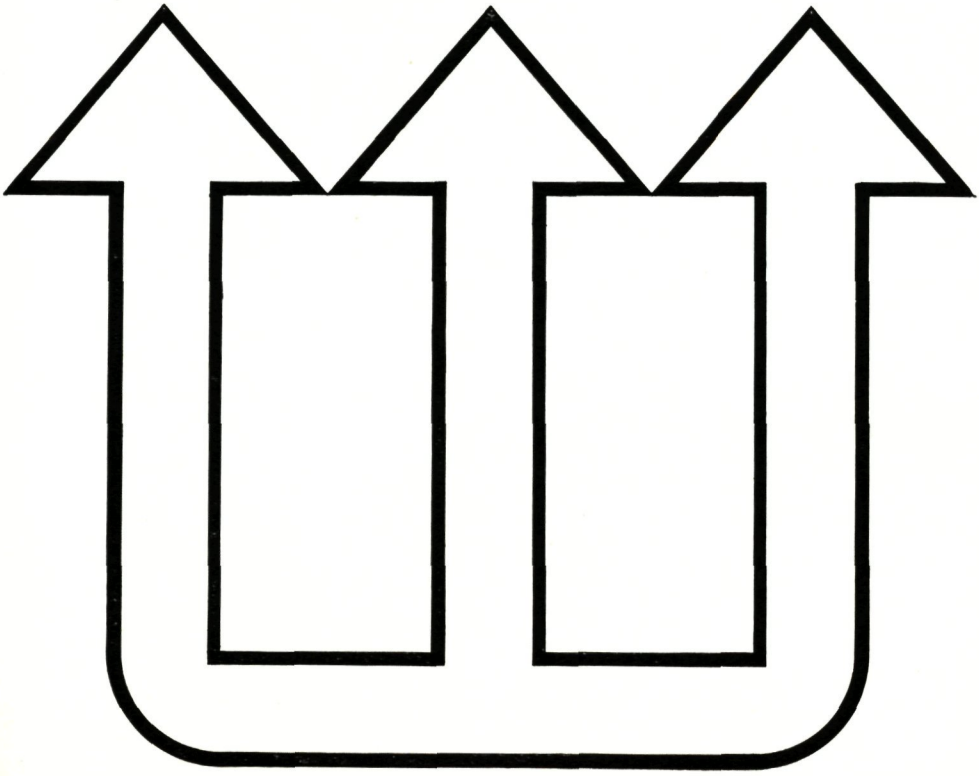
neptunus

revue navale bimestrielle
tweemaandelijks marinetijdschrift

67-5

neptunus 67



maritiem tijdschrift - périodique maritime et naval

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

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

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

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

neptunus est vendu au numéro (30 F) ou par abonnement (150 F)

neptunus wordt verkocht per nr (30 F) en per abonnement (150 F)

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,	ere-honneur
belgique-belgie	150 F	300 F
france	20 F	30 F
nederland	15 gulden	25 gulden
great-britain	1 pd/15	3 £
u.s.a. - canada	4 dollars	6 dollars
autres pays - andere landen	4 dollars	6 dollars

affilié à l'union de la presse périodique belge
aangesloten aan de unie der belgische periodieke pers.

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

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

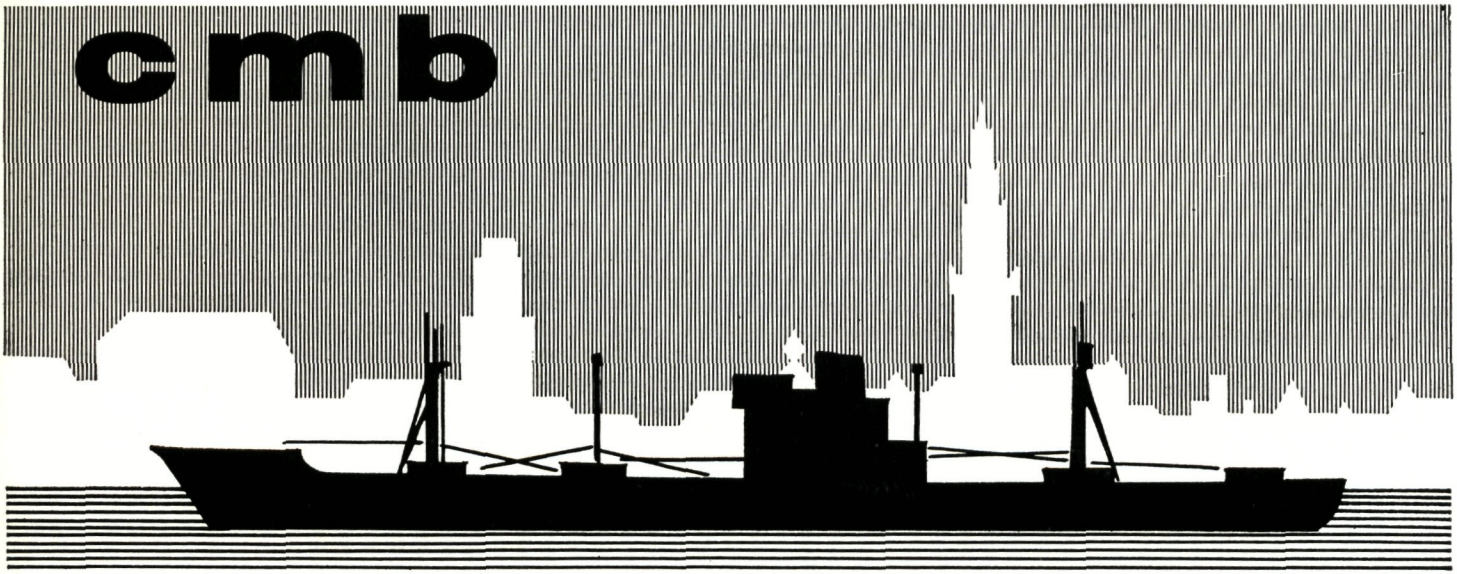
libre de toute attache politique ou confessionnelle

politiek en confessioneel onafhankelijk

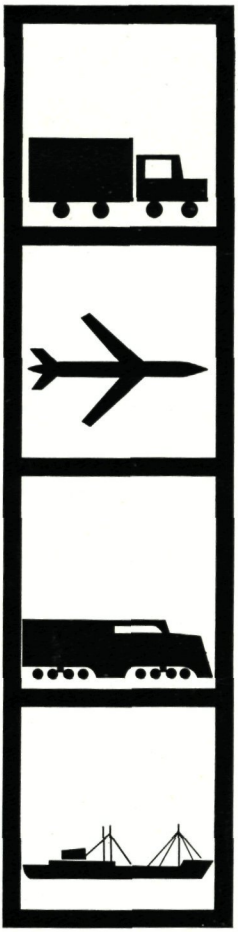
imprimé en belgique - oostende, in belgie gedrukt - oostende

5

ANVERS : AFRIQUE * AMERIQUES * ASIE MINEURE



agents-gérants : • AMI • St. Katelijnevest, 61 ANVERS



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 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.

SHELL

BELGIAN SHELL COMPANY S.A. - BRUXELLES

7146/63

OSTENDE - DOUVRES - OOSTENDE - DOVER - OOSTENDE

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
automobielclubs
en 059-776.01
Oostende-Dover lijn

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

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.

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)

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

SIGNAAL SAILS THE SEVEN SEAS

SIGNAAL systemen dragen er toe bij dat deze 166 schepen
volledig voor hun taak zijn berekend

N.V. HOLLANDSE SIGNAALAPPARATEN
HENGELO

RASOIR
SUR
PILES

SCHEERAPPARAAT
OP
BATTERIJEN

PHILIPS

PHILISHAVE

PHILIPS

Renouvellez votre abonnement
Neptunus pour 1968 - 150 Frs

Hernieuw Uw abonnement
Neptunus voor 1968 - 150 F.

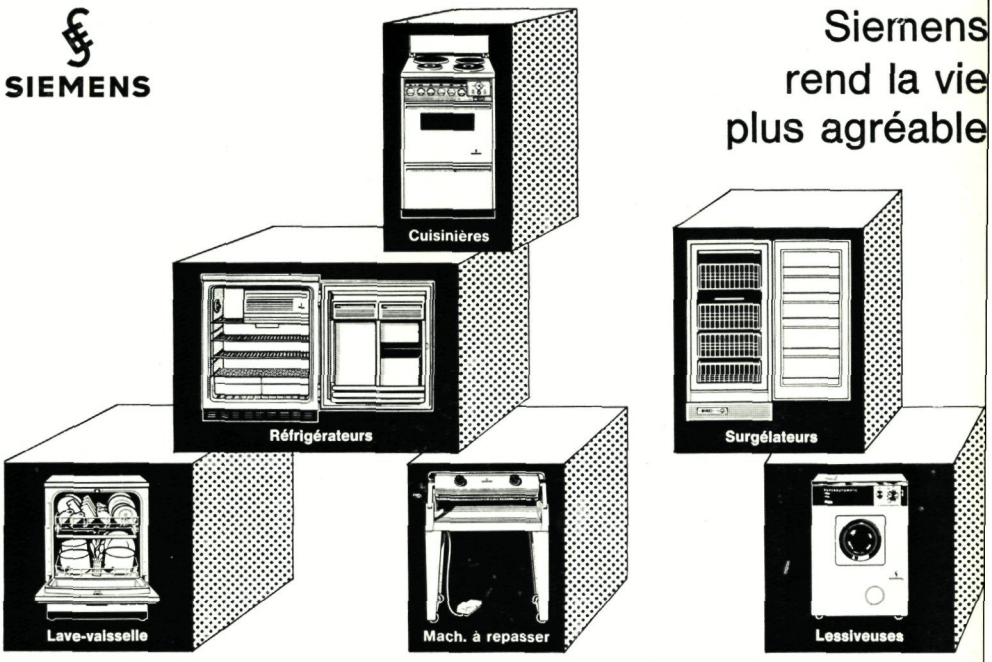
INES

BELGIUM INTERNATIONAL ELECTRONIC SERVICE
Société Annonyme

ANTWERP, 13 Koningsstraat

SIEMENS

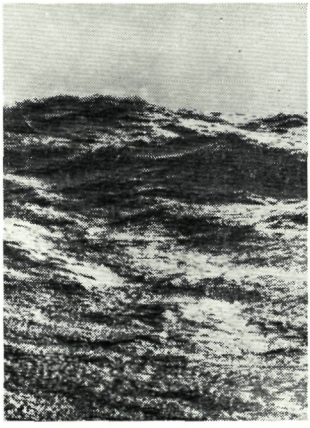
Siemens
rend la vie
plus agréable



S.A. SIEMENS N.V. 116, chaussée de Charleroi Bruxelles - 6

wintgens

exclusive representative of
BISSETT-BERMAN CORPORATION
world famous maker of
oceanographic equipment.
bureau technique wintgens - eupen



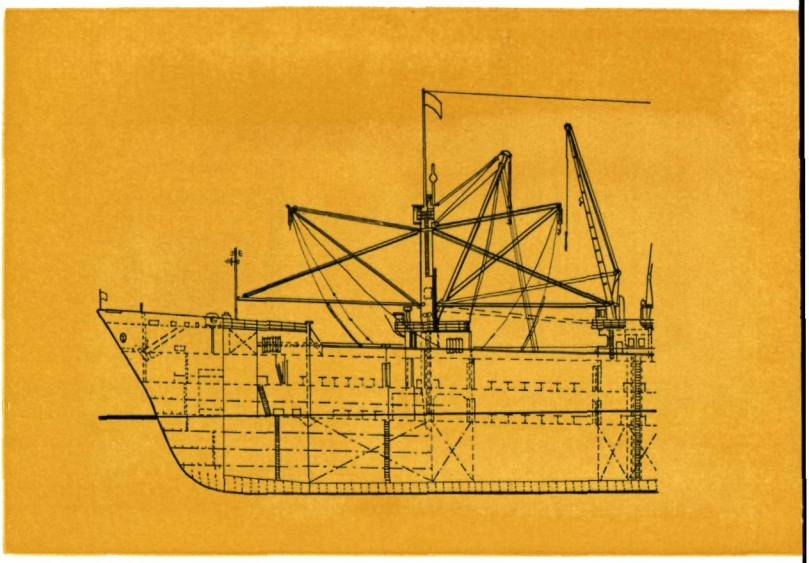
tel. : 087 - 539.21 telex : 41-558

BOELWERF

N.V. TEMSE S.A.

Tel. (03) 71.09.01 Telex 31.140

Telegr. Boelwerf-Temse

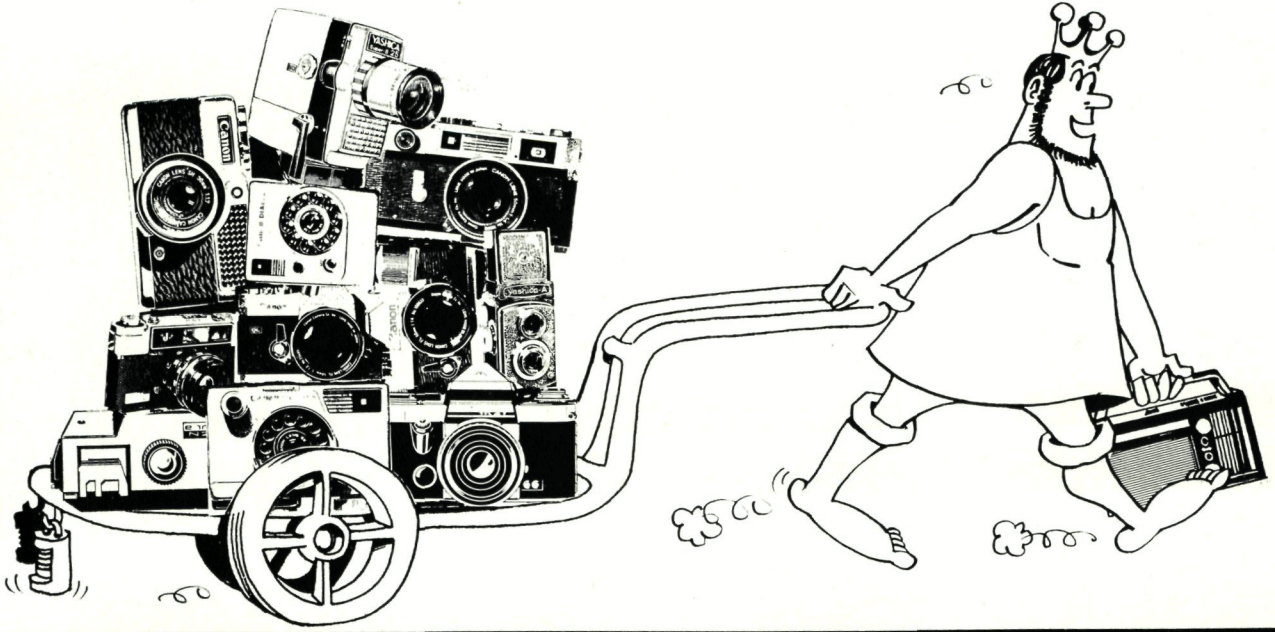


Zeeschepen tot 80.000 ton

Navires de mer jusque 80.000 tonnes

Bouwers van het motorzeilschip "ZENOBE GRAMME", het visserijwachtschip "GODETIA" en 4 kustmijnenvegers

Constructeurs du ketch de recherches "ZENOBE GRAMME", du garde-pêche "GODETIA", et de 4 dragueurs de mines côtiers



FOTO

CINE

SON

Sonparts

FIRMA C. TUYTTENS

NOORDZANDSTRAAT, 52, 54
MALLEBERGPLAATS, 11.

BRUGGE

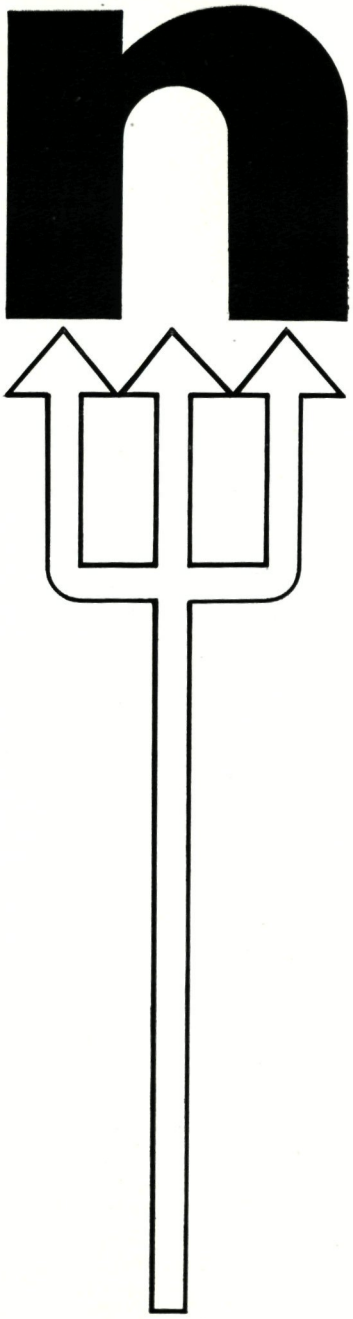
uw verdeler GRUNDIG

Radio, Televisie
en Bandopnemers

(050)
31761
&
31762

p.v.b.a.

13	wensen van de stafchef van de zeemacht les vœux du chef d'état-major de la force navale.
15	belgische haven- en maritieme politiek in nauwe vaargeulschoentjes... (résumé français en forme de triptyque). h. rogie.
45	joies de la marine - zeemansvreugde. premiére série des dessins de georges soupart. eerste reeks van tekeningen door georges soupart.
48	les de brouwer deux siècles de capitaines et corsaires ostendais. baron yves de brouwer.
65	de brouwer I et II : scheepsfichen - fiches des navires.
67	l'aventure australienne. logbook du cpc robyns cdt le f905 de moor.
73	een baard zoekt wormen (kangorou 15) c.m. jounge (kangourou 16)
75	tour d'horizon en images - rondzicht in beelden.
78	mouvements de navires (oct.-nov.)
80	bevorderingen van het personeel.
82	fotodienst, (reeks 3 en 4)
83	dans la réserve - in het réservekader.



ce numéro est le 5e de la 14ème année de parution. Il comprend 88 pages et a été réalisé sous la responsabilité du président de l' a.s.b.l. **j. c. liénart.**

dit nummer is het 5de van de 14de jaargang, het bevat 88 bladzijden en werd onder de verantwoordelijkheid van de voorzitter van de v.z.w. **j. c. liénart** ververwezenlijkt.

door-par : **r. prigneaux** directeur de la publication hoofd van de redactie - et **l. decoster** pour la partie française.
en : **m. gorts - d. de boever** voor het nederlandse gedeelte :

lay-out : **l. decoster.**

photos : **r. de meersman - heineman.**

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

---

c. neptunus dec. 1967.

nieuwjaarswensen van d

De VZW NEPTUNUS vraagt mij met U een kort onderhoud te hebben, naar aanleiding van de jaarwisseling.
Zulks aanvaard ik met groot genoegen.
Velen onder U zullen de Zeemacht, noch de vele aspecten van het zeemansberoep, wellicht niet voldoende kennen.
Daarom is dat juist de taak van ons maritiem tijdschrift «NEPTUNUS».
Ze is het bindmiddel tussen ons personeel en hun familieleden ; ze licht U in over het wel en wee van onze matrozen aan boord van de vloot- en waleenheden van onze Zeemacht, die ook de UWE is.
Ze is ook het voorlichtingsmiddel bij uitstek voor ons reservekader, dat er alle baat bij heeft op de hoogte te blijven van onze aktiviteiten.
Mijn bestendige zorg is de Zeemacht één te maken ; allen voor één ideaal, één ideaal voor allen.
Daar kunt U, beste lezer, beste lezeres, ook aan meehelpen, door uw echtgenoot, zoon, vriend of verwant uw morele steun te verzekeren.
Binnen enkele dagen zullen de meeste onder U in gezellige kring de Kerst- en Nieuwjaarfeesten doorbrengen; dat zal onze bemanning van de F 905 DEMOOR echter niet kunnen.
Op terugreis uit het verre Australië zal het schip omstreeks 20 februari 1968 de haven van Oostende binnenlopen. Een hartelijk weerzien voor onze bemanningsleden in het vooruitzicht.
Stuur hen een wenstelegram omstreeks Nieuwjaar; het zal hen ongetwijfeld zeer gelukkig maken.
Mijn dank voor uw waardering van ons tijdschrift en aan alle lezers en lezeressen wens ik een in alle opzichten voorspoedig jaar 1968.

L. LURQUIN
Commodore

tafchef van de zeemacht - vœux de noël et de nouvel an du chef d'etat-major de la force navale

C'est avec grand plaisir que j'accepte l'invitation qui m'est faite de vous souhaiter à vous tous qui lisez NEPTUNUS, en mon nom personnel et en celui de toute la Force Navale, une bonne et heureuse année 1968.

Je vous remercie de l'intérêt que vous avez constamment marqué au cours de l'année écoulée à notre marine, à ses réalisations, à ses problèmes ; votre compréhension, votre soutien, votre appui, nous sont indispensable pour mener à bien notre mission.

Une fois encore je tiens à exprimer ici mes souhaits à la communauté maritime toute entière à tous les marins et à tous ceux qui participent aux activités maritimes de notre pays et à leurs familles, pour que l'année nouvelle voie la réalisation de leurs projets, le succès de leurs entreprises et que se réalisent les nombreuses espérances qu'ils nourissent.

Unissons nos pensées d'autre part, et offrons ensemble nos voeux à tous les marins qui sont en mer et qui le seront la nuit de Noël et le jour de Nouvel-An, pour que leur voyage se passe bien, que la mer leur soit clémente et leur retour au port heureux.

A tous je leur souhaite d'envisager l'avenir avec confiance et vous renouvelle mes voeux d'une année 1968 heureuse et prospère.

In het artikel gewijd aan de haven van Antwerpen, verschenen in het nummer 2/67 van Neptunus, wees de auteur op de moeilijkheden die onze metropool ondervindt bij de aanwinst van nieuwe industriegronden, van vitaal belang voor de verdere bloei van haar haven. In een eigen bijdrage over het ontwerp van haveninplanting in het Waasland betreurden wij het trage

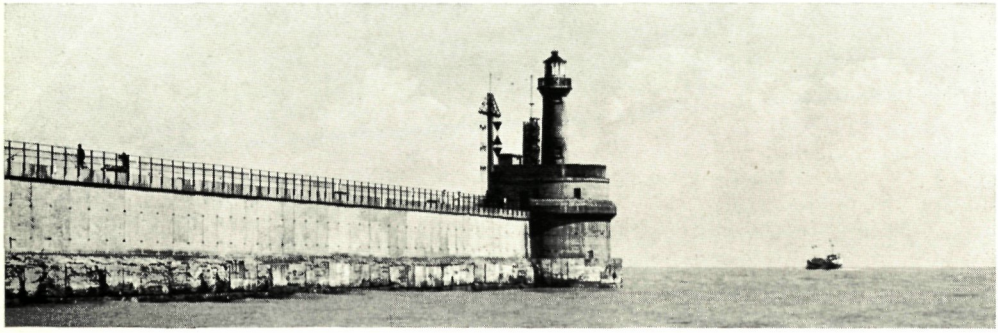
verloop der werkzaamheden te wijten aan een gebrek aan coördinatie en concludeerden wij met een pleidooi voor de oprichting van een Ministerie van het Zeewezen.
Even nadenken bij deze opmerkingen is meteen het probleem stellen van de Belgische haven- en maritieme politiek, die wij in onderstaande beschouwingen onder de loupe zullen nemen.

ZEEKLIMAAT en LANDROT - MENTALITEIT

Is ons land een zeemogendheid met landklimaat of een continentaal land met zeeklimaat ? De vraag werd reeds gesteld. Ook het antwoord is sinds lang gegeven. Sedert België bestaat, leren de kinderen op de schoolbanken dat de nabijheid van de zee op ons land een weldoende invloed uitoefent, zodat wij ons mogen verheugen over zachte winters en warme zomers. De gunstige invloed van de zee zal wellicht in hoofdzaak tot ons klimaat beperkt blijven want tot nu toe liet deze zich weinig gelden op de mentaliteit van onze landgenoten. Het is een feit dat de maritieme gedachte te weinig verspreid is onder de Belgen. Wij voelen toch zo weinig voor alles wat zee en scheepvaart betreft. „ Sea - minded " zijn wij in geen geval. Een recent voorval illustreert ten volle deze navrante vaststelling.

De ramp veroorzaakt door de stranding van de „ Torrey Canyon " werd zowel in de pers als via radio en televisie overvloedig gecommentarieerd zodat mocht verondersteld worden dat een ruim publiek de strijd tegen strandbezoedeling met interesse volgde. Toen te Oostende een korte plechtigheid plaats had ter gelegenheid van de levering van de eerste ton anti - stookolieprodukt aan de Westvlaamse afdeling van de Burgerlijke Bescherming, konden wij persoonlijk vaststellen hoe gering de belangstelling was voor deze gebeurtenis, zowel vanwege de officiële autoriteiten als van onze kustbewoners : naast een viertal personaliteiten stonden amper tien toeschouwers verveeld toe te kijken ! In zijn toespraak veroordeelde de burgemeester van Oostende in scherpe bewoordingen ons gebrek aan interesse voor de maritieme problemen.

Wij zien hier duidelijk dat ook onze gezagvoeders en meer bepaald de verantwoordelijken inzake maritiem beleid op ministeriële echelon, het nodige enthousiasme missen of blijk geven van een bekrompen mentaliteit zodat van een efficiënte politiek weinig sprake kan zijn.



REALITEITSZIN EN ONVERSCHILLIGHEID

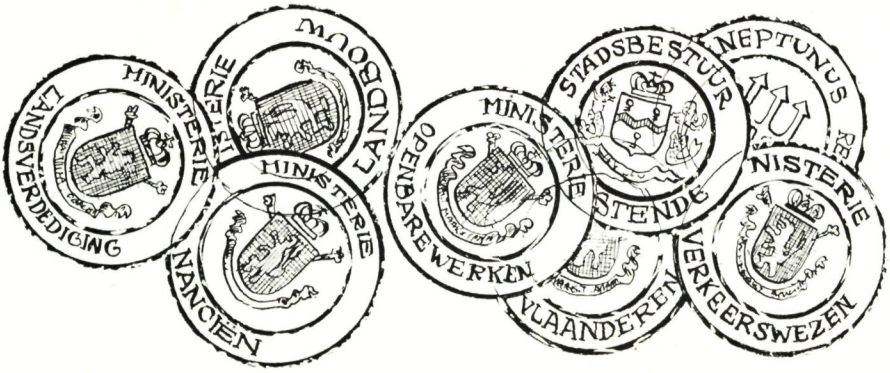
Nochtans hebben wij leiders gehad en tellen wij er nog die met goede intenties bezield waren en gezonde opvattingen verkondigden. Leopold II, een vorst met zienersblik en tevens een zakenman van formaat, oordeelde : "**Een land dat aan de zee grenst kan geen klein land zijn.**" Hij had oog voor een havenpolitiek, die naam waardig. Aan hem danken wij Zeebrugge, maar toch heeft België er later niet van gemaakt wat er van te maken was. Op gevorderde leeftijd en toen armer aan illusies geworden, liet hij zich bitter ontvallen : "**Petit pays aux petites gens.** "

Ook Prins Albert had zin voor realiteit. In zijn maidenspeech uitgesproken bij zijn aanstelling als senator op 11 maart 1958 verklaarde hij : "**Antwerpen, Gent en Zeebrugge behoren, op Europese schaal gezien, tot één complex. Ware het niet wenselijk al onze havenaangelegenheden in één enkel ministerieel departement te centraliseren** ?" en verder : "**Zeebrugge zou een voorhaven van Antwerpen kunnen zijn mits de nodige baggerwerken uit te voeren.**" Wij zullen verder zien wat 9 jaar later hiervan terecht kwam !

Onlangs nog, op een informatievergadering voor reserveofficieren van de zeemacht, hoorden wij Commodore Lurquin, stafchef van de Belgische Zeemacht, een oproep richten tot de aanwezigen om hem daadwerkelijk te helpen bij het verspreiden van de maritieme gedachte in ons land.

Wij tellen ook enkele parlementsleden die sinds 1945, telkens een maritieme aangelegenheid besproken wordt, met klem aandringen op de oprichting van een Ministerie van het Zeewezen en de dringende noodzaak ervan met verantwoorde argumenten aantonen. Steeds stuiten ze op onbegrip en worden verweten als utopisten of postjesjagers. Intussen creëerde men niettemin een Mini - Ministerie van de Middenstand en onlangs een onmisbaar departement voor Toerisme en Openbaar Ambt !

Niettegenstaande de goede wil van sommigen blijft de centrale overheid schromelijk in gebreke. Hoe is de toestand nu in werkelijkheid ?



een armzalige politiek

In werkelijkheid wordt ons haven- en maritiem beleid gekenmerkt door de improvisatiepolitiek van de centrale overheid, de versnippering op ministerieel vlak, de interstedelijke concurrentie en het gebrek aan coördinatie in éénzelfde havenbeheer.
Wij zullen aan elk van deze vier aspecten enkele essentiële beschouwingen wijden.

1. IMPROVISATIEPOLITIEK VAN DE CENTRALE OVERHEID

Hoe kunnen de hoofdverantwoordelijken voor ons nationaal havenbeleid in staat zijn een ware en doeltreffende politiek te voeren, waar zijzelf de nodige geestdrift en bezieling missen ?

Kan men wel van een Belgische havenpolitiek spreken ? Of zou men het niet liever hebben over 137 jaar improvisatie ? De verwaarlozing van onze havens is inderdaad een oud zeer. Van oudsher wordt gewerkt zonder algemene planning, zodat de ene haven onvermijdelijk bevoordeligd wordt ten opzichte van de andere. Zo bestond in 1956 een plan om de kust voor schepen van 70.000 ton voor te bestemmen, doch in extremis werd dit ontwerp vervangen door het 10 - jarenplan van Antwerpen. Steeds werd de kat uit de boom gekeken : de initiatieven van onze buren werden gadegeslagen en achteraf gekopiëerd. In feite is het zo, dat ons land inzake havenbeleid een politiek huldigt, die een halve eeuw ten achter is. Wat wij missen zijn leiders met zienersblik, die een realistische en vooruitstrevende havenpolitiek op Europese schaal kunnen voeren. Improvisatie, gebrek aan durf, onverschilligheid en onwil kenmerken al te vaak de houding van de ministeriële instanties.
Het mooiste voorbeeld hiervan vinden wij in de houding van de huidige regering ten overstaan van het ontwerp voor een zeekanaal Zeebrugge - Antwerpen. Zonder zich ooit enige moeite te getroosten om dit plan aan een grondig deskundig onderzoek te onderwerpen, werd het project verworpen om de eenvoudige reden dat de uitvoeringskosten voor de Schatkist te hoog opliepen ! Van onwil gesproken...

2. VERSNIPPERING OP MINISTERIEEL VLAK

Hoe zou men van hogerhand soms niet gedwongen zijn te improviseren, gezien de noodzakelijke eenheid van beheer totaal ontbreekt ? Inderdaad, na 137 jaar beleid - of zouden wij niet eerder spreken van geknoei - zijn de Belgische havens nog steeds niet gegroepeerd in één ministerieel departement, doch versnipperd over drie ! Wat is er na tien jaar van de wijze raadgeving van Prins Albert terechtgekomen ?

Onze buurstaten begrepen spoedig de noodzaak en het nut van een centralisatiepolitiek en bij hen is de concentratie van alle haven- en maritieme aangelegenheden in één enkel ministerie sinds lang een voldongen feit. Wat meer is : Nederland en Frankrijk staan zelfs vóór het volgende stadium. Inderdaad, op het beruchte havencongres van Middelburg in het najaar 1966, werd uitgepakt met het Gouden - Deltaplan waarbij alle Nederlandse zeehavens als één grote haven zouden fungeren. „ De Nederlandse havens maken één geheel uit " werd tot maritiem dogma van Nederland verheven. Ook de Noordfranse havens worden onder impuls van het staatshoofd tot één geheel gesmeed. Tegenover de Belgische versnippering stelden onze buren een coherente havenpolitiek, waarvan de gevolgen nu reeds merkbaar zijn.

Men kan zich gemakkelijk voorstellen welke verwikkelingen zich bij ons moeten voordoen bij het ontwerpen, het bespreken en het uitvoeren van de havenprojecten. Vooral bij het coördineren der diverse activiteiten tussen de drie betrokken ministeries met hun ontelbare directies, afdelingen, onderafdelingen, studiebureaus, adviesraden, commissies en zo meer, zal meer dan één kracht- of goocheltoer nodig geweest zijn. Onze hoge ambtenaren moeten immers hun onderscheidingen kunnen verdienen... Bovendien is het gewis geen sinecuur gedurende drie decennia, naar uitwegen te moeten tasten in een dergelijk administratieve doolhof.

Een sprekend voorbeeld van deze administratieve rompslomp en armzalige interministeriële coördinatie is het geharrewar dat reeds drie jaar heerst bij de voorbereidingswerken in verband met het project van haveninplanting in het Waasland. Naast de inmenging van een drietal ministeries komen nog om het hoekje kijken : de V.Z.W. „ Waasland ", de Economische Raad voor Vlaanderen, het Seminarie van de Rijksuniversiteit Gent, het provinciaal bestuur van Antwerpen en dat van Oost-Vlaanderen... en wij vergeten er nog. Wie hieromtrent volledig wenst ingelicht te worden, leze het artikel over het Waasland verschenen in nummer 2/67 van Neptunus.

3. INTERSTEDELIJKE CONCURRENTIE

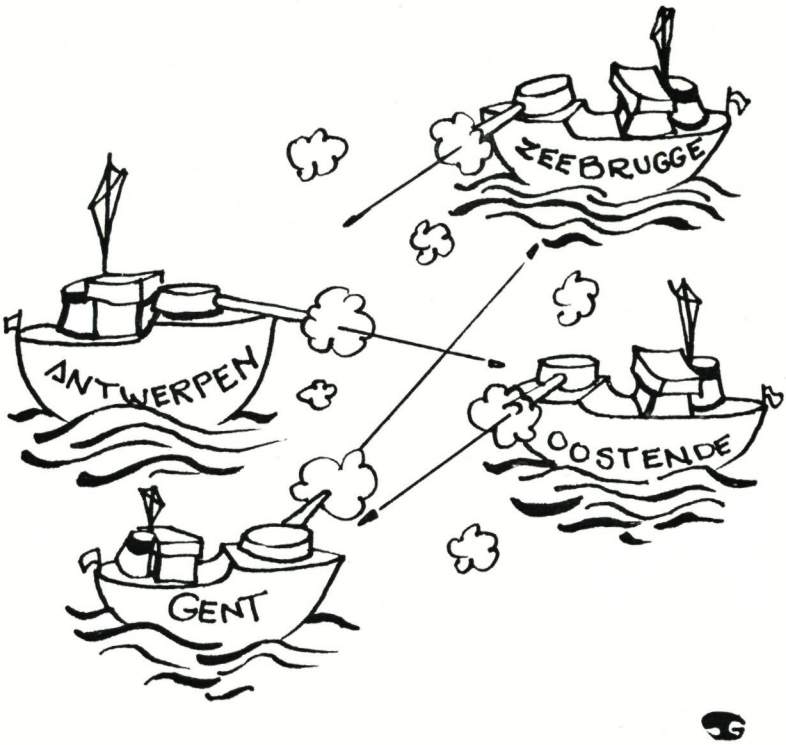
Improvisatie en versnippering op ministerieel vlak hadden voor gevolg dat de havens dikwijls aan hun lot werden overgelaten zodat de stedelijke autoriteiten gedwongen werden zelf de handen uit de mouwen te steken. Zo zagen wij de lokale bestuursorganen en vooral het privé - initiatief meer dan eens en in veelvuldige domeinen in de bres springen voor het oplossen van problemen die in de bevoegdheid van de centrale overheid lagen. De decentralisatiepolitiek was ingeluid.

Aanvankelijk werd redelijkerwijs geijverd voor het verdedigen van de lokale belangen doch alras, in de roes van de actie, ontaardde de ijver in naijver zodat een latente rivaliteit tussen de Belgische havens onderling geschapen werd. De interstedelijke concurrentie was ontstaan.

Het is voor het ogenblik erg droevig gesteld met onze maritieme verdeeldheid. Tussen onze vier grote havens ontaarden dialogen in eindeloos gekibbel; initiatieven zijn aanleiding tot belachelijke en steriele twisten en realisaties wekken verachtelijke dorpse afgunst. Tijdverlies, geldverspilling, achteruitgang en verlamming zijn de resultaten van deze onduldbare concurrentie. Onze havens gedragen zich net als kwajongetjes die onder elkaar twist zoeken omdat de ene van vader, in casu de Belgische Staat, speelgoed krijgt dat de andere moet missen.

Zo misbruikt Antwerpen zijn politieke invloed om, ten koste van de kusthavens, zich het leeuwenaandeel der beschikbare kredieten toe te eigenen onder voorwendsel dat het zijn positie als tweede Europese haven moet handhaven. Het ministerieel akkoord voor zijn 10 - jarenplan is er het mooiste voorbeeld van. Toen het ingenieurstrio Mertens zijn ontwerp voor een zeekanaal Zeebrugge - Antwerpen bekend maakte, werd het onmiddellijk door Antwerpen bekampt dat hierin een gevaar voor zijn havenexpansie zag. Verder bekijkt Antwerpen met een afgunstig oog de containerdienst die Zeebrugge in 1968 met Harwich in de vaart zal brengen, alsmede zijn plannen voor het bouwen van een zeesluis en een terminal voor de aanvoer van aardolie door supertankers van minstens 60.000 ton.

Zeebrugge wil Antwerpen navolgen en eist de nodige kredieten om op zijn beurt het roll - on / roll - off systeem te mogen invoeren en zijn haveninrichtingen voor het ontvangen van superschepen te kunnen aanpassen. In nabootsing van de ontworpen industrie - inplanting op de linker - Scheldeoever, vond Zeebrugge 2.000 ha nieuwe industriegronden. Ook met Oostende wil Zeebrugge wedijveren. Zo werd op 15 maart 1967 een dagelijkse passagiers- en car - ferrydienst met Dover ingehuldigd.



Oostende van zijn kant gluurt voortdurend naar de initiatieven van Zeebrugge. Tijdens de paasweek van dit jaar bereikte de concurrentie tussen beide havens haar hoogtepunt en ontaardde zelfs in een hevige ruzie toen Zeebrugse agenten van de Townsend Car Ferries aan het Oostendse car - ferrystation klanten gingen ronselen voor hun nieuwe passagierslijn. Het werd een kabaal van formaat in zuivere Clochemerle - stijl !

Van deze kinderachtige interstedelijke rivaliteit zijn er voorbeelden bij de vleet. Intussen blijven onze regeringen besluitloos toekijken. Ze begaan de fundamentele fout een stedelijke autonomie inzake havenpolitiek in het leven te houden in een tijdperk waarin concentratie en fusie, ook in Europees opzicht, onvermijdelijk worden. De Nederlanders, onze grote rivalen, gnuiven bij het schouwspel van onze verlammende verdeeldheid. Wij kunnen ze best begrijpen...

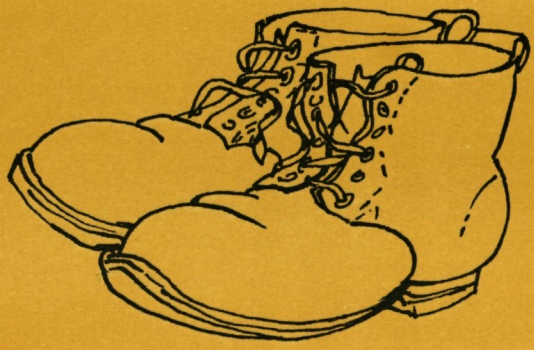
4. GEBREK AAN COORDINATIE IN EENZELFDE HAVENBEHEER

De versnippering inzake havenbeleid bestaat niet alleen op ministerieel vlak. Ook in het innerlijk beheer van iedere haven is er gebrek aan coördinatie tussen de verschillende havendiensten, die ressorteren zowel van het centraal bestuur als van de gemeentelijke instanties en het privé - initiatief.

Laat ons als voorbeeld de Oostendse haven in haar geheel in ogenschouw nemen. Feitelijk is Oostende tegelijk handels-, passagiers-, vissers-, Zeemacht- en jachthaven. Iedere "haven" -zo wij die term mogen gebruiken - bezit een zekere autonomie en heeft derhalve haar eigen algemene directie met de klassieke bestuurlijke onderafdelingen. In het raam van dit artikel lijkt het ons overbodig een organigram te geven van het algemeen havenbeheer. Stippen wij evenwel aan dat de diverse havenbesturen ressorteren van minstens vier ministeries : Openbare Werken, Verkeerswezen, Landsverdediging en Landbouw, terwijl het stadsbestuur de controle heeft over diverse diensten, voornamelijk in de handels- en vissershaven. Vergeten wij ook niet de inmenging van het provinciaal bestuur alsmede de initiatieven van de private ondernemingen waarover wij niet kunnen uitweiden.

Wij beweren geenszins dat de talrijke havendirecties met hun respectievelijke autoriteiten er te veel zijn. Integendeel, de noodzaak van hun bestaan voor het rationeel beleid van de haven kan niemand loochenen. Wat wij in feite betreuren is de armzalige samenwerking - zo van samenwerking kan sprake zijn - tussen al deze havendiensten. Waar is het centraliserend organisme dat alles overkoepelt en verantwoordelijk is voor het onderzoek van de problemen en voor het coördineren van de activiteiten ? Hoe dikwijls werden de Oostendse havenautoriteiten in commissie samengeroepen voor raadpleging, planning en coöperatie ?

Intussen gaat iedereen zijn eigen gang. Men oordeelt en beslist zonder zich te bekommeren om de mening van zijn gebuur. Zo oordeelde het Oostendse havenbestuur vóór enkele jaren dat de handelshaven als afgeschreven mocht worden beschouwd. Heden stellen wij vast, dat zij haar positie als tweede haven van het land heeft weten te handhaven ! Deze kapitale vergissing moet Oostende nu zwaar bekopen : na jaren verwaarlozing is de havenuitrusting in erbarmelijke toestand. We zullen er later op terugkomen...



Dans son article, «Uitbreiding Waasland» (Neptunus 2/67) H. Rogie exposait les points de vue politiques et économiques des différents milieux belges et étrangers intéressés par l'extension du port d'Anvers.
Etendant son champ d'action, l'auteur, dans cet article, rédigé en juillet dernier émet des considérations sur la politique portuaire et maritime en Belgique.

Dès l'introduction, il constate le manque d'intérêt des Belges pour les problèmes maritimes du pays...
Les causes de ce manque d'intérêt sont diverses :

1. POLITIQUE D'IMPROVISATION DE L'AUTORITE CENTRALE qui manque d'audace, fait preuve d'indifférence voir même de mauvaise volonté. Tantôt on copiera les initiatives des voisins, tantôt on n'étudiera que superficiellement les projets nouveaux.

2. MANQUE DE COORDINATION AU NIVEAU MINISTERIEL.
A l'inverse de la politique maritime des voisins français ou hollandais qui procédent à la centralisation de la gestion des ports, une multitude d'organismes s'immisce en Belgique dans la gestion des ports. La lenteur administrative bien connue rend dès lors toute coordination impossible.

3. CONCURRENCE INTERPORTUAIRE.
Les raisons citées plus haut sont les causes directes d'une ridicule compétition entre les villes portuaires. Sans directives de l'autorité centrale, les administrations ne s'interessent qu'à l'expansion locale. Cet état de choses dégénère en situations clochermerlesques qui font le jeu et la joie de nos voisins.

4. MANQUE DE COORDINATION AU SEIN DES ADMINISTRATIONS LOCALES.
La gestion interne d'un port dépend en effet d'innombrables services ressortissant tantôt de la direction centrale, tantôt d'instances régionales ou communales. Les intérêts privés interviennent également dans cette gestion.
Ostende, est un exemple où les différentes directions portuaires dépendent d'au moins quatre ministères : les Travaux Publics, les Communications, la Défense Nationale et l'Agriculture, qui doivent encore tenir compte de l'ingérence de la Province, des initiatives privées, et enfin des commissions communales.

Qui, dans de telles conditions, se demande l'auteur, centralise et coordonne ces diverses activités ?

hoofdproblemen

Het spreekt vanzelf dat het voeren van zo'n armzalige politiek talloze problemen heeft geschapen. Bovendien is men in regeringskringen hierdoor niet in staat een adequate oplossing te vinden voor andere vraagstukken, voortvloeiend uit de economische evolutie.

Wij zullen ons beperken tot het bondig bespreken van vijf hoofdproblemen : de samenwerking tussen onze havensteden, de heruitrusting van de havens, de bevaarbaarheid van de Schelde, de verlegging van de basisnijverheid naar havengebied en de steun aan handelsvloot en scheepsbouw.

1. SAMENWERKING TUSSEN HAVENSTEDEN

Uit de bespreking van onze havenpolitiek, waarvan wij de negatieve aspecten toelichtten, blijkt duidelijk dat de onderlinge samenwerking van onze zeehavens onder één coherent hoofdbeleid, hét havenprobleem bij uitstek is. Nu in het raam van de E.E.G. een tijdperk van concentratie en coöperatie in economisch opzicht is ingeluid, moet dit vraagstuk, waarvan de ernst door onze regeringen steeds onderschat wordt, een spoedige en doeltreffende oplossing krijgen, wil men vermijden dat onze achterstand binnenkort onmogelijk in te halen valt.

In zekere kringen schijnt men eindelijk hiervan bewust te worden. Een onverwachte gebeurtenis was evenwel nodig om hun de treurige realiteit en het dreigend gevaar te doen inzien. Inderdaad, de havenconferentie van Middelburg, waarop de grootscheepse havenplannen van Nederland besproken werden, sloeg in ons land als een bom in. De schrik is onze havensteden om het hart geslagen toen ze bovendien vernamen dat dit congres een Belgische delegatie ongewenst achtte en Antwerpen er als een te duchten concurrent van Rotterdam afgeschreven werd. Deze vernederende afschrijving als „ quantité négligeable " is zelfs als een steen op sommige Brusselse magen blijven liggen. Jammer genoeg bleef de reactie aldaar beperkt tot protestverklaringen in academische stijl.

Brugge komt evenwel de eer toe op positieve wijze gereageerd te hebben en reeds in januari 1967 blies het de eerste bazuinstoot tot verzamelen. Havendeskundigen en mandatarissen van

Antwerpen, Gent en Brugge werden samengetrommeld om de geschapen toestand te onderzoeken en een eerste schema van mogelijke samenwerking op te stellen. Een hervorming van onze verlamde Nationale Havencommissie werd er geëist : alle havensteden zouden er volwaardig vertegenwoordigd moeten zijn. Stel u voor dat Oostende, 2e handelshaven en eerste Zeemachthaven van het land, tot dan toe geen medezeggingschap in deze commissie had ! Een gezamenlijk rapport over de werkzaamheden van deze eerste Belgische havenconferentie werd aan de regering overgemaakt. De hoop op verhoor was eerder gering...

En - o wonder ! - amper één maand later besloot het Ministerie van Verkeerswezen waarvan de Nationale Havencommissie afhangt, om de maand een bijeenkomst te houden in een van de havensteden. Zo werd in maart te Gent vergaderd ; in april kwam Brugge aan de beurt en op 12 juni had Oostende de grote eer de Havencommissie binnen zijn muren te mogen ontvangen. Het was immers de eerste maal dat Oostende, als volwaardige gesprekspartner, zijn stem mocht laten horen in de verrezen commissie van wie zo lang niet het minste initiatief was uitgegaan.

Iedere haven wordt aldus de gelegenheid geboden haar desiderata inzake heruitrusting, infrastructuur en toekomstplannen naar voor te brengen. Of dit de aangewezen oplossing is voor een efficiënte samenwerking waarop reeds twee generaties wachten, betwijfelen wij sterk. Te oordelen naar de indrukken van bepaalde deelnemers, houden deze bijeenkomsten het midden tussen de academische zitting en het gezellig onderonsje. De personaliteiten worden er plechtig verwelkomd, men luistert gedwee naar de litanieën der desiderata, iedereen knikt geruststellend, een afgevaardigde uit vage beloften, heildronken worden uitgebracht, men maakt afspraak voor de volgende zitting en de plaatselijke havenautoriteiten blijven intussen op hoop van zegen leven...

Deze toenaderingen hebben evenwel als positief gevolg dat de mandatarissen van onze havens elkaar beter leren kennen en stilaan een overzichtelijk idee krijgen van ons havenprobleem. Wij durven hopen dat zij hierdoor begrip zullen tonen voor andermans betrachtingen en aldus de basis leggen voor een reële samenwerking die niet alleen het Vlaamse land zal ten goede komen doch ook zal bijdragen tot de revalorisatie van de Waalse economie. Ons havenprobleem is des te meer van nationaal belang omdat het duidelijk is dat in het raam van de Europese Gemeenschap naar supranationale overeenstemming gestreefd wordt.

Slechts in gemeenschappelijk overleg zullen onze zeehavens er hun belangen veilig kunnen stellen.

Om een volledig overzicht van ons havenprobleem te krijgen, zijn wij genoodzaakt als slot enkele essentiële beschouwingen te wijden aan de coöperatie met de Nederlandse havens.

Over dit probleem - want ook hier zitten wij in nauwe schoentjes - vallen boekdelen te schrijven. Het gemeenschappelijk bezit van de Schelde en de rivaliteit tussen Antwerpen en Rotterdam zijn de voornaamste oorzaken van de gespannen toestand die wij steeds gekend hebben in de maritieme betrekkingen tussen België en Nederland. De plannen voor de Schelde - Rijnverbinding en voor de bevaarbaarheid van de Schelde, waarover sinds de bevrijding van beide kanten wordt gekibbeld, wachten steeds op concrete verwezenlijking.

In maritiem opzicht bestaat de samenwerking tussen beide landen in werkelijkheid slechts op papier. Inderdaad, op een colloquium gehouden in maart 1967 tussen mandatarissen van Rotterdam en Antwerpen, vroeg de schepen van de Antwerpse haven dat Nederland, in verband met zijn Delta - plannen, niets zou ondernemen zonder voorafgaandelijk akkoord van België. Hierop antwoordde de burgemeester van Rotterdam dat er inderdaad een zekere harmonisatie tussen beide havens noodzakelijk was en beloofde „ ten gepaste tijd " aan ons land voorstellen te laten geworden voor een toenadering op praktisch vlak. Uit deze verklaringen blijkt duidelijk dat wij nog ver staan van een daadwerkelijke coöperatie.

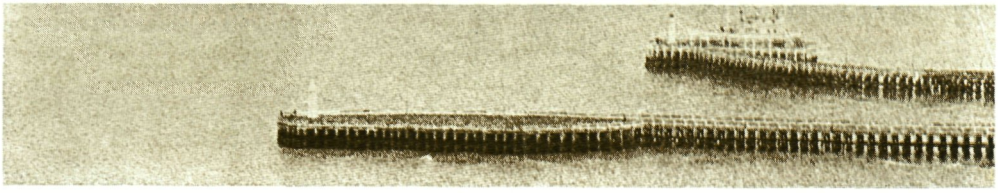
Nochtans is het logisch dat onze havenuitbouw slechts mogelijk is in overleg met onze noorderburen daar onze havens - en in 't bijzonder Antwerpen - een onmisbaar element zijn in één der kernen van de Europese economische infrastructuur, namelijk het Maas-, Rijn- en Scheldedelta. Maar hiervoor moeten de Belgische havens eerst zelf met mekaar in het reine komen...

2. HERUITRUSTING VAN DE HAVENS

De improvisatiepolitiek van onze regeringen en het gebrek aan coördinatie zowel tussen de ministeriële departementen belast met havenbeleid als tussen de verschillende havendiensten van eenzelfde stad, hadden ook voor gevolg dat onze zeehavens - met uitzondering van Antwerpen - erg verwaarloosd werden op gebied van uitrusting en infrastructuur. Sommige havens, en inzonderheid Oostende, bieden werkelijk een troosteloze aanblik.

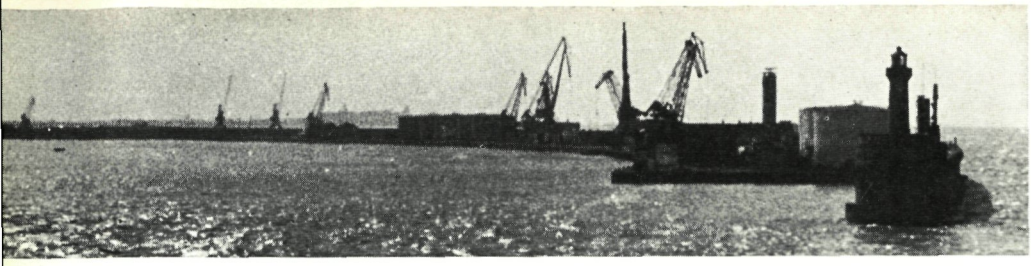
Een volledige opsomming geven van al de verbeterings- en uitbreidingswerken, nodig voor de modernisering en de ontwikkeling

van onze vier grote zeehavens, zou wel een hele brochure vergen. Voor Oostende alleen zouden wij niet minder dan 20 punten moeten aanhalen, zoals blijkt uit zijn eisenprogramma ingediend bij de Nationale Havencommissie. Noodgedwongen zullen wij ons tot de hoofdpunten beperken.



- **Oostende**

Wij zegden reeds dat het stadsbestuur in de toekomst aan zijn handelshaven niet meer geloofde en haar belangen derhalve totaal verwaarloosde. De huidige toestand van deze haven is dan ook werkelijk beschamend. Behalve een tweetal kranen, werd sinds 1904 niets meer ondernomen voor haar heruitrusting !
Het kranenpark dient onverwijld heraangepast. De oude diepwaterkaai moet herbouwd worden. Twee nieuwe dokken in de spuikom zijn voor verdere expansie noodzakelijk alsook een bijkomend zwaaidok. De installaties voor een roll - on / roll - off systeem zijn onontbeerlijk voor een aanpassing aan de nieuwe scheepvaarttechniek.
Het hoofdprobleem is evenwel de verbinding van gans het havencomplex met de zee. De verplaatsing van het oosterstaketsel met uitdieping binnen- en buitengaats tot —7,50, is een dringende noodzaak. Het plan hiervoor werd ontworpen in... 1920 ; de goedkeuring kwam pas in... 1965 en de kredieten zullen ongetwijfeld even spoedig volgen... Een nieuwe zeesluis - lengte 200 m. en drempel —8 - moet de toegangsweg tot de zee eveneens vergemakkelijken.
Verder citeren wij een 2e vlotdok voor de vissershaven, een tijdok voor de Zeemachtbasis, een 2e aanlegpost voor car-ferries, een nieuwe brug en nieuwe sluizen voor de jachthaven, alsook diverse infrastructuurwerken in wegen- en waterwegennet, nodig voor betere verbinding met het hinterland.
Ontzaglijk veel werk ligt nog voor de boeg. Als eerste passagiershaven, eerste Zeemachthaven, eerste vissershaven en tweede handelshaven van het land, verdient Oostende van overheidswege zeker een minimum aandacht. Door de dynamische directie van zijn nieuwe havenkapitein en met de medewerking van een stadsbestuur dat intussen tot betere inzichten kwam, zal Oostende gewis resultaten boeken.



• Zeebrugge

Het is ons bekend dat Leopold II grootse plannen ontwierp om van Zeebrugge een wereldhaven te maken. Hij stuitte echter op de geniepige tegenkanting van kortzichtige en chauvinistische dorpspolitiekers. Na zijn dood, in 1909, was dan ook geen spraak meer van verdere uitbreiding en werd de havenexploitatie zelfs verwaarloosd. Over deze treurige geschiedenis zijn boekdelen te schrijven.

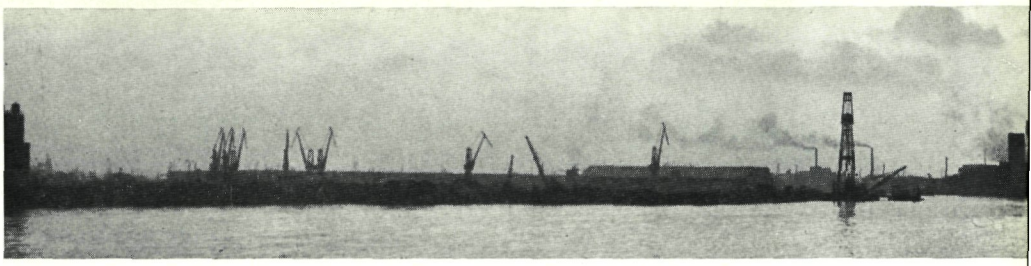
Vóór een tiental jaren ontwaakte de haven eindelijk uit haar letargie en werden gedurende dit decennium enkele noodzakelijke uitbreidingswerken verwezenlijkt. Zo kwam in 1962 een petroleumterminal klaar voor de invoer van geraffineerde petroleumprodukten uit de U.S.A. Voor het ogenblik wordt ernstig gewerkt aan de bouw van een aanlegkade voor de containerdienst met Harwich. Een terminus voor aanvoer van ruwe aardolie is eveneens in aanbouw. Zeebrugge is flink op weg om Oostende de loef af te steken.

De ambitie die Zeebrugge koestert om eerlang petroleumhaven te worden stuit echter op gewichtige technische problemen. Voor het aanlopen van tankers van minstens 60.000 ton dwt zoals de ontwerpen voorzien, zal de „Pas van het Zand" tot minstens 30 voet onder LW moeten gebaggerd worden, terwijl een nieuwe zeesluis noodzakelijk zal zijn. Deze sluis dient enerzijds met de rede verbonden te worden door het graven van een toegangsgeul doorheen het Oosterschiereiland. Anderzijds zal een dok toegang moeten verlenen tot het Boudewijnkanaal. Een nijverheidszone van circa 2.000 ha zou hierdoor ter beschikking van de industrieën komen. Vervolgens moet de rede tot 12,30 m. onder LW uitgediept worden terwijl het Boudewijnkanaal een verbreding en uitdieping zal vergen. De staatskredieten voor deze noodzakelijke werken werden beloofd voor... 1971.

Verder noteren wij de bouw van nieuwe kaaimuren, de aankoop van brugkranen voor de havendam, het graven van een dok voor de Zeemachtbasis en het aanleggen van een nieuwe jachthaven. Tenslotte zijn er nog talrijke aanpassingswerken nodig in wegen- spoorweg- en kanalennet.

Alhoewel Zeebrugge de wind in de zeilen heeft zullen wij nog lang moeten wachten vooraleer de wens van Leopold II in vervulling gaat :

„Wij moeten op onze kust ten minste één haven bezitten, die even degelijk als de beste is uitgerust en waar ten allen tijde schepen van alle tonnenmaat kunnen aanleggen."



• Gent

De haven van de Arteveldestad, waar het verkeer van stuk- en massagoederen in 1966 met 27 % daalde, heeft zoals Oostende een dringende behoefte aan modernisering en uitbreiding.

Het werkprogramma van het stadsbestuur is er dan ook op gericht deze achterstand in de mate van het mogelijke in te lopen. Inderdaad, zoals dit elders ook het geval is, moeten de havendirecties een engelengeduld aan de dag leggen voor het verkrijgen van onmisbare staatstoelagen. Wij weten immers dat infrastructuurwerken voor 100 % door de Schatkist worden gefinancierd terwijl voor superstructuurwerken 60 % wordt toegekend. Wanneer wij bedenken dat Gent 750 miljoen moet voorschieten voor zijn havenwerken 1967 - '68, zal het niemand verwonderen dat het stadsbestuur in financiële moeilijkheden verkeert.

De hoofdbekommernis van Gent is het ontvangen van zeeschepen gaande tot 60.000 ton. Hiervoor is vooreerst het verruimen van een deel van het zeekanaal en de bouw van een zeesluis te Terneuzen nodig, wat in de bevoegdheid valt van het Ministerie van Openbare Werken. Vervolgens is het aanpassen en uitbreiden van de haven met nijverheidszone noodzakelijk. Bouwheer hier is het stadsbestuur.

Wat deze laatste werken betreft, vermelden wij in hoofdzaak het aanleggen van een petroleumdok, de uitdieping van het bestaande dok, het plaatsen van kraansporen en van 20 stukgoedkranen van 10 ton.

Het zeekanaal van Terneuzen is de levensader van de Gentse haven. De noodzakelijke aanpassingswerken zullen in overleg met de Nederlandse regering moeten besproken worden. Gent zal derhalve nog lang kunnen wachten. Men kent immers de Nederlandse mentaliteit...

Tenzij het ontworpen superkanaal Zeebrugge - Zelzate - Antwerpen de redding komt brengen...

* * *

Wij laten de haven van Nieuwpoort buiten beschouwing, waar zelfs de vissersboten de vloed moeten afwachten om de vaargeul te kunnen bevaren, alsook Brussel - zeehaven waar een uitbreiding onmogelijk is zolang het Belgisch kanalennet niet heraangepast wordt. Maar dit is een andere geschiedenis...

3. DE BEVAARBAARHEID VAN DE SCHELDE

Zo Antwerpen zich geen zorgen hoeft te maken over de huidige toestand en de verdere modernisering van zijn havenuitrusting, staat het nochtans voor een zeer ernstig probleem dat nu reeds onrustwekkende gevolgen heeft. Het gaat hier om de toegangsweg tot de zee, die gans de haven- en industriële activiteit van de metropool conditioneert. Het probleem van de bevaarbaarheid van de Schelde wordt door sommige deskundigen als hét hoofdvraagstuk van onze havenpolitiek beschouwd. Inderdaad, zoals wij het bondig zullen toelichten, staat de toekomst van de Belgische economie in haar geheel op het spel.

Welke zijn nu de moeilijkheden die zich voordoen bij het bevaren van deze „ machtige, prachtige stroom " zoals Peter Benoit hem destijds bezong ? Alles herleidt zich in feite tot een kwestie van diepgang en tonnenmaat.

Waar in 1952 de diepgang voor de Schelde maximum 33 voet bedroeg, is men door intensivering van de baggerwerken er thans toe gekomen de haven van Antwerpen toegankelijk te maken voor schepen tot 60.000 ton of van een maximum diepgang van 39 voet, rekening houdend met de getijen. Zoals wij het straks zullen aantonen, is deze capaciteit fel ontoereikend. Ter vergelijking zijn Le Havre en Rotterdam in staat schepen van 100.000 ton te ontvangen, hetgeen een diepgang van ongeveer 49 voet vertegenwoordigt. Volgens grondige studies, door het Waterbouwkundig Laboratorium te Borgerhout verricht, lijken de vooruitzichten niet erg bemoedigend : mits intensieve baggerwerken zou men de diepgang tot 42 voet kunnen opvoeren zodat de stroom alsdan bevaarbaar wordt voor eenheden van maximum 80.000 ton. Met de bestaande middelen zou deze grens onmogelijk overschreden kunnen worden !

In dit somber perspectief schuilt een groot gevaar. De concurrente positie van Antwerpen in het bijzonder, alsmede de verdere expansie van de Belgische economische bedrijvigheid in het algemeen, worden hierdoor sterk bedreigd. Inderdaad, de uitbreidingsmogelijkheden van onze buurhavens zijn praktisch onbegrensd terwijl de nieuwe scheepvaarttechnieken, met de bouw van superschepen, een steeds grotere diepte van de havengeulen noodzakelijk maken. Deze twee aspecten lichten wij even toe.

Le Havre maakt zich nu reeds klaar om schepen van 180.000 ton te ontvangen, terwijl Rotterdam, na het graven van een zeekanaal aan de monding van de „ Nieuwe Waterweg ", in het vooruitzicht stelt superschepen van 220.000 ton in zijn haven binnen te loodsen. Antwerpen bezit niet eens een droogdok van 70.000 ton.

Rotterdam daarentegen heeft onlangs een droogdok van 150.000 ton ingehuldigd en bewijst hierdoor andermaal zijn reputatie als „ Europoort ".

Wat de evolutie in scheepvaart- en scheepsbouwtechniek betreft, stellen wij vast dat wij op een keerpunt staan. Het invoeren van nieuwe transportmiddelen, hoofdzakelijk onder vorm van superschepen, heeft een ware omwenteling veroorzaakt in de vervoertechniek over zee. Er zijn vooreerst de bulkcarriers waarvan het aantal en de tonnenmaat snel toenemen. Voor het ogenblik zijn ertsen - mastodonten in aanbouw van 65.000 tot 85.000 ton en meer. De aangroei van eerstgenoemde tonnage is vooral duidelijk : op 1 jan. '65 was dit 13 % en een jaar later reeds 35 %. Er zijn vervolgens de tankschepen waarvan de numerieke aangroei gepaard gaat met een spectaculaire vermeerdering van de tonnenmaat per eenheid. Inderdaad, niet minder dan 3.200 tankers van meer dan 5.000 ton doorkruisen voortdurend de oceanen. Hieronder tellen wij er een honderdtal boven 80.000 ton en 38 die een tonnenmaat van 100.000 ton reeds overschrijden. In bestelling noteren wij 59 tankers van meer dan 170.000 ton waaronder 6 eenheden minstens 300.000 ton meten. Plannen liggen klaar voor de bouw van twee supertankers van 500.000 ton !

Tenslotte zijn er de gigantische containercargo's, die weldra in Japan van stapel lopen en beschouwd worden als de toekomstformule voor het maritiem transport over lange afstanden. Het gaat hier niet om het procédé van de „ units loads " dat reeds bij ons in gebruik is. Onder containercargo dient echter een reusachtig schip verstaan dat geladen kan worden met een groot aantal kleinere boten - men spreekt zelfs van 600 - die vóór de haven van bestemming verder afzonderlijk kunnen gesleept worden. New - York en Rotterdam zijn reeds uitgerust om deze gigantische puzzelschepen te ontvangen.

In het havenverkeer van Antwerpen is deze snelle evolutie duidelijk merkbaar. In 1938 voeren geen schepen groter dan 15.000 N.T. de haven binnen. In 1965 kwamen reeds 215 eenheden groter dan 40.000 B.T. de haven aandoen. De Schelde was toen al bevaren door gemiddeld twee schepen per dag van circa 33 voet. In 1951 liepen 295 tankers binnen terwijl hun aantal in 1966 tot 1.297 steeg. Voor dezelfde jaartallen noteren wij respectievelijk 9.687 en 18.082 schepen in totaal.

Welke toekomst is de haven van Antwerpen voorbehouden in het perspectief van deze spectaculaire evolutie, wanneer wij bedenken dat de Schelde wellicht nooit bevaarbaar zal worden voor schepen groter dan 80.000 ton of dieper dan 42 voet ? Al-

leen voor de verdere bloei van de raffinaderijen en de aanverwante chemische en petrochemische bedrijven van Antwerpen blijkt het levensnoodzakelijk eenheden van een veel grotere tonnage naar de aanlegkaaien te kunnen loodsen. Heeft Antwerpen zijn verzadigingspunt bereikt ? Is het gewaagd naar een vergelijking te zoeken met het lot van het middeleeuwse Brugge? Quo vadis, Antwerpen... ?

Het probleem van de bevaarbaarheid van de Schelde is niet alleen van belang voor het verzekeren van een normale omzet t.o.v. de miljardeninvestering, die de opbouw van deze bedrijfstakken heeft gevergd, maar vooral ook voor een gelijklopende ontwikkeling van de Belgische industrieën in het algemeen.

Welke zijn nu eigenlijk de problemen die zich stellen voor de betere bevaarbaarheid van de Schelde ? Wat voor hindernissen liggen op de weg naar de zee ? Het hoofdprobleem zit in feite in de enorme moeilijkheden die men ondervindt bij het op peil houden van de stroom, die te lijden heeft van een steeds toenemende aanzanding. Ons Waterbouwkundig Laboratorium bestudeerde dit verschijnsel en concludeerde dat de aanslibbing in de komende jaren nog verergeren zal. Ook in de passen die naar de Scheldemonding leiden - Scheur, Wielingen en Oostgat - heeft men te kampen met verzanding. Vooral de Scheur moet het verduren zodat haar diepte, respectievelijk 27 en 40 voet bij L.W. en H.W., fel ontoereikend is.

Kleinere hindernissen treffen de loodsen aan in het beruchte Nauw van Bath, waar de vaargeul nauw en ondiep is, in het „hondengat" aan de Zimmermanspolder, waar verraderlijke dwarsstromen vloeien en in de krib van Walsoorden, die ingekort en gebaggerd moet worden.

Maar wat doen intussen Openbare Werken en Verkeerswezen om een betere bevaarbaarheid te verzekeren, althans in de mate van het mogelijke ? Om de ernst van het probleem schijnen de bevoegde departementen zich weinig te bekommeren. Ook in dit domein zijn onverschilligheid, onwil en improvisatie de kenmerken van een armzalige politiek. Oordeel zelf. Op de begroting voor 1966 was 75 miljoen voorzien voor de normale uitdieping van de Scheur ; 60 miljoen voor verbeteringswerken te Walsoorden ; 50 miljoen voor Bath en 30 miljoen voor de rede van Zandvliet. Meer niet ! Waarachtig, een peulschilletje, een aalmoes ! Waar blijft het project om aan de ontoereikendheid van de stroom te verhelpen, in het perspectief van de scheepvaartevolutie ?

Nochtans steekt het de ogen uit dat een radicale oplossing dient gevonden voor een probleem, dat zijn weerslag heeft op gans onze economie. Zo de Staat hier andermaal in zijn plicht te kort schiet, mogen wij ons nochtans verheugen over het feit dat anderen zich de moeite getroost hebben een oplossing te zoeken. Een viertal voorstellen verdienen onze aandacht.

Er is vooreerst het Bonnet - plan, dat een versterking van de hydraulische kracht van de Schelde voorziet teneinde de stroom voor schepen tot 100.000 ton bevaarbaar te maken. Vervolgens bestaat een ontwerp, dat de afdamming van de stroom beoogt, zodat deze gewoon omgevormd wordt in een langwerpig meer zonder getijen. Beide plannen worden evenwel door velen als utopisch beschouwd. Meer realistisch is het plan De Bock, dat een kanaal Zandvliet - Waarde voorziet, evenwijdig met de Schelde. Tenslotte bestaat het veel besproken project van het ingenieurstrio Mertens dat het graven van een zeekanaal Zeebrugge-Zelzate-Antwerpen voorziet en door velen als dé ideale oplossing beschouwd wordt om de Antwerpse haven voor superschepen toegankelijk te maken.

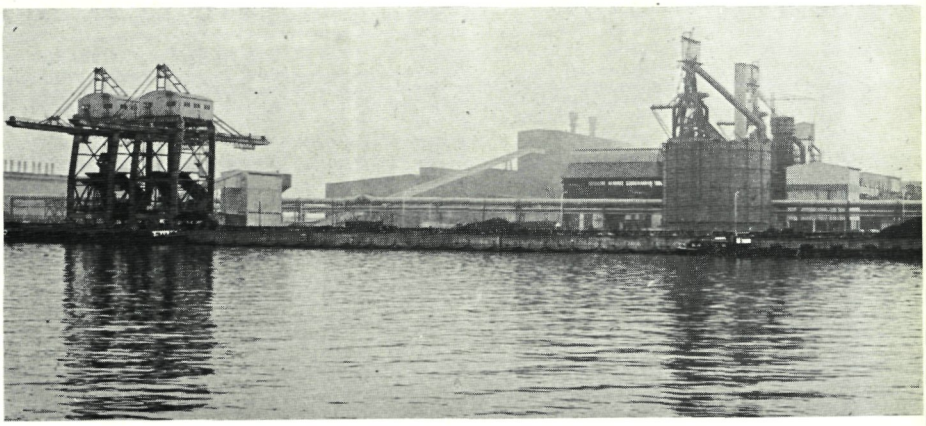
Samengevat vertoont het ontworpen zeekanaal volgende kenmerken. Lengte : 82 km met aangrenzende industriezone. Diepte : 25 m. Breedte : 400 m. Capaciteit : 200.000 ton. Aanpassingswerken te Zeebrugge voor een diepgang van 18,75 m. en in de zeepassen voor 20 m. Kostprijs : circa 65 miljard. Bij het bekendmaken van het plan reageerde Antwerpen op negatieve wijze : de schepen zouden alsdan driemaal moeten versast worden terwijl de Schelde slechts één zeesluis heeft; de strekdammen zouden de ontzanding van ons Noordzeestrand veroorzaken en de onteigeningen in dichtbevolkte streken enorm veel geld kosten. Ook het Ministerie van Openbare Werken verwierp het project zonder het zelfs grondig ingestudeerd te hebben, onder voorwendsel dat de Noordzee nooit bevaarbaar zal zijn voor schepen boven de 150.000 ton - wat onjuist is - en vooral omdat de ramingskosten voor de Schatkist te hoog zijn.

Wij stellen onmiddellijk vast dat deze objecties niet van technische aard zijn, zodat wij ons afvragen waarom dit grandioos plan werkelijk geen kans op realisatie heeft ? Het woord is aan de experten... Wat er ook van zij, de voorstanders van dit ontwerp worden steeds talrijker. In zekere middens is men zelfs van mening dat het zeekanaal Zeebrugge - Antwerpen de enige oplossing is voor het probleem van de Westerschelde en tevens het enig redmiddel om de haven van Antwerpen uit het slop te halen.

Antwerpen mag niet teloorgaan zoals Brugge dit wel eens deed...

4. VERLEGGING VAN BASISNIJVERHEID NAAR HAVENGEBIED

Dat het probleem van de heruitrusting van onze zeehavens en vooral dat van de betere bevaarbaarheid van de Westerschelde van vitaal belang is, blijkt eens te meer uit het feit dat de petroleumnijverheid en vooral de ijzermetallurgie een sterke neiging vertonen om zich te concentreren bij de zee en inzonderheid in havengebieden.



Sigmargebied te Gent

Hoe de verlegging van de industriezones te verklaren is, zullen wij op beknopte wijze aantonen.

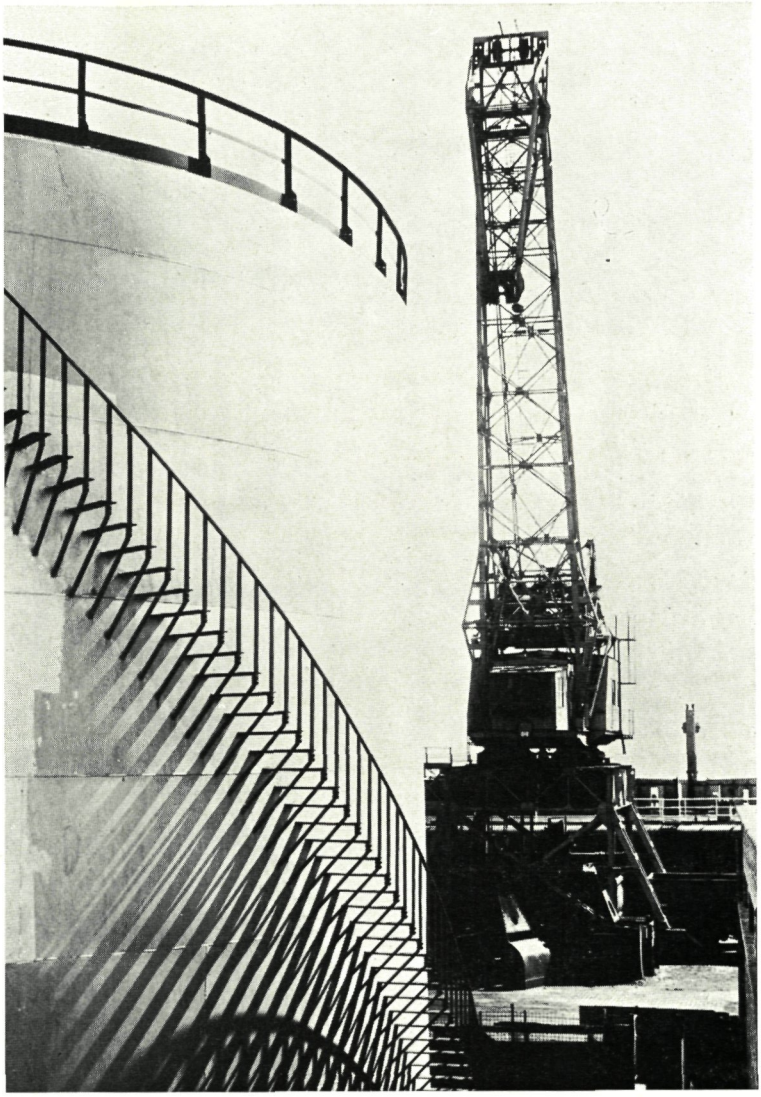
De industrialisatie van de havengebieden is een Westeuropees verschijnsel, daterend van na de tweede wereldoorlog. Vóór 1940 waren de havenactiviteiten haast uitsluitend gericht op de goederenbehandeling. Na de bevrijding is hierin een opvallende evolutie getreden. Aan de basis hiervan ligt een algemene heroriëntatie van de explotatienormen van de basisnijverheid.

Vóór de oorlog steunde de industriële activiteit in West - Europa hoofdzakelijk op de exploitatie van steenkool als bron van energie. Als grondstof voor de metaalindustrieën werd vooral beroep gedaan op ertsen afkomstig uit plaatselijke winningen.

Na 1945 kwam een belangrijke wijziging in dit patroon. De evolutie in de scheepvaarttechniek deed de prijzen van ertsen en kolen van overzeese herkomst dalen tot onder het prijzenpeil van de plaatselijke produktie. Bovendien had men af te rekenen met de geleidelijke uitputting van de lokale vindplaatsen. Terzelfdertijd ging men over tot de overschakeling van vaste op vloeibare brandstoffen als energiebron. Daar West-Europa echter arm was aan aardolie, moest deze praktisch volledig overzee ingevoerd worden.

Wegens de veroudering van de bestaande uitrusting in het binnenland en ter besparing van steeds stijgende vervoerkosten ontstond geleidelijk de tendens om de ingevoerde minerale oliën en vooral de ijzerertsen ter plaatse te verwerken. Alzo vestigden zich uitgebreide petroleumraffinaderijen in havengebieden en wordt de kern van de zware industrie nu geleidelijk verlegd naar de kuststreken.

Zo werden ijzer- en staalbedrijven langs diep water opgericht te Bremen, IJmuiden en Duinkerke (Usinor). Het meest typische voorbeeld van deze evolutie vindt men in Italië, een land zonder kolen en ertsen, waar naar de staalindustrie rond de zeehavens geconcentreerd, thans 12,7 miljoen ton staal per jaar produceert.



Laat ons nu nagaan hoe deze evolutie zich in ons land aftekent.

Vóór 1950 oefenden onze zeehavens hoofdzakelijk een handels- en verkeersfunctie uit. Toen begon geleidelijk de industrialisering van de havengebieden, die zich vooral te Antwerpen op merkwaardige wijze ontwikkelde. Van 125 ha voor industriële doeleinden aldaar bestemd, steeg dit cijfer nu tot ongeveer 2.000 ha. De expansie van de petroleumnijverheid en aanverwante chemische en petrochemische bedrijven was werkelijk spectaculair. De raffinagecapaciteit van de raffinaderijen bedraagt thans circa 16 miljoen ton ruwe aardolie per jaar. Men hoopt de capaciteit eerlang tot 22 miljoen ton te kunnen opvoeren, zodat Antwerpen de eerste petroleumhaven van Europa wordt.

In de sector van de petroleumnijverheid hield België bijgevolg gelijke tred met de evolutie die zich in andere Westeuropese landen voordeed. Daarentegen, wat de vestiging van staalbedrijven in havengebied betreft, stellen wij vast dat ons land een enorme achterstand in te halen heeft op andere industriële landen als Frankrijk en Duitsland. Na lang aarzelen werd vóór twee jaar nochtans het staalbedrijf Sidmar te Zelzate opgericht. Wij weten tot welke polemieken dit initiatief geleid heeft, zodat de regering voorlopig weinig geneigd is haar steun te verlenen aan de verdere expansie van de staalindustrie in het Vlaamse land. Nochtans is de verplaatsing van de basisnijverheid naar havengebied in ons land haast onvermijdelijk, wat sommige chauvinistische dorpspolitiekers er ook van denken.

Inderdaad, 97 % der in België verwerkte ijzerertsen moet ingevoerd worden. De import uit Lotharingen en Luxemburg bedraagt 45 %, terwijl 52 % der ertsen uit overzeese gebieden via onze zeehavens geïmporteerd wordt. Voor Gent bedraagt dit 18.000 ton en voor Antwerpen 635.000 ton per maand. Tot vóór 1958 was Zweden onze enige leverancier. Nu is ons erts ook afkomstig uit Mauretanië, Liberia, Algerië, Brazilië, Chili, Indië en Australië. De invoer overzee zal in de toekomst nog stijgen. De mijnen van Lotharingen, die slechts één soort erts leveren met 33 % ijzergehalte, geraken immers uitgeput. De ertsen herkomstig uit overzeese gebieden daarentegen, omvatten 32 variëteiten die een ijzergehalte van 68 % bereiken en hierom sterk gewaardeerd worden door de staalfabrieken die de nieuwe L.D. - procédés toepassen.

Anderzijds is de ondergrondse rijkdom van de Kempen en Wallonië als bron van energie en industrie door het gebruik van vloeibare brandstoffen voorbijgestreefd. De zware industrie van Wallonië verkeert in moeilijkheden. Alleen in het bekken van Luik heeft de noodklok nog niet geluid. De uitputting van de kolenmijnen, de geringe mogelijkheden tot rationele exploitatie, de veroudering van de uitrusting, het geknoei van de regeringen en vooral de heroriëntatie van de exploitatienormen van de basisnijverheid waarover wij reeds handelden, zijn de voornaamste oorzaken van de ondergang van het Zwarte Land.

Laat ons concluderen. De toestand is duidelijk. De oplossing ligt voor de hand.

Van nature uit zijn onze zeehavens aangewezen om, vroeg of laat, de kern te worden van onze basisindustrie en derhalve van onze nationale economie. De verschuiving van de traditionele industriezones zal van de regering een grootscheeps reconversieplan op nationaal vlak vergen.

Maar is ze hiertoe wel in staat ? En zullen onze havens bijtijds klaar komen ?

5. HANDELSVLOOT EN SCHEEPSBOUW

De problemen die wij tot nu toe bespraken passen eerder in het raam van de havenpolitiek in het bijzonder. Hiernaast bestaan ook problemen die rechtstreeks verband houden met onze maritieme politiek en hiermee bedoelen wij voornamelijk de steun van overheidswege aan onze handelsvloot en scheepsbouw.

Hoewel niet zo enorm, toch zijn deze specifieke maritieme problemen daarom niet minder belangrijk. Inderdaad, de diensten door onze koopvaardij aan 's lands economie bewezen, hoeven niet meer betoogd. In buitengewone omstandigheden - en voornamelijk in oorlogstijd - zou zíj alleen kunnen instaan voor het vervullen van bepaalde opdrachten o.a. de bevoorrading van diverse bedrijfstakken. Dat ook de Zeemacht in deze taak een primordiale rol te vervullen heeft, werd reeds genoeg onderstreept.

Laat ons vooreerst een beknopt overzicht geven van de huidige toestand.

Inzake scheepsbouw schijnt de toestand bevredigend, alhoewel de kleine werven een crisis doormaken te wijten aan de concurrentie der grotere bedrijven, een algemeen verschijnsel trouwens in onze industrieën. Volgens de statistieken van de Lloyd's Register of Shipping, bekleedt ons landje de 18e plaats qua tonnenmaat in aanbouw over gans de wereld. Op 30-6-'67 bedroeg deze tonnage 139.310 B.T., hetzij een toename van 50.585 B.T. in vergelijking met de toestand op 31-12-'66. Een vergelijking met onze buurlanden geeft 450.970 B.T. voor Nederland (+ 91.886) en 521.254 B.T. (— 5.394) voor Frankrijk. Momenteel bestaan dus geen redenen tot ongerustheid temeer daar de reputatie van de Belgische scheepswerven de wereld rond gekend is : de vijf wereldzeeën worden bevaren door schepen van Belgische constructie. Wat meer is : op 6 mei 1967 liep te Hoboken de „ Zinnia " van stapel, het tweede oorlogsschip na de „ Godetia " dat onze werven bouwden volgens eigen constructienormen.

Wat de koopvaardij betreft, noteren wij een zekere stabilisatie qua tonnenmaat en aantal eenheden, te oordelen naar het verslag van het Bestuur van het Zeewezen gepubliceerd op 30-7-'67. Alsdan bezaten wij 92 eenheden met een globale bruto-tonnenmaat van 761.682 ton. Onze grote rederijen nemen lofwaardige initiatieven om zich aan te passen aan de snelle evolutie in de vervoertechnieken. Zo bijvoorbeeld werd door de C.M.B. in 1966 een containerdienst met de Verenigde Staten ingelegd. Vier schepen van het type „ Schilder " werden dan ook aangepast om naast hun gewone vracht nog een 200 - tal containers te kunnen laden. Een derde bulkcarrier van 70.000 B.T., de „ Mineral Gent " liep op 25 februari '67 van stapel. Deze rederij boekte voor het

dienstjaar 1966 een nettowinst van circa 76 miljoen B.F. na amortisatie van 335 miljoen B.F.

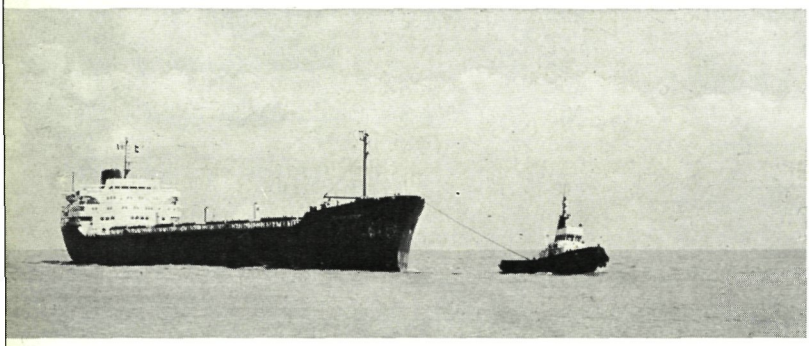
Dit kort overzicht toont ons inderdaad zekere positieve aspecten in de huidige stand van zaken. Wie zich echter geen zorgen maakt over de toekomst van onze koopvaardij en scheepsbouw, vergist zich deerlijk ! Zoals wij reeds zagen, staan wij immers op een keerpunt inzake scheepvaarttechniek.

De bouw van ertsen - mastodonten, supertankers en reusachtige containerschepen zal onvermijdelijk een negatieve weerslag hebben op de activiteiten van onze scheepswerven, die niet in staat zullen zijn in dit domein te concurreren met landen als Duitsland en Japan, nu reeds gespecialiseerd in de bouw van dergelijke superschepen. Inderdaad, het probleem van de bevaarbaarheid van de Schelde en de toegangswegen tot de zee zal ook de mogelijkheden van onze scheepswerven in grote mate beperken. Sommige deskundigen durven zelfs het geleidelijk teloorgaan van deze bedrijfstak voorspellen.

Naast dit probleem, dat veeleer in het kader van de toekomstperspectieven dient bestudeerd, rijzen ook actuele vraagstukken die een onmiddellijke oplossing vergen, wil men in de nabije toekomst niet voor onoverkomelijke moeilijkheden staan.

Zo er voor het ogenblik moeilijkheden rijzen, is dit andermaal te wijten aan de houding van de bevoegde ministeries. Net als voor zijn havenpolitiek, blijft de Staat in gebreke ten overstaan van de specifieke maritieme aangelegenheden. Zijn belangstelling voor de welvaart van onze marine is omzeggens nihil. De financiële steun voor de ontwikkeling van de scheepswerven beperkt zich tot het strikte minimum. Het privé - initiatief is praktisch volledig aan zijn lot overgelaten, wat een zeker gevaar kan opleveren.

De ernst van deze problemen ontsnapte niet aan de aandacht van de Belgische Redersbond. Een hoofdstuk van zijn jaarverslag voor 1966 werd immers gewijd aan zijn desiderata inzake maritieme politiek. Bij de lezing van dit rapport vernemen wij dat de Redersbond het initiatief genomen heeft dit jaar het grootste deel van zijn werkzaamheden te besteden aan het eisen van een ware maritieme politiek ten gunste van onze vloot. De eisen van de Redersbond kunnen herleid worden tot drie hoofdideeën, te weten : a) Een verdeling der financiële maatregelen van toepassing op de handelsvloot en op de scheepsbouw. b) De toekenning aan de maritieme rederijen van het statuut van exportindustrie. c) De herkenning van het origineel karakter van hun activiteiten, dat het treffen van specifieke wettelijke maatregelen verantwoordt.



In de loop van 1966 heeft de bond herhaalde pogingen aangewend om zijn eisen door de bevoegde ministeries te doen inwilligen. Het werd echter een fiasco op alle punten.

Praktisch gezien wensen de reders vooreerst een hervorming van het zeevaartonderwijs, dat aan de evolutie van de scheepvaarttechniek dient aangepast. Vervolgens eisen ze de steun van de Staat voor de ontwikkeling van de koopvaardij, vooral onder vorm van premies voor modernisering en van toelagen aan maritieme diensten van algemeen nut. In Frankrijk is dit systeem reeds van toepassing in het kader van het Morin - plan. Tenslotte eisen ze billijke investeringspremies ten gunste van de scheepsbouw, zoals dit in Engeland reeds het geval is, waar een bedrag van 25 % reeds toegekend werd.

Wij merken onmiddellijk dat deze specifieke maritieme problemen van belang zijn. Het loonde de moeite een actie op touw te zetten. De Belgische Redersbond aarzelde niet langer.

Voor een land als België waar een belangrijk deel van de industriële bedrijvigheid afhankelijk is van de internationale handel, is het bestaan van een eigen marine meer dan een noodzaak. In de constellatie der zeemogendheden moet ons land zijn positie derhalve kunnen handhaven en desnoods verstevigen. Koopvaardijvloot en Zeemacht moeten paraat staan om hun opdrachten in het belang van 's lands economie volwaardig te kunnen vervullen. Onze scheepswerven mogen niet teloorgaan.

Om te besluiten drukken wij de wens uit dat gans de Natie bewust zou zijn van hetgeen Z.M. Koning Albert I op 26 maart 1923 schreef :

"Ik betuig mijn volledige instemming met een propaganda die erop gericht is in alle kringen het idee te verspreiden dat België een Marine nodig heeft, dat de Belgische Marine kan leven en dat het land, zo nodig, zich offers moet getroosten om onze vlag, symbool van onze individualiteit als natie, te tonen op alle wereldzeeën.

2 les grands problèmes

Ce ne sont cependant pas les problèmes qui manquent; l'auteur les aborde dans la deuxième partie de son article.

1. COOPERATION ENTRE LES PORTS BELGES.
C'est la Conférence de Middelburg (Hollande) qui déclencha l'alarme chez nous. Les Hollandais, ayant estimé qu'Anvers n'était plus un concurrent dangereux, n'avaient pas cru nécessaire d'inviter une délégation belge à ce congrès...
Bruxelles n'ayant émit qu'une protestation toute académique; ce fut Bruges qui, en janvier 67, sonna le tocsin et provoqua le rassemblement général des experts et mandataires maritimes d'Anvers, Gand et Bruges. Par la suite Ostende obtint des représentations à cette réunion dont les séances se poursuivent mensuellement.

2. INFRASTRUCTURE DES PORTS.
L'auteur détaille les problèmes techniques qui se posent pour les ports d'Ostende, Zeebrugge et Gand.

3. LA NAVIGABILITE DE L'ESCAUT.
Problème inquiétant puisque d'ores et déjà une étude approfondie à démontré que l'Escaut ne sera jamais navigable pour les unités d'un tonnage supérieur à 80.000 tonnes. Le Havre se prépare à recevoir des navires de 180.000 tonnes, Ootterdam irait jusqu'à 220.000 T. et possède déjà une cale sèche de 150.000 tonnes.
Quo Vadis Antwerpen ?
Le plan Mertens semble apporter une réponse : la réalisation d'un canal maritime Zeebrugge-Zelzate-Anvers, d'une longueur de 82 km un tirant d'eau de 25 m, une largueur de 400 m et une capacité de 200.000 tonnes..... mais coût : 65 milliards f.

4. IMPLANTATION DES INDUSTRIES DE BASES.
Les régions maritimes doivent être soutenues par des industries de base ainsi que cela s'est fait pour Anvers par le pétrole. L'auteur démontre qu'il faudrait procéder au déplacement d'industries lourdes, métallurgies etc.... comme le font la France et l'Italie. Mais il est pessimiste car ce problème rappelle celui de l'équipement portuaire.

5. MARINE MARCHANDE ET CONSTRUCTION NAVALE
L'Etat se préoccupe peu de l'avenir de notre marine marchande. Les armateurs sont seuls. Cependant dans un pays comme le nôtre une part importante de l'activité industrielle est liée au commerce international. L'existence d'une forte marine de commerce est indispensable tout comme l'est celle d'une force navale bien équipée.

conclusie

Het is evident dat de toekomst van de Belgische havens beslist niet briljant is. De miljarden die voor hun uitrusting en uitbreiding geïnvesteerd worden, dienen in feite alleen om hun achterstand ten overstaan van de buurhavens in te lopen. Daarenboven begaat men steeds de fundamentele fout de werkplannen op te stellen in het licht van de bestaande noodwendigheden zonder rekening te houden met de toekomstperspectieven. Hierdoor kan voor een bepaald probleem nooit een definitieve oplossing gevonden worden.

Meer dan ooit zitten onze havens in nauwe schoentjes. Hoe kan het anders gelet op het pover maritiem beleid dat het land sinds 137 jaar kent ?

Het ligt niet in onze bedoeling te concluderen met het vooropstellen van oplossingen die wij als de enige adequate zouden bestempelen. Dit is immers een taak voor deskundigen. Nochtans is het voor eenieder overduidelijk dat de kwaal aan de bron moet bestreden worden. Daarom moet vooreerst overgegaan worden tot de oprichting van een ministerie dat alle haven- en maritieme aangelegenheden centraliseert en waarvan de directie aan competente leiders toevertrouwd is. Alsdan kan naar een nieuwe vorm van relatie met de stedelijke havendiensten gezocht worden, zodat de interstedelijke rivaliteit wordt uitgeschakeld en de noodzakelijke eenheid in elk havenbeleid tot stand komt.

Ons Ministerie van het Zeewezen zou aldus in staat zijn de onderlinge samenwerking van de zeehavens te coördineren, hetgeen een dialoog met de Nederlandse maritieme autoriteiten zou vergemakkelijken. Beschikkend over een eigen budget, zou dit departement de heruitrusting en -inrichting van de havens kunnen aanpakken in de optiek van de scheepvaartevolutie en onder het motto : „ Stop een supertanker in uw haven ".

Ook aan scheepsbouw en koopvaardij zou meer steun kunnen verleend worden. Met als slogan "Laad en bouw Belgisch" kan dan voor hun welvaart geijverd worden.

Antwerpen mag niet verloren gaan en daarom moet een oplossing gevonden worden voor de ontoereikendheid van de Schelde. Pas dan zal in samenwerking met de bevoegde ministeries kunnen overgegaan worden tot de verplaatsing van onze basisnijverheid naar havengebieden.

Intussen kan een efficiënte propaganda gevoerd worden voor het verspreiden van de maritieme gedachte onder negen miljoen Belgen. Hiermee is voor het ogenblik het Nationaal Comité voor Zeevaartpropaganda gelast. Sinds zijn oprichting, vijftien jaar geleden, heeft dit organisme echter nog geen noemenswaardige initiatieven genomen en blijft het ieder jaar miljoenen verspillen aan nutteloze prullerijen.

In verband met deze actie moet evenwel hulde gebracht worden aan de voorlichtingsdiensten van de Belgische Zeemacht, die ondanks de zeer beperkte middelen waarover zij beschikken, werkelijk het maximum presteren om bij een zo ruim mogelijk publiek belangstelling te wekken voor alles wat zee en scheepvaart betreft. Wij durven zelfs beweren dat momenteel alleen de Zeemacht voor een renderende propaganda - actie instaat. Dit initiatief verdient gewis onze waardering.

Wellicht zullen onze conclusies en de oplossingen, die wij zoëven naar voren brachten, sommigen doen glimlachen. Wij geven er weinig om.

Onze enige bedoeling was immers te wijzen op de ernst van de toestand en te waarschuwen voor de noodlottige gevolgen die zo'n miserabele haven- en maritieme politiek op 's lands economie zal hebben, zo hierin onverwijld geen kentering optreedt.

Indien wij in dit opzet geslaagd zijn, mogen we ons tevreden achten. Aldus zullen ook wij ons steentje hebben bijgedragen in de propagandacampagne die erop gericht is de noodzaak en het belang te doen inzien van een ware Belgische maritieme politiek.

Henri Rogie.
12-7-1967.

en conclusion... 3

La troisième partie de l'article comprend les conclusions de l'auteur à l'issue de cette étude sur la politique maritime et portuaire belge.

1. L'AVENIR DE NOS PORTS N'EST GUERE BRILLANT.
Malgré les milliards d'investissements qui ne feront que résorber notre retard actuel sur les ports voisins.
Nous commettons l'erreur fondamentale de ne tirer de plans de travail qu'en fonction des nécessités du moment.

2. C'est aux experts en la matière à résoudre les problèmes. Mais, l'auteur pose comme principe de base la CREATION D'UN MINISTERE DE LA MARINE.
Conduit par des hommes capables, ce ministère serait en état de promouvoir la coopération entre les ports belges. Cette coordination obligerait les Hollandais à reprendre le dialogue.
Disposant d'un budget indépendant, ce ministère pourrait rééquiper les ports de façon rationnelle en fonction de l'évolution maritime mondiale.

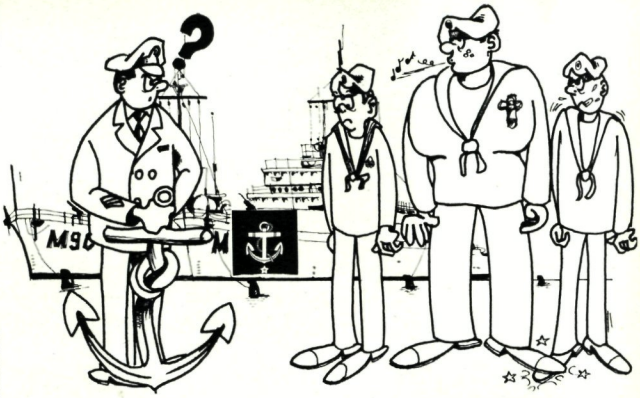
3. LE PORT D'ANVERS EST UNE NECESSITE vitale pour le pays. Le problème de la navigabilité de l'Escaut doit être résolu de toute urgence.

4. NOUS DEVONS MENER UN PROPAGANDE INTENSE AFIN DE PROPAGER L'IDEEE MARITIME EN BELGIQUE.
Le Comité National de Propagande Maritime existant depuis 15 ans, n'a malheureusement fait preuve de beaucoup d'initiatives. La Force Navale par contre, malgré ses moyens limités, est momentanément la seule à mener une propagande efficace et rentable.

Le seul but de cet article, suivant l'auteur, est de démontrer que par carence de politique maritime rationnelle, l'économie belge pourrait dans un proche avenir se trouver dans une situation critique.

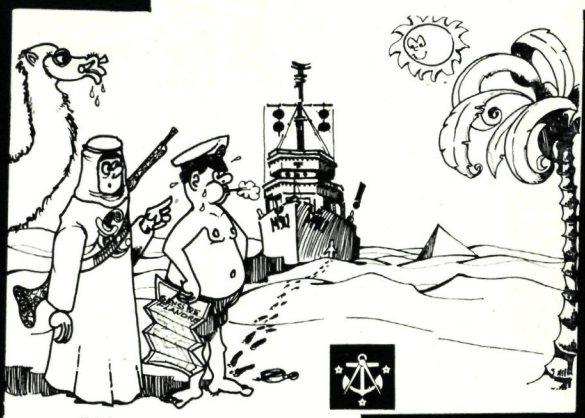
SG

And his pencils PRESENTS YOU....



1 Personnel Pont

Dek Personeel



2 Navigateur

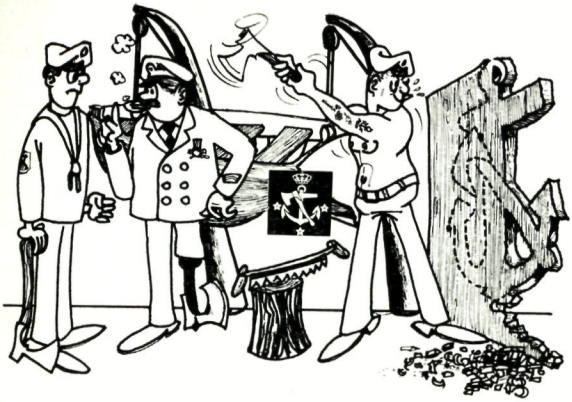
Navigator

3 Détecteur

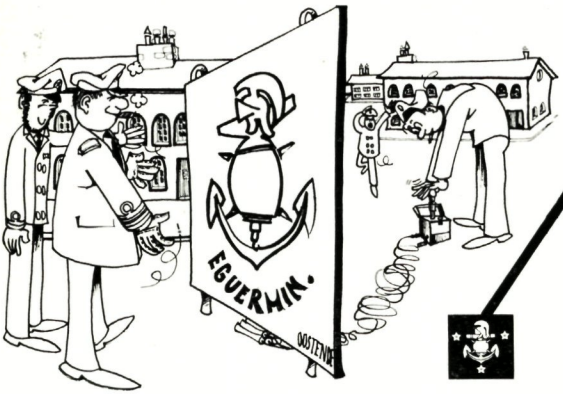
Detector

4 Armurier

Kanonnier

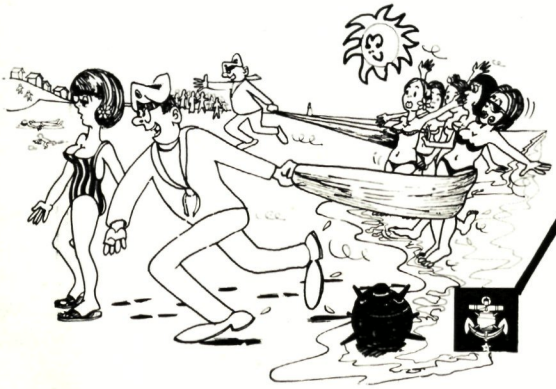


5 Timmerman
CHARPENTIER

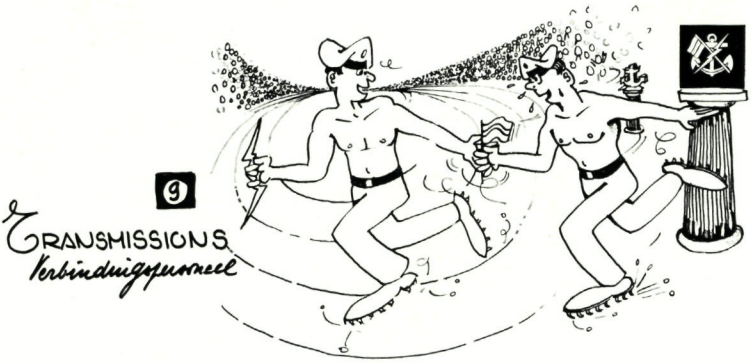


6 Ontmijner
DEMINEUR

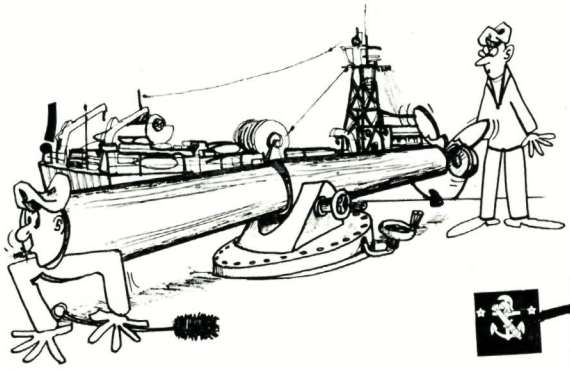
7
PLONGEUR
Duiker ontmijner



8
MANOEUVRIER DE DRAGAGE
Mijnenveegmanoeuvrer

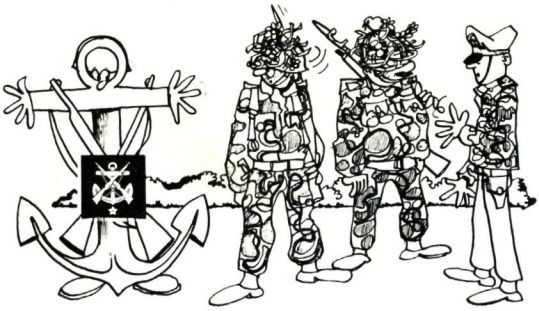


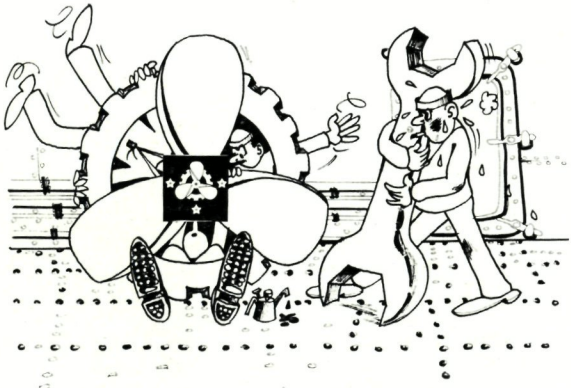
9 TRANSMISSIONS
Verbindungspersoneel



Waffenhersteller
ARMURIER
10

11 INFANTERIE DE MARINE
Marine Infanterist





12 SCHEEPSWERKTUIGKUNDIGE
Mécanicien de marine

DESSINS DE GEORGES SOUPART

To follow ...

COPYRIGHT 6/67 NEPTUNUS

Les de BROUWER

Deux siècles de capitaines & de corsaires ostendais

Les gens de mer, en dehors de leur livre de bord, écrivent peu; ils sont hommes d'action et non de plume. C'est ainsi que les annales de la Marine Belge sont sobres de détails sur leur vie. Quelques noms à peine nous sont connus, tels ceux de Beestembustel, Bruneel, van Iseghem, de Moor, de Brouwer... et ce dernier plus particulièrement, parce que l'activité maritime de cette famille s'échelonna sur près de deux siècles.

D'origine terrienne, les de Brouwer(e)* viennent d'Ophasselt, terre allodiale de la baronnie de Boelaere et une des quatre beeries de Flandre, qui avait à ce titre droit de tutelle sur l'héritier mineur du Comte de Flandre. La région eut terriblement à souffrir des expéditions des Gueux (1566) et plus tard des guerres de Louis XIV, ce qui explique, croyons - nous, l'exode de ces terriens attirés tant par la renaissance d'Ostende après le siège de l'Archiduc Albert et Spinola, de 1601 à 1604, que par l'aventure.

---

*

Les orthographes **Brouwere** et **Brouwer** sont intentionnelles et répondent aux documents de l'époque. C'est à partir de Guillaume que la première n'apparaît plus.

Erasmus de Brouwere, le fondateur 1590 - † 1668

Erasmus de Brouwere né à Ophasselt vers 1590, fut le premier à s'établir à Ostende vers les année 1610. Il y devint l'intrépide capitaine qui occupe dans la guerre des corsaires un rôle de premier plan et son fils Jean suivra ses traces et sera le compagnon de Jean Bart.

Les corsaires de Dunkerque et d'Ostende, qu'unissait par moment une entente étroite et tout particulièrement de 1610 à 1646 (nonobstant les changements de souveraineté subis par le premier de ces ports), furent le cauchemar des bateaux anglais et des Provinces - Unies. Les navires qui à cette époque prenaient part aux batailles, n'étaient pas tous équipés par les belligérants. A côté des frégates figuraient les corsaires, armés par des particuliers, et dont l'intervention était autorisée par la „ lettre de marque " que leur délivrait le Suzerain ou l'Amirauté, tout comme certains seigneurs levaient des régiments, tels ceux de Ligne, Clerfayt, etc... Ils pratiquaient la guerre de course, recherchant les navires de guerre ou de commerce.

C'est ainsi qu'Erasme de Brouwere se lança dans la guerre de course lors de la guerre maritime entre l'Espagne et l'Angleterre. Le 16 novembre 1650, il ramena au port d'Ostende la frégate anglaise „ Anne de Froy ". Les prisonniers l'accusèrent de cruauté envers leur capitaine devant le Conseil de l'Amirauté à Bruxelles, qui n'y réserva pas de suite. On imagine le capitaine se rendant à cheval d'Ostende à Bruxelles, par Ophasselt, pour y défendre sa cause, tout en faisant escale aux demeures familiales, ou trinquant à Audenaerde dans l'atelier du peintre Adrien de Brouwer.

A la mi-novembre 1652, il s'empare du „ Ruby ", navire marchand d'Amsterdam. Le 21 décembre 1654, il fait chanter en l'église d'Ostende, un service solennel pour le repos de l'âme des membres de son équipage morts en mer et pour leur lieutenant, le sieur De Snyder, ce qui nous fait supposer qu'il s'échappa d'un combat malchanceux. Mais c'est surtout la part qu'il prit aux

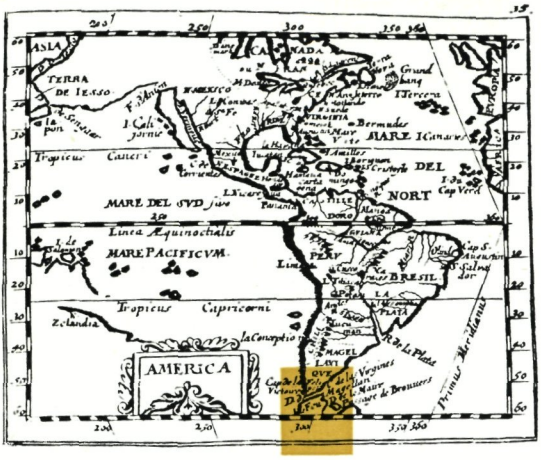
côtés de l'Espagne à la guerre contre le Protecteur Cromwell, qui rendit son nom célèbre. Au début de l'été 1655, Cromwell fit mettre à la voile plusieurs flottes chargées de surveiller les côtes de Dunkerque et de bloquer le port d'Ostende. Nos marins trompèrent maintes fois la vigilance des Anglais et réussirent à réaliser de riches prises.

C'est ainsi que le 13 mai 1655, Erasme de Brouwere commandant une frégate de 27 canons et trois vaisseaux de 22, 8 et 6 canons, d'Ostende et de Dunkerque, rencontra quatre frégates du Protecteur qui lui donnèrent la chasse. Ses trois compagnons s'échappèrent à la faveur du brouillard, mais deux frégates anglaises, chacune de 36 pièces, isolèrent Erasme près du Goodwindsand, où notre marin accepta le combat, de 9 heures du matin à 6 heures du soir ; il eut même échappé, si les deux autres frégates anglaises ne l'avaient rejoint. Quand il amena son pavillon, il avait perdu la majeure partie de son équipage et son bateau faisait eau de toutes parts. A son arrivée en Angleterre le navire capturé coula et Erasme fut interné à Chelsea College.

Rendu à la liberté, son échec fut vite réparé. Dans la première quinzaine de mai 1656, à la tête de sept Dunkerquois et quatre Ostendais, il ramène vingt prises et 64 canons. Reparti sans perdre de temps, du 25 mai au 11 juin, il envoie au seul port de Dunkerque 150.000 florins de prises. „ Cela a tellement encouragé nos gens ", écrit l'Amirauté de Dunkerque, „ qu'ils ne demandent qu'à être sur mer. " Le 1er juin 1657 il s'empare d'un navire hollandais, le „ Faisan ", capitaine Pierre Salomons, qui avait voulu défendre une flotte anglaise de onze voiles allant d'Amsterdam à Londres. Il ramène fièrement sa prise à Ostende et les Etats de Hollande relâchèrent en échange la frégate du capitaine Bernard Charles, d'Ostende, détenu à Rotterdam.

En 1658, en explorant les côtes du Portugal, Erasme s'empare de deux vaisseaux anglais de 10 et 26 canons, qu'il ramena à Cadix. C'est au large de cette côte qu'en juillet 1660, voguant de conserve avec la frégate d'Adrien Coodts, il s'empare d'un navire amiral algérien, armé de 64 canons, monté par 600 hommes d'équipage. Le butin fut conduit en triomphe à San Lucar et „ cette prise fut d'autant plus appréciée, qu'elle a procuré la liberté à un grand nombre de galériens ".

C'est le dernier exploit qui marque la carrière militaire d'Erasme. Il fut inhumé à Ostende le 29 mai 1668, après un service solennel que fit chanter l'Amirauté.



carte du détroit de de brouwer

Jean de Brouwere - compagnon de jan bart - 1646.

Le brillant corsaire allait avoir un digne continuateur en la personne de son fils Jean, né à Ostende le 14 novembre 1646. Quelques rares mentions révèlent le hardi capitaine que fut le compagnon de Jean Bart. Il commanda le ,, Comte de Tourville ", le ,, Marion ", de 14 canons et 120 hommes d'équipage, le ,, Conquérant ", les ,, Jeux ", de 250 tonnes, 30 canons et 198 hommes. Le 1er août 1690, Jean de Brouwere fut désigné par Jean Bart pour l'accompagner dans son expédition à Hambourg, mais ils se perdirent de vue dès la sortie des bancs. Il se mit à croiser au large, où il fit la rencontre de la ,, Revanche ", une belle frégate anglaise de 200 tonnes et 24 canons, capitaine Jean Glascow. Elle essayait de se défiler dans le vent d'une tempête, toutes voiles carguées, quand de Brouwere parvint à lui couper la route, à rompre son bordage jusqu'au cintre à briser sa vergue d'artimon, emportant du même coup ses deux fanaux de poupe avec le balcon du pavillon et des prisonniers tombés du navire abordé. Mais le choc avait projeté également sur le pont de la ,, Revanche ", deux hommes du navire abordeur, et c'est par la relations de ceux - ci, que le capitaine Glascow sut qu'il était pris en chasse par le capitaine de Brouwere !

A cette même époque, Colbert n'épargnait rien pour attirer à Dunkerque le commerce dont Cadix était, en Espagne, le centre principal. Désireux d'enrôler au service de Louis XIV les meilleurs capitaines flamands, il leur faisait valoir la sécurité qu'ils trouveraient sous le pavillon royal, autrement respecté par les barbaresques que ceux de Bourgogne. L'intendant de la Marine Royale, préposé à ce recrutement, rapporte à Versailles le ,, mécontentement qu'il escompta d'un des plus hardis, un certain capitaine Jean de Brouwere, pour l'attacher au service du Roi ! Il préférait à toutes les offres, avec sa liberté, le droit d'aller et de venir, de monter en course et de croiser à sa guise"

A l'exemple de leur cousin Erasmus de Brouwere, Erasme et Pierre fils de Jan, Adrien et Jean-Louis fils de Jérôme, quittèrent leurs terres d'Ophasselt pour s'établir à Ostende ou en Espagne, vers les années 1650, tentés sans doute par la carrière pleine de périls mais grosse de gloire et de profits à laquelle se livraient avec tant d'audace leur cousin.

Adrien de Brouwere prévôt des prises et corsaire

Une tradition de famille veut qu'Adrien de Brouwere débarquant après une bataille, fit enterrer en grande cérémonie son bras amputé et suivit lui - même ces étranges funérailles. A la suite de sa mutilation qui l'empêchait de naviguer, il fut, en remerciement de ses services, nommé en 1678 prévôt de „ vendition des prises " par le Gouverneur général des Pays - Bas. Il avait épousé, le 16 juin 1674, Françoise de Schonamille, fille du Prévôt général de l'Armada Espagnole aux Pays - Bas, sœur de Jean de Schonamille. Ce dernier équipa le premier „ Marquis de Prié " avec patente pour trafiquer en Afrique ; parti d'Ostende sous la direction du capitaine Willemsen, il fut surpris sur cette partie du littoral de la Guinée, appelée alors la Côte des Graines (Libéria), par deux frégates de la Compagnie Néerlandaise des Indes Occidentales ; son équipage fut embarqué de force sur des négriers et le capitaine subit les pires traitements ; il mourut abandonné de tous et privé des soins de son propre chirurgien.

Jean-Louis de Brouwere capitaine à l'armada navale.

D'humeur moins aventureuse, Jean - Louis de Brouwere n'embrassa pas la rude carrière de corsaire, mais s'engagea dans la marine de guerre espagnole. Il avait établi ses pénates à San Sebastian et y avait épousé Catherine - Raphaële de Ilumbe, appartenant à une famille basque. Ils s'établirent ensuite, de 1665 à 1669, à Bruges. Il a commandé le „ Santa Maria ", vaisseau de convoi de l'Armada, puissamment armé et destiné au transport de troupes et à l'escorte des navires espagnols jusqu'aux ports de Flandre. Jean - Louis de Brouwere mourut à son bord le 20 août 1670, au cours d'une traversée. Son fils Philippe, naquit à Bruges le 25 juillet 1667, et décéda capitaine de navire au service de l'Amirauté de Dunkerque. Il fut père de Guillaume de Brouwer, né a Ostende le 15 février 1693.

Guillaume de Brouwer

statuette chinoise représentant guillaume de brouwer. (demi-grandeur)

ériale et royale des indes, dite compagnie d'ostende.
yale danoise asiatique. 1693-1767.

Tandis que ses ancêtres avaient navigué en course ou au service de l'Armada, Guillaume de Brouwer s'engagea dans la marine marchande et il est célèbre pour la part qu'il prit dans les succès de la Compagnie Impériale et Royale des Indes, dite Compagnie d'Ostende, de glorieuse mémoire.

Il fit selon nous ses premières armes sous Philippe de Moor, commissionné capitaine en 1720 par l'empereur Charles VI à la demande de son ami le Marquis de Prié, et reçut le commandement du „ St. - François - Xavier ", jaugeant 400 tonneaux, garni de 26 canons, estimé 28.488 florins et les 6 sous, par lesquels on concluait la vente.

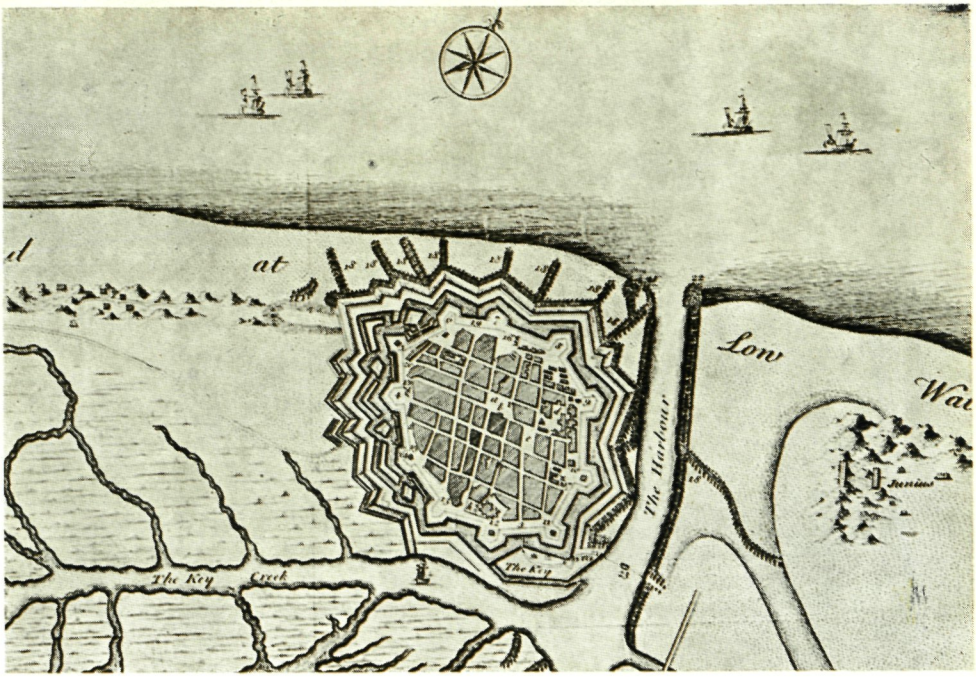
Le Marquis de Prié, premier ministre plénipotentiaire, nommé par Charles VI pour assister le Gouverneur Général Prince Eugène de Savoie, avait, avec quelques amis, armé le „ St. - François - Xavier ", tandis que d'autres armateurs avaient équipé le „ Prince Eugène " et le „ Ville d'Ostende ". Le „ Prince Eugène " fut, en 1717, la première frégate à faire connaître notre pavillon dans les mers de Chine, sous les ordres du capitaine Jacques Tobin, sujet irlandais, qui avait reçu des lettres de naturalisation et le titre de chevalier car il avait été précédemment au service de la Compagnie Londonienne des Indes Orientales.

Compagnie d'Ostende, malgré l'opposition de Prié. Le 10 mai 1721, le „ St. - François - Xavier ", bien que rentré à Ostende cinq semaines plus tard que trois autres navires, fut non sans raisons le seul autorisé à décharger et à vendre sa marchandise sous la protection de Prié et de ses sbires. Le Gouverneur d'Ostende et les armateurs protestèrent à Vienne, qui „ reconnut le soin que prenait Prié de ses seuls capitaux, mais le justifiant de s'engager dans les expéditions, en invoquant les exemples que les autres en prennent et la connaissance individuelle qu'ils en acquièrent pour la direction générale ". Cet événement allait finalement obliger le Marquis de Prié à envoyer à Vienne les statuts pour l'érection de la Compagnie d'Ostende, statuts que l'Empereur réclamait depuis deux ans, mais dont des intérêts privés retardaient l'envoi.

Jamais le vieux port d'Ostende ne fut aussi animé et ne reçut autant de bâtiments au long cours, que durant les années 1719 à 1721. Nos navires reprennent la route des anciens convois d'Espagne de Jean-Louis de Brouwere, et au passage renouent les relations avec Cadix et Séville. Les nations flamandes rouvrent leurs consulats. Le Prince Eugène de Savoie écrit à la Cour de Vienne, qu'il est entré à Ostende, en l'année 1720, pour un million d'écus d'argent des étrangers, pour le seul article de thé, dont on ne consomme pas le cinquième au pays.

C'est ainsi que Guillaume de Brouwer aura vécu, comme aspirant de marine sous Philippe de Moor et Jacques Tobin, la plus passionnante école de capitaine et surtout de subrécargue [1] qui allait faire de lui un des plus célèbres capitaines flamands de la Compagnie d'Ostende.

Le „ St. - François - Xavier " avait pour subrécargue le sieur Nathanaël Monteney, marchand de Londres. Le livre de bord porte cette mention inattendue „ que l'on souhaiterait établir la liste des officiers, mais que pour cela il faudrait les mettre à leurs rangs, or la chose est rendue impossible du fait que personne, pas même le Commandant de Moor, ne sait qui est le premier ou le dernier à bord ". Le navire quitta Ostende le 22 janvier 1720 et la lecture du livre de bord nous révèle que le sieur Monteney ne prenait ses ordres que du capitaine Tobin, commandant le „ Prince Eugène " et convoyé par le „ Ville d'Ostende " commandé par Vlaenderling ; qu'en outre il sema rapidement ses compagnons de route pour voguer seul et, fait plus anormal encore, le livre ne permet pas, pour les raisons que nous avons évoquées plus haut, de situer la date de son retour en rade d'Ostende. L'aspirant de Brouwer note attentivement tout ce qui lui paraît digne d'être retenu dans cette expédition et notamment le mauvais état du bateau, les multiples mutineries à bord à raison du peu de soins que prend le Commandant du logement et de la nourriture de son équipage. Comme les anciens navires de convoi étaient pourris ou hors d'usage et que les Etats de Flandre auxquels leur entretien incombait, manquaient de ressources pour les remplacer, c'était par l'appât des prises que le Gouvernement éveillait les initiatives privées. Un capitaine de navire gagnait environ deux mille florins par an, plus le droit d'emporter ses caisses de pacotille. Les matelots avaient des gages mensuels de quatorze florins, les aides, ou oploopers, huit à dix florins, et les mousses de trois à huit, en dehors d'une prime d'embarquement versée à la famille ou bue avant se laisser entraîner à bord et y recevoir les „ consolationes " d'un aumônier jésuite de la „ missio navalis ".



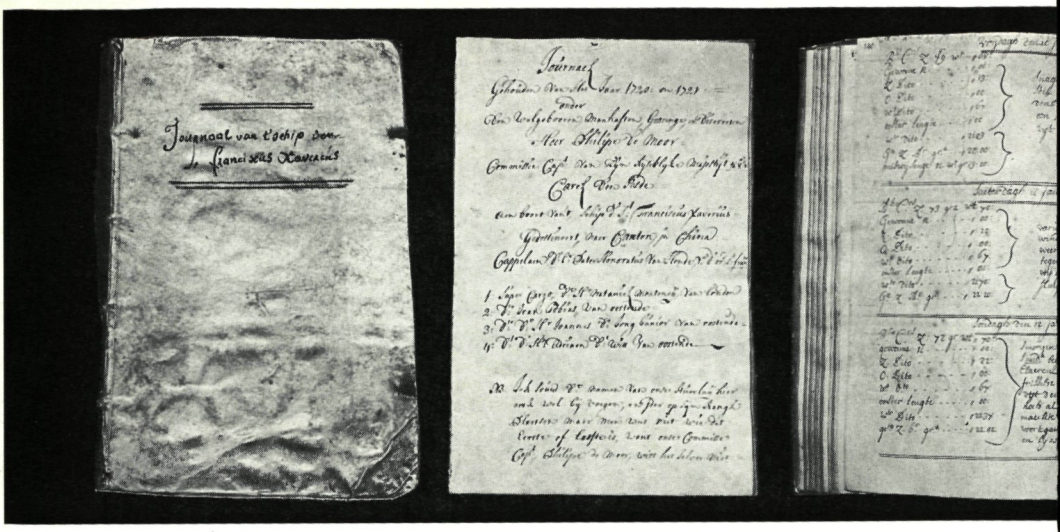
ostende vers 1700

Les marins belges habitués aux longues navigations manquaient, et le recours aux étrangers était indispensable, bien que ceux-ci, dans leur propre pays étaient menacés des peines les plus graves au cas où ils se mettaient au service de nations étrangères. Les capitaines étaient obligés de recruter les matelots parmi les jacobites révoltés et les catholiques bataves qui s'étaient fait naturaliser en Flandre. Les succès de la Compagnie allaient attirer en outre des marchands et... tout ce qu'on peut recruter dans les ports où l'on embauche.

Le concours des officiers de marine, des matelots et des marchands étrangers avait puissamment contribué au succès de nos premières expéditions maritimes. Malgré les peines draconiennes comminées contre eux par les Etats Généraux, bravant les bills sévères du Parlement Britannique, un grand nombre de hollandais et de capitaines anglais étaient venus se fixer en Flandre.

---

[1] Le subrécargue était le représentant tout puissant de la direction commerciale des opérations au cours des expéditions maritimes.
Le Capitaine, „ seul maître à bord après Dieu ", n'avait aucune autorité sur le Hong, ou factorerie parmanente de la Compagnie. Les subrécargues étaient d'ailleurs relativement mieux payés et leurs traitements variaient, du premier au troisième subrécargue, de 2.700 à 800 florins ; mais ils n'avaient pas droit à des caisses privées de pacotille.
Dans ses instructions au futur Gouverneur Cobbé, le Souverain, en date du 9 décembre 1722 précise : „ d'avoir grand soin de vivre en bonne intelligence avec le Capitaine et le Subrécargue, qu'il considérait comme les premiers ".



Ce fut vers la fin de l'année 1724 que Guillaume de Brouwer signa son premier engagement à la Compagnie Impériale et Royale des Indes, à Ostende. Il prit le commandement en second du ,, Keizerinne '' qui appareilla d'Ostende pour la Chine le 20 janvier 1725 ; le voyage dura dix - huit mois et s'acheva sans encombre le 18 juin 1726. A son retour il fut nommé capitaine de navire par Charles VI et reçut le 10 janvier 1727 le commandement du ,, Marquis de Prié '', ex - ,, Ville de Gand ''. Cette frégate jaugeant 480 tonneaux, 28 bouches à feu et 104 matelots, quitta Ostende le 23 janvier 1727 et voyagea de conserve avec la ,, Concorde '' jusqu'au 14 mai. A cette date, après avoir dépassé l'île de Saint - Paul et un peu avant de se trouver en vue de Java, le ,, Marquis de Prié,, fort d'un précédent, abandonna son compagnon de route et poursuivit seul son voyage. Arrivé à Canton le 21 juillet 1727, après avoir réparé ses avaries, embarqué sa cargaison et accompli les formalités requises, il en repartit le 27 juillet 1728.

Durant son séjour à Canton, rapporte une tradition de famille, Guillaume de Brouwer dut faire visite au grand mandarin de l'endroit. Le cérémonial imposait au visiteur des prosternations répétées. Peu enclin à s'acquitter de cette humiliante corvée, de Brouwer revêtit son premier marmiton, aussi corpulent que lui, de son grand uniforme et l'envoya accomplir à sa place les rites prescrits. C'est de ce voyage qu'il rapporta le service de Chine de commande, inspiré de la famille rose et le service à thé inspiré de la famille verte, tous deux à son chiffre, et dont ses descendants conservent encore quelques pièces. Au cours de ce voyage, le ,, Marquis de Prié '' fut assailli par des pirates chinois, qui infestaient alors la mer de Chine et, comme les Barbaresques et Méditerranée, y semaient la terreur. Les gueux

de mer n'aimaient - ils pas la bataille ? Sans hésiter, le branle - bas est sonné, les caronades sont chargées. Les jonques entourent le „ Marquis de Prié ". Bientôt la bataille fait rage. Les caronades, tirant par bordée, ébranlent la frégate de la quille à la pomme du mât, l'enveloppant d'une fumée âcre et enivrante. Seul de Brouwer reste impassible. Son obésité le rend incapable de coups de taille et d'estoc. Il est inapte à la bataille. Qu'importe ! Maître du navire après Dieu, on l'installera sur le pont arrière, dans son vaste fauteuil, si solide que l'on conserve encore aujourd'hui cette relique exotique, où se voit la trace des balles qui en ont percé le dossier de part en part. Il ne reste comme autre souvenir de cette bataille qu'une amusante petite statuette. Cette figurine rend certainement très fidèlement Guillaume de Brouwer, corpulent, dans son costume d'époque, car le fauteuil reproduit avec exactitude celui qu'il occupa pendant le combat. Cette statuette est faite d'argile bâtie sur une carcasse de bois et doit être attribuée à un artiste chinois nommé Chitqua ou Chinqua, travaillant à Amoy, près de Canton, où il est installé avec sa famille, de 1716 à 1796. Chinqua mourut à Madras en 1796, empoisonné à son retour d'un voyage à Londres, aux Pays - Bas et en Scandinavie. La National Portrait Gallery à Londres possède une statuette similaire reproduisant Joseph Collet, Gouverneur de Madras de 1717 à 1720. La statuette qui se rapproche le plus de la facture de celle de Guillaume de Brouwer, est celle du Museum V. H. Zeeuwsch Genootschap à Middelburg. Il est bien certain que ces statuettes faisaient partie des distractions amusantes, artistiques et rares que les comptoirs des Compagnies des Indes offraient à leurs clients de marque et à leurs capitaines, au cours de leurs longues escales d'attente du chargement et durant lesquelles la parole était aux subrécargues.

le jeton

médaille du commandant remise aux membres de l'équipage, pour bons services. cette médaille était échangée contre des espèces à la mort du commandant.

Après un voyage d'environ dix - huit mois, écrit Michel Huysmans dans son histoire de la Compagnie d'Ostende, les deux frégates „ Marquis de Prié " et „ Concorde ", rentrèrent le 12 juillet 1728, trop lourdement chargées pour pénétrer dans le port. Elles rapportaient 927.924 livres de thé, des caisses et services de porcelaine, quantité de pièces de soie, de damas et de satin, un chargement de toutenague ou pacfung (qui est un alliage de cuivre, de nickel et de zinc), de sagou et de squine (bois sudorifique que fournit la racine ligneuse du smilax china). Les subrécargues avaient à titre d'essai acheté en Chine quelques lingots d'or. Quinze barres furent revendues à Anvers avec un bénéfice de cent trois pour cent. La toutenague donna un gain aussi considérable. L'expédition entière laissa un profit de 2.060.874 florins et l'administration des droits d'entrée perçut plus de 200.000 florins. Sur les quatre armements dirigés vers la Chine, la Compagnie d'Ostende avait réalisé un bénéfice net de 7.058.305 florins. Un cinquième convoi allait mettre à la voile, lorsque la coalition des puissances maritimes imposa à Charles VI une suspension de la société aux Pays - Bas. Celle - ci était victime de son brillant et rapide développement.

La Compagnie d'Ostende prit ainsi fin le 22 juillet 1731. Pendant dix ans elle avait montré au monde étonné de quels prodigieux efforts les marins belges étaient capables.

Guillaume de Brouwer avait été trop heureux dans son entreprise pour se laisser oublier. La Compagnie Royale Danoise Asiatique, qui aspirait à recueillir la brillante succession de la Compagnie d'Ostende, l'invita à prendre le commandement du „ Slesvig "

avec le subrécargue sous ses ordres. Ce navire de 58 canons et 400 hommes d'équipage, avait précédemment servi dans la Marine Royale Danoise et avait participé victorieusement à la guerre russodanoise, dans le golfe baltique. Le 31 décembre 1736, le „ Slesvig " hisse le pavois de départ en rade de Copenhague, mais ce n'est qu'après avoir essuyé une mutinerie heureusement matée, qu'il prend le vent le 6 février 1737. Le 12 février Guillaume de Brouwer renvoie une fois de plus son navire d'escorte le „ Kroonprins " qu'il juge inutile et incapable, et continue seul sont dernier voyage en Chine. Il note dans son livre de bord, rédigé en un bizarre mélange de flamand, de français, d'espagnol et d'anglais : „ Par memorie wat men dient mede te brengen van China, tot meest avantasie voor Vlaanderen ". Suit la liste de commerce qu'il se propose d'entreprendre pour son compte dans ses caisses de „ jolivetés ".

Il serait trop long de suivre Guillaume de Brouwer et son navire à travers toutes les péripéties du voyage. Cependant, si le livre de bord est parfois monotone dans le récit d'incidents toujours semblables, il n'a pourtant pas omis d'y porter, jour par jour, tout ce qui a trait au côté commercial de l'expédition, dont il fera son dernier succès. Vers la fin de juillet il traverse le détroit de la Sonde entre Java et Sumatra. Le 6 août il jette l'ancre devant Macao dans la baie de Canton. L'accueil qu'il reçut du governador portugais fut peu courtois. Il se rattrapa sur celui que lui firent les Franciscains auxquels il remit les lettres et les colis dont on l'avait chargé pour eux.

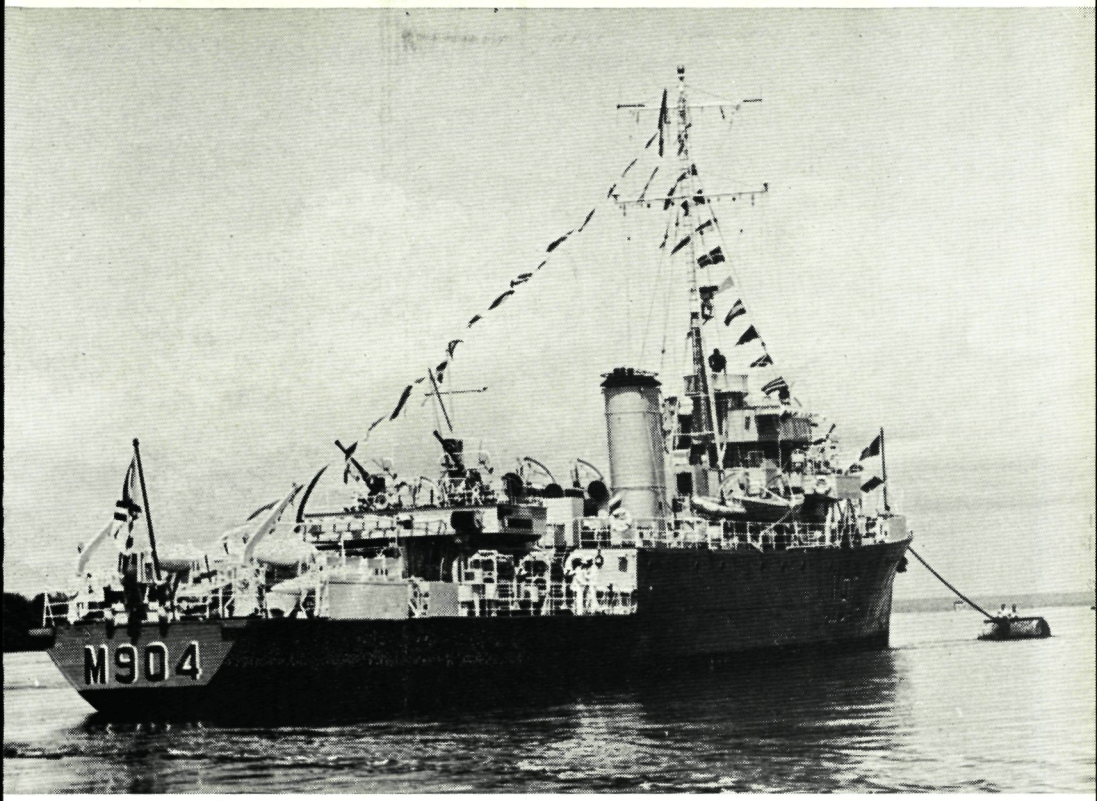
Le „ Slesvig " remonta la „rivière de Canton ", autrement dit le Tchou - Kiang ; le 10 août il arrivait devant Mapoa. Du 16 août au 13 janvier 1738, notre capitaine s'occupa de faire réparer son navire et embarquer la cargaison. En échange des marchandises, le „ Slesvig " débarqua à Canton 1.679 lingots de plomb et 16 caisses d'argent à la factorerie danoise. Le 26 septembre arrivent un navire anglais, le „ Royal Garden ", ainsi que deux navires hollandais. Le lendemain survient un troisième navire hollandais et, le 5 octobre, un navire suédois. Sitôt ces navires annoncés, de Brouwer organise autour de la factorerie une surveillance armée qui ne cessera que lorsque toutes ses marchandises auront été embarquées et ses hommes à bord.

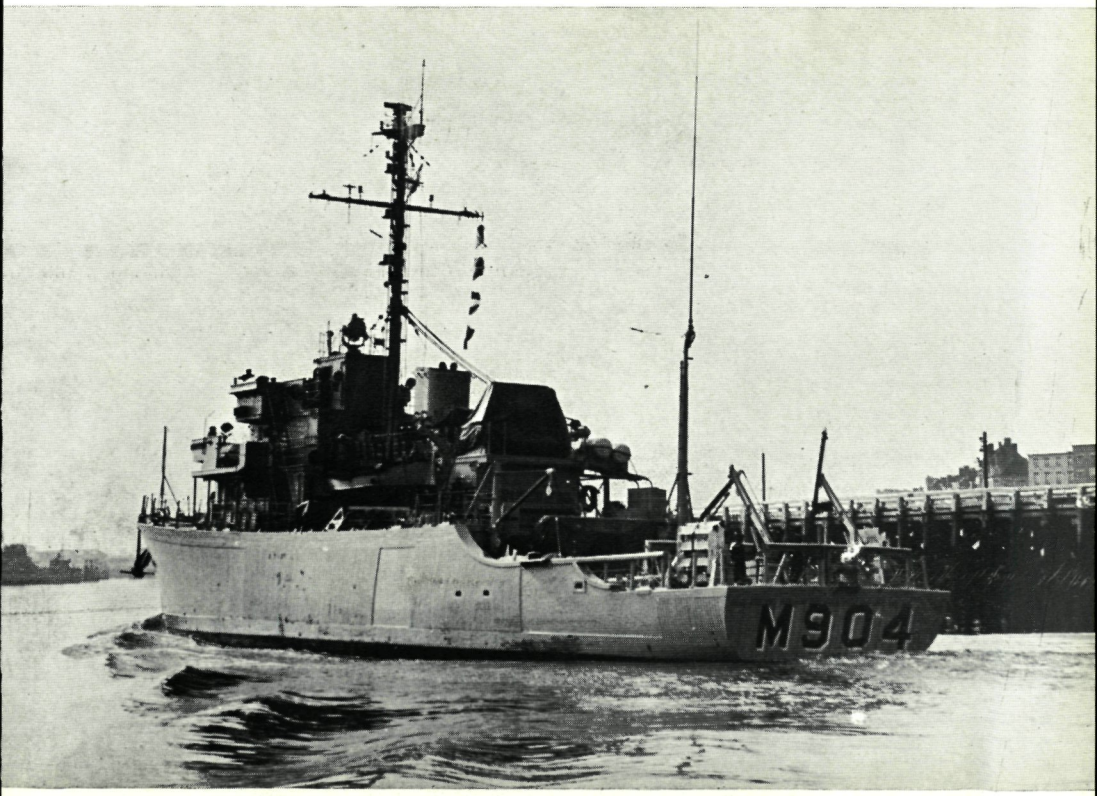
Le 6 décembre enfin, le „ Slesvig " quitte Mapoa et descend la rivière de Canton ; il franchit la seconde barre, aussi dangeureuse alors qu'elle l'est encore de nos jours. Le vendredi 17 janvier, il quitte le dernier les côtes de Chine, tous les navires qu'il y avait rencontrés ayant déjà pris le large. Longeant les îles Bancas, il arrive le 1er février devant Java, où il rejoint les navires hollandais partis vingt - trois jours avant lui. Le 3 avril,

on double le cap de Bonne Espérance, et l'on mouille le 15 avril devant Sainte - Hélène. Guillaume de Brouwer s'y ravitaille en vivres frais, avec l'autorisation du gouverneur à qui il fait présent de 20 bouteilles de vin du Rhin, destinées à l'équipage et de 30 bouteilles de son vin mousseux. Le 28 avril, au moment de passer la ligne, l'équipage offre la comédie au corps des officiers. Mais le 2 mai, l'alerte est donnée : on prépare l'artillerie. Un navire d'assez fort tonnage, en vue depuis le matin, semble guetter le „ Slesvig " ; dès le lendemain il arbore les couleurs hollandaises et se dirige vers le vaisseau de Brouwer. Branle - bas de combat ! Guillaume de Brouwer fait hisser le pavois danois et tirer un coup de canon. Le navire hollandais annonce alors qu'il a besoin de médicaments, que de Brouwer consent à lui fournir ! Que d'alertes anxieuses Guillaume de Brouwer n'avait - il pas connues, au cours de ses voyages pour la Compagnie d'Ostende, alors que la route et les ports étaient jalonnés de navires appartenant à des nations hostiles et jalouses.

Le 6 juin on s'attelle aux préparatifs du retour. On repeint la cabine du commandant, la chaloupe, etc... Le 12 passe au large un navire du Nord : Guillaume de Brouwer ne peut résister au désir d'obtenir des nouvelles d'Europe. Il apprendra que S. M. Danoise est en paix, et que le navire „ Cominet van Denemarken " de la Compagnie Danoise Asiatique, destiné à un second voyage à Canton, a péri à Hitlandt. Le 19 juin enfin, le navire passe devant le Castel Croonborg et le lendemain, sans incident notable, il jette enfin l'ancre en rade de Copenhague. Les heureux voyages d'outre - mer de Guillaume de Brouwer avaient été les débuts de sa fortune ; devenu consul de la nation danoise à Bruges, il se fixa dans cette ville, où il mourut le 21 octobre 1767.

Baron Yves de Brouwer


M904


M904

B dragueur-escorteur (algérine)
F 904 de BROUWER I

Construction : chantiers Harland & Wolff BELFAST (Great-Britain) 20—4—43
Bouw : scheepswerven Harland & Wolff BELFAST (Great-Britain) 20—44—43
Classe : Algérine Type F.S.E.
Klasse :
Tonnage : 940 tonneaux - En charge : 1225 T.
Tonnemaat : 940 ton - geladen : 1225 T.
Dimensions : longueur : 64,76 m. largeur : 10,81 m. TE : 3 m. TA : 26,50 m
Afmetingen : lengte : 64,76 m. breedte : 10,81 m. TE : 3 m. TA: 26,50 m
Puissance : 2.000 cv
Vermogen : 2.000 pk
Vitesse : 16 noeuds
Snelheid : 16 knopen
Rayon d'action : 4.000 nautiques à 10 noeuds
Actieradius : 4.000 miles aan 10 knopen
Combustible : fuel oil : 235 t.
Brandstof : " "
Armement : 1 canon de 4 pouces + 4 X 40 mm
Bewapening : 1 kanon van 4 duimen + 4 X 40 mm
Equipage : 9 officiers, 37 sous-officiers, 55 matelots
Bemanning : 9 officieren, 37 onder-officieren, 55 matrozen
Historique : ex H.M.S. SPANKER (M226) de 1943 à 1953: Quille posée le 22-9-42
Geschiedenis : marraine Mme F. Jouston. Baptisé de Brouwer le 25 juin 1953. Dernier commissionnement le 2.1.59 Décommissionné le 18-12-61 ex HMS SPANKER (M226) van 1943 tot 1953. Kiellegging op 22-9-42 meter Mw F. Jouston, gedoopt de Brouwer op 25 juni 1953. Laatste commissionnement op 2.1.59 Gedecommissioneerd op 18-12-61.
Remarques : Dernière des Algérines livrées à la F.N. Sert de garde-pêche, et en mission au Congo, reçoit S.M. le Roi. Remplacé sur nos listes le 14 avril 66 par l'MSO (Namsen) Marine Royale Norvégienne. Vendu le 5-12-67 (2.066.000 Fr)
Opmerkingen : Laatste van de Algérines geleverd aan de ZM, Doet dienst als visserijwacht en op zending naar de Kongo, ontvangt Z.M. de koning. Vervangen op onze lijsten de 14e april 66 door de MSO (Namsen) Koninklijke Noorse Marine. Verkocht op 5 december voor 2.066.000 Fr

---

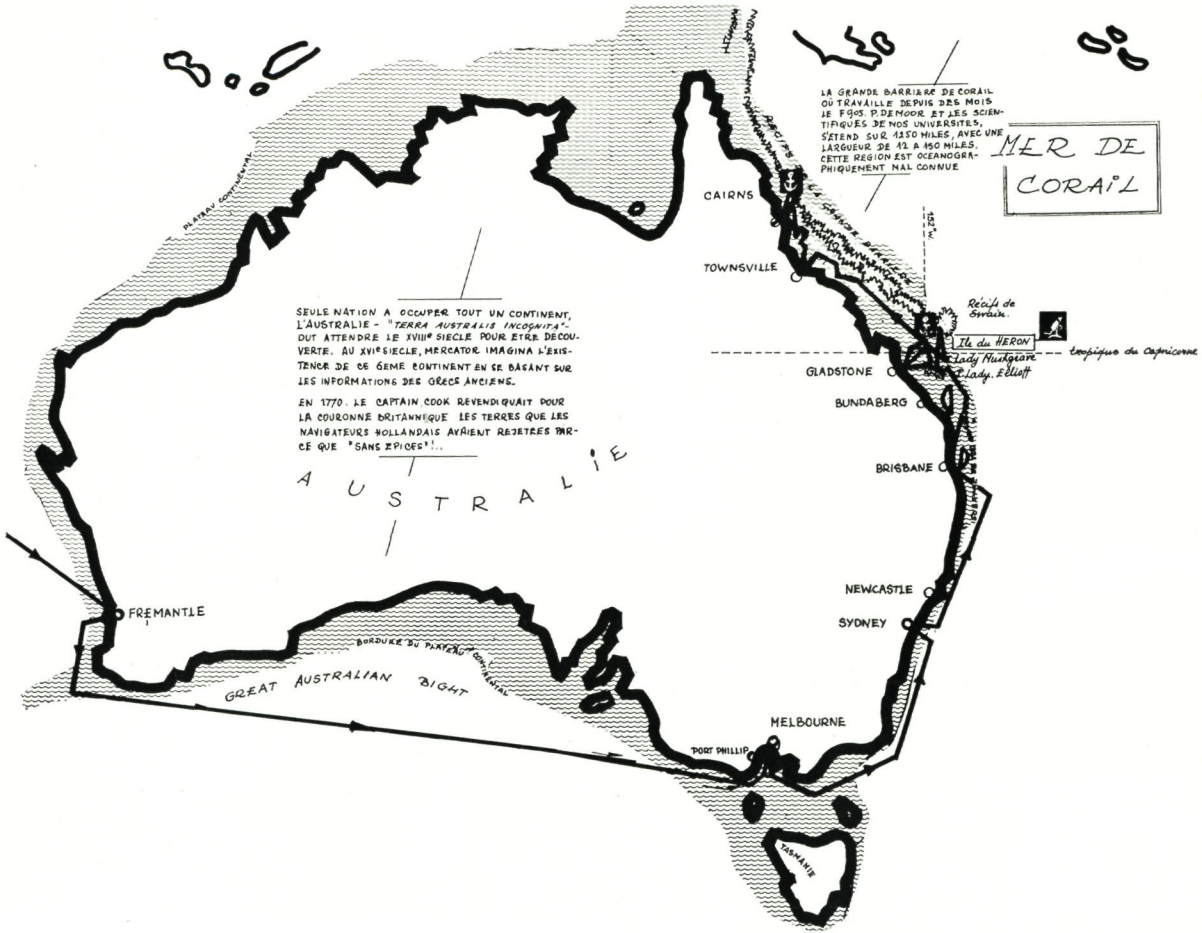
B dragueur océanique (usa)
M 904 de BROUWER II

Construction : Bellingham Shipyard Inc, Wash
Bouw :
Classe : MSO
Klasse :
Tonnage : lège 720 T - en charge 1225 T
Tonnemaat : leeg 720 T - geladen 1225 T
Dimensions : longueur : 50,30 m. largeur : 10,70 m. TE : 3,20 m. TA : 22,10 m:
Afmetingen : lengte : 50,30 m. breedte : 10,70 m. DG : 3,20 m. TA : 22,10 m:
Puissance : 1600 cv
Vermogen
Machines : 2 moteurs diesel G.M.C. de 800 cv chacuns
Machines : 2 dieselmotoren G.M.C. van elk 800 pk
Vitesse : 12 noeuds
Snelheid : 12 knopen
Rayon d'action : 2.400 nautiques à 13 noeuds
Actieradius : 2.400 miles aan 13 knopen
Combustible : gasoil 53 m3
Brandstof : gasoil 53 m3
Armement : 1 canon de 40 mm MKS
Bewapening : 1 kanon van 40 mm MKS
Equipage : 5 officiers, 34 sous-officiers et 33 matelots
Bemanning : 5 officieren, 34 onder-officieren en 33 matrozen
Historique : (Ex-Namsen, M951) Ex MSO 499. En service à la Marine Royale
Geschiedenis : Norvégienne jusqu'au 14 avril 66.
Remarques : Laid down 1954 - Launched 1955
Opmerkingen : Completed 1 nov 55 - Transformed Summer 66

l'aventure australienne

parti d'Ostende le 4 avril l'escorteur f 905 P. De Moor a terminé sa mission de recherches océanographiques et fait route vers Ostende ou il peut être attendu le 20 février.

Le blocage du canal de Suez a amené un changement à l'itinéraire du retour Après Massawa (Ethiopie) le De Moor fera le périple de l'Afrique en passant par Diego Suarez, en République Malgache où il séjournera du 10 au 12 janvier, il sera au Cap (Afrique du Sud) du 20 au 23, à Abidjan en Côte d'Ivoire du 2 au 5 février et enfin à Santa Cruz de Ténérife du 13 au 14.



sur la grande barrière de corail...

logbook du CPC Robyns, Commandant le F. 905 De Moor en expédition depuis le 4 avril 1967.

...(voir les n°s 1.2.3 de cette année).

7-8-9 juillet

Le travail scientifique et cinématographique s'organise : l'équipage prépare puis débarque le matériel nécessaire à l'expédition qui séjournera sur l'île du Héron pendant notre croisière vers Gladstone.

10 au 14 juillet

07.30 h : levons l'ancre et faisons route vers Gladstone. Nous explorons au passage le goulet entre les récifs de Wistari et du Héron où nous grapillons quelques échantillons du fond.

Ville triste aux rues mal pavées et couvertes de poussières de charbons Gladstone vit des industries de transformation du charbon et de la bauxite. Le port est en expansion et deviendra, dans un proche avenir, un port pétrolier.

Le radar et le VHF nécessitent des réparations, mais la lenteur habituelle de la main d'œuvre du Queensland m'obligera - le 14 juillet - à laisser sur place les pièces défectueuses en espérant les récupérer lors d'une prochaine escale...

14 juillet

09.30 h : appareillons de Gladstone.
Avant le diner, apéritif en l'honneur de GORSKI unique français de l'expédition à bord en ce jour de fête nationale française.

15.00 h : mouillons sous le vent de Westari; vent de sudet, temps gris, mer agitée... nous finirons par regretter le climat belge...

Les opérations d'embarquement du personnel et du matériel de l'île du Héron commencent aussitôt.

15 juillet

10.00 h : quittons le mouillage pour une opération de grapillage. Dans notre aquarium, nous avons une étoile de mer à quatre branches. Aucune trace d'une amputation de la cinquième branche : aurions-nous capturé un monstre ? (les branches sont toujours au nombre de 5 ou multiple de 5)

Le temps est franchement mauvais. Je vais essayer cette nuit de me placer sous le vent de l'île de Lady Elliot.

Peut-être pourrons-nous ainsi poursuivre notre tâche ?

16 juillet

Dernier parcours de grapillage par mer très défavorable.

Amélioration en fin de soirée : je mouille sous le vent de l'île Musgrave.

17 juillet

Faisons une reconnaissance dans l'île afin d'y établir un camp. Nous y trouvons six chèvres sauvage ; les rations de survie pour d'éventuels naufragés. Le 1 MR Selvais rejoint le bord avec le yacht CAREELAH (affrêté par l'expédition). Il rentre de Belgique et nous sommes heureux d'apprendre que tout s'arrange avec son fils. Malheureusement, nous devrons attendre les lettres que nous espérions : sa valise suit par un itinéraire différent.

18 juillet

Balisons les passes d'accès au lagon où nous comptons effectuer les relevés bathymétriques. J'y plonge, mais la faune du lagon est pauvre; je devrais plonger à l'extérieur, mais je ne me fais pas à l'idée d'y rencontrer un requin.

19 juillet

La routine continue. Trouvaille importante dans le lagon : des acanthaster en quantité insuffisante toutefois pour

détruire le corail ainsi que cela se passe plus au Nord.

Une femme vivant en solitaire sur l'île Fairfax est portée disparue; j'envoie une équipe de ratissage. Le soir nous apprenons que l'alerte était fausse, la solitaire est hospitalisée à Bundaberg.

20 juillet

Une mer agitée ralentit le rythme de travail des petites unités.

21 juillet

Grand Pavois, Division, Brabançonne : tout est mis en œuvre pour célébrer dignement la fête nationale. Un toast réunit l'équipage scientifique et nos amis australiens. La journée se termine par un dîner commun.

22 et 23 juillet

se passent en préparatifs pour débarquer l'équipe qui séjournera sur l'île Musgrave alors que nous irons nous approvisionner à Gladstone.

24 au 27 juillet

Escale à Gladstone. Le radar est réparé. L'approvisionnement se déroule normalement. Le 27, le Prof. Distèche et moi-même sommes invités à donner une conférence au Rotary Club local.

28 juillet

Appareillons, le temps est mauvais, mais en mouillant sous le vent de Lady Musgrave nous parviendrons à reprendre à bord l'équipe scientifique. Dans la soirée, nous touchons l'île Elliott espérant y récupérer quelques thermomètres immergés précédemment : le surf les a fait disparaître.

29 juillet

04.00 h : sommes par le travers de North Reef en route vers Swain Reef. Le matin, je constate que ces récifs se situent 4 nautiques plus à l'Ouest que ne l'indique la carte. A 13.

00 h nous nous engageons entre les récifs et trouvons un point d'ancrage. C'est la première fois qu'une navire de guerre s'engage dans ces eaux dont je scrute la couleur avec appréhension...

30 juillet au 3 août

Nous procédons a des collectes d'animaux et aux relevés bathymétriques du récif entourant l'île de sable. C'est une île minuscule sans grade végétation et habitée par une colonie de fous de bassant peu farouches. Le soir nous capturons un serpent de mer, cet animal très venimeux est merveilleusement adapté à son milieu : tête réduite, la queue plate disposé verticalement est une godille parfaite.

4 août

Je pêche. Quand on connaît les bons endroits, la pêche devient "miraculeuse" En quelques heures, j'approvisionne la moitié de l'équipage. Quel plaisir pour les jeux que ces poisson aux couleurs si différentes.

Le soir, nous portons assistance à un bateau de pêche australien dont les installations frigoritiques sont en panne. Dans un tout autre ordre d'idée, l'équipe scientifique connaît une crise due probablement à l'absence en même temps qu'une hiérarchie nécessaire s'établit qui met du temps à être admise par tous.

5 août

Les collectes variées se multiplient : coraux, et coquillages jonchent le pont et empestent l'air. Avec les cinéastes, nous explorons le centre des récifs à la recherche des requins.
Mais il semble qu'aucun d'eux ne désire être mis en vedette.

Par contre les serpents de mer - curieux-

- suivent les plongeurs, et malgré la renommée pacifiste de ces bêtes, les plongeurs s'éloignent promptement !

6 août

09.00 h : appareillons et quittons sans encombres les récifs pour faire route au Sud à la recherche d'une crevasse s'étendant sur 1 km par 100 brasses de fond dans l'axe Est-Ouest.
14.00 h : Nous sommes sur la crevasse et procédons à quelques carottages dont les prélèvements transportent d'aise nos géologues.

7 août

en route vers Townsville.

8 au 12 août

Escale de routine et de ravitaillement à Townsville. La ville, de style tropical, est plus belle que Gladstone. Le 11, le CAREELAH nous rejoint avec à son bord, Mr Dubuisson, recteur de l'Université de Liège.

12 août

Appareillage à 09.00 h. La prudence s'impose : il n'y a que 13 pieds d'eau au sortir des musoirs. Le navire gouverne mal et l'hélice bat dans le sable. En route vers North Palm Island où je choisis un point de mouillage au NW de l'île.

13 au 15 août

Travaux de filmage et de recherche. Le 15, la mer et le vent montent et c'est avec peine que nous reprenons les annexes à bord.

16 août

Le temps mauvais ne permet aucun travail. A 08.00 h je décide de changer de mouillage et nous jetons l'ancre à deux encâblures à l'Ouest de l'île Curaçao.

17 août

A 08.00h nous quittons le mouillage de Curaçao pour reconnaître le Bramble Reef situé 30 nautiques plus au Nord. En route, procédons à des carottages dont les échantillons ramenés en surface nous mettent en contact avec l'éternité.

Le temps est mauvais, la visibilité réduite par des grains successifs. Le récif ne découvrant pas, je m'approche à deux encâblures d'un haut-fond de deux brasses et mouille l'ancre. Le CAREELAH s'approche du récif et le tournage commence pour les cinéastes.

Sous l'effet de la mer et du vent, le CAREELAH chasse sur son ancre entraînant les projecteurs sous-marins et les plongeurs au narguilé. A 19.00 h les opérations sont stoppées.

18 août

Fuyons devant le mauvais temps. Nous allons nous abriter sous le vent de l'île Pelorus où nous trouvons un lieu de travail favorable. Nous y découvrons un banc d'huîtres dont nous nous régalerons durant tout le séjour.

19-20 août

RAS
Le 20 à 20.00 h. quittons Pelorus pour Cairns.

21 au 24 août

11.00 h : amarré à Cairns. Jolie villette de 27.000 habitants, style tropical. Le 24, excursion dans les Tabelands ; régions d'anciens volcans, dont les cratères sont recouverts de végétation ou transformés en lacs.

25 août

Mr Dubuisson nous quitte à son grand regret. Il rentre en Belgique et j'ai moi-même un pincement au cœur : d'un seul coup la pensée du pays et celle de la famille s'imposent.

Enfin, courage plus que cinq mois.
09.00 h : appareillons pour le récif de Michaelmas où nous resterons au mouillage jusqu'au 27 août midi. Après l'inspection de ce récif, faisons route vers l'île Lizard.

28 août

01.00 h : mouillé à deux encâblures à l'Ouest de l'île Lizard.

Ile mémorable, puisque c'est ici que le Capitaine Cook escalada le plus haut pic pour reconnaître les passes, et s'échoua...
Par superstition, je me refuse d'admirer le panorama du même endroit.

29 - 31 août

Les prospections se poursuivent. Les cinéastes s'attachent à filmer l'extérieur de la Barrière non sans difficultés à cause du déferlement du Pacifique sur les bancs de coraux.
Je m'entraîne aux différentes techniques de la plongée, mais ma crainte des requins ne disparait que lorsque le spectacle sous-marin, féérique, les fait oublier.

1 septembre

Il me semble voir un sourire sur toutes *les figures car, nous sommes arrivés* à la moitié de notre séjour et nous pouvons dès à présent commencer le décompte des mois.

2 sept.

Les équipes scientifiques et cinématographiques continuent le travail. J'ai trouvé un massif de corail où vivent des poissons de tous genres. Un groupe de petits poissons d'une merveilleuse couleur bleue émeraude attire mon attention. Je plonge pour les observer de près *mais, par malheur je pose la main* gauche sur une acanthaster... Je remonte en flêche pour reprendre mon souffle coupé par le mal cuisant causé par ce contact.

3 sept.

Nous sommes en période de très basses mers et nous en profitons pour étudier le récif extérieur de la Grande Barrière qui découvre, malgré les rouleaux de l'Océan. Le soir deux membres de l'équipe scientifique débarquent sur Lizard, il y resteront pendant notre ravitaillement à Cairns.

4 sept.

10.00 h : amarré à Cairn.
Travail de routine pour préparer le navire à la prochaine période de mer. Le travail est entrecoupé d'une excursion pour l'équipage.

8 sept.

Appareillons avec le CAREELAH en remorque à 3 nautiques. Par le travers des Low Islets nous trouvons un hors-*bord en dérive.*
Nous le récupérons et le ramenons à Low Islets avant de reprendre la route vers Lizard Island.
Le CAREELAH nous quitte. Sa boîte de vitesses cassée, il ne fait plus que de la marche avant. Il rejoint Port Douglas pour réparations.
Entretemps le vent du sudet force au 6, m'obligeant à chercher refuge à l'Ouest de Lizard Island au lieu de Ribbon Reef.

9 sept.

Récupérons les deux membres de l'expédition sur Lizard Island.

10 au 16 sept.

Le temps ne s'améliore guère, une famille d'anti-cyclones passent au Sud, le gradient barométrique entre l'épicentre et l'isobare de notre position est important nous subissons un vent constant de 4 à 5 au Sudet. C'est la limite des possibilités de manœuvres pour les petites embarcations et la plongée. C'est l'occasion d'employer les équipes d'assistance à l'expédition pour attaquer la rouille des ponts; les marteaux à piquer nous rendent sourds et surtout muets : impossible de se faire comprendre à bord.

17 sept.

Amélioration du temps mais il est trop tard pour rejoindre Ribbon Reef. Sous le navire nous découvrons un tapis d'étoiles de mer multicolores, une véritable œuvre-d'art.

18 sept.

Nous rejoignons Cairns où nous sommes maintenant de "vieux" habitués. Chacun y a trouvé un passe-temps et les travaux d'approvisionnement s'effectuent rapidement. Nous embarquons

le Professeur Younge dont un récif porte le nom; si le temps le permet nous irons rendre visite à ce récif au cours de notre prochaine période de mer.
Quittons Cairns en route pour Lizard Island ou nous reprenons les deux "scientifiques" qui ont campé sur l'île.

19 sept.

Le vent souffle du SE force 7, malgré cela nous décidons d'aller voir le récif Yonge.
Arrivés sur place, nous constatons qu'il sera impossible d'y faire du travail valable.
Afin de n'être pas venu inutilement, je décide de franchir la barrière de corail ce qui permettra aux cinéastes de filmer la passe entre les récifs Yonge et Carter. Nous faisons ensuite route vers Nymph Island pour y débarquer une équipe d'exploration.

20 sept.

L'équipe scientifique tire quelques profits de Nymph Island, alors que l'eau trop troublée ne permet pas aux cinéastes d'opérer.

21 sept.

Quittons Nymph Island pour retourner au Yonge Reef. Arrivé au récif, les cartes s'avèrent inutiles : elles remontent au Capitaine Cook ! C'est à vue que je cherche un mouillage a proximité du mur de corail qui nous sépare de l'Océan Pacifique.

22 au 29 sept.

Le temps se maintient au mauvais, à la limite des possibilités de travail. Malheureusement ce temps me cloue à bord, 4 navire pourrait chasser sur son ancre et nous serions drossés sur les récifs. Le 29 le vent force encore et la carte synotpique météo signale une nouvelle aggravation. Je décide de mouiller près de Lizard Island.

29 sept. au 2 octobre.

Pas de changement quant au temps; mais l'île sert d'écran et empêche la mer de se démonter, nous pouvons vaquer à nos occupations.

uittreksel kangourou 15

een baard zoekt wormen

from «kangourou 16»

c.m. Younge

In de eerste plaats onderzoek ik de verspreiding en de levenswijze van de vrijlevende rondwormen der zandstranden, van de algen en de koraalriffen. Hierover is nog niets bekend en het is te verwachten dat de meeste soorten nieuw voor de wetenschap zijn.

Deze rondwormen (Nematoden) leven in de bovenste laag van het zand of het slijk of in een dunne film langs de oppervlakte van de algen. Een kilogram zand bevat duizende van deze wormen, die meestal kleiner zijn dan 2 mm. Om de fijnste bodemdeeltjes te verwijderen moeten de monsters gezeefd worden. Wat overblijft wordt dan op een andere zeef, voorzien van een speciale wattenfilter, geplaatst. De wormen kruipen doorheen het wattenfilter, tçrwijl het zand of het slijk op het filter blijft. De studie van het milieu, de monstername, het afzonderen en het fixeren kunnen hier gebeuren. Achteraf dienen, in het laboratorium, verdere afzonderingsmethoden te worden toegepast, worden de wormen geprepareerd en mikroskopisch onderzocht. De monsters die thans verzameld worden zullen zeker voldoene materiaal leveren voor een vijftal jaren verder onderzoek.

Het is belangrijk zoveel mogelijk te weten te komen over de vrijlevende rondwormen om een beter inzicht te krijgen in de struktuur en de wormenrijkdom van de gehele groep.

Veel verwante soorten zijn immers voor de mens rechtstreeks of onrechtstreeks schadelijk, hetzij als parasieten van zijn huisdeuren en zijn kultuurgewassen.

Naast de rondwormen gaat mijn interesse naar een hele reeks kleine kreeftachtigen die op gelijkaardige plaatsen, maar dan juist aan de oppervlakte of tussen de algen leven.

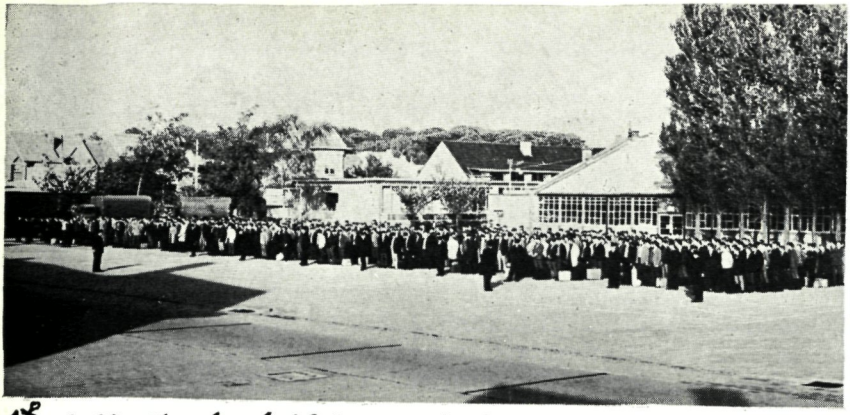
Ook hiervan is nog zeer weinig bekend uit de streek van de Great Barrier. Het spreekt vanzelf dat van dit verblijf hier zoveel mogelijk gebruik zal maken om materiaal te verzamelen voor demonstraties aan de studenten in de biologie der Universiteit Gent.

In dat opzicht ben ik de bemanning van de "DE MOOR" zeer dankbaar voor de hulp die ze me daarbij reeds geboden hebben.

Première pour notre journal : un texte en Anglais par le Dr Younge.
Fidèles à nos habitudes nous ne traduirons pas.
Première voor onze krant : een engelse tekst door Dr Younge.
Gewoontegetrouw zullen we niet vertalen.

To almost everyone on the "Demoor", this is the first visit to the Great-Barrier Reef. I was here no less than 39 Years ago, when I was leader of the Great-Barrier Reef Expedition. This came to Low ISLER in july 1928 and worked there until august 1929. We had been invited by the Great-Barrier Reef Committee of Brisbane which now operates the Heron Island Laboratory of which Mr Peter Woodhead is Director and which you have visited. The expedition, which was organised in Grean-Britain consisted of 15 scientist from there with two Australians. We had a boat, the "LUANA" run by two Australians and we employed four aboriginals, two on the Island and two on the boat. The Australians had built huts for uson Low Island : the last of these was pulled down some 7 years ago.

We worked on the conditions in the seawater chemistry, temperature and the plankton on the corals and structure of the reefs and how corals, and other reefanimals (such as the clams) feed, respire, reproduce and grow. We had only an old fashioned diving with someone pumping air (by hand) so we are only able to dive invery sheltered water and shallow water. We also made extensive collections. Our work has been published in six large volumes by the British Museum (Natural History). It was very strenge returning to Low Isles to sea where we worked a many years ago. We also hired boats and made visits between Michaelmas Cay in the south and Lisard Island the north. From there we studied the reef later named after we by the Australian Hydrographic Departement in the les of which the Demoor is now lying.

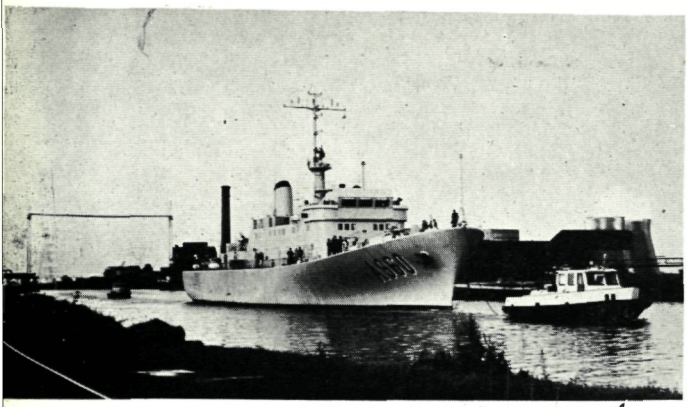


La Force Navale a connu le plus gros arrivage de recrues le 1er octobre... Près de 600 garçons!...

DE EERSTE OKTOBER HEEFT DE ZEEMACHT HET GROOTSTE AANTAL REKRUTEN GEKEND. OM EN BIJ DE 600 JONGENS!...

Le 28 septembre, le A 961 ZINNIA effectuait son premier déplacement sous notre pavillon... contrôle en cale sèche des hélices de manoeuvre logées près de l'étrave.

DE A 961 ZINNIA DEED ZIJN EERSTE TRIP ONDER ONZE VLAG... KONTROLE OP HET DROOGDOK VAN DE MANEUVREERSCHROEVEN GELEGEN BIJ DE BOEG.



28 Octobre: le GODETIA fait son entrée à Bruxelles.

28 OKTOBER: DE GODETIA DOET ZIJN INTREDE TE BRUSSEL.

Ostende a accueilli les championnats CISM de judo du 3 au 10 nov. Le matelot DE MEERSMAN y a remporté le titre international des mi-moyens.

VAN 3 TOT 10 NOVEMBER HEEFT OOSTENDE DE CISM KAMPIOENSCHAPPEN VERWELKOMD. MATROOS DE MEERSMAN BEKWAM ER DE INTERNATIONALE TITEL MIDDEN-GEWICHTEN.

Pour la 3ème fois consécutivement, CEDRA remporte le titre militaire de basket-ball et l'équipe de COMSERVOST, termine 3ème.

VOOR DE DERDE OPEENVOLGENDE KEER BEHAALT CEDRA DE MILITAIRE BASKET-BALL TITEL EN DE PLOEG VAN COMSERVOST EINDIGT DERDE.

tour d'horizon - rondzicht

Promotion de 1MAT dans la réserve pour MANNEKEN PIS... (29 octobre)

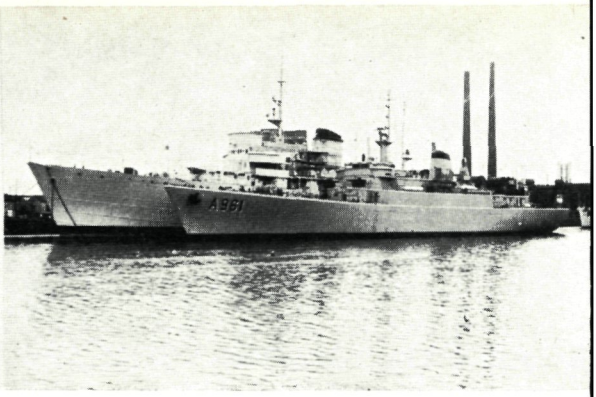
29 OKTOBER: MANNEKE PIS WORDT BEVORDERD TOT EERSTE MAT. RES.

Lors du repas de corps le 15.11 on a pu revoir les 3 RSM des 20 années écoulées. 1M1 DE VUYST, VERDAILLE et D'HONDT

TER GELEGENHEID VAN DE KORPSMAALTIJD OP 15.11. HEEFT MEN DE 3 RSM. KUNNEN TERUG ZIEN DER 20 LAATSTE JAREN. 1M1 DE VUYST VERDAILLE EN D'HOMDT.

LE CPF(c) DESECK président national des ORFN ranime la flamme au S.I. lors du XE congrès

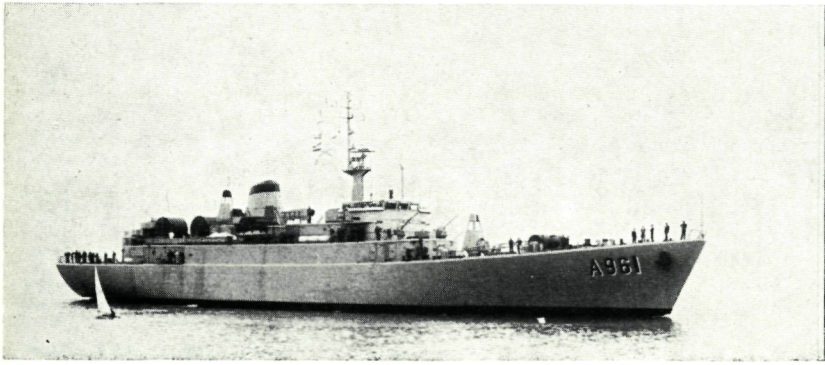
CPF (R) DESECK NATIONAAL VOORZITTER DER ROZM. WAKKERT DE VLAM AAN BIJ DE O.S. TER GELEGENHEID VAN HET XE KONGRES



Op 22 september om 11 h. werd het commando en logistiek steunschip Zinnia officieel overgemaakt aan de Z.M. door de Directeur van de scheepswerven Cockerill-Hoboken. CPF Lemaire wordt de eerste gezagvoerder. Na kontrol en proefvaarten heeft de Zinnia de A 957 Kamina definitief. "gekanibaliseerd"

A. 961 ZINNIA

le 22 septembre à 11 h. le navire de commandement et de soutien logistique ZINNIA a étté officiellement remis à la FN par le Directeur des chantier navals cockerill-Hoboken. Le CPF Lemaire W. en assure le premier commandement. Après les essais et contrôles, le ZINNIA « canibalisait » le A 957 KAMINA définitivement décommissionné à Zeebrugge le 18/9 dernier.



KAARTEN 125 F
CARTES

Galabal van de Koopvaardij ingericht door het koninklijk belgisch zeemanscollege.

24 FEVRIER

21.00 H salle GRUTER, 123 chaussée de Malines Anvers.

21.00 u. zaal GRUTER, 123 Mechelsesteenweg Antwerpen.

organisé par le collège royal maritime belge

bal de gala de la marine marchande

Kosteloze zweminitiatie ten bate van de kinderen

In april 1966, werd van wal gestoken met eeen kosteloze zweminitiatie, ten bate van de kinderen (+ 7 jaar) van het militair- en burgerlijk personeel van de Logistieke Groepering, nadien konden ook de korpsen van COMAR/OST, van deze zwemlessen genieten. Het werd een overgroot sukses, volgende cijfers spreken trouwens boekdelen : Leerden zwemmen : 623.

Slaagden in de proef tot het bekomen van het :

a. schoolbrevet (25 meter zwemmen) : 513
b. elementair brevet (50 m) : 422
c. voorbereidend zwembrevet (100 m) : 210

Dit resultaat werd bekomen gedurende de periode : 1.4.66 tot 30.6.67.

De lessen werden dagelijks gegeven in het Thermal-zwembad te Oostende van 17.45 u. tot 18.45 u. behalve s'zondags van 8 tot 9 u, het ingangsticket was ten laste van de deelnemers.

Gedurende de periode juli-augustus 67, kregen ook de kinderen van de L.I.O.F. A.B. (Liga der O/OFF families van Belgie) die hun vakantie in het Home Albatros te Bredene doorbrachten, de gelegenheid het zwemmen gratis aan te leren in het Torenhof te Klemskerke.

De kosteloze zwemlessen zijn terug hernomen sinds 1.11.67, in het Thermal-Bad te Oostende iedere woensdag van 16.15 u tot 17.30 u. en s'zondags van 08.00 u. tot 09.00 u.

De kandidaten moeten zich vooraf laten inschrijven bij 1MC Baes. L - COMLOGNAV.

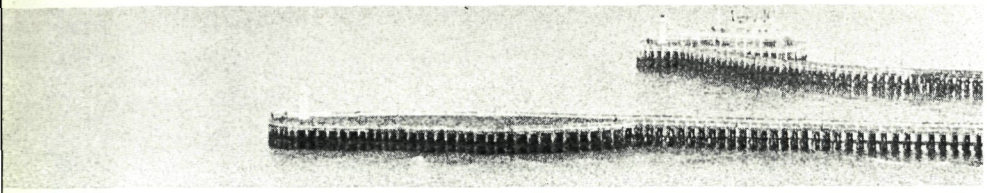
ANTWERPEN - De zwarte vloed

Tien miljoen liter ruwe olie spoten woensdagvoormiddag 4 oktober uit een gebarsten olietank van de firma "ESSO". Het betrof hier een nieuw gebouwd reservoir dat juist in gebruik was genomen. Rond het middaguur dreef op het vijfde havendok een laag van naar schatting 35 centimeter aardolie, terwijl heel de omgeving, kaden, spoorrails, scheldelaan en braakliggende gronden met de brandgevaarlijke substantie bedekt werden.

De Zeemacht heeft onmiddellijk hulp geboden en donderdagochtend 5 oktober te 05.30 uur, kwamen de kustmijnevegers "DINANT" en "ANDENNE" aan, samen met een sleper van de Belgische Zeemacht, de "KREKEL". De dokingang werd door de KREKEL, samen met enkele lichters van onze marine, afgesloten.

Na voorbereidende pompingswerkzaamheden, spoten de mijnevegers detergenten op de drijvende olie. Een helicopter van de Zeemacht maakte een inspectievlucht boven het getroffen havengebied.

Deze eenheden van de Belgische Zeemacht bleven werkzaam ter plaatse tot en met vrijdag 13 oktober, dag waarop hun taak ten einde was.



mouvements de nos unités

En carénage à Anvers :

du Dépôt de Réserve de Zeebruges :
MSO ARTEVELDE du 11 sept au 06 oct.
MSO TRUFFAUT du 22 sept au 11 oct
MSO DUFOUR du 04 au 20 oct.
MSO DEBROUWER du 18 au 27 oct.

du Centre de Dragage :
MSC CHARLEROI du 06 sept au 20 oct.
MSO VANHAVERBEKE du 13 au 25 oct.
remorqueur VALCKE du 16 au 26 oct.
MSC STAVELOT du 16 au 31 oct.
MSC KOKSYDE du 16 au 31 oct.

En carénage à Nieuport :

du Centre de Dragage :
MSI HERSTAL du 16 au 26 oct.

Missions :

MSO VANHAVERBEKE, du 17 sept au 12 oct, pour des travaux de détection d'epaves dans la zone NEMEDRI 9, à partir de Den Helder au profit de la KNM.

BSL ZINNIA, du 29 sept au 13 oct. à Zeebrugge, pour embarquer à son bord les Supply Stores du KAMINA.

MSO BREYDEL, en garde-pêche, du 10 au 26 oct avec escale au Havre.

BSL GODETIA, en visite de routine à Bruxelles du 28 oct au 3 nov. après escale le 27 oct. à Anvers.

MSO's VANHAVERBEKE et BREYDEL et MSC's ROCHEFORT, HEIST, CHARLEROI et NIEUWPOORT, du 6 au 22 nov. pour participer à un VISITEX anglo-hollando-belge à partir de Port Edgar (Ecosse).

BSL ZINNIA, du 6 au 10 nov. sortie d'entrainement, en Manche et Mer du Nord.

Vereniging voor hulpbetoon in de Zeemacht vzw

De Vereniging organiseert op 2 februari 1968 het jaarlijks Galabal van de Zeemacht in de Ambassadeurszaal van het Casino-Kursaal te Oostende.

Wji nodigen al onze officieren en onderofficieren, zowel van het aktief- als van het reservekader, alsmede hun vrienden en kennissen uit, om zeer talrijk aanwezig te zijn.

Toegangskaarten kunnen vanaf heden besteld worden op het secretariaat van de Vereniging, 6, Brusselse Laan te STROMBEEK-BEVER, PCR 1084.51

De toegangskaart : 150,- Fr. - Avondkledij verplichtend.

Orkesten : Merino Costa y su Orchesta
Blue Mariners

BAR — KOUD BUFFET — PRACHTIGE TOMBOLAPRIJZEN

RENDEZ-VOUS VOOR ALLEN

Casino-Kursaal Oostende op vrijdag 2 februari 1968 om 21 uur.

visites de bâtiments étrangers

Du 30 sept au 3 oct. à Bruxelles, les dragueurs côtiers britanniques URTON et MONKTON ainsi que le patrouilleur BRAVE BORDERER.

Du 13 au 20 oct. à Ostende, les dragueurs de petits fonds allemands PERSEUS, PLUTO, STEINBOCK, GEMMA et HERKULES.

Du 16 au 18 oct. à Ostende, les dragueurs côtiers français ERIDAN et ALDEBARAN et le dragueur côtier allemand ULM.

Du 16 au 20 oct. à Ostende, les dragueurs de petits fonds allemands SIRIUS, POLLUX et SPICA.

Du 23 au 27 oct. à Ostende, les dragueurs de petits fonds néerlandais VAN STRAELEN, VAN MOPPES, VAN WELLGROENEVELD et SCHUILING.

Du 4 au 5 nov. à Ostende, le dragueur côtier britannique ALESTON.

Du 8 au 10 nov. à Zeebruges, la frégate ASM britannique WAKEFUL.

Du 26 nov. au 5 dec. à Ostende, les dragueurs côtiers allemands GOTTINGEN, LINDAU, SCHLESWIG, TUBINGEN, WETZLAR, ULM et MINDEN.

Association d'entraide Force Navale asbl

L'Association organise le Bal de Gala annuel de la Force Navale en la salle des Ambassadeurs du Casino-Kursaal d'Ostende le 2 février 1968.

Nous invitons tous nos officiers et sous-officiers, tant du cadre actif que celui de réserve, ainsi que leurs amis et connaissances, d'assister en grand nombre à cet événement.

Les cartes d'entrée peuvent être commandées au secrétariat de l'Association, 6, Brusselse Laan à STROMBEEK-BEVER, CCP 1084.51.

La carte d'entrée : 150,- Fr. - Tenue de soirée obligatoire

Orchestres : Merino Costa y su Orchesta
Blue Mariners

BAR — BUFFET FROID — DE MAGNIFIQUES PRIX DE TOMBOLA

RENDEZ-VOUS DONC POUR TOUS

Casino-Kursaal d'Ostende, le vendredi 2 février 1968 à 21 heures.

promotions du personnel - bevorderin

aktief kader - cadre de l'active

luitenant ter zee 1ste Klasse - Lieutenant de vaisseau de première classe
Liekens J., Van Dyck G., Servais R., Gillis R., Mawet P., Laurent G. (dek-pont) Van Blaere C., Beeckman H., Larsen G., Boggaerts W. (technici-technicien) - Hoornaert L. (diensten - services), Duyck G. (kapelmeester).

eerste meester chef - premier maître chef
Deley R. (technici - technicien).

eerste meester - premier maître
Van Houcke W., Van Houcke A., Spiessens A. (dek - pont) - Hoflack R., Wouters H. (technici - technicien) - Kaluzinski J., Van Houdt L., Colson G., Couvreur, Roth J., Keirsmaeker S., Van De Kerckhove R., Malfait L., Tulpin R., Smissaert R. (diensten - services).

meester - maître
Deroisin L. (technici - technicien) - De Punder R., Van Aken R., Van de Voorde A. (diensten - services).

kwartiermeester - quartier maître
Herkens L., Wauthier G., Janssens W., Jacobs Y., Demoulin J., Meersman L., Bogaert J., Merenne J., Decnoop J., Uyterhaegen C. (dek - pont) - Smits R., Decleer L., Lapeire F., De Jonghe J., Gustin A., Van Hove B., Henderickx M., Debruyker M., Godderis M., De Wachter R. (technici - technicien) - Dries H., Van Hoorne J., Thysbaert H., Peersman G., Guchez J., Verycke J., Vanderbiest G., Bosteels W., Richez J., Verstricht G., De Wachter R., Vancraeynest J., Pepin J., Pille H., Vanpachtenbeke L., Wauters O., Van De Walle K. (diensten - services) - Mollet O., Allo R., Matthys W. (gezondheidsdienst).

aanvullingskader - cadre de complément

vaandrig ter zee 2de klasse - enseigne de vaisseau de 2ème classe
Bouffioux M. (dek - pont)

reserve kader - cadre de réserve

luitenant ter zee - lieutenant de vaisseau
De Vriendt J. (dek - pont) - Golliere J. (diensten - services) - Iserbyt H. (kapitein - capitaine) - Lambert Y., Velghe R., Beernaerts A. (geneesheren - medecins).

vaandrig ter ter zee - enseigne de vaisseau
Terlinden C. (Jonkeer - Ecuyer), (dek - pont) - Bauloye P. (technici - technicien) - Van Meir N., Dumonceau de Bergendael J. (Graaf - Compte), De Wilde J., Boisdenghein M., Haemers P., Van Wonterghem C., Clarembeaux M., Lamot C., Van CutsemJ., Dechaene E. Lambrecht T., Moonens J. (diensten - services).

vaandrig ter zee tweede klasse - enseigne de vaisseau de 2ème classe
Couwenbergh G., Lechat C., Desseille C., Pieters G., Remacle J., De Meeter F., Holvoet B., Van den Wouwer J., Camerman P., Everard de Hazir M., Van Den Abeele F., Van Belle C., De Pessemier E., Mathieu J. Lambert J. (dek - pont) - Moreau W., Van Den Bussche H., Gevers F., Kempeneers R. (technici - technicien) - Marechal P., Frike E., Deneve N., Vandenbosch R., Destryker J., Cappelle A., Rammelaere M., Delahaye P., Schoorens J., Magritte J. (diensten - services).

Protestantse Aalmoezeniersdienst - Pasteur du culte protestant

en van het personeel

meester - maitre

26 DEC'64 : Mendes J.

26 MAR'65 : Deliège F.

26 JUN 65
Huyberechts G., Mercier P., Rimbaut F.

26 SEP 65 : De Loose A.

26 DEC 66
Aerts L., Ameel J., André J., Aussems G., Babilon W., Baeck R., Bauwens A., Bauwens C., Bauwens D. Belmans R., Berghman J., Blommen J., Bodart C., Bogaerts J., Bonhomme P., Boseret J., Bousard M., Brans R., Buyss ns E., Cantillon J., Caplin L., Claes G., Claessen H., Clausier P., Conings J., Dam A., Dans C., Daxh let P., De Bruyn P., De Bruyne W., Decock J., Decraeke F., Dedaux N., De Frise M., De Herdt F., de Kesel E., Delizee A., Demey R., De Moor F., Denys J., De Pauw R., Dero A., De Visch E., De Voecht A., de Wild F., De Zutter E., D'Hooge H., Doms R., Durinck A., Engelen R., Falys J., Garcet G., Geismar P., Gillet J., Gilsoul A., Ginion G., Goes E., Goyen R., Grosfils M., Haesaert W., Hallet C., Herbots R., Herry J., Hoet A., Honorez P., Hoste E., Hoyaux J., Hubert M., Jadin C., Jamar J., Genicot G. Kik M., Kint G., Knapen R., Lemmer J. Lenart K., Lerinckx M., Leroy M., Levecke R., Lewyllie B., Lienard W., Louvrier A., Maeremans R., Maes W., Marbaix M., Martens W., Masschaele F., Mayne J., Merenne R., Monteyne A., Milh P., Neirinck K., Nys A., Pauwels J., Pervost E., Picrit J., Pigeolet J., Pirot G., Pittomvils L., Poels J., Poucet K., Questier G., Ravet H., Renier A., Renoy G., Reyserhove A., Rosier J., Roymans J., Saesen H., Sauvage J., Sauvage R., Sels J., Serre G., Slabbinck J., Spinnox G., Stassen F., Steenackers J. Stroobants L., Stuck A., Stuck J., Tamines G., Tanghe J. Termol L., Thonnart G., Thys K., Totte L., Van Cayseele V., Vandenbergh P., Van De Put S., Vanderispaillie R., Van Der Maeten M., Van Der Parre A., Van Hecke E., Van Hollebeke E., Van Lierde P., Van Loock H., Van Maele H., Van Mullem L., Van Verdeghem R., Verbanck R., Verberght J., Verbiest L., Verdren M., Vermeersch R., Vermeylen M., Verschueren K., Volon R., Vuylsteke J.,

verscheidene - divers

pensioenstelling - mise à la pension
Brugmans F. CPF (technici - technicien)
Van Steene A. 1ML

brevet van militair administrateur - le brevet d'administrateur militaire
Schuermans W., Van Gelder F.

stafbrevet - brevet d'état major
Marin P.

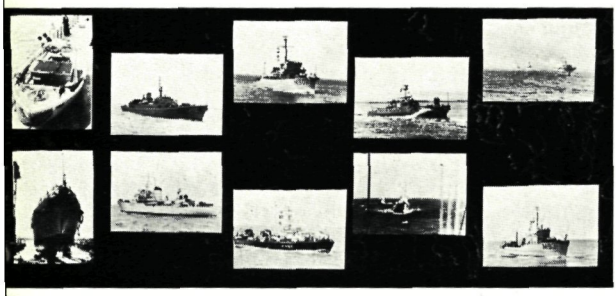
opname in het reservekader - admission dans le cadre de réserve
Brugmans F. CPF (tecnicien), Vercouter M. 1LV (technicien).

uittreden wegens leeftijdgrens uit het reserve kader
sortie, par limite d'âge du cadre de réserve
Delforge J. CPV (dek-pont), Lauwers C. CPF, Vandermeulen A. CPC, Malaisse J. 1LV, Vlaeminck M. 1LV, Bille V. 1LV, Deurinck G. EDV, Jonckheere R. EDV, Rittweger de Moor E. EDV (diensten-services), Kuborn M. EDV (technici-technicien).

Ainsi que nous l'avons signalé au numéro précédent deux nouvelles pochettes de 10 photos véritables sont venues s'ajouter aux 2 premières. Prix 50 Fr. la pochette + port 6 Fr.

Zoals aangekondigd in het vorige nummer komen twee nieuwe reeksen van 10 foto's de eerste twee aanvullen. Prijs 50 fr. per reeks + port 6 fr.

série 3 - reeks 3



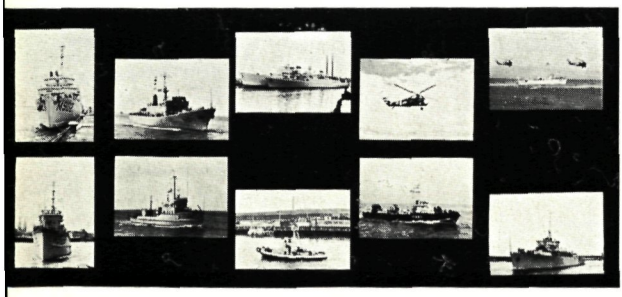
30. motorboot TB Godetia
31. ZINNIA A 961
32. M 902 Van Haverbeke
33. vedette
34. défilé 21 juillet
35. lancement ZINNIA
36. dernière sortie KAMINA
37. M 484 Dinant
38. MCS par gros temps
39. M 931 KNOKKE

ccp 1755 société générale de banque - compte 40.07.79

NEPTUNUS

pr 1755 generale bankmaatschappij oostende - rek. 40.07.79

série 4 - reeks 4



40. M 902 Face - à quai
41. A 960 GODETIA
42. ZINNIA et KAMINA
43. héli ZM. OT ZKG
44. M 917 + 2 héli
45. M 929 HEIST de face
46. MECHELEN A 962
47. bateau-pompe :
48. M 483 MSI OUGREE
49. F 905 (non armé)

S.A.R. le Prince Albert signe le livre d'or de l'assocation gantoise des anciens de la force navale
Z.K.H. Prins Albert tekent het gulden boek van de Gentse Vereniging voor oudgedienden van de Zeemacht

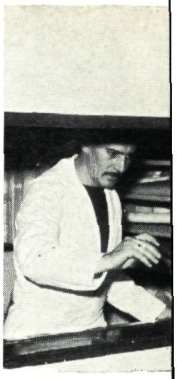
oct. Section Bruxelles - Brabant des OR.FN

A l'occasion de la "British Week in Brussels", la section du Brabant a obtenu, grâce à l'amabilité de l'Ambassade de G-B, une visite guidée des unités de la Royal Navy.
Accueillis avec la plus extrême gentillesse par le Commander Kemp, les participants eurent le vif plaisir de se familiariser avec la technique de "Mine Hunting" a/b du HMS Nurton et en compagnie du patrolboat "Brave Borderer" (vitesse opérationelle 50 nœuds).
Ensuite les officiers britanniques eurent le plaisir de connaître Bruxelles et d'apprécier sa savoureuse Kriek.

21 oct. Nat. Ver. RO.ZM

Twintig enthousiaste reservisten voeren uit onder het bevel van CPV Deseck R. en vervulden diverse funkties, 1LV Lescrauwaet trad als onderrichter op. Prima stemming, efficiente training, opgedane kennis in verhouding tot de geleverde inspanning zodat met spijt afscheid genomen werd van 1LV Van Damme en zijn schip.
Dit was de eerste van 7 weekendinschepingen aan boord van de M934 "Verviers" verspreid over 1 jaar en gevolgd door een ploeg van 20 RO.

27-28 oct. Congrès O.R. (voir reportage photographique dans "Tour d'Horizon")
Le Xe congrès O.R. qui réunit près de 100 participants, sans compter les épouses et fiancées fut particulièrement réussi. Croisière Anvers-Bruxelles à bord du Godetia, malheureusement quelque peu contrariée par le mauvais temps; bal de gala où le CPF et Mme Deseck accueillirent les invités parmi lesquels le



Commodore Lurquin chef d'E-M de la FN et le Général Boessemaere chef de la Maison Militaire du Roi; hommage au Soldat inconnu, réception à l'Hôtel de ville de Bruxelles; banquet; bref, un excellent programme plus que complet puisque même le plus vieux bourgeois de Bruxelles fut l'objet de l'attention de nos OR/FN.

Kongres R.O. (zie fotoreportage in "Rondzicht..."
Het Xe kongres van de RO dat meer dan 100 deelnemers bijeenbracht, echtgenoten en verloofden niet mede gerekend, kende een uitzonderlijk sukses. Kruisvaart Antwerpen-Brussel aan boord van de Godetia welke ongelukkiglijk een weinig tegengewerkt door de slechte weersomstandigheden; galabal waar de genodigden, onder wie Commodore Lurquin Stafchef van de ZM en generaal Boessemaere chef van het Militaire Huis van de Koning, hartelijk verwelkomd werden door CPF en Mevr. Deseck; eerbetuiging aan het graf van de Onbekende Soldaat, ontvangst op het stadhuis te Brussel, banket; in 't kort, een meer dan volledig programma daar zelfs de oudste burger van de stad het mikpunt was van onze RO/ZM.

18 nov. RO Sectie Antwerpen

Een 30-tal leden zouden een bezoek brengen aan de onderzeebasis Neustadt-Holstein, op uitnodiging van de West-Duitse Bondsmarine. Reis per militair vliegtuig, toestemming was verleend door de Heer Minister van Landsverdediging. Het slechte weder verhinderde deze geplande uitstap, die verschoven werd naar begin volgend jaar.

2 dec. RO ZM West-Vlaanderen

De Westvlaamse afdeling van de Vereniging RO-ZM organiseerde een zeer geslaagde voordrachtavond aan boord van de A 961 "Zinnia". De Heer Clébant, directeur van "Wereldoperatie Boodschap in Zee", hield er een boeiende voordracht over de werkzaamheden van dit organisme dat een lofwaardige strijd voert tegen de verontreiniging van de zeeën veroorzaakt door de geloosde stookolie van tankschepen.
De opkomst was buiten alle verwachtingen, de voordracht uiterst leerrijk en de stemming bijzonder aangenaam. Kortom, het was de best geslaagde activiteit van het verlopen jaar.

8 dec. Kallo

Voordracht met film door Dhr Geoffrey Fletcher over : "De Atlantische Oceaan over met een yacht klas RORC." Vooraf grote rijsttafel. Bij deze gelegenheid waren ook de wenskaarten van Neptunus te verkrijgen. Op 12 en 26 nov. en 10 dec. hadden in de luchtbalkazerne schietoefeningen plaats met draagbare wapens.

14 oct. Anciens de Mons

Les anciens de Mons ont sacrifié également à Terpsichore qui les a exaucés pleinement : le bal du 14 oct. ayant rencontré un très grand succès. Pour 1968, Mons veut faire mieux encore.

18 nov. V.O. Z.M. Gent & O.

Het jaarlijks bal had plaats in het Casino op zaterdag 18 nov. ll.. Na een warm pleidooi van oudgediende Jacques Maron is het projekt voetbalploeg erdoor, kandidaat spelers richten zich tot het bestuur. Ook de Blazer is een werkelijkheid geworden, belangstellenden vragen inlichtingen aan de bestuursleden of ter zetel van de vereniging.

Ass. Rég. Liègoise des Anciens de la F.N.

Bonne nouvelle pour les amateurs de plongée sous-marine : une section vient d'être créée. La section de ski nautique reprendra ses activités au mois de mai 1968. A date du 1er janvier, un service de prêt de livres d'intérêt naval sera organisé par la bibliothèque de l'association.

L'A. Brux. A. F.N. - B.V.O.Z.M. : récentes activités.

13/9/67 : excursion sur le canal de Willebrook de Brux. à Kapelle OP DEN BOS et retour; à bord des vedettes du Corps des Cadets de la Ligue Maritime Belge. (45 participants).

: uitstap op het kanaal van Willebroek, Brussel-Kapelle OP DEN BOS heen en terug; aan boord van de vedetten van het Kadettenkorps van de Belgische Maritieme Liga (45 deelnemers).

29/10/67 : visite du A960 Godetia à l'avant port de Bruxelles. Les anciens et leurs amis apprécièrent vivement les installations modernes de cette unité.

: bezoek van de A960 Godetia aan de Brusselse voorhaven. De oudgedienden en hun vrienden waren sterk geinteresseerd in de moderne uitrusting van deze eenheid.

11/11/67 : Bal des anciens, 1e anniversaire de l'association. 600 participants (dans une ambiance extraordinaire qui ne mourut qu'a l'aube.

: Bal der oudgedienden, 1ste verjaardag van de vereniging. Een waar sukses qua opkomst (600) en buitengewone stemming tot 's morgens vroeg.

17/11/67 : Assemblée générale et élection d'un nouveau comité.

: Algemene vergadering en verkiezing van een nieuw bestuur.

V.O.Z.M. Kempen

Deze vereniging kan op een druk en succesvol jaar terugblikken. Het 2de marinebal in oktober kende een opkomst die alle verwachtingen overtrof. Eind november had een algemeene vergadering plaats waarop LDV De Loose van Comar Ant en LDV BAM Van Gelder van ZSP het woord voerden. Tevens werden een paar filmen over de Z.M. vertoond.

Ook de familie werd niet vergeten, Sint-Niklaas en Zwarte Piet, voor de gelegenheid een rasecht matroos, brachten onze kleintjes een bezoek en bedachten hen met mooie geschenken.

Anciens de Châtelet

Messieurs Flamion et Henrotte poursuivent leur travail d'art et de patience : la maquette du "Kamina" - 1968 sera la finition de cet œuvre minutieuse à laquelle ils ont mis tous leurs soins et leur cœur.

abonnés d'honneur

son altesse royale le prince albert de liège
monsieur le ministre de la défense nationale
le commodore lurquin, chef d'état - major de la force navale
de heer alloo, sint - kruis
de heer mannaerts, leut
monsieur hamoir, bruxelles
monsieur pavlinovic, wandre
de heer m. boydens, oostende
monsieur pallemaerts, bruxelles
comte d'ursel, moulbaix
de heer de preitere, kortrijk
monsieur françois, bruxelles
de heer g. scozzafava, oostende
kvgo basket - ball, oostende
le commodore e. r. robins, bruxelles
le capitaine de vaisseau ceulemans, belgian delegation nato, london
the office of the naval attache american ambassy, brussel
le capitaine de frégate (rés.) bourguignon, ambassade de belgique à madrid
monsieur c. verschaffel, limal
le vicomte poullet, bruxelles
the ford motor company, antwerpen
monsieur g. leonard, bruxelles
l'amicale namuroise des anciens de la force navale
l'administration communale de verviers
de heer van roy, tongeren
monsieur schilling, bruxelles
de heer bekaert, oostende
monsieur latinis, bruxelles
de heer h. de hondt, oostende
the north sea yacht club, oostende
de heer smissaert, oostende
de brouwerij van haecht, gent
monsieur janssens, bruxelles
de heer w. de bie, hal
de heer p. nicod, consul der nederlanden, brugge
monsieur a. gerard, flemalle - haute
monsieur lanoye, agence erel, oostende
monsieur a. h. nagelmackers, liège
onder - officieren van comienav
le général e. r. truyers, bruxelles
scheepsbouwwerven boel en zonen, temse
monsieur lebon, bruxelles
monsieur a. van zeeland, etterbeek
koninklijke nederlandse gist- en spiritusfabriek, brugge
de heer a. vleeschouwer, gemeentesecretaris, kallo
de firma van hyfte, oostende
logistieke groepering, oostende
de heer vleurinck, destelbergen
de heer van hoof, merksem

ereabonnees

martin & c°, antwerpen
de heer g. goossens, klein willebroek
le commodore (e. r.) l. petitjean, woluwe sint - pierre
m. s. stad gent - (plouvier maritime)
m. s. stad antwerpen (plouvier maritime)
de heer r. de smul, ieper
monsieur m. gillet, bruxelles
verbroedering royal navy, oostende
hoger technisch instituut, oostende
de heer en mevr. j. buggenhout, koksijde
reservedepot van nieuwpoort
mijnenveegscentrum, oostende
le docteur a. beernaerts, lasne
l'administration communale de herve
het gemeentebestuur van lokeren
de heer f. deceuninck, commandant bij het zeewezen, oostende
monsieur a. decourrière, bruxelles
het gemeentebestuur van lier
le capitaine de vaisseau poskin, bruxelles
monsieur l. bouchons, heusy
het gemeentebestuur van nieuwpoort
de heer m. a. knuts, zuun
le capitaine de vaisseau giancarlo bacci di capaci, attaché naval près l'ambassade d'italie, paris
n. v. cie maritime belge (lloyd royal) s. a., antwerpen
les établissements sauté, bruxelles
monseigneur cammaert, aumonier en chef des forces armées
het gemeentebestuur van sint - kruis
e. bogerd & cie, antwerpen
le comité national de propagande maritime
kapitein coppens, leopoldsburg
maatschappij der brugse zeevaartinrichtingen
het gemeentebestuur van heist a / zee
hotel wellington n. v., oostende
monsieur p. delahaye, bruxelles
l'administration communale de charleroi
de heer m. glorieux, burgemeester te spiere
kolonel geneesheer e. de vlies, oostende
generaal - majoor raemackers, oostende
wed. laurent, blankenberghe
l'administration communale de herstal
de heer l. vanhoudt, schaerbeek
n. v. armement deppe s. a., antwerpen
madame j. pipijn, bruxelles
officieren van nieuwpoort (resdep)
het gemeentebestuur van vilvoorde
le capitaine - commandant médecin j. flahaut, den haan
het gemeentebestuur van hasselt
le lieutenant de vaisseau 1. cl (rés.) l. thibaut, dinant
het gemeentebestuur van mechelen
de heer windey, steendorp
de heer maurice quaghebeur, oostende
„ le broutteux ", oostende
monsieur yvan ghaye, oostende
monsieur madeleyn „ au para ", oostende
de heer degrijze „ peggy ", oostende
de heer timmerman, schoenen, oostende
de heer simkens, borsbeek

associaton bruxelloise des anciens de la fn.
brusselse vereniging van de oudgediende van de zm.
capitaine de vaisseau (rgt) van waesberghe, oostende
edv (s) becquaert. e., antwerpen
firma tuyttens, brugge
firma wintgens, eupen
korvetkapitein res. c. van avermaet, deurne
oostende - dover lijn
n. v. hollande signaalapparaten, hengelo, holland
s. a. philips
monsieur l. depaire, bruxelles
monsieur solvay, bruxelles
belgian shell company s. a., bruxelles
femada - vemurel, bruxelles
s. a. esso belgium, antwerpen
la brasserie lamot, mechelen
infosermi, bruxelles
de kredietbank, brussel
officieren smaldeel der diensten oostende
caddy tailors, oostende
s. a. chantiers cockerill, hoboken
mercantile marine, antwerpen
de heer de clerck - aelbers, bruxelles
de heer stobbelaers, menen
de muziekkapel van de zeemacht
la ville de tournai
monsieur julien van duyse, gent
stad knokke
stad oudenaarde
stad blankenberge
prins albert kazerne, brussel
beliard & murdoch, n.v., scheepswerven, oostende
la ville de laroche en ardenne
generaal engineering and trading co, antwerpen
la ville de malmedy
la ville de dinant
l'école supérieure de radio - navigation, bruxelles
bibliothèque centrale de la prov. brabant, bruxelles
stad brugge
le cercle nautique de la force aérienne, bruxelles
de heer missault robert, knokke
le club prince albert, bruxelles
stad diksmuide
stad de panne
stad kortrijk
stad turnhout
monsieur o. clam, ligne
la ville de visé
les établissements v. brulé, bruxelles

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