hier duidelijk dat de bezorgdheid van Rotterdam en Antwerpen veel gelijkenis vertoont en Nederland zeker niet op ons ten achter wil blijven.

De tijd dringt...

hoe ver staan we nu ?

Heel ver zijn we echter nog niet gevorderd.

Zoals we reeds zegden, bestaan zowel te Antwerpen als in het Waasland, plannen en rapporten die op confrontatie wachten. Na het initiatief van Antwerpen groepeerden zich praktisch alle Wase gemeenten in een v.z.w. „Waasland”. Dit organisme kon bijgevolg als representatieve gesprekspartner bij de onderhandelingen optreden. Al spoedig werd deze vereniging omgevormd tot de „Intercommunale Waasland” waarvan de statuten eerlang zullen verschijnen.

Intussen had de Economische Raad voor Vlaanderen, in samenwerking met het Seminarie van de Rijksuniversiteit Gent, een richtplan linker-Schelde-oever ontworpen dat reeds door een adviesgroep besproken werd. Dit richtplan dat op 18 januari 1967 gepubliceerd werd, zal als basis dienen voor het opstellen van een ruimer gewestplan, dat de Minister van Openbare Werken aan een studiegroep zal toevertrouwen. Vermits in die werkgroep zowel Antwerpen als Oost-Vlaanderen vertegenwoordigers zullen hebben, zal men tot een akkoord moeten komen zodat uiteindelijk één enkel plan zal verschijnen, bestemd voor de praktische realisatie.

Zover staan thans de zaken. Ontzaglijk veel werk ligt nog voor de boeg...

problemen

Het is evident dat bij dergelijke grootse ontwerpen talloze problemen oprijzen.

Vooreerst zal de boerenstand opnieuw een deel van zijn gronden moeten prijsgeven. Dit impliceert talrijke onteigeningen waarvan een deel ongetwijfeld met tijdrovende processen zal gepaard gaan. Voorts zal voor de economische ontplooiing van het Waasland tijdig en ernstig moeten gedacht worden aan een degelijke infrastructuur, nieuwe woonkernen, noodzakelijke groenzones, gevarieerde recreatiemogelijkheden en aan talloze nevenproblemen die verband houden met het zuiver menselijk aspect van deze realisatie. Inderdaad, men moet ook bezorgdheid tonen voor de mens die daar zal werken en wonen en die geestelijk moet voorbereid worden op deze enorme veranderingen.

Tenslotte is België aangewezen op onderhandelingen met Nederland. Inderdaad, de ontworpen zeesluis alsmede een groot deel van het verbindingskanaal doorheen het Land van Saeftingen liggen op Nederlands grondgebied. Dit is een ernstige, doch niet onoverkomelijke moeilijkheid die een akkoord met de Nederlandse autoriteiten noodzakelijk maakt.

toekomstmuziek

De Gentse kanaalzone sluit reeds aan bij het industriegebied van Terneuzen. Zo Antwerpen zich in het Waasland kan uitbreiden, zal een groot industriebekken tot stand komen met als as : Gent - Terneuzen - Waasland - Antwerpen. Dit aaneengeschaald nijverheidsgebied in het noorden van ons land kan in Europa wellicht zonder weerga zijn, zo een aansluiting met het Roergebied en het industriebekken van Noord - Frankrijk verwezenlijkt wordt.

Anderzijds ontwikkelt Antwerpen zich ook in noordoostelijke richting, terwijl Rotterdam zuidwestelijk uitbreiding zoekt. Zo deze ontwikkeling verder doorgetrokken wordt, ontstaat ook hier een uitgebreide industriezone rond de as Antwerpen - Rotterdam.

Aldus zien we een groots Westeuropees industriebekken tot stand komen, waarin het ontworpen havencomplex van het Waasland geografisch een centrale positie inneemt. Zo gezien zullen de havens aan de Schelde gelegen één grote invoerhaven vormen voor een reusachtig hinterland en samen dé toegangspoort tot Europa vormen.

Wellicht zal men, eens zo ver gevorderd, in regeringskringen eindelijk de noodzaak inzien van de oprichting van een Ministerie van het Zeewezen waarop enkele parlementsleden en diverse maritieme kringen sinds lang aandringen.

h.r.

AVEC LE F. 905 P. DE MOOR - EXTRAITS



Nous avons le choix pour titrer cet article consacré à la participation du P. DE MOOR à la campagne de recherches scientifiques à la Grande Barrière d'Australie, dirigée par Mr Dubuisson, recteur de l'Université de Liège et à la réalisation de films pour compte du Ministère de l'Education Nationale. On avait entendu, en effet, depuis le début des préparatifs - il y a longtemps déjà - parler de « croisières en Australie » - « Opération Grande Barrière » - « Aventure Australienne » - « la FN et les récifs d'Australie » - etc...

les civils de la campagne

Mr Dubuisson, recteur de l'Université de Liège, directeur de la campagne de recherche.

Mr Distèche, directeur scientifique.

Mrs A. Coomans, zoologue (Univ. Gand).

Mr J. Bussens, zoologue (Univ. Liège).

Mr C. Monty, géologue (Univ. Liège).

Mr A. Bastin, géologue (Univ. Louvain).

Mr J. Thierry, zoologue (Musée Histoire Naturelle).

Un délégué de l'U.L.B.

Cinéastes :

Thorion M. - Dubuisson P. - Ron Taylor - Pierre Levie - Maurice Hougardy -

Michel de Mevius - Michel Chenakoff.

Et puisqu'ils sont partis jusqu'en février 1968... si vous leur écrivez une carte postale, au cours de vos vacances ?

Adressez - la à l'Equipe du F.905 P. DE MOOR à l'escale de base de la campagne (du 19 juin - 30 nov.) :

c/o Mr GRAIG, (Royal Globe Building)

Equipe du F. 905 DE MOOR

Force Navale Belge

359, Queenstreet B.P. 104 / B.

BRISBANE (Australie).

du journal de bord - en route - vers l'austre

04 avril 67

Enfin ! mot qui s'exhale de beaucoup de bouches, après avoir vécu les derniers jours sous pression. Chargement intensif, formalités administratives, tristesse des proches, tout s'estompera bientôt après le départ. Entre 9 h. et 10.35 h. visite d'adieu des autorités, et conférence de presse. Sur le quai beaucoup de visages éplorés, à bord beaucoup font un immense effort pour cacher leur émotion, mais quoi, un marin se doit d'être dur, alors que la plupart sont probablement plus sensible que n'importe quel terrien. A 11 h. exactement comme prévu au programme, le « DEMOOR » appareille, nous entendons pour la dernière fois avant dix mois la musique de la Force Navale. Sur le plan d'eau des malles Ostende - Douvres, les derniers flons - flons nous parviennent : au revoir Ostende jusqu'en 1968. La première journée en mer n'est pas extrêmement joyeuse, tous nous pensons encore à notre famille, à notre home. La mer et le temps sont gris, augmentant notre mélancolie.

05 avril 67

La mer et le temps sont toujours mauvais, le mal de mer fait quelques ravages. A 18 h. nous attaquons le golfe de Gascogne.

06 avril 67

Le premier incident de la croisière survient, le matelot VAN GHELUWE est trouvé épuisé dans une salle de moteur. Le malheureux croyait souffrir de mer et par fierté cachait son état, admis à l'infirmerie le docteur de bord diagnostique une crise d'appendicite. Heure par heure nous contrôlons son état physique, et je décide de le débarquer à PORTO DE LEIXOES le lendemain. Ce même jour autre incident qui mit un peu de bonne humeur après la tristesse éprouvée pour le malheur de notre matelot, un des membres civils de l'expédition ouvre un hublot pour regarder la mer, aussitôt celle-ci s'y engouffre mouillant notre homme de la tête aux pieds. Excellente leçon pratique pour l'application de la routine des portes étanches ; à présent, il est le premier à tout fermer derrière lui. 18.00 h. sortons du golfe de Gascogne.

07 avril 67

A 07.00 h. nous ancrons devant PORTO DE LEIXOES, aussitôt la vedette du service de pilotage accoste et notre malade est conduit à terre pour être transporté à l'hôpital SAN JOAO. A 08.00 h. l'ancre est haute et claire, reprenons notre voyage vers la première escale TUNIS. La mer et le vent se sont calmés et le soleil tente à se monter timidement.

extraits du journal de bord du
C.P.C. Robyns.

alie - campagne scientifique - great barrier reefs

08 avril 67

Temps gris, mer assez forte déferlant de l'arrière. A 19 h. quittons l'Atlantique en passant GIBRALTAR. La Méditerranée dont nous attendions le beau temps et un soleil éclatant ne tient pas ses promesses. Nous sommes au centre de trois basses pressions réparties autour de nous. Un télégramme d'Ostende nous annonce que la famille du bord s'est agrandie, le 1er matelot PATOUT est père d'une fille de trois kilos.

09 avril 67

Le temps s'améliore petit à petit, le soleil attire l'équipage sur le pont pour écouter l'orchestre de bord dont les membres essaient de trouver une tonalité commune, peu de temps après l'on se croirait au bal musette.

10 avril 67

Le temps s'est amélioré.

11 avril 67

Arrivée à TUNIS. Quel dommage qu'en Belgique nous ne possédons pas une baie comme celle de TUNIS, idéale pour y construire un port de guerre. Sans encombres nous accostons et la vie fiévreuse du navire au port commence. Excursions à KAIROUAN, à CARTHAGE, visites et réceptions des autorités et de la colonie belge, nous nous retrouvons le 14 avril prêt à appareiller, après soutage au port de la goulette. Impressions tunisiennes : le caractère tunisien est très affable et l'on remarque un immense effort pour mener le pays vers le progrès tout en appliquant des mesures économiques très strictes.

15 - 16 avril 67

Mer calme, un officier alité par bronchite. Le dimanche profitons du beau temps pour faire une division en tenue blanche.

EEN STOKERSPRELUDE

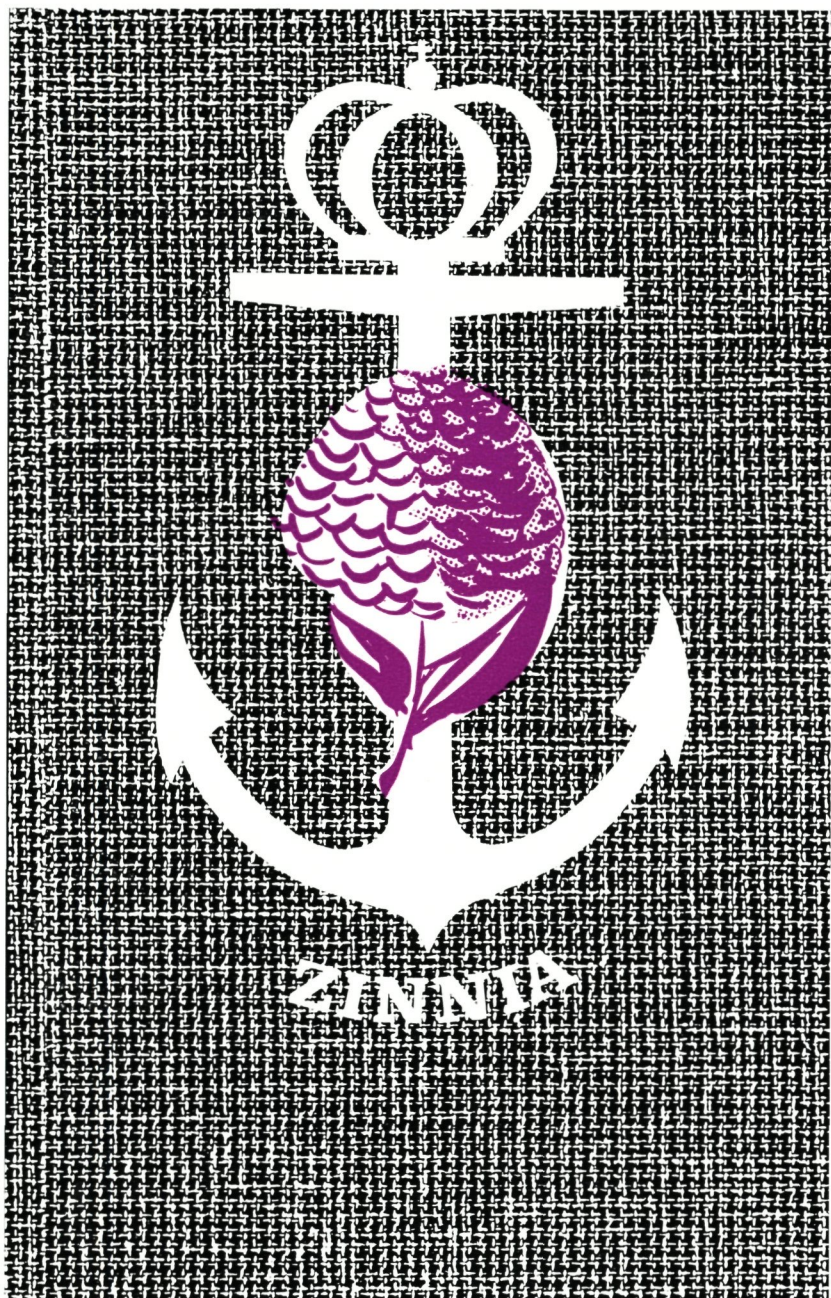
Pas vertrokken uit Oostende,
Zagen we aan de reis nog geen ende.
In de golf van Biskaye,
Kwamen op dek alleen de taaie.
Van Gheluwe kreeg apandiciet,
Verder dan Porto kwam hij niet.
De Fikken zijne knie,
Sloeg in een knoop, omdat hij niet meer

[zoop.

Na vier dagen op Tunesische zwandel,
Was het inspektie grendel.
In Port Saïd zagen we een loods,
Met een baard gelijk de Boots.
Toen riep men :
„Egyptenaar let op je waar,
Want de Belgen zijn daar!!!”.
Na Suez kwam de Rode zee
En nu stop ik er mee.
Want ik laat hier veel zweet
Als ge dat soms niet weet.

DUIMPKE.

extrait de l'African Post, journal
éphémère du P. De Moor
uitreksel uit de African Post,
sporadisch dagblad van de P.
De Moor



Le A 961 ZINNIA est le second navire belge de ce nom, et le deuxième navire de guerre entièrement pensé et réalisé en Belgique.

Le 6 mai 1967 à 15.00 heures, glissant à 2m.66 / sec, le ZINNIA a quitté sa cale de construction des chantiers Cockerill Yards Hoboken, en présence de sa marraine, S.M. la Reine Fabiola.

Le ZINNIA sera commissionné en septembre, la quille ayant été posée le 8 novembre 1966. C'est un navire de commandement et de soutien logistique d'un groupe de lutte contre les mines, dragueurs et chasseurs de mines.

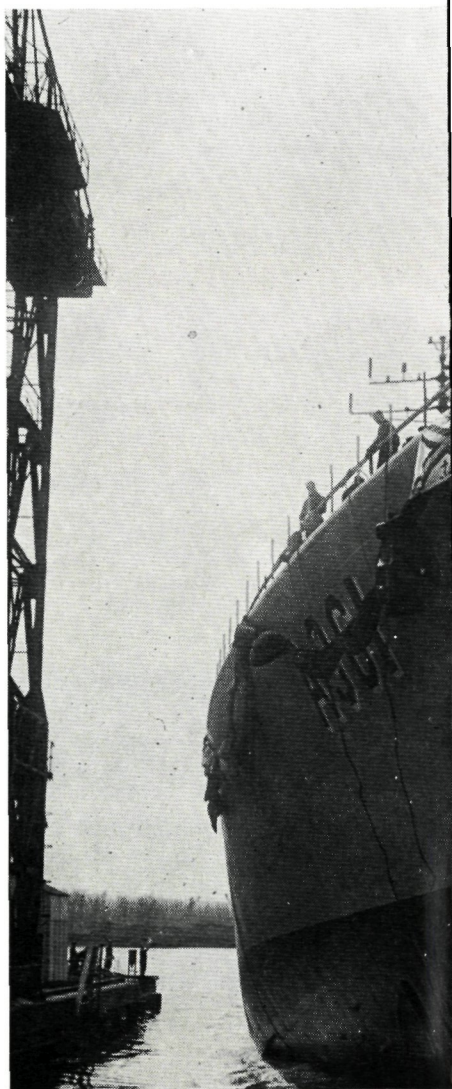
99,5 m. de long et 14 m. de large, sa coque est entièrement soudée et les œuvres mortes, à l'exception de la passerelle, sont dépourvues de hublots ou de fenêtres de manière à lui assurer une protection totale contre les retombées radioactives et bactériologiques. Une grue de 3 tonnes dessert les deux cales de la plage avant, une grue identique à l'arrière servira à la manœuvre du matériel lourd ; cette plage arrière comporte en outre un hangar à plate-forme télescopique pour l'atterrissage d'un hélicoptère léger.

Le ZINNIA est équipé d'un système de stabilisation à liquide destiné aux vitesses réduites ; ses deux moteurs de 2.500 cv chacun l'entraînent à 18 nœuds, soit 33,5 km / h. Une hélice d'étrave propulsée par un moteur de 400 cv facilitera la manœuvre en eaux confinées. Calant 3,60 m. pour 2.626 tonnes, sa coque double contiendra en outre 300 tonnes de gasoil pour le ravitaillement des unités qu'il soutient, et abritera 125 hommes d'équipage répartis en 15 officiers, 50 sous-officiers et 60 matelots. De nombreux magasins, ateliers de réparation et installations médicales complètent son équipement logistique. La passerelle et la chambre de navigation sont équipées du matériel le plus récent en ce domaine.

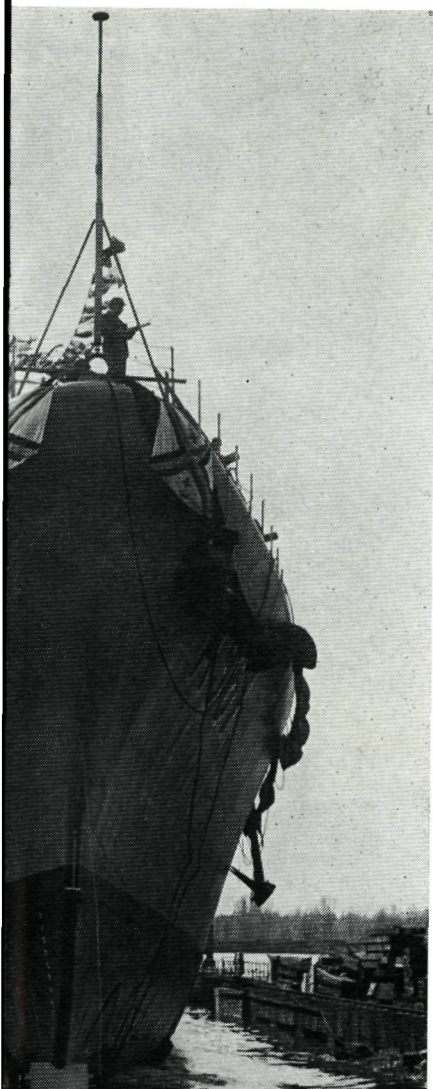
L'armement actuel est limité à trois pièces de 40 mm. de marine.

Quatre pompes de 90 mètres cube / heure, produisant un jet de 90 m., deux pompes mobiles de 60 m³ / h., un appareil à mousse de 4.500 l. / minute et de nombreux appareils portatifs l'équipent pour la lutte contre le feu.

Tout le navire est « air - conditionné ».



ZIN



De A 961 ZINNIA is het tweede Belgische schip dat deze naam draagt. Het is tevens het tweede oorlogsschip dat volledig in België gepland en verwezenlijkt werd.

Op 6 mei 1967 te 15.00 uur met een snelheid van 2.66 m. / sec. verliet de ZINNIA de bouwdokken van de Cockerill Yards Hoboken, in tegenwoordigheid van Koningin Fabiola die het meterschap aanvaard had. De kiellegging gebeurde op 8 november 1966 en in september zal het gekommissionneerd worden.

De ZINNIA is een commando- en logistiek steunship voor mijnenvegers.

Het schip, 99,5 m. lang, 14 m. breed, is volledig gelast. De bovenbouw, op uitzondering van de brug, bezit noch vensters, noch patrijspoorten, dit om het te beschermen tegen radioactieve en bacteriologische neerslag. Een hydraulische kraan van 3 ton bedient de ruimten van het voordek, een dergelijke kraan bevindt zich op het achterdek voor het laden van zwaar materiaal. Het achterdek bezit ook een teleskopische loods dienende als onderdak voor de helikopter. Deze loods kan ingeschoven worden om plaats te ruimen voor het opstijgen en het landen van de helikopter.

De ZINNIA is uitgerust met een „liquid stabilizing system“, een passieve stabilisator, met vloeistofverplaatsing bestemd voor kleine snelheden. Twee motoren, elk 2.500 PK, verzekeren een snelheid van 18 knopen m.a.w. 33,5 km. / uur. Een boegschroef van 400 PK zal de meermanoeuvres vergemakkelijken.

Met een maximum diepgang van 3,60 m. voor een verplaatsing van 2.626 ton, en een dubbele bodem die 900 ton gasoöl bevat voor het bevoorraden van de mijnenvegers, omvat de ZINNIA een bemanning van 125 leden: 15 officieren, 50 onderofficieren en 60 matrozen. Talrijke magazijnen en herstellingswerkplaatsen, een ziekenboeg vervollenden zijn logistieke uitrusting. De hutten, burelen, de stuurhut zijn uitgerust op de meest moderne wijze.

De bewapening is beperkt tot drie enkel-loopkanonnen van 40 mm. AA.

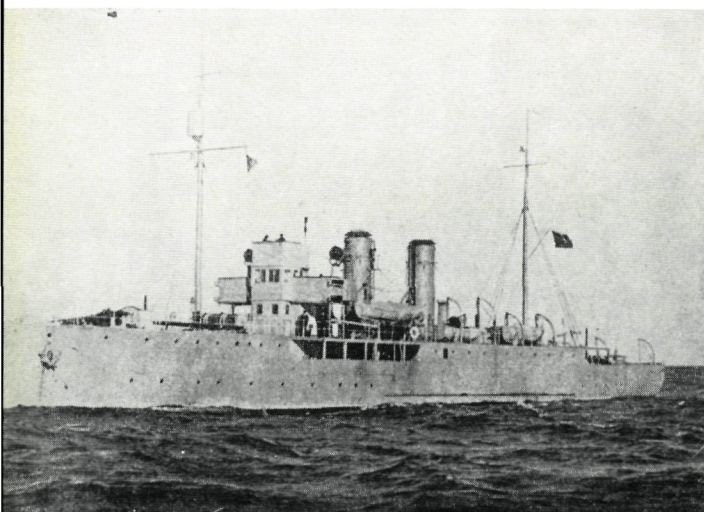
De brandbestrijding wordt verzekerd door 4 zeewaterpompen van 90 m³ / uur met een manometrische drukhoogte, twee motorpompen van 90 m. door draagbare en mobiele brandblustoestellen, waaronder van 60 m³ / uur en door een schuimblusinrichting met een capaciteit van 4.500 l. / min.

Het ganse schip is voorzien van luchtkonditionering.

NIA

1915 HMS ZINNIA 1920 -

1916. La construction de navires de guerre atteint un chiffre record en Grande-Bretagne. L'Angleterre entend rester maîtresse des mers et ses chantiers regorgent de coques grises que martèlent des milliers d'ouvriers : 72 sloops sont sur cale et aux chantiers Swan Hunter et Wigham-Richardson, on procède bientôt au lancement du H.M.S. Zinnia, banal sloop de la « Flower class » dont les machines ne peuvent hélas atteindre les 17 nœuds escomptés. N'empêche ! L'Amirauté lui confie les tâches ingrates qui ont nom : escorte, dragage de mines, mouillage de mines. Avril 1916 : le Zinnia est au large des côtes irlandaises et participe à l'opération qui conduit au sabordage du steamer allemand LIBAU et fait avorter le débarquement du leader nationaliste irlandais Roger Casement. Les dernières années de guerre voient probablement le « H.M.S. Zinnia » s'essouffler dans les escortes de convois. 1918, 1919, 1920 se passent. La Belgique reconstitue ses services maritimes et dans le but d'assurer les missions de garde-pêche qui lui incombent, elle acquiert le « H.M.S. ZINNIA » qu'elle rebaptise sans beaucoup d'esprit d'imagination : ZINNIA ! Tour à tour, navire-école des mousses, stagiaire pour les officiers des malles, le navire participe également à de nombreuses croisières garde-pêche qui par-delà les bancs de Flandre le voient arborer le pavillon tricolore à Esbjerg, à Copenhague ou encore dans l'estuaire de la Tamise ; les « Vieux des malles d'aujourd'hui » foulent ses ponts et les listes d'équipage mentionnent des noms familiers : Timmermans, Billet, etc... La discipline est rude à bord et les jeunes



Séance de matelotage en 1923 sur le ZINNIA 1 (document transmis par Mr. Vereecke, pilote de mer).

Zeemanschap in 1923 op de ZINNIA 1 (dokument ons toe-vertrouwd door de heer Vereecke).



1939 ZINNIA - 1940-1945 BAR-

mousses y sont contraints à une vie toute militaire qui n'accepte que les caractères les mieux trempés.

Vers 1930, les glorieux ancêtres de notre force aérienne y séjournent pour assimiler les éléments indispensables de navigation aérienne. Et puis, dans la vase de l'arrière-port d'Ostende, délaissé de tous, le ZINNIA chauffe sa coque rouillée au soleil. Le soleil de mai '40 le trouve endormi et s'offre à un sabordage que d'aucuns pensaient irrévocable tant était vétuste son état. C'était mal connaître l'esprit méthodique et astucieux de l'occupant. Un au plus tard, battant le pavillon de la Kriegsmarine, complètement transformé, le BARBARA fendait allégrement les mers sous la poussée de ses nouvelles machines de 2000 CV et offrait aux belligérants sa silhouette élégante sous une seule cheminée, Armé d'un canon de 105 mm. et portant 20 pièces de 20 mm./AA, le BARBARA se rend comme escorte anti-aérien en Baltique, puis est converti ensuite comme navire-école. En 1945, le « Kanonnenboot » nous est rendu en fort bon état.

La Force navale ou plutôt, la R.N.S.B. l'accapare et en 1948, sous son dernier pavillon, il est rebaptisé BREYDEL. L'ex. HMS ZINNIA, ZINNIA, BARBARA, retrouve les routes du garde-pêche. En 1951, 35 ans après son lancement, ce navire conçu en temps de guerre et construit dans des délais records achève sa longue carrière, magnifique témoignage de la valeur de la construction navale britannique !



La classe des mousses
sur le ZINNIA en 1923.

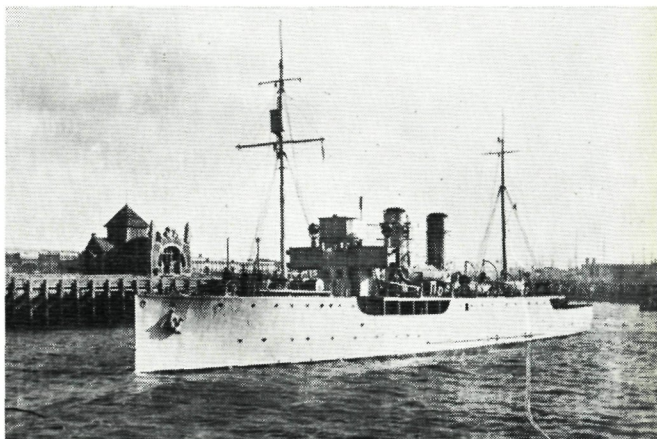
De klasse 1923 van de
scheepsjongen.

(doc. Vereecke)

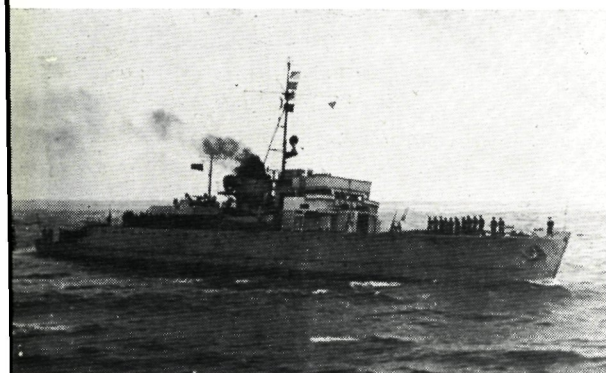
Le ZINNIA 1 dans l'arrière-
port d'Ostende.

De ZINNIA 1 in de achterhaven
van Ostende.

Foto De Wulf - Gistel



BARA - 1945 ZINNIA - 1948

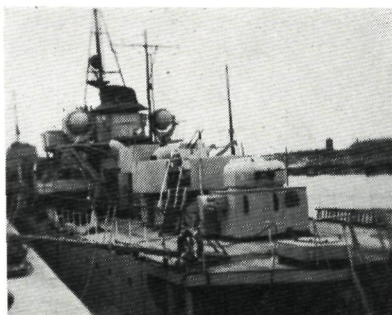
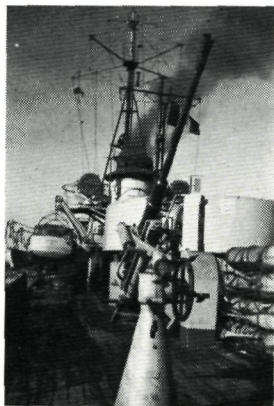


BREYDEL - alias - ZINNIA, au retour de guerre.

De BREYDEL, de oude ZINNIA, bij zijn terugkeer van de oorlog.

La plage arrière du ZINNIA en 1948.

Het achterdek van de ZINNIA in 1948.



Breydel 1949.

1916. De konstruktie van oorlogsschepen bereikt in Groot - Britannië recordcijfers. Engeland wou haar heerschappij over de zeeën behouden en de timmerwerven stellen duizende arbeiders te werk : 72 sloops worden op kiel gelegd en in de Swar Hunter- en Wigham - Richardson - scheepstimmerwerven loopt de HMS Zinnia, een banaal sloop van de « Flower » - klasse van stapel. Het schip kan de snelheid van 17 knopen niet bereiken, en nochtans vertrouwt de Britse admiraliteit haar moeilijke zendingen toe zoals eskortes, mijnenvegen, mijnenleggen... April 1916. De ZINNIA vaart op de hoogte van Ierland, neemt deel aan de operaties die leiden tot de sabotage van de Duitse steamer LIBAU en ligt aan de basis van de mislukking van de landing van de Ierse Nationalist Roger Casement. Tijdens de 2 laatste oorlogsjaren zwoegt de HMS ZINNIA bij het begeleiden van konvooien. 1918, 1919, 1920 gaan voorbij. België richt zijn zeevaartdiensten weder op en met het doel de zeevisserijwacht te verwezenlijken, koopt de staat de « HMS ZINNIA » die zonder veel verbeeldingskracht herdoopt wordt tot ZINNIA ! Om de beurt aangewend als opleidingsschip voor scheepsjongens en stage voor mailboten - officieren, neemt de eenheid ook deel aan vele visserijwachten en toont aldus de driekleurenvlag ver voorbij de banken van Vlaanderen te Esberg, Kopenhagen of in de Theems. De « ouden » van de Mailboten wandelen over zijn dek en in de bemanningslijsten kunnen we bekende namen lezen : Timmermans, Billet... Aan

BREYDEL - 1967 ZINNIA 2



La plage arrière du BREYDEL en 1948.
Het achterdek van de BREYDEL in 1948.



Le BREYDEL au mouillage en Norvège à Bergen le 7 juin 1948.

De BREYDEL te anker in Noorwegen te Bergen op 7 juni 1948.



La classe '47 des stokers.
De stokers van de klasse '47.

boord is de tucht streng en de jonge matrozen leren een militair leven kennen dat alleen de hardsten onder hen kunnen ondergaan.

Rond 1930 zijn de voorouders van onze luchtmacht te gast aan boord om er de onmisbare navigatieelementen aan te leren en later, in het slijk van de Oostendse achterhaven, roest het schip rustig in de zon. Ook in mei 1940 sluimert de ZINNIA en biedt zich aan voor een tot zinking brengen dat voor velen onvermijdelijk blijkt aangezien de bouwvalligheid. Dit was een grove miskenning van de methodische geest en het vernuft van de tegenstrever. Een jaar later, met de vlag van de Kriegsmarine, volledig omgevormd, stevende de BARBARA lustig door de zeeën, voortgestuwd door nieuwe motoren van 2.000 PK en bood aan de strijdende eenheden een sierlijke gestalte met één enkele schouw. Gewapend met een kanon van 105 mm. en met 20 stukken van 20 mm. AA wordt de BARBARA gebruikt als luchtafweerbegeleider in de Baltische zee en vervolgens als opleidingsschip. In 1945 wordt de « kanonnenboot » ons in goede staat teruggegeven. De Zeemacht of beter gezegd de RNSB neemt het in beslag.

In 1949 herdoopt tot BREYDEL, herneemt de gewezen ZINNIA, ZINNIA, BARBARA haar visserijwachten. In 1953, 35 jaar na het van stapellopen, beëindigt dit schip, in oorlogstijd ontworpen en in een recordtempo gebouwd, zijn lange loopbaan...

Een prachtig bewijs van de uitmuntendheid van de Britse scheepstimmerwerven !

ZINNIA 2

Allocution du Commodore LURQUIN, Chef d'Etat - Major de la Force Navale, à l'occasion du lancement du A 961 « ZINNIA », le 6 mai 1967.

Madame,

Ce jour, 6 mai 1967, est un grand jour, et pour la Commune de Hoboken, et pour les Chantiers Navals COCKERILL, et pour le Ministère de la Défense Nationale. Le ZINNIA vient d'être lancé, c'est bien, mais ce qui est mieux, il a plu à Sa Majesté la Reine d'agréer d'être la marraine de cette nouvelle unité. Nous adressons nos respectueux remerciements à Sa Majesté pour ce grand honneur.

Messieurs les Ministres, Monsieur le Président du Conseil d'Administration, Mesdames et Messieurs,

Le ZINNIA est la seconde unité de la Force navale qui a été construite en Belgique, par des Belges et suivant des normes belges. Avec fierté nous pouvons dire qu'il est « made in Belgium ».

Qui a construit le ZINNIA ? Si je dis les COCKERILL Yards, dont nous sommes les hôtes ce jour, ma réponse est incomplète. Le chantier a, certes, fourni la part du lion, mais la Belgique tout entière a contribué à l'édifice. Un chantier naval ne peut vivre ni travailler sans le support de toute l'industrie. Les moteurs, le matériel électrique et électronique, tous les accessoires proviennent d'un peu partout dans le pays. Il n'existe pas de plus bel exemple de collaboration nationale que la construction navale, qui fait vivre directement ou indirectement nombre de familles : il n'est pas possible de décrire les avantages sociaux et économiques qui découlent de la construction d'un navire. Construire un navire en Flandre signifie procurer du travail aussi à la Wallonie, en fait à tous les Belges.

La réputation des chantiers navals belges est connue dans le monde entier ; tous les océans sont sillonnés de navires construits en Belgique. Ce prestige peut-il se perdre, peut-on fermer les chantiers, l'industrie métallurgique et la construction de moteurs peut-elle périlcliter ? Non ! Au slogan « Chargez belge » il faut ajouter « Construisez belge » pour rendre la Belgique plus prospère. Le pavillon belge doit être présent sur toutes les mers.

Et à ce sujet, j'aimerais ouvrir une parenthèse. Lors de discussions à la Commission Militaire Mixte et à l'occasion du débat concernant le budget de la Défense Nationale il fut question de la construction d'escorteurs pour la Force Navale. Il nous faut remarquer que la construction de quatre corvettes procurerait du travail pendant six ans à 500 personnes. Ajoutez à cela les industries connexes, multipliez par quatre et vous aurez le nombre de personnes qui vivent de cette industrie. Est-ce un chiffre à négliger ? Permettez-moi de revenir encore à notre nouvelle unité.

Ce qu'était et a fait l'ancien ZINNIA, vous venez de l'apprendre par Monsieur le Président du Conseil d'Administration. Sans vouloir reprendre les caractéristiques du nouveau ZINNIA, j'aimerais ajouter un détail concernant la mission de la nouvelle unité. Le ZINNIA est un navire de commandement et de soutien logistique pour bâtiments de lutte contre les mines, ce qui signifie qu'il assurera simultanément le commandement d'un groupe de dragueurs et chasseurs de mines et la logistique de ce groupe. En d'autres termes, le ZINNIA servira de poste de commandement et d'arsenal mobile pour le groupe.

Les opérations du groupe de bâtiments de lutte contre les mines pourront être dirigées indépendamment d'un port ou d'une base, le soutien logistique sera assuré n'importe où, tant en ce qui concerne les approvisionnements que les réparations : une véritable base flottante, dans toute l'acceptation du terme.

Il me reste encore un mot à dire au sujet du nom ZINNIA.

La zinnia est une fleur, mais indépendamment du fait que nous sommes amateurs de fleurs, le choix a été guidé par la tradition. Tout d'abord, les noms des bâtiments retirés du service actif, ne sont pas versés dans le dossier « vieilles gloires », mais sont conservés pour être attribués à une nouvelle construction. De plus, les navires d'une même classe ou construits dans un même but, reçoivent généralement des noms en relation proche. En d'autres termes, le GODETIA et le ZINNIA sont des navires de soutien pour dragueurs



de mines, leurs deux noms sont des noms de fleurs.

Mais il y a encore un autre but : l'histoire maritime belge est malheureusement peu connue. Nous essayons de remédier à notre façon à ce triste état de chose. En entendant ou lisant les noms VAN HAVERBEKE, GODETIA ou ZINNIA, les non-initiés se demandent « qu'est-ce ? », et c'est par la réponse à cette question que l'on apprend que la Marine Royale a accompli de grands faits, que la « Royal Navy Belgian Section » était en Normandie au jour « J », que la marine militaire belge donne depuis 1831 toute l'aide possible aux pêcheurs, etc.

Pour quelle raison ne pourrions nous le dire avec des fleurs ? Le nom ne s'adapte-t-il pas sans traduction à nos deux régimes linguistiques ?

Pour terminer, je voudrais exprimer le vœux que la Nation entière soit consciente de ce que le Roi Leopold II a dit : « Aucun pays n'est petit s'il touche à la mer ».

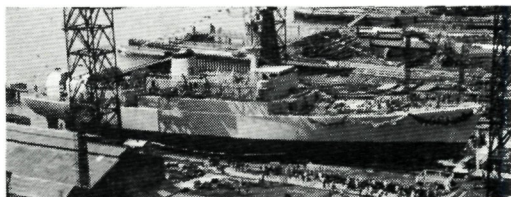
La Belgique est baignée par la mer la plus fréquentée au monde, notre pays possède les plus beaux ports à cette mer, nous tenons les portes de l'Europe. La Force navale et la marine marchande sont dignes d'accomplir la tâche qui est réservée à un grand pays. Quand la Nation est représentée par un coffre-fort, alors la marine marchande et la marine militaire représentent la serrure et sa clef. C'est dans ce sens qu'un Amiral anglais, lors d'une visite à la Force navale en 1953, nous a dit « Enfin, la Belgique a une clef sur sa porte ». Madame,

Je peux Vous assurer que le ZINNIA, avec son commandant, son état-major et son équipage, mérite pleinement l'honneur que Vous lui avez témoigné par Votre présence et par Votre agrément d'en être la marraine. La Force navale Vous est reconnaissante. Que Vos vœux qui nous ont touchés profondément puissent accompagner le ZINNIA sur toutes les mers. Je souhaite au ZINNIA bon vent, de bons voyages et toujours de bons retours.



« ZINNIA », JE TE BAPTISE ET T'ENVOIE SUR TOUTES LES MERS DU MONDE POUR MONTRER NOS COULEURS ET PROTEGER LA PAIX. QUE DIEU TE PROTEGE ».

« ZINNIA », IK DOOP U EN ZEND U OVER DE ZEVEN ZEEËN OM ONZE VLAG HOOG TE HOUDEN EN DE VREDE TE VRIJWAREN, GOD BESCHERM U ».



Dans quelques instants...
Binnen enkele ogenblikken...

6 mai 67

**Toespraak van Commodore LURQUIN, Stafchef van de Zeemacht,
ter gelegenheid van het van stapellopen van de A 961 „ZINNIA ”
op 6 mei 1967.**



Te Temse, op 6 mei : CPF Lemaire, commandant van de ZINNIA en CPV (t) De Greef, met de bouw belast, worden aan H. M. de Koningin door de Commodore Lurquin voorgesteld.

A Temse, le 6 mai, le Commodore Lurquin présente à S. M. la Reine le CPF Lemaire, commandant du ZINNIA et le CPV (t) De Greef, chargé de sa construction.



Mevrouw,

Vandaag, 6 mei 1967, is een grote dag én voor de gemeente Hoboken én voor de scheepsbouwwerken COCKERILL én voor het Ministerie van Landsverdediging. Heden werd de ZINNIA te water gelaten ; dat is iets, maar wat meer is : het heeft Hare Majesteit de Koningin beaagd het meterschap te willen aanvaarden van deze nieuwe eenheid. Wij danken zeer eerbiedig Hare Doorluchtige Hoogheid voor deze grote eer.

Heren Ministers, Mijnheer de Voorzitter van de Beheerraad, Dames en Heren,

De ZINNIA is het tweede Zeemachtschip dat in België, door de Belgen en volgens Belgische conceptie wordt gebouwd. Met fierheid krijgt zij de stempel „made in Belgium ”.

Wie heeft nu de ZINNIA gebouwd ? Wanneer ik zeg de COCKERILL yards, waar wij heden te gast zijn, dan is mijn antwoord onvolledig.

Weliswaar heeft de werf het leeuwenandeel maar heel België heeft eraan geholpen. Een scheepsbouwwerf kan niet leven noch werken zonder de gehele industrie. De voortstuwings- en hulpmotoren, de elektrische en elektronische apparatuur en alle aanverwante onderdelen komen uit het ganse land. Er bestaat geen mooier voorbeeld van eensgezinde samenwerking in de Natie dan de scheepsbouw. Onoemelijk is het aantal gezinnen die rechtstreeks en onrechtstreeks van de scheepsbouw leven, onmogelijk te beschrijven welke sociale en economische voorspoed een schip op de helling met zich meebrengt. Een schip bouwen in Vlaanderen is werk verschaffen aan Wallonië en aan alle Belgen.

De vermaardheid van de Belgische werven is overal gekend, alle oceanen worden bevaren door de Belgische constructie. Mag deze faam ten onder gaan, mogen de werven gesloten worden, mag de metaalindustrie en de motorenconstructie achteruit gaan? Neen! Aan de slogan „Laadt de Belgische schepen” moet toegevoegd worden „Bouwt Belgisch” om België welvarender te maken. Ook de Belgische vlag moet op alle zeeën getoond worden.

In dit verband wil ik een parenthese openen. Tijdens de besprekingen in de Gemengde Militaire Commissie en ter gelegenheid van het debat omtrent de begroting van Landsverdediging is sprake geweest van de bouw van begeleidingsschepen voor de Zeemacht. Wel, de constructie van vier kleine fregatten zou gedurende zes jaren een bestendige werkverschaffing verlenen aan 500 personen in de scheepsbouw. Voeg hierbij de aanverwante nijverheden, vermenigvuldigd met vier en U krijgt het aantal personen die leven door en van de scheepsbouw. Is dit een te verwaarlozen cijfer?

Als U het mij toelaat wil ik nog even terugkeren naar onze nieuwe eenheid.

Wat de vroegere ZINNIA was en heeft gedaan, hebt U zopas vernomen van de Heer Voorzitter van de Beheerraad. Het zou een herhaling wezen moest ik de karakteristieken van de nieuwe ZINNIA hernemen. Toch wens ik een detail nopens de opdracht van de nieuwe eenheid toe te voegen. De ZINNIA wordt een commando- en logistiek steunschip voor mijnnevgers. Dit betekent dat zij het bevel zal voeren over een groep mijnnevgers-jagers en dat zij terzelfdertijd zal instaan voor de logistiek van die groep. Met andere woorden, de ZINNIA zal een beweegbare commandopost en arsenaal zijn voor de groep.

De operaties van de groep mijnnevgers zullen, onafhankelijk van een haven of een basis kunnen geleid worden, de logistieke steun kan om het even naar verzekerd blijven, zowel wat de bevoorrading als de herstellingen be-

treffen. Een echt moederschap met vaderlijke hand!

Nu blijft er mij nog over een woord te zeggen omtrent de naam ZINNIA.

Een zinnia is een bloem, maar buiten het feit dat wij bloemenliefhebbers zijn is de keuze gesteund op een tweevoudige traditie. Ten eerste, de namen van de uit de vaart genomen eenheden gaan niet in het dossier „voorbij glorie” maar worden steeds overgenomen door de nieuwbouw om de glorie levend te houden. Ten tweede, de schepen behorende tot een zelfde klasse of voor het zelfde doel gebouwd, hebben namen die een onderling verband bezitten. Ik druk mij anders uit, de GODETIA en de ZINNIA zijn steunschepen voor mijnnevgers, beider namen stellen bloemen voor.

Doch er is nog een ander doel. Spijtig genoeg is de Belgische maritieme geschiedenis te weinig gekend. Op onze manier trachten wij een bijdrage te leveren om dit te verhelpen op de volgende wijze. Bij het horen of lezen van de namen VAN HAVERBEKE, GODETIA of ZINNIA wordt door de niet-ingewijde gevraagd „wat is dat?”. Dan volgt de uitleg, en deze niet-orthodoxe methode onderwijst dat de Koninklijke Marine grote daden heeft verricht, dat de „Royal Navy Belgian Section” in Normandië was op D’dag, dat de Belgische militaire marine sedert 1882 alle mogelijke hulp biedt aan de zeevisserij, en zo voorts.

En waarom zouden wij het niet mogen zeggen met bloemen? En is de naam niet ideaal gekozen voor de twee taalregimes?

Tenslotte men ik dat gans de Natie bewust zou moeten zijn van de draagwijdte van het gezegde van Leopold II: „Geen enkel land is klein, wanneer het raakt aan de Zee”.

België grenst aan de meest bevaren zee ter wereld, ons land heeft de mooiste havens op deze zee, wij zouden ze kunnen de Europa-poorten heten. De Zeemacht en de koopvaardij zijn waardig de taak, voorbehouden aan een groot land, te vervullen. Wanneer de Natie een brandkast is, dan zijn de koopvaardij en de militaire marine het slot en de sleutel. Eens zegde een Engels Admiraal, bij een bezoek aan de Zeemacht in 1953: „Eindelijk heeft België een sleutel op zijn deur”.

Mevrouw,

Ik kan U verzekeren dat de ZINNIA, met haar commandant, haar Staf en haar bemanning, de eer verdient welke U haar betoende door Uw tegenwoordigheid en door het aanvaarden van het meterschap. De Zeemacht is er U erkentelijk voor. Moge Uw wensen, die ons ten zeerste troffen, haar op alle zeeën begeleiden.

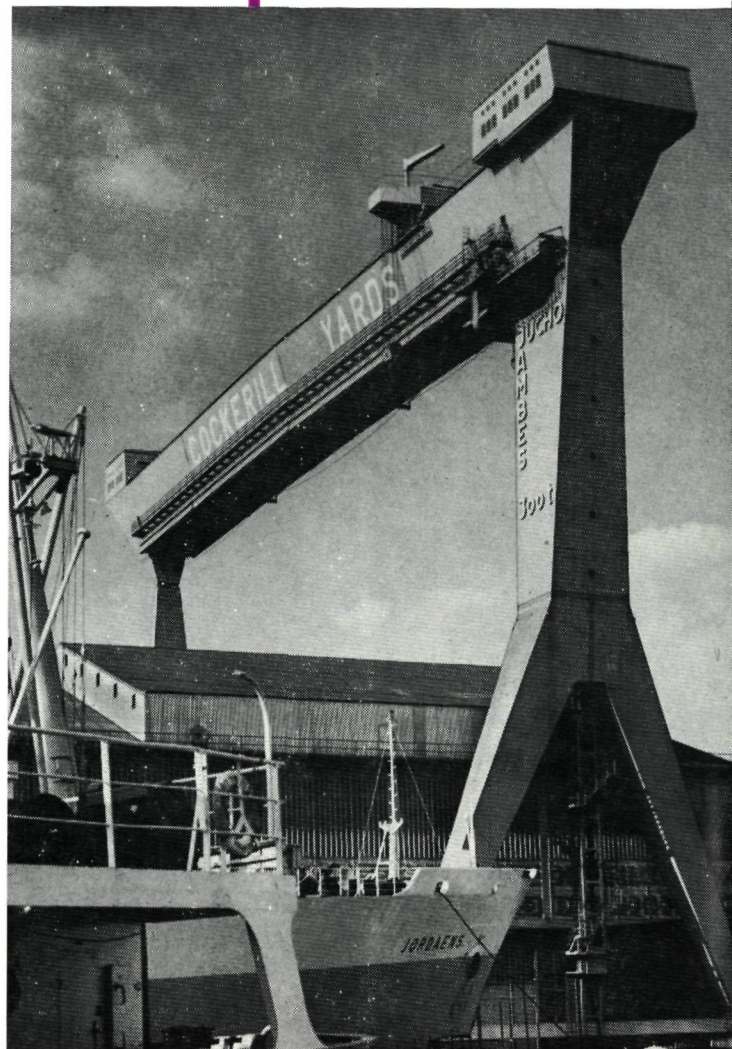
De ZINNIA wens ik goede vaart, en steeds een behouden thuiskomst.

- bouwen
- herstellen
- alle industriële werken
- ombouwen
- dokken van schepen

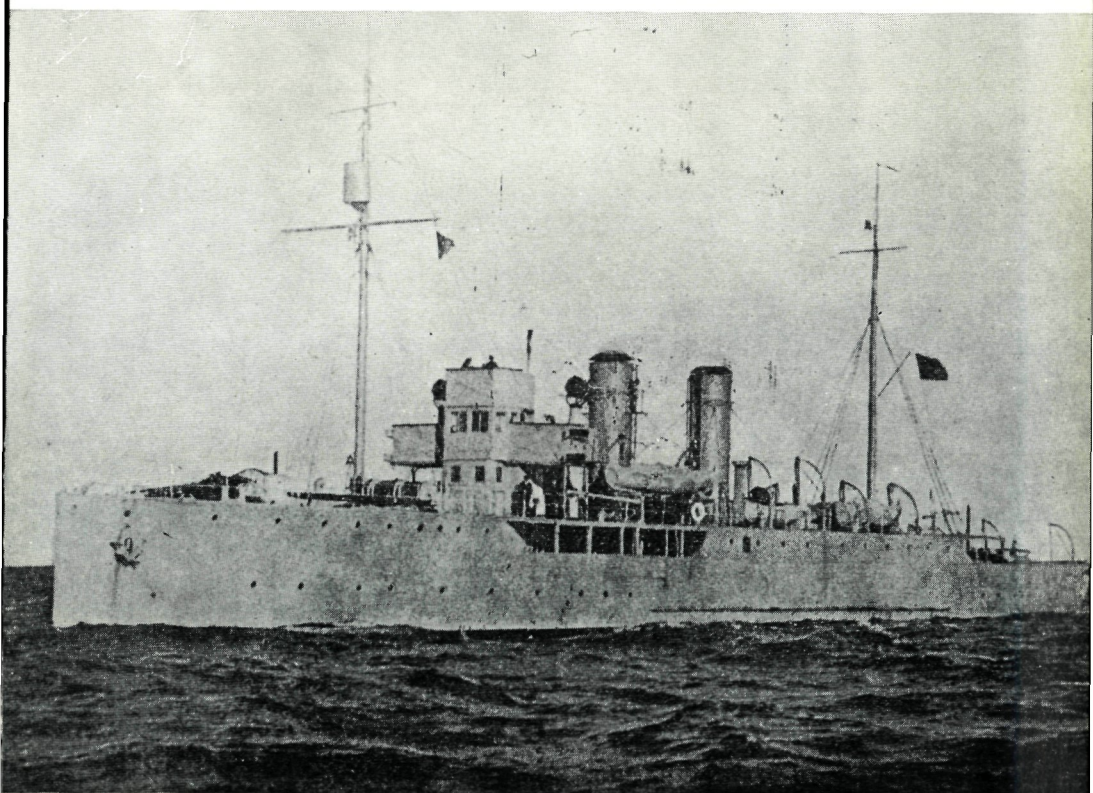
03. 27.38.80 (10 l.)

telex : COCRILYARDS HOB 31.175

teleg.: COCKERILL YARDS HOBOKEN



n.v. cockerill yards hoboken



ZINNIA 2

Construction : 1966 - '67 - COCKERILL YARDS - Hoboken (Belgique).

Bouw : 1966 - '67 - Cockerill Yards - Hoboken (België).

Tonnage : 2.626 tonnes.

Waterverplaatsing : 2.626 ton.

Dimensions : L 99,5 m. - l. 14 m. - tirant d'eau : 3,6 m.

Afmetingen : L. 99,5 m. - b. 14 m. - diepgang : 3,6 m.

Puissance : 2 diesels Cockerill - Ougrée de 2.500 cv chacun.

1 diesel de 400 cv pour hélice d'étrave.

Vermogen : 2 diesels Cockerill - Ougrée van 2.500 pk elk.

1 diesel van 400 pk voor boegschroef.

Vitesse : 18 nœuds.

Snelheid : 18 knopen.

Combustible : gasoil + 300 ton de réserve pour « supply ».

Brandstof : gasoil + 300 ton supply.

Armement : 3 x 40 mm. de marine.

Bewapening : 3 stuk van 40 mm. marine.

Equipage : 15 off., 50 sous-officiers, 60 matelots.

Bemanning : 15 officieren, 50 onderofficiers, 60 matrozen.

Remarque : quille posée le 8 novembre 1966 - lancé le 6 mai 1967.

marraine : S.M. la reine Fabiola.

premier commandant CPF W. Lemaire.

plateforme et hangar hélicoptère.

Nota : kiellegging 8 november 1966 - uit stapel 6 mei 1967.

meterschap : H.M. de Koningin Fabiola.

eerste commandant : CPF W. Lemaire.

loods en dek voor licht schroevendraaiertoestel.

ZINNIA 1

Construction : 1915 - 1916 - Swan Hunter et Wigham - Richardson Walsend.

Bouw : 1915 - 1916 - Swan Hunter en Wigham - Richardson Walsend.

Tonnage : 1200 ton W. 1480 ton pleine charge.

Waterverplaatsing : 1200 ton ledig. 1480 ton geladen.

Dimensions : L. 81 m. - l. 10,1 m. - tirant d'eau : 3,5 m.

Afmetingen : L. 1 m. - b. 10,1 m. - waterverplaatsing : 3,5 m.

Puissance : 1400 cv portée à 2.000 cv en 1941.

Vermogen : 1400 pk tot 2.000 pk opgevoerd in 1941.

Machines : Triple expansion - 1 hélice - 2 chaudières cylindriques.

Voortstuwing : Drievoudige uitzetting - 1 schroef - 2 schotse ketels.

Vitesse : 17 nœuds.

Snelheid : 17 knopen.

Rayon d'action : 2.000 nautiques à 15 n., porté à 3.350 nautiques à 9 n. en 41.

Actieradius : 2.000 miles aan 15 kn., tot 3.350 opgevoerd aan 9 kn. in 41.

Combustible : 250 ton de charbon.

Brandstof : 250 ton kolen.

Armement : a. Belge en 1940 : 1 mitrailleuse de 13,2 mm. AA.

b. Allemand en 1942 : 1/105 mm. 14/20 mm. AA.

Bewapening : a. Belgische in 1940 : 1 mitrailleur 13,2 mm. luchtdoel.

b. Duitse in 1942 : 1/15 mm. 14/20 mm. luchtdoel.

Equipage : 77 hommes, porté à 120 hommes en 1941.

Bemanning : 77 man, tot 120 opgevoerd in 1941.

Remarques : Construit comme sloop anglais classe Flower. Vendu à la Belgique en 1920, où il sert de garde-pêche. Capturé par les Allemands en 1940, il est refondu et transformé en 1941. Rebaptisé BARBARA, il sert à la Kriegsmarine comme escorte anti-aérien. Rendu à la Belgique en bon état en 1945. Rebaptisé BREYDEL. Rayé en 1951.

Opmerkingen : Gebouwd als Engelse kotter van het Flower type. In 1920 aan België verkocht als visserijwacht. In 1940 door de Duitsers in beslag genomen. In 1941 omgebouwd. Dient bij de Kriegsmarine als luchtdoeljager onder de naam BARBARA. In 1945 in goede staat aan België teruggegeven en als BREYDEL herdoopt. In 1951 geschrapt.

vril - mai - avril - mei - avril - mai - avril - me

des bateaux...

Avril-mai pour les bateaux c'est surtout le temps des entraînements pour les manœuvres toutes proches, et pour d'autres les premières croisières de l'année.

LE KAMINA, a commencé avril par une visite de cale sèche à Anvers du 4 au 12 avril, puis sur le chemin d'Ostende une brève escale à Zeebrugge. Le 24 avril, c'était le départ pour cette croisière dont on parlait depuis quelques mois : Montréal le Canada. Une semaine exceptionnelle où le Kamina représente la Belgique à l'Exposition Universelle de Montréal. Puis le 25 mai, le retour, les estacades d'Ostende...

Le GODETIA a le temps d'effectuer une mission de garde-pêche en Manche et en Mer d'Irlande du 10 au 27 avril - avec escale à Dieppe - avant de rejoindre Temse, le 5 mai, où les chantiers Boel exécutent les travaux de fin de garantie.

Dans un chantier voisin, chez Cockerill Yards à Hoboken, début avril voit les grands préparatifs préliminaires à un lancement ; mais les marées exceptionnelles reporteront au 6 mai la naissance de notre dernier-né : le A 961 ZINNIA.

Du côté de la « Recherche » qui a actuellement la côte de popularité, le ketch ZENOBE GRAMME, en grand entretien, fait une visite remarquée à Anvers, le 31 mars et se retrouve ensuite en carénage aux chantiers Boel à Temse, le 8 mai.

Le MECHELEN, dont la coque s'orne d'un tout récent A 962, subit également la visite de carénage à Anvers, du 24 avril au 9 mai.

Et pendant ce temps, troisième larron de la recherche, le F 905 P. DEMOOR, fait route vers le soleil, vers la Grande Barrière d'Australie ; le 6 avril il faisait relâche à PORTO DE LEIXOES pour y débarquer un matelot malade, du 11 au 14 avril il était à Tunis, puis en Ethiopie à Massawa du 22 au 25 avril, à Colombo du 25 avril au 8 mai, et en Indonésie à Djakarta du 14 au 18 mai, il touchait l'Australie à Freemantle en fin de mois.

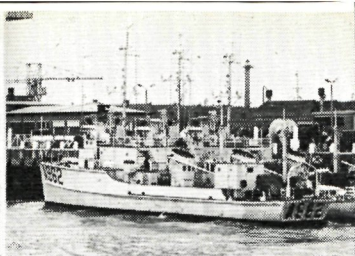
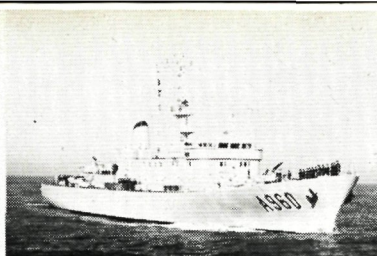
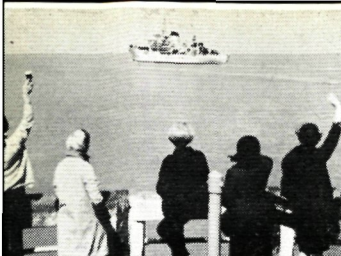
Pour les autres, c'est surtout la grande saison des cales sèches : MSI OUGREE du 10 au 14 avril, du 11 au 28 l'MSO BREYDEL, du 25 avril au 8 mai le M 902 VAN HAVERBEKE, et du 18 avril au 9 mai le MSC NIEUWPOORT. Tous à Anvers.

A Ostende, déposée à quai comme un gros yacht, la RML LIBERATION faisait sa toilette annuelle avant d'entreprendre ses promenades à l'intérieur du pays, elle a commencé par accompagner le « Pavillon Bleu » Hasselt-Liège à la Pentecôte, on la prévoit début juillet à Thuin et ensuite à Waulsort. En septembre elle entreprendra un périple dans les provinces flamandes.

A KALLO, arrivait le 7 avril l'MSI TONGEREN rentrant d'Ostende.

A Nieuport, rentrait le MSC VEURNE le 24 avril.

Zeebrugge, célébrait pour l'avant dernière fois l'anniversaire du « St.-George's day » et recevrait les MSC HEIST et STAVELLOT du 22 au 24 avril.

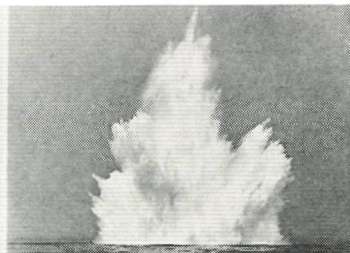
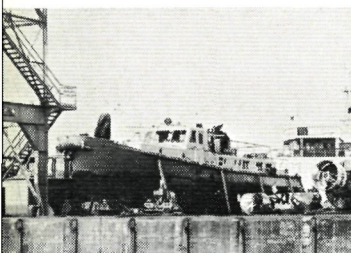


Le 24 Avril, le KAMINA appareillait d'Ostende pour le Canada. Deux jours plus tard, le GODETIA rentrait de mission de garde - pêche en Manche et en mer du Nord.

Op 24 april vertrok de KAMINA naar Canada. Twee dagen later legde de GODETIA te Oostende aan na een visserijwacht in het Kanaal en de Noordzee.

Le MECHELEN M962 n'existe plus, il est devenu officiellement A962 MECHELEN, navire de recherches hydrographiques.

De M962 MECHELEN bestaat niet meer, zijn officiële benaming is nu A962 MECHELEN, hydrografisch opzoekingschip.

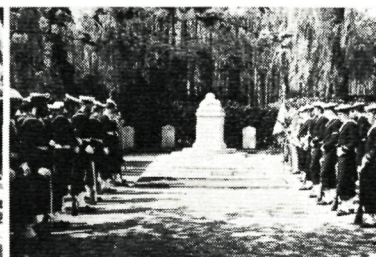
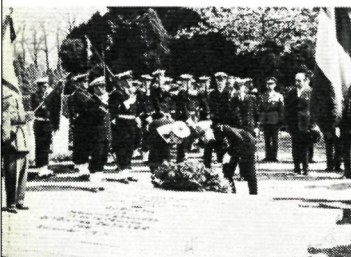


Comme un gros yacht, la vedette LIBERATION a été mise à quai pour radoubage.

De riviernielboot LIBERATION wordt gekalefaterd alvorens als varende tentoonstelling op Belgische stromen en rivieren te varen.

Le 10 Mai, les plongeurs intervenaient à Zeebrugge pour neutraliser une mine magnétique allemande ramenée par le Z.545. Le lendemain, elle était pétardée en mer.

De duikers van de Zeemacht hebben op 10 mei te Zeebrugge een Duitse magnetische mijn onschadelijk gemaakt. 's Anderendaags deed men de mijn ontploffen.

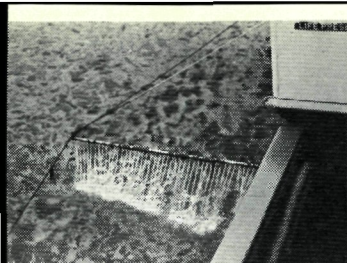


L'escadre des escorteurs de la Marine Nationale fleurit les monuments aux morts français d'Anvers.

Het eskader van de Nationale Marine herdenken te Antwerpen de Franse oorlogsslachtoffers.

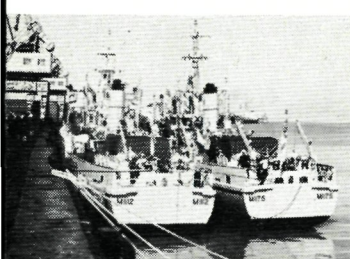
A l'occasion du 60ème anniversaire du „Mijnendienst" les journalistes néerlandais ont visité l'Ecole de la Guerre des Mines.

dernièrement... laatstleden...



Dans la marée noire, Mai aura été pour le KNOCKE M 931, le mois du mazout. Par trois fois, il sera allé de bon cœur au large d'Ouessant pour l'essai de détergents belges. A gauche, système d'épandage ; au centre, les spécialistes, et à droite, les prélèvements.

De KNOCKE M 931 heeft nader kennis gemaakt met de mazoutplaag. Drie maal voer hij tot bij Ouessant om er Belgische zuiverende produkten te proberen. Links, het besproeiingssysteem ; in het midden, de anti-fuel-specialisten en rechts een staal.



Avant - dernière commémoration de la tentative de blocage du port de Zeebrugge en Mai 1918, les MSC M1112 en M1175 de la marine britannique, les autorités civiles et militaires belges et britanniques et... la presse (dont nous présumons qu'elle était britannique).

Voor de voorlaatste keer werd de blokkeringspoging van de haven van Zeebrugge in 1918 herdacht. De Britse MSC M1112 en M1175, de Belgische en Britse burgerlijke en militaire overheden en... de pers (die zeker Britse afgevaardigden gezonden had).



Ter gelegenheid van de 60e verjaardag van de „Mijnen-dienst " bezochten Nederlandse journalisten de Mijnenbestrijdingsschool.

Le 27 Avril, le CPC Lentacker remettait le commandement de l'escadrille, des services d'Ostende au CPF Poppe ; le CPF Schlim remettait le commandement de Cedra aux CPF Blazin.

CPC Lentacker gaf op 27 april het bevel van het smaldeel der diensten over aan CPF Poppe. Dezelfde dag nam CPF Blazin het bevel van Cedra over.

Images de l'open - door de COMIENAV.

Foto's van de opendoor COMIENAV.



Et enfin, à Cedra, suite à la catastrophe du TORREY CANNION, le M931 KNOKKE s'initiait à la navigation en eaux polluées. Après une reconnaissance dans le « fuel », le KNOKKE faisait deux sorties en Manche, pour essais sur la « marée noire » de détergents destinés à la lutte contre les hydrocarbures. La première sortie du 12 au 16 avril, la seconde avec escale à Brest (pour y embarquer des observateurs étrangers) du 24 au 28 avril.

Le 10 mai, vingt-sept ans, jour pour jour, après la déclaration de guerre, le chalutier Z.545 alertait les services du port de Zeebrugge ; « mine dans les filets ». L'équipe d'intervention du groupe des plongeurs-démineurs sous la direction du 1MC Trempont se trouvait à 11 heures dans la rade et neutralisait l'engin, une mine de fond à influence magnétique, d'origine allemande, datant de la dernière guerre et pesant près d'une tonne.

Ramenée à Ostende, cette mine a été pétardée en mer le 11 mai.

des visiteurs...

Les dragueurs côtiers néerlandais BORNE et BEEMSTER firent une brève escale à Ostende du 19 au 20 avril.

A Zeebrugge, les H.M.S. NORTHUMBRIA et WARSAH armés par des équipages de réserve de la Royal Navy commémorèrent le 49ème anniversaire du « Saint-George's day » au cours du week-end du 23 avril.

Anvers, recevait du 27 avril au 2 mai, les escorteurs d'escadre de la Marine Nationale : DU CHAYALA, SURCOUF, KERSAINT, et du 8 au 11 mai, l'escorteur côtier de la marine norvégienne SLEIPNER.

Le port de Bruges accueillait du 18 au 22 mai, le H.M.S. MYRMIDON, bâtiment de recherche britannique.

Comme chaque année, le début du printemps amène des premiers groupes de visiteurs civils du programme des services de l'information et relations publiques.

Le STAVELOT a ouvert la série des excursions en mer, avec l'Ecole Supérieure de Radio - Navigation de Bruxelles.

dans les bases...

L'Ecole de la Guerre des Mines a reçu le 25 avril, les membres de la presse néerlandaise accompagnés de leurs collègues belges, à l'occasion du 60ème anniversaire du « Mijndienst », EGUERMIN fonctionnant au bénéfice des deux nations.

La matinée du 27 avril vit la remise de commandement de l'Escadrille des Services par le CPC Lentacker au CPF Poppe.

L'après-midi, le CPF Schlim remettait le commandement du Centre de Dragage, CEDRA, au CPF Blazin.

Zeebrugge

Célébraient l'avant-dernier anniversaire du Saint George's Day, le 23 avril.

Bruges Sainte - Croix

Après la visite de l'amiral U.S. Navy Ed Ellis, en compagnie du Chef d'Etat-Major, COMIENAV ouvrait ses portes le 8 mai au public. De nombreuses manifestations eurent lieu dans le cadre de cet « open-door ».

Comarant

A l'occasion de la visite des escorteurs d'escadre de la Marine Nationale, l'Amiral Salmon accompagné du Consul de France, s'est rendu aux monuments des Français.

neptunus

flashes

Comlognav

Le CPF (s) Pauwels a repris le 2 mai le commandement de corps du groupement logistique que le CPF (s) De Ridder cumulait depuis quelques mois. La force navale a participé depuis le Salon des Vacances, aux expositions : de Welkenraedt du 22 au 25 avril, et de Sint-Truiden du 18 au 28 mai.

Mais également, sous forme d'open door à Bruges Sainte-Croix, le 8 mai. Dans les prochains mois, on programme :

OSTENDE, 16 au 26 juin : où suite à l'initiative de la très active association des commerçants, la Force Navale sera présente dans tous les étalages de la rue A. Buyl, bien qu'on n'y verra aucun dragueur un matériel très important sera exposé, le 16 juin à 20 heures la musique de la force navale inaugurera cette exposition originale en présence des autorités militaires et civiles.

21 JUILLET : à

là où se déroulera le défilé du 21 juillet, la force navale sera présentée lors d'une exposition interforces.

28-29-30 juillet : open door du camp de Lombardzijde et Nieuport. Le dépôt de réserve et l'école nautique seront ouverts au public.

Et ainsi que nous l'avons déjà mentionné, la vedette RML LIBERATION sera dans la région thudioise au début de juillet, à Waulsort à la mi-juillet avant d'entreprendre en septembre le périple des provinces flamandes.

associations des ORFN - vereniging van de ROZM

L'association des officiers de réserve de la force navale a tenu son assemblée statuaire le 22 avril à Ostende. Dans son discours d'ouverture le CPF (r) Deseck, président, s'est réjoui de l'intérêt toujours plus grand que portent les ORFN aux réunions de ce genre et s'est estimé très satisfait de la réalisation quasi complète du programme de 1966, le congrès 1966 fut - en particulier - une parfaite réussite. Le programme national des activités pour 67 a été établi en fonction du nombre limité des journées de rappel que GDCR alloue aux ORFN. Rappelons en bref le calendrier : 22 avril : colloque, 20 et 21 mai : marche de nuit, octobre : congrès et surtout les embarquements à bord d'unités FN.

Avant de procéder à l'élection des nouveaux administrateurs, le président Deseck invite tous les officiers de réserve à présenter leur candidature de membre effectifs de l'association afin d'assurer une meilleure représentation de celle-ci dans les organismes interfaces.

COLLOQUE : 22 avril

L'après-midi du même jour fut consacré à un colloque où les OR développèrent leur point de vue quant à leur position au sein de la FN. Dans les différentes section constituées, il fut question du recrutement, de la formation, de la promotion, de l'intervention de l'OR dans les relations publiques, du service de santé FN et de la mise à la disposition des OR d'un MSC lors des rappels volontaires.

Le rapport global devant être proposé ultérieurement au chef d'état-major de la FN, nous respectons le vœu du président de ne donner actuellement aucune indication de détails quant aux résolutions adoptées, mais disons que ce colloque fut fructueux et que si

quelques rares suggestions bousculent quelque peu l'orthodoxie, elles sont toutes empreintes du désir des ORFN de SERVIR mieux la force navale.

De vereniging van RO/ZM heeft te Oostende op 22 april zijn statutaire vergadering gehouden.

In zijn openingsrede verheugde de voorzitter CPF RES Deseck zich over het feit dat de RO/ZM steeds een grotere interesse tonen voor zulke vergaderingen. Verder verklaarde hij zich voldaan over de bijna volledige verwezenlijking van het programma 1966. Het congres 1966 in het bijzonder was volkomen geslagen.

Het nationaal programma van 1967 werd bepaald in functie van het beperkt aantal dagen wederoproeping dat GDCR aan de RO/ZM zal toekennen. Ziehier in het kort deze manifestaties: 22 april colloquium, Nachtmars van 20 en 21 mei, oktobercongres maar vooral de inschepingen aan boord van de schepen van de ZM.

Alvorens over te gaan tot het kiezen van de plaatsvervangers van de aftredende beheerders, nodigde de voorzitter alle reserveofficiëren uit zich kandidaat te stellen als effectief lid om een betere vertegenwoordiging van de vereniging te bekomen bij de intermachtenorganismen.

Colloquium

Dezelfde dag, 's namiddags, hielden de RO/ZM een colloquium over hun plaats in de schoot van de ZM. In de verschillende opgerichte secties waren de werving, de vorming, de bevoordering, de tussenkomst van de RO in de openbare betrekkingen, de gezondheidsdienst van de ZM en het terbeschikkingstellen van een MSC ter gelegenheid van vrijwillige wederoproee-

pingen besproken. Daar het globaal verslag eerst aan de stafchef van de zeemacht moet voorgesteld worden, eerbiedigen wij de wil van de voorzitter geen enkel detail van de aangenomen besluiten openbaar te ma-

ken. Alleen zeggen wij reeds dat dit colloquium vruchtbaar was en zo enkele zeldzame voorstellen weinig orthodox zijn, blijven zij nochtans ingegeven door de overtuiging van de RO/ZM de zeemacht beter te DIENEN.



Colloquium van de R. O. te Oostende op 22 april.
Colloque des O. R. à Ostende, le 22 Avril.

R.O. - Z.M. „afdeling West - Vlaanderen ”

Zaterdag 22 april, dag van het colloquium te Oostende waarop tal van Westvlaamse reserveofficieren aanwezig waren, had 's avonds een zeer geslaagde bijeenkomst plaats in de officiersmess van de Generaal Mahieu-kazerne.

Op vrijdagnamiddag 23 juni zullen de RO van de afdeling kunnen inschepen aan boord van een eenheid van de Zeemacht voor een korte zeetrip langsheen onze kusten.

Op zaterdag 30 september zal de „operatie heli 67 ” te Oostende plaats hebben die in principie voorbehouden is aan de leden van de afdeling. Het overvliegen per helikopter van het havencomplex en de zeemachtinstallaties staat o.m. op het programma.

O.R. - F.N. Bruxelles

Le lieutenant de vaisseau (r) De Decken - alias Gilbert Doyen - a été élevé à la dignité de membre d'honneur de la société Royale « Cercle Georges Lecoq », lors de l'assemblée générale du cercle présidée par le commodore e.r. Robins.

associations des anciens de la force navale verenigingen van de oudgedienden van de zeemacht Bruxelles - Brussel

Pour leur première manifestation qu'ils intitulaient « la soirée de retrouvailles », les anciens de l'agglomération bruxelloise ont réussi un coup de maître. La bonne ordonnance de la soirée - l'organisation fut parfaite, - le cadre



bien choisi et le succès de foule - 250 personnes dont une centaine d'anciens - ont récompensé le président et les membres du comité de leurs efforts. Les anciens de la FN, leurs épouses et fiancées manifestèrent d'ailleurs leur approbation par des applaudissements nourris qui saluèrent aussi bien les discours de bienvenue des président et vice-président, que la projection d'un film d'intérêt naval « Le Richelieu » et que le spectacle présenté par les « 5 AS ». Leur interprétation de chants de marins - « le 31 du mois d'Août » - fut évidemment la plus appréciée.

Ce succès est de bonne augure pour la randonnée automobile que déjà cette organisation projette.

De eerste manifestatie, dat door de oudgedienden van de Zeemacht van Brussel en omgeving de „avond van de herontmoeting" genoemd, was een succesvolle avond. De organisatie was voortreffelijk en het kader goed gekozen. De massatoeloop - niet minder dan 250 personen waaronder één honderdtal oudgedienden waren aanwezig - de voorzitter en de leden van de beheerraad de juiste beloning waren voor hun inspanningen.

De woorden van welkom van de voorzitter en vice-voorzitter, de projectie van een film in verband met de zee en het optreden van een zanggroep de « 5 AS » werden door de toehoorders toegejuicht.

Deze succesvolle avond is een goed teken voor de verdere manifestaties, waaronder een rallye, die op touw zullen gezet worden.

Mons

Dimanche matin 30 avril, à Mons les anciens de la Force Navale de secteur de Mons se sont réunis pour leur assemblée générale annuelle. Pour leur 1ère assemblée tous les vrais mordus étaient présent, noyau dynamique et solide grâce auquel la section connaîtra un développement certain.

Une délégation de l'association des Anciens de Gand était présente à cette réunion de frères d'arme. Bientôt l'association de Gand et de Mons procèderont à leur jumelage.

Après les discours des président, vice-président, trésorier, secrétaire et du président de l'association des anciens de Gand, la séance se clôtura par un vin d'honneur où chacun eut l'occasion de resserrer les liens d'amitié au sein l'association.

Gent

Nieuw adres : Kastanjestraat 131, Gent - Tel. 09/26 16 22.

De oudgedienden van Gent realiseerden een prachtig wapenschild van hun vereniging. Sleutelhangers van de vereniging worden ook in omloop gebracht. Verder wordt er voor einde september een Autorallye gepland en niets wordt aan het lot overgelaten om het tot een groot sukses te maken.

Antwerpen

Op 19 april werd een filmavond ingericht dat een onverwachte bijval kreeg.

Liège

Le bal, organisé en la salle de l'UFAC à Liège a permis à nombre d'anciens de se retrouver dans une ambiance toute particulière par la présence de l'orchestre de jazz des Navy-Swingers (formation de matelots de la force navale, finaliste du tournoi militaire 66). Des représentants de 5 sections d'Anciens s'y sont retrouvés : Liège, Mons, Gand et son imposante délégation, Anvers et Bruxelles. En tête de page vous pouvez juger vous même de l'ambiance...

abonnement

belgië - belgique

120 fr

150 fr (soutien - steun)

300 fr (honneur - ere)

nederland

10 gulden

25 gulden (erelid)

france

15 fr

30 fr (honneur)

suisse

12 fr

30 fr (honneur)

u.s.a. - canada

3 dollars

7 dollars (honor)

united kingdom

1 pound

2 guineas (honour)

neptunus b.p. 17 oostende 1

compte - 40.07.79 - rekening

société générale de banque

generale bankmaatschappij

ccp - 17.55 - pr.

n

