

NEPTUNUS

info marine

25° jaargang nr 172

25° année no 172

6





Maritime Training Simulators

The live exercising of modern warships, submarines, aircraft and weapons for training purposes is becoming impractical, uneconomic and in many cases dangerous. The alternative is digital simulation by Redifon.

Redifon are world leaders in supplying simulators offering realistic training facilities that are safe, efficient, cost effective and easily updated.

Redifon training simulators are available for marine navigation, naval tactics, fleetwork, CIC, helicopter control, submarine attack and air traffic / fighter control.

We would be pleased to discuss your training problems with you.

REDIFON SYSTEMS SIMULATION

Manor Royal, Crawley, Sussex.
Telephone: Crawley (0293) 28833.
Cables: Redsystems Crawley.
Telex: 877252.

October '77
LATEST ORDER
FOR C8012 Redifon Marine Trainer received
from the Antwerp Nautical College



INTAIR
DIVISION

Amerace S.A.
Chaussée de la Hulpe 150
B-1170 Brussels
Tel. (02) 673.80.53
Telex 25.657

NEPTUNUS

info marine

september 1978

25e jaargang nr 6

septembre 1978

25e année no 6

sommaire neptunus

inhoud neptunus

- gravelines ou grevelingen - en marge
de l'activité navale belge 1914-1918 - dl 2 2
- de fregatten na enkele maanden
door fregatkapitein m. verboven 14
- kijk op 3 k's
door fkp (r) d van houdt w.f.j. 18
- panorama maritime
par henri rogie 23
- woorden uit de zeemanskist
iemand een hart onder de riem steken
door oppermeester j.b. dreesen 31
- postzegelnieuws
de geschiedenis der scheepvaart op
postzegels
door eerste meester a.a. jacobs 34

inhoud info - marine

sommaire info - marine

- info-réserve 37
- info-marine 46

Revue maritime bimestrielle
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

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

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's
R. De Meersman

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

Directeur publicité - publicité
C. Béatse b.p. 17, 8400 Oostende

Ventes - Abonnements
Verkoop- en Abonnementendienst
Compte 280-0400779-12 ou 473-6090311-30
de Neptunus/Ostende
Rek. 280-0400779-12 of 473-6090311-30 van
Neptunus/Oostende
200 F gewoon - normal
300 F steun - soutien
500 F ere - d'honneur

Raad van beheer
Conseil d'administration

Président - Voorzitter : J.C. Liénart

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

Sekretaris - Secrétaire : Ch. Freys

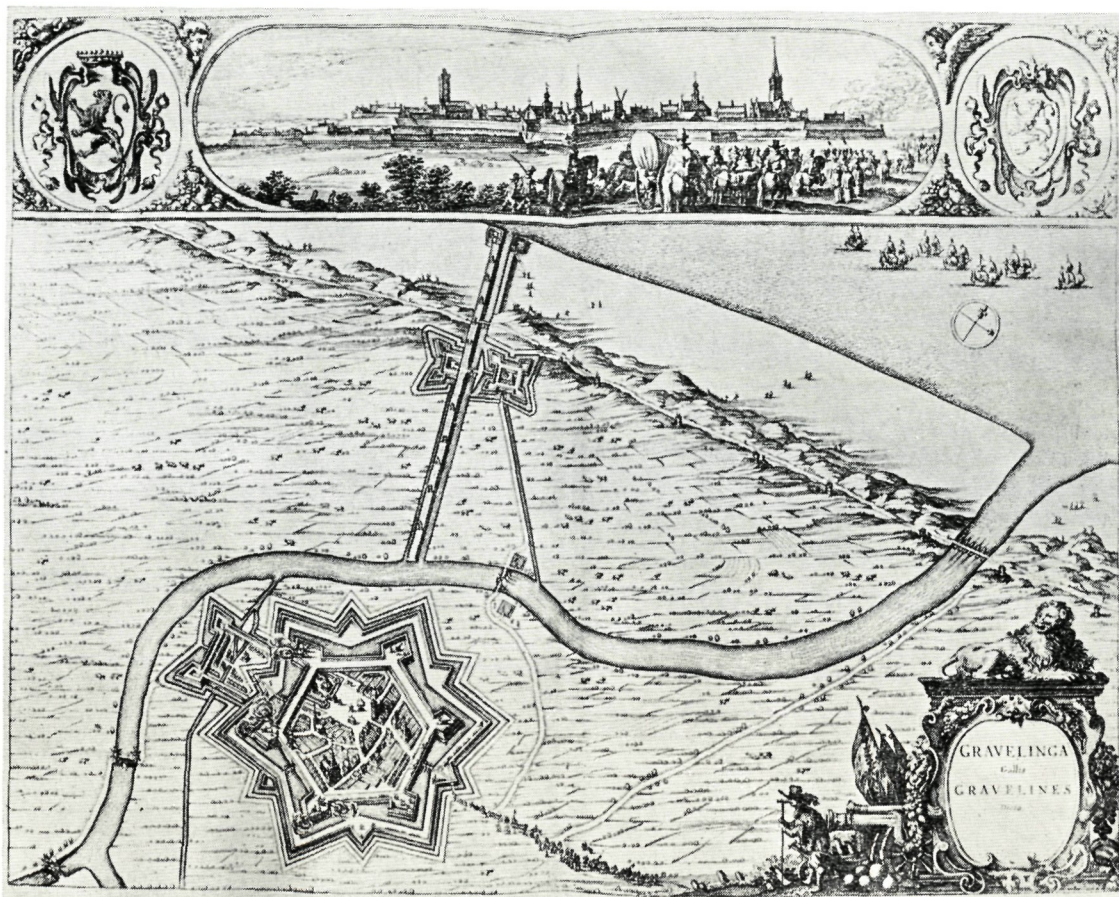
Penningmeester - Trésorier : J.-P. Fallse
Beheerders - Administrateurs : C. Béatse,
D. Geluyckens, F. Dumont, A. Van den
Driessche, J. Arys, E. Van Haverbeke,
G. Gouwy, Lambinet, M. Verboven, J.
Dreesen, E. Pouillet, A. Dreypondt, A.
Schram, H. Rogie.

Ces pages sont dédiées à la population gravelinoise et à son Maire en témoignage de reconnaissance pour l'accueil réservé en 1914-1918 à tant de soldats belges qui n'avaient plus de foyer.

GRAVELINES OU GREVELINGE

En marge de l'activité navale belge 1914-1918 (II)

Par J. Verleyen



LA FONDATION DE GRAVELINES SE PREPARE

La situation de la côte après le retrait de la mer...

C'est encore le Professeur A. VERHULST qui décrit cette situation dans son « Histoire du paysage rural en Flandre » en s'efforçant toujours de mettre l'accent sur les points d'accord entre historiens et pédologues. D'une façon générale, la mer s'est retirée et la marée ne pénètre plus au loin dans l'intérieur des terres. La mer s'est retirée lentement comme elle était venue. De plus en plus, des points sont demeurés au sec. Entre ces points, l'eau continue à former une multitude de bras. Ces bras d'eau seront modifiés par la nature et/ou le travail de l'homme et donneront naissance, à leur tour, à des canaux dont beaucoup subsistent encore. Notons également qu'un nouveau cordon dunal se forme, là où il avait été détruit. Ce nouveau cordon dunal aura pour effet de relever légèrement le niveau de la côte par rapport au niveau du pays situé immédiatement en arrière. C'est ainsi que les petits cours d'eau naturels vont avoir tendance à se diriger non pas vers la côte mais vers l'intérieur du pays. Il a été dit que certains grands chenaux (reproduits sur le croquis) vont subsister après le retrait de la mer. Ils vont vivre maintenant une existence propre. Le golfe du Sincfal, aux limites mal connues, s'étendra temporairement par débordement lors de la transgression dunkerquienne III-A et s'agrandira énormément, lors de la transgression dunkerquienne III-B, pour devenir le Zwin. L'important chenal de Bruges-Zeebrugge, au fond duquel on a retrouvé le « bateau de Bruges » et au fond duquel Bruges sera fondée, va subsister pendant tout le IXème siècle et ne s'ensablara que progressivement (*). L'estuaire de l'Yser comportera longtemps de nombreuses criques. Il s'étendra à nouveau lors de la transgression dunkerquienne III-A. La « Schipgatreek », au milieu de laquelle Furnes naîtra sur une île vers la fin du IXème siècle, restera longtemps sous eau et en communication avec la mer. Précisément, on parle beaucoup, à l'heure actuelle, des « Schipgatduinen » entre Coxyde et Oostduinkerke. Le Professeur A. VERHULST pense que la longue survie du chenal de Bruges et de la « Schipgatreek » serait due au fait que des cours d'eau naturels y aboutissaient. Pour ce qui est de la partie actuellement française de la côte flamande, nous ne disposons pas de travaux de pédologie comme pour la partie belge. Mais, nous savons, grâce à de nombreux textes, qu'un golfe de la « Gersta » subsista longtemps entre Dunkerque et Bruges. Cette dernière ville est encore signalée, en 1107, comme « juxta mare ». Enfin, nous aboutissons à l'estuaire très compliqué également de l'Aa. La « Chronique de Watten » nous dit qu'au XIème siècle,

l'Aa se divisait encore, pour arriver à la mer, en de nombreux pas. Précisément, au XIème siècle, ce site a subi les assauts de la transgression dunkerquienne III-A.

Voilà donc un aperçu succinct de la situation que présentait la côte après le retrait de la mer et au moment où elle est encore pratiquement abandonnée par l'homme. De nouvelles incursions de gens venus de la mer vont remettre tout en cause. Ne quittons pas ce point sans mentionner que la tradition locale (*) assure qu'une chapelle fut dédiée à Saint Willibrord, dans les années 800 (limites donc assez larges), peu après le retrait de la mer. Il n'y a là rien qui puisse être en contradiction avec ce que nous venons de dire. Il est admis que la mer s'est retirée au début du IXème siècle. La région se trouve dans la sphère d'activité de l'Abbaye de Saint Bertin, abbaye bénédictine. Il n'y aurait donc rien d'étonnant à ce que, très vite après le retrait de la mer, une chapelle fut dédiée à Saint Willibrord, saint bénédictin également, à l'endroit où la tradition rapporte qu'il est venu évangéliser les Frisons et les Saxons. Des descendants de ces gens vivaient peut-être encore dans l'estuaire de l'Aa et ils avaient profité du retrait de la mer pour s'installer, plus près d'elle, sur une terre émergée. Nous avons vu que l'altitude actuelle de Gravelines est de trois mètres au dessus du niveau de la mer et nous l'avons comparée avec celle du site d'Oudenburg (7 m.) qui ne fut jamais submergé. C'est peu, dira-t-on, mais certains auteurs (comme le Professeur H. VERBIST du Collège de Melle) en profitent pour parler de la « butte de Gravelines ». Nous verrons plus loin que des éléments positifs rejoignent la tradition quant à la situation d'une église Saint Willibrord en bordure de la saline de « Gravenenga » et quant à l'existence d'un port de pêche. Ainsi, nous relevons maintenant une connexion entre l'Abbaye de Saint Bertin et l'estuaire de l'Aa, connexion que nous n'avons pas relevée du vivant du saint, un siècle ou un siècle et demi plus tôt.

Au temps du grand Charlemagne - Apparition des Normands

Charles Martel a ouvert la voie et, en l'an 800, Charlemagne, Empereur d'Occident, réunit sous son sceptre un vaste empire qui, en ce qui nous concerne, s'étend depuis bien au delà du Rhin jusqu'à la mer. La solidité de cet empire ne lui survit pas.

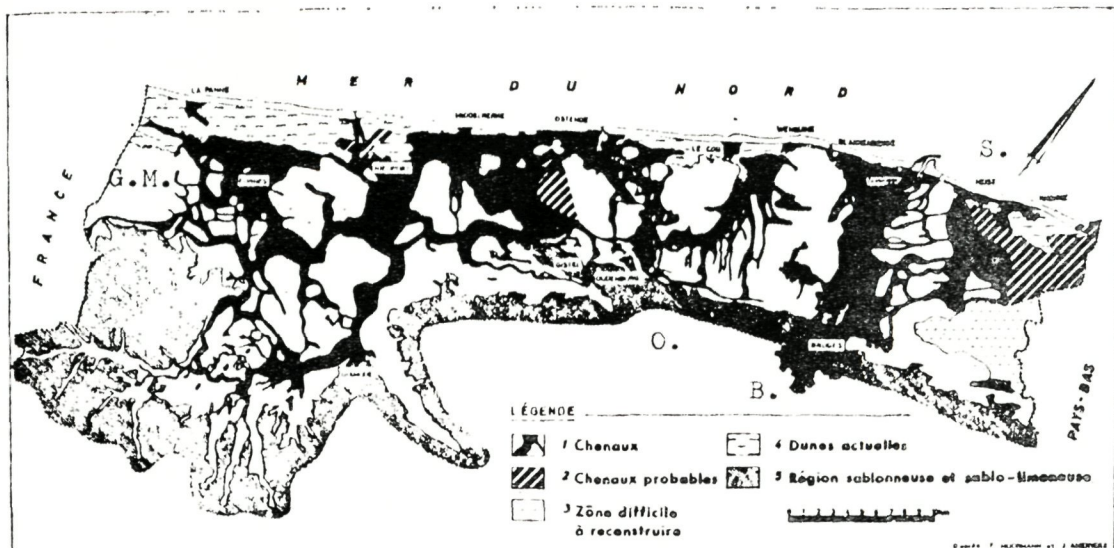
A l'intérieur, les petits-fils du grand empereur se disputent par les armes le partage de l'empire qui est consacré par le Traité de Verdun en 843. C'est encore l'application de la vieille loi salique des Francs qui prévoyait le partage du royaume entre les fils comme ce fut le cas, antérieurement, pour le partage en Neustrie et Austrasie. Le territoire situé entre l'Escaut et la mer est attribué à Charles le Chauve. Ainsi va naître le Royaume de France qui s'étendra longtemps sur la région qui va devenir la Flandre.

A l'extérieur, tout le territoire côtier est l'objet d'attaques de plus en plus puissantes venant à nouveau de la mer et ce à partir de 820. Cette

(*) C'est dans l'ancienne « ouverture » de ce chenal sur la mer, que se situe encore actuellement le point le plus bas de la côte. En 1833, la commission d'enquête réunie dans la Province de Flandre occidentale, pour discuter du projet du « canal de Selzaete à la Mer du Nord » (futur canal Léopold), fit observer que ce point le plus bas se situe « légèrement à l'Ouest de Heyst » et non pas, comme on le croyait généralement, « légèrement au Nord de Blankenbergh ». (Source : J.B. VIFQUAIN « Des voies navigables de la Belgique » 1842.) Ce point fut choisi pour y faire aboutir le canal Léopold et le canal de Schipdonck. On y construisit actuellement la nouvelle écluse maritime de 125.000 tonnes. Déjà en 1546, Lancelot BLONDEEL projeta d'unir Bruges à la mer par un canal légèrement incurvé. Ce canal, dont les plans sont conservés aux Archives de la Ville à Bruges, aboutissait à la mer pratiquement au même endroit.

(*) Cette tradition est reprise par Bert BIJNENS dans son « Gids voor Zuid- of Frans-Vlaanderen » et par Jozef VAN OVERSTRAETEN, Président général du Vlaamse Toeristenbond dans son encyclopédie résumée « De Nederlanden in Frankrijk ».

Croquis extrait de l'ouvrage "Histoire du paysage rural en Flandre" par le Professeur Dr A. Verhulst et reproduit avec son aimable autorisation. On y voit les dunes anciennes de La Panne et les dunes nouvelles du Coq ; la butte des Grands Moères (G.M.) ; la "Schipgatreek" dans laquelle naîtra Furnes ; les chenaux d'Oudenburg (O), Bruges (B), Sincfal (S).



Aires de rupture et chenaux de la transgression du haut Moyen Age (IV^e - VIII^e siècles).

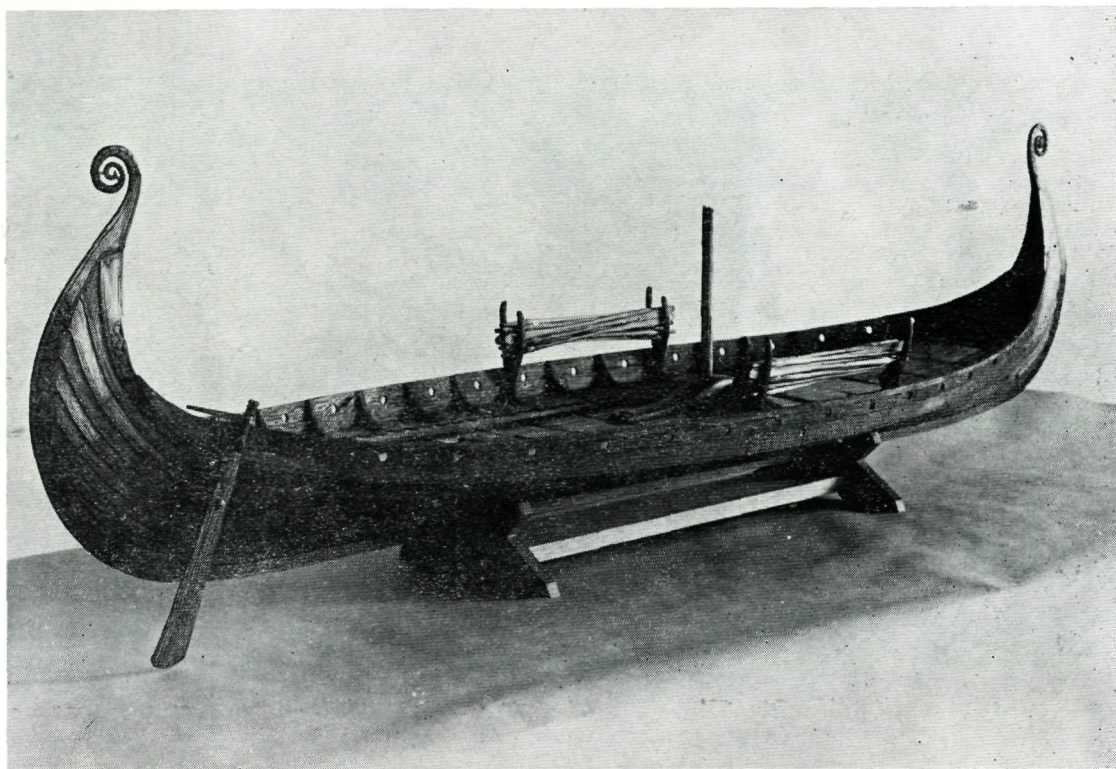
fois, ce sont les Normands, portés par leurs rapides et élégants Drakkars, qui non seulement attaquent les côtes (où il n'y a encore pratiquement rien) mais remontent les cours d'eau pour piller et massacrer. L'année dernière, en 1977, à l'occasion du 150^{ème} anniversaire du Canal de Gand à Terneuzen, on ne s'est pas fait faute de rappeler que Charlemagne vint, en 811, à Bouloigne (lieu demeuré occupé, nous l'avons dit), pour inspecter une flotte qu'il avait fait constituer pour la sécurité des côtes et que ce monarque poursuivit son voyage par Gandavus (Gand) pour inspecter un chantier de constructions navales où l'on construisait les bateaux destinés à cette flotte. Ce fait est cité par l'auteur anonyme des «Annales Francorum» écrites au IX^{ème} siècle. Les Annales de Saint Bertin, citées par la Revue du Nord, signalent le pillage de Quentovic (Etaples, à l'embouchure de la Canche) en 842 et la destruction de ce port en 844 (fait confirmé par H. PIRENNE). Les mêmes annales de Saint Bertin signalent l'attaque de l'Abbaye en 845.

Elle fut du reste, assure-t-on, attaquée trois fois au cours du siècle de même que Thérouanne. Nous avons déjà mentionné les attaques et la destruction de Dorestad en 834, 837 et 857, fait confirmé également par H. PIRENNE. Les attaques contre l'Abbaye de Saint Bertin (Saint Omer, actuellement) peuvent faire croire que les Normands ont remonté le cours de l'Aa depuis son embouchure. Certains auteurs précisent prudemment que rien ne le prouve. L'embouchure de l'Aa était encore bien incertaine et, d'autre part, les Normands portaient (*) parfois leurs bateaux d'une rivière à une autre, ce qui peut avoir permis d'attaquer par des affluents de l'Aa.



Copyright Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen. Reproduit avec la gracieuse autorisation du Collège des Bourgmestre et Echevins de la Ville d'Anvers. Ornement de proue d'un drakkar du IX^e siècle.

(*) Ce fait du portage est confirmé notamment par Edouard VAN HALTEREN de l'Académie de Marine de Belgique.



Copyright Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen.
Reproduit avec la gracieuse autorisation du Collège des Bourgmestres et Echevins de la Ville d'Anvers.
Modèle du "Osebergsskip".

L'original de ce drakkar est conservé au musée d'Oslo. Il mesure 21,50 m. de long, 5,50 m. de large pour un tirant d'eau de 30 cm seulement ! Au X^e siècle, le Viking Bjarni, parti d'Islande à bord d'un bateau semblable, découvrit l'Amérique.

G.H. DUMONT signale, dans sa toute récente « Histoire de la Belgique », que les Normands ou Vikings étaient des princes locaux dépossédés par les rois scandinaves et obligés d'aller chercher fortune ailleurs à la tête de leurs partisans. Chez nous, nous avons eu affaire aux Danois et principalement à RORIK (appelé parfois RORIK le Danois) qui fut puissant dans la région de Dorestad ou Duurstede, dont il a été question plus haut. Les Normands ou Vikings connaissaient nos régions pour les avoir visitées antérieurement en tant que commerçants.

La fondation du Comité de Flandre par Baudouin 1er Bras de Fer

Le site de la future ville de Gravelines est donc situé dans le diocèse de Thérouanne et dans le Royaume de France, mais dans quelle province ? Précisément, la province va naître et, du coup, un homme va devoir assumer la responsabilité de la défense de notre côte. Il en est temps.

C'est le moment de rappeler, une seconde fois, ce qui a été dit dans l'introduction au sujet de l'Histoire, de la tradition et de la légende.

En 862, un certain Baudouin enleva Judith, fille de Charles le Chauve. Cette jeune femme était veuve d'un des petits roitelets de la future Angleterre, Ethelwolf ou Aethelwulf, roi de Wessex, mort en 858. Tout ceci est connu par les Annales de Saint Bertin et toujours admis par les historiens. Judith, première comtesse de Flandre, est donc une arrière-petite-fille légitime de Charlemagne. Par contre, les historiens considèrent actuellement comme tradition non établie et même comme légende tout

ce qui a été écrit, pendant des siècles, au sujet de Baudouin. On a voulu lui donner comme ancêtre Liederic d'Haerlebeke, proche de Charlemagne et homme de confiance de cet empereur. H. PIRENNE, lui-même, a déjà rejeté cette tradition. Ce Liederic, dit-il, a existé et on sait qu'il est mort en 836 mais rien ne permet d'établir qu'il est l'ancêtre de Baudouin 1er, sur les origines duquel on ne connaît rien. Telle est l'attitude stricte des historiens actuels qui préfèrent déclarer que l'on ne connaît rien d'un personnage plutôt que de reprendre à leur compte, même partiellement, des volumes de traditions sans preuves.

Il est un fait que ce n'est qu'en 863, un an après l'enlèvement, que Charles le Chauve s'inclina devant le fait accompli et accorda à son beau-fils le titre de comte et de marquis (*) de Flandre (**). Il est admis également qu'au cours de ces longues tractations, dans lesquelles intervinrent l'Archevêque de Reims, Hinckmar, et le Pape Nicolas 1er, la menace d'une alliance possible entre Baudouin et les Normands pesa lourdement dans la balance. On cite comme chef des « Noormannen », en relations avec Baudouin, le fameux Roric, établi dans la région de Duurstede (Dorestad).

(*) Le titre de marquis (markgraf), c'est à dire de gouverneur d'une marche (province) frontière fut porté par les comtes de Flandre jusque et y compris Baudouin VII (mort en 1119). Le nom de Baudouin et le titre de Comte de Flandre sont encore portés, par tradition, dans notre Famille Royale.

(**) Vient de « Pagus Flandrensis », région de l'Empire de Charlemagne.



Quel est le territoire qui fut confié à Baudouin 1er ? Charles le Chauve a confié à son beau fils le gouvernement de tout le territoire compris entre l'Escaut, la mer et, d'après certains, l'Aa, d'après d'autres, la Canche (ancienne limite des Morins), d'après d'autres encore, la Somme. Il est un fait c'est que les Comtes de Flandre s'efforcèrent de reculer leur frontière méridionale jusqu'à ces cours d'eau (fort voisins du reste). Ils étendront temporairement, parfois assez longtemps, leur influence sur les régions de Boulogne, de Guines, de Ponthieu et sur l'Artois. C'est pour cette raison que le grand linguiste brugeois, Karel de FLOU (1853/1931) a donné à l'œuvre de sa vie le titre de : «Woordenboek der toponymie van westelijk Vlaanderen, Vlaamsch Artezië, het land van den hoek, de graafschappen Guines en Boulogne en een gedeelte van het graafschap Ponthieu» (*).

Mais, l'Aa formera la frontière méridionale la plus stable et la plus indéniable. Cette frontière méridionale naturelle sera prolongée, vers 1050, par un

fossé de défense creusé par le Comte Baudouin V de Lille et qui unissait presque l'Aa à la Lys. Nous reparlerons de ce «Nieuwegracht». D'autre part, le mont de Watten (72 m.), au Nord de l'Aa, est considéré comme le dernier des «Monts de Flandre» tandis que les hauteurs au Sud de l'Aa sont déjà les collines de l'Artois. Tout ceci nous permet de dire que, dès le début et pour pratiquement huit siècles, le territoire de la future ville de Gravelines fera partie du Comité de Flandre et, par conséquent, de nos provinces. Il sera précisé, au moment voulu, comment Gravelines a gardé et garde toujours, d'une certaine façon, une tête de pont sur la rive Sud de l'Aa, à proximité de la mer.

Quant aux activités du premier comte de Flandre, les historiens actuels s'accordent à dire qu'on n'en connaît pas beaucoup plus que sur ses origines. Les Annales de Saint Bertin nous assurent que Baudouin, à peine au pouvoir, repoussa vigoureusement une attaque des Normands en 864. De là lui vient le surnom de «Bras de Fer» dont le nom seul faisait pâlir de frayeur les Normands. Il est un fait, c'est qu'ils semblent s'être tenus plus tranquilles jusqu'à la mort de Baudouin 1er en 879. La principale activité qui lui fut longtemps attribuée avec certitude est la construction du «Burg» et de l'Eglise Saint Donat à Bruges. Cette ville semble avoir été fondée antérieurement au comté par des navigateurs

(*) «Le «land van den hoek» ou «Pays de l'Angle» était formé par les localités de Sint Mariakerke, Sint Nikolaas aan de Aa, Sint Omaarskapelle, Sint Volksvin et Rumिंगem. Elles sont citées en 1170 (époque de la fondation de Gravelines) et faisaient alors partie du Métier de Broekburg. En 1348, elles furent rattachées au Comté d'Artois. Le Ponthieu était un comté situé entre la Canche et la Somme, faisant partie de la Picardie.



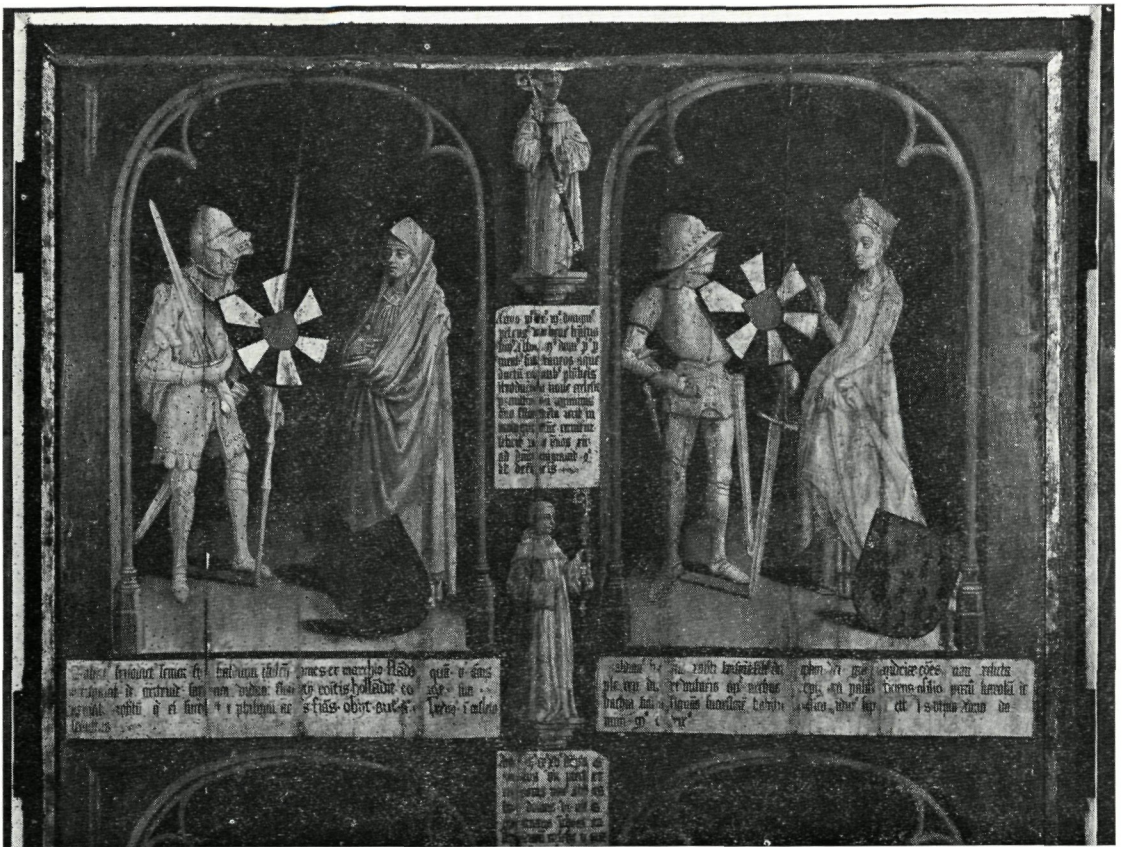
scandinaves qui venaient encore paisiblement commercer dans nos régions et qui installèrent un lieu de débarquement non fortifié au fond du grand chenal de Bruges. De là vient le nom scandinave de «Bryggia». Devant la difficulté de trouver des preuves de l'activité de Baudouin 1er, on en vient actuellement à se demander, dit la Professeuse A. VERHULST, si c'est bien lui qui a bâti le Burg de Bruges et l'Eglise Saint Donat et s'il ne faut pas mettre ces œuvres à l'actif de son fils Baudouin II qui fut un fameux bâtisseur ainsi que le chapitre suivant permet de se rendre compte.

Quoi qu'il en soit, le mariage forcé de Baudouin et de Judith est à la base de la création d'une entité politique, plus tard, administrative et, plus tard encore, économique qui allait devenir de plus en plus puissante et allait avoir son mot à dire pendant des siècles en Europe occidentale. Pour la facilité du lecteur et aussi pour éviter bien des «opinions dépassées», il ne sera mentionné, dans l'histoire compliquée du Comité de Flandre, que ce qui concerne directement la fondation de Gravelines, la côte et la mer. La première activité qui nous intéresse est en effet la construction d'une ligne de défense côtière contre le péril normand.

Les «burchten» de la côte flamande et zélandaise

Le péril normand va entraîner la construction d'une ligne de défense côtière bien plus serrée que le

«Litus Saxonicum». L'établissement de ces fortifications côtières va constituer le premier pas de la réoccupation humaine de cette côte presque déserte. Le Professeur Dr. H. VAN WERVEKE, de l'Université de l'Etat à Gand, s'est consacré à l'étude de cette ligne en se basant beaucoup sur les «Miracula Sancti Bertini». Il confirme tout d'abord que le grand péril normand n'est fait sentir de 879 à mands avaient attendu la mort de Baudouin 1er, en 883. Il a toujours été dit, en effet, que les Norbiens peu de lieux en Flandre, accessibles par eau, ont échappé à leur visite. Le Professeur H. VAN WERVEKE estime que la majorité des «burchten» fut construite entre 880 et 890. Saint Omer est signalée comme fortifiée en 891 et résiste à une attaque. L'Abbaye d'Arras (Atrecht) est fortifiée de 885 à 890. Sur la côte même, une série de «burchten» nouveaux sont construits depuis l'estuaire de l'Aa jusqu'à la Zélande. Il s'agit de Broekburg (Bourbourg), Furnes (sur une île au milieu de la «Schipgatreek» et Oostburg auxquels s'ajoutent Middelburg, Souburg et Burg en Zélande. De même, Sint W:noksbergen (toujours située au fond du Golfe de la Gersta) est entourée de remparts. Toutes ces fortifications nouvelles (qui ont été étudiées, notamment, à l'aide de photos aériennes) présentent la caractéristique d'être circulaires. Elles ont un diamètre de 200 à 250 m. et sont constituées par un rempart de terre défendu par un fossé large de



Grand Séminaire de Bruges-Maitre inconnu-Reproduit avec l'aimable autorisation de Mgr. P. DECLERCK, Président.
 Robert 1er le Frison et son épouse Gertrude de Hollande ;
 Baudouin VII à la Hache et son épouse Anne de Bretagne.

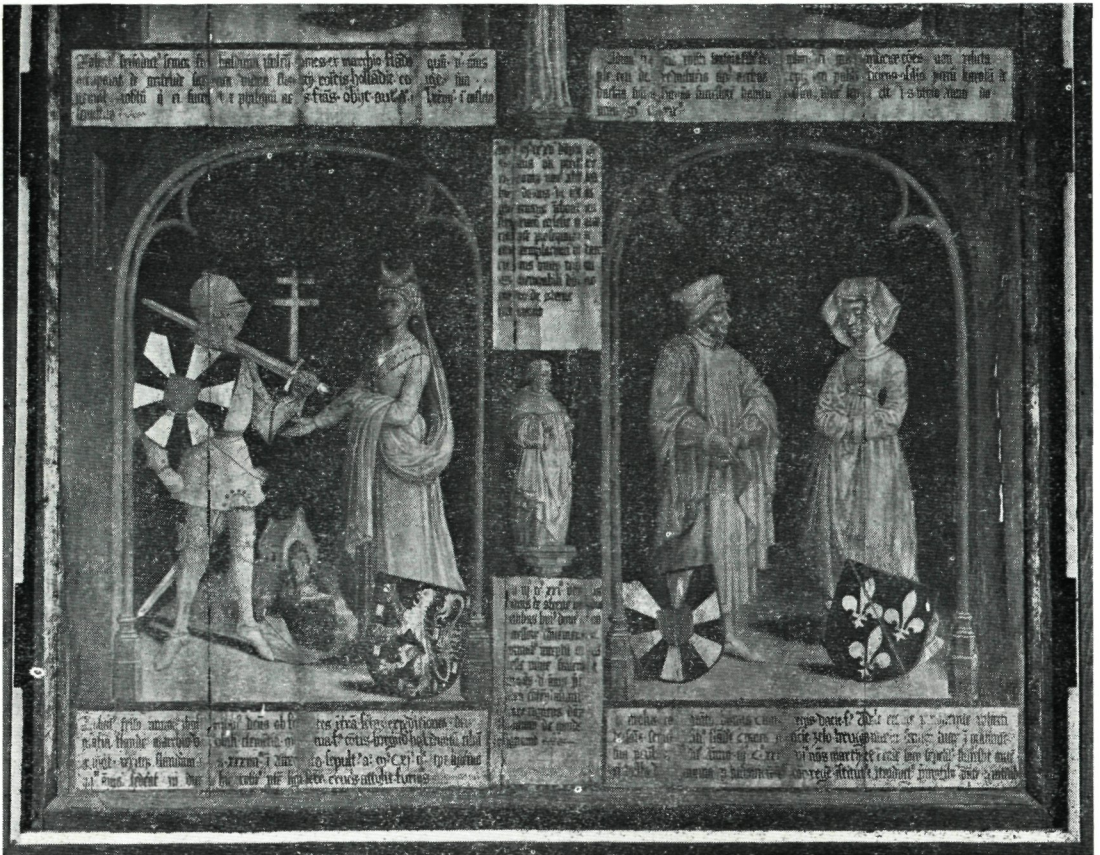
plusieurs dizaines de mètres. Elles se situent aux limites de l'ancienne zone inondée. Deux anciennes fortifications romaines sont intégrées dans la ligne. Oudenburg, qui reçoit son nom à cette occasion, est signalée comme étant demeurée intacte en 891, malgré un abandon de plusieurs siècles. Aardenburg (ou Rodenburg), qui avait été submergée par la transgression marine, peut être remise en état. Enfin, Bruges vient clore la série. La ville était-elle fortifiée (par Baudouin 1er) avant 879 ? De toutes façons, elle est signalée comme étant fortifiée en 892. Tout ce travail est donc bien l'œuvre de Baudouin II qui règne de 879 à 918.

Le Professeur H. VAN WERVEKE signale encore qu'ultérieurement, lorsque le danger normand n'était plus qu'un mauvais souvenir, le château d'Oudenburg fit l'objet de prélèvements de matériaux au profit de Bruges. Ces prélèvements furent opérés par Arnulf 1er qui régna de 918 à 965 et par Baudouin V de Lille, grand bâtisseur (il reconstruisit le Burg et l'Eglise Saint Donat à Bruges) qui régna de 1035 à 1067. Des prélèvements furent aussi opérés sur place par les moines bénédictins qui édifièrent l'Abbaye de Saint Pierre à Oudenburg (entre 1081 et 1087, d'après le Service National des Fouilles). Les fouilles pratiquées à Aardenburg révèlent également des prélèvements de matériaux. On n'en connaît ni la date ni la destination mais, sans doute, s'agit-il également de Bruges.

Tous les points cités ci-dessus ne sont, à l'origine, que des postes de défense mais ils vont donner naissance à des localités du même nom.

Le peuplement humain de la côte

Au Xème siècle, nous dit le Professeur A. VERHULST, le peuplement humain de la côte est en marche et il atteindra un niveau déjà assez sensible en l'an mille. Le danger normand a disparu et des terres nouvelles, que la mer a abandonnées, tendent les bras à l'homme. Ces terres se sont asséchées rapidement et se sont bientôt recouvertes d'une végétation saline propre à l'élevage des moutons. Ce sont les abbayes qui sont principalement à la base de l'extension vers l'Ouest des exploitations rurales. Les terres abandonnées par la mer appartenaient de droit au Comte et celui-ci en fit don aux abbayes. Le progrès vers l'Ouest se fit en occupant des schorres asséchées voisines de la terre ferme. Sur la côte de Flandre, il n'a pratiquement pas été fait usage de buttes artificielles auxquelles il fallut recourir dans l'île de Walcheren et en Frise. Ces buttes artificielles (ou terpen) servaient de points de relais entre l'ancienne terre ferme et des schorres qui ne les jouxtaient pas directement mais en étaient séparés par un espace encore sous eau ou susceptible de l'être, ou, tout au moins, trop humide. De telles buttes se rencontrent déjà dans la région de Bruges et, encore plus, en Flandre zélandaise occidentale. L'une ou l'autre



existe près de Furnes. Bert BIJNENS signale que devant Merckeghem, située jadis sur la côte de l'estuaire très élargi de l'Aa, au point culminant de la transgression marine, il existe deux tertres hauts de 5 à 6 m. et d'une circonférence d'env. 400 m. Ils sont situés dans une zone qui ne fut asséchée, pour la première fois, qu'en 1850. Seraient-ce des «terpen»? ?

Il est permis déjà de concentrer les regards sur l'estuaire de l'Aa. Au Xe siècle, deux localités y apparaissent. Il s'agit de Oye sur le bras principal occidental (appelé «bras de la Hem») et de Bourbourg sur le bras principal oriental (appelé «bras de l'Enna»). Il faudra attendre le siècle suivant pour entendre parler de deux autres localités et d'un lieu naturel auprès duquel elles sont situées (Saint Folquin et Saint Willibrord en «Gravenenga»). En 944, les reliques de Saint Wandrille furent transférées solennellement de Boulogne à Bruges. L'étape de Oye à Sint Winoksbergen, étape qui traversait donc le delta de l'Aa, n'est pas mentionnée comme ayant donné lieu à des difficultés. Mais, ajoute prudemment le Professeur A. VERHULST, il faut tenir compte du fait que ce récit (souvent cité par les historiens comme référence au point de vue temps et lieu) n'a été écrit que vers la fin du XIème siècle et peut-être même au début du XIIème siècle ce qui en atténue la précision. Notons aussi que l'homme, à cette époque, ne construit encore que de petites digues individuelles qui ne protègent

qu'une exploitation et cèdent facilement à la première tempête. Notons aussi que la végétation des schorres, d'abord uniquement propre à l'élevage des moutons, se transforme, en un siècle, et devient propre à l'élevage des bovidés. Mais, pour ce qui concerne Gravelines, les moutons suffiront.

Au siècle suivant, le XIème, la mer va faire à nouveau parler d'elle, le nom qui va devenir celui de Gravelines apparaît et tout cela se passe sous le règne d'un grand Comte de Flandre dont il est indispensable de dire quelques mots pour comprendre la suite.

La transgression dunkerquienne III-A

Il a été annoncé dans l'introduction que la transgression dunkerquienne III-A se manifeste pendant la première moitié du XIème siècle, qu'elle se résorbe vers 1060-1070 et que des dates sont connues avec plus de précisions à cause de la connaissance d'évènements historiques qui se rattachent à ces inondations. A propos des chenaux qui subsistèrent après la seconde transgression marine, il a été dit que la Transgression Dunkerquienne III-A concerne le Sincfal, l'estuaire de l'Yser et celui de l'Aa, auquel il y a lieu de joindre le chenal ou golfe de la Gersta.

Les évènements historiques qui permettent de localiser la transgression III-A dans le temps se rapportent à la région de Bruges et au Sincfal. Un récit intitulé «Encomium Emmae reginae» nous apprend

que la reine Emma d'Angleterre avait dû fuir son royaume et qu'elle vint se réfugier à Bruges, chez le Comte de Flandre Baudouin V de Lille. En 1037, dit le récit, une petite flotte transportant la reine et sa suite arriva à Bruges non loin du «castellum» (donc, du Burg). Il est donc permis de croire qu'une navigation était possible jusqu'à proximité de Bruges, tout au moins à marée haute. Le retrait de cette inondation, qui a laissé des traces sous forme de petits fossés d'écoulement (Grenspaalader - Zuidwatergang - Scheidingsader et, localement, le Noordwatergang) est attesté par l'apparition des villages de Lissewege et de Uitkerke, en 1060-1070, et confirmé par l'apparition de Westkapelle en 1110. A noter que, pour la première fois, une grande digue, aujourd'hui disparue, existait dans la région. Il s'agit de la Blankenbergse Dijk qui a laissé deux souvenirs, le village de Sint Pieter op den Dijk (fusionné avec Bruges en 1911) et le hameau de Sint Jan op den Dijk. C'est après ce retrait de la mer que les Brugeois songèrent, pour la première fois, à garder le contact avec cette mer qui s'éloignait d'eux. Ils creusèrent le canal d'Eienbroek, qui existe toujours, par Koolkerke et Oostkerke pour atteindre le Sincfal à Schapenbrug (Westkapelle). Ce canal fut ultérieurement appelé d'un nom qui prête à confusion, l'Oude Zwin, alors qu'il n'a rien à voir avec celui-ci.

Dans l'estuaire de l'Yser, l'apparition de Dixmude, citée en 1089, est également un point de repère. Dans l'estuaire de l'Aa, le retrait de la mer doit avoir été plus rapide.

Gravenenga ou Graveninga - Saint Folquin - Saint Willibrord

Le nom qui va devenir celui de Gravelines a été écrit de toutes les façons possibles. Comme si les choses n'étaient pas déjà suffisamment compliquées par ces orthographes multiples, il existe des noms similaires qui recouvrent des lieux assez voisins de Flandre ou de Zélande. Il n'est donc pas sans intérêt de citer brièvement de quoi il s'agit.

Il existe un «Grevingenepolder», lui-même protégé par une «Greveningedijk» à la frontière hollandobo-belge actuelle. Il s'agit d'un polder du Zwin, endigué sur un tard, dans lequel la ville de Sint Anna-ter-Muiden a été fondée en 1242.

Le «Grevelingen» est un bras de mer qui séparait les îles de Goeree-Overflakkee (Zuid-Holland) et les îles de Schouwen-Duiveland (Zélande). Dans le cadre du Deltaplan, ce bras de mer a été endigué et est devenu le «Grevelingenmeer» de 16.000 ha.

Le nom de Gravenenga ou Graveninga apparaît pour la première fois en 1040 à propos de la «aecclesia sancti Folquini in Gravenenga». Cette église relevait de l'Abaye de Saint Bertin. Saint Folquin, très honoré dans la région, fut le XV^{ème} évêque de Thérouanne (817-855) et il vécut sous la menace des invasions des Normands. Le petit village de Saint Folquin (en flamand, Sint Volkswins, déjà cité à propos du «land van den hoek») existe toujours et est situé sur la rive gauche de l'Aa, presque en face de la jonction de ce fleuve canalisé avec le canal de Bourbourg. Il possède une petite église ancienne et pittoresque et constitue un but de promenade pour les Gravelinois.

La paroisse de Saint Willibrord est citée pour la première fois dans une bulle du Pape Urbain II (le pape de la première Croisade) de 1095. C'est le

moment de rappeler l'abbé d'Echternach, Thiofrid, mort en 1110, qui a parlé, en son vivant, de Gravelines et du passage de Saint Willibrord avec son rocher flottant. La date de 1095 (première citation connue) est à mettre en rapport également avec la tradition locale qui fait remonter la construction de la première chapelle aux années 800. Les deux églises de Saint Folquin et de Saint Willibrord sont citées comme proches de Gravenenga ou Graveninga, alors cependant qu'elles sont séparées l'une de l'autre par des kilomètres de distance.

Ceci prouve, et le Professeur A. VERHULST insiste sur ce point, que le nom de Graveninga qui sera donné à la future ville est à cette époque, non pas le nom d'un point bien déterminé, mais le nom d'une région dont nous ignorons l'étendue exacte et qui recouvrait un territoire plus vaste que celui de la ville qui va naître. Du reste, au cours des quelques premières années, la nouvelle ville sera qualifiée de «Novus Portus en Graveninga» ou de «Novus Burgus en Graveninga». Cette région, dit-il, est un schorre apparu après le rapide retrait de la mer qui termine la Transgression Dunkerquienne III-A dans l'estuaire de l'Aa. Ces «schorren» ou salines sont des terrains qui ne sont recouverts par la mer qu'aux marées d'équinoxe.

L'orthographe du nom de notre future ville a changé tant de fois et de façon si insidieuse, une lettre par ci ou une lettre par là, qu'il vaut mieux ne pas donner une liste mais renvoyer à des ouvrages spécialisés. A la différence de nos enseignants et de nos fonctionnaires actuels, nos ancêtres ne se formalisaient pas pour ces changements d'orthographe. Le Professeur VERHULST note avec humour que Philippe d'Alsace lui-même, le fondateur comme on le verra, a signé, à peu de jours d'intervalle, des chartes dans lesquelles l'orthographe du nom de la ville a varié.

Les étymologistes sont tout à fait divisés quant à la signification du nom. Tous sont d'accord pour dire que «inga» ou «enga» est un suffixe germanique. Il s'agit sans doute d'un suffixe frison puisqu'il se retrouve dans des noms comme Etinga, Sortinga, etc. Ce suffixe signifie «lieu de...» ou «demeure de...». Il se retrouve dans quantité de noms de localités flamandes ou hollandaises qui se terminent en «ingen» (Huizingen ou Wageningen p.ex.). Il se retrouve aussi dans les noms de localités de langue allemande du Luxembourg et de nos cantons de l'Est et se traduit alors en français par «ange» (Bullange/Bullingen - Martelange/Martelingen, etc.). Mais que veulent dire les syllabes «Graven»? Les uns disent que cela veut dire «comtes». C'était un territoire des comtes car il n'appartenait à personne. Il y a du vrai là dedans. D'autres disent que cela veut dire «fossés». Il y avait à cet endroit beaucoup de fossés. Il y a du vrai là dedans également. Le Larousse étymologique opine même pour un nom propre, celui d'un propriétaire germanique inconnu qui possédait cette terre. Ce recours à un nom propre est toujours la dernière ressource des étymologistes. Le Professeur A. VERHULST pense, pour sa part, que ce nom est plutôt dérivé de grava, grevis ou greva c'est à dire plage de sable. Notons surtout une chose, c'est que le problème d'étymologie se produit déjà avant que le nom ne soit donné à la ville. Nous serons forcés d'y revenir.

Baudouin V de Lille et sa succession

Ce grand comte de Flandre (*) régnait au temps de la Transgression Dunckerquienne III-A et au temps où le nom qui va devenir celui de Gravelines apparaît. Ce fut un grand bâtisseur comme il l'a été dit. Il a attaché son nom au développement de la ville de Lille, il a fait creuser le «Nieuwe gracht» qui est aujourd'hui un canal de 1350 tonnes. Cet ouvrage, dit la chronique, a neuf lieues de longueur et fut creusé en trois jours et trois nuits. C'était un fossé de défense destiné à éviter que la Flandre ne soit tournée par le Sud et il unissait presque Aire sur la Lys à Saint Omer sur l'Aa. Il fut creusé vers 1050, dit-on généralement. J.B. VIFQUAIN, déjà cité, donne la date plus précise de 1056. Par son mariage avec Adèle de France, il devint le beau fils du Roi de France Robert le Pieux, le beau frère du Roi de France Henri 1er et, à la mort de celui-ci, il devint le Régent du Royaume de France durant la minorité de Philippe 1er. La charge de Régent du Royaume pouvait revenir au Comte de Flandre qui était, dès la création du Comté, un des «Pairs du Royaume». Il voulut bien marier ses enfants également et profiter de l'occasion pour nouer des liens d'alliance avec les familles régnantes dans les pays voisins. Il joue un rôle également dans l'histoire de l'Angleterre en fournissant à son beau fils Guillaume de Normandie une aide importante en hommes et en navires pour l'aider à remporter la victoire de Hastings sur Harald II, le 24 avril 1066. C'est sans doute à cause de cette puissante contribution navale à l'invasion de l'Angleterre que C. VANDER MEER, déjà cité, en fait, en quelque sorte, le premier prince naval connu de nos provinces. Un petit tableau permet de remplacer beaucoup de texte et démontre que Baudouin V de Lille, en voulant bien faire, a créé quatre branches pouvant être appelées à la succession du trône comtal de Flandre et que chaque branche y accédera mais, deux fois, au prix d'une guerre civile.

Puisque nous nous adressons tout d'abord à des militaires, ne quittons pas l'évocation du règne de Baudouin V de Lille sans dire un mot de sa bonne épouse Adèle de France, fille du Roi Robert le Pieux. En 1057, elle fonda à Messines un orphelinat pour filles de bonne famille, où elle ira du reste finir ses jours après la mort de son époux. Cette institution a traversée les siècles. Réformée en 1776 par l'Impératrice Marie-Thérèse, qui en fit un orphelinat pour filles de militaires de nos provinces morts en service, par la loi du 16 vendémiaire de l'an V de la République, par le Roi Guillaume 1er des Pays-Bas, qui lui donna en 1818 le titre d'institution royale et, enfin, par notre premier Roi Léopold 1er, elle existe toujours sous le nom d'Institution Royale de Messines. Durant la guerre 14/18, Messines était sur la ligne de front et le vénérable monastère fut détruit. L'institution qui s'était repliée à Saint Germain en Laye, s'installa à son retour à Lede près d'Alost. Depuis quelques années, elle vient d'abandonner la gestion d'un orphelinat pour filles pour œuvrer comme fondation, sous la tutelle du Ministre de la Défense Nationale, en faveur des veuves et orphelins des deux sexes de militaires belges morts en service. Ceux et celles de notre Force Navale

(*) Il est le 7ème comte de Flandre à succéder, de père en fils, à Baudouin 1er Bras de Fer, fondateur du comté et fondateur d'une dynastie qui occupe le trône comtal depuis plus de deux siècles.

y ont leur part. L'institution a toujours pour emblème les armes de la bonne Comtesse de Flandre, Adèle de France et sa devise «L'Espérance me soutient». Après cet intermède souriant et émouvant, revenons à des réalités plus tragiques, Baudouin VI de Mons, à la fois Comte de Hainaut et de Flandre, succède à son père Baudouin V de Lille. Il meurt le 17 juillet 1070, laissant le comté aux mains de sa femme Richilde de Hainaut et de son fils Arnulf III, âgé de 15 ans. Son frère Robert le Frison s'empare du comté grâce à la victoire de Cassel, le 22 février 1071 (*).

Au demeurant, Robert 1er le Frison fut un bon comte de Flandre. Dans le domaine côtier qui nous occupe, on lui doit la fondation de la première église Saint Pierre à Ostende en 1071. Cette église devait être engloutie, lors d'un des Sint Elisabethvloeden, le 22 novembre 1334. On lui doit aussi la fondation, en 1072, de l'Abbaye de Watten qui fut confiée aux Chanoines Réguliers de Saint Augustin. Voilà donc cet important point de 72 m. de haut, Maillon entre Saint Omer et la future Gravelines, occupé pour des siècles.

Toujours dans le domaine maritime et pour en finir avec Robert 1er le Frison, signalons, qu'en 1959, le Comité National de Propagande Maritime a fait éditer une admirable planche en couleurs, œuvre du Baron G. FREDERIC, un de nos peintres de la mer actuels bien connu. Cette fois, c'est Robert 1er le Frison qui est cité comme premier grand navigateur de chez nous. Le fait qu'il est venu par mer pour envahir la Flandre y est peut être pour quelque chose mais surtout son alliance avec son beau fils Canut, Roi de Danemark. La flotte de celui-ci opéra, en 1075, un débarquement dans l'estuaire de l'Humber et vint ensuite relâcher en Flandre. A la suite du mariage précité et du traité d'alliance, la flotte danoise se trouvait en permanence dans nos eaux. En 1085, une grande armada danoise, renforcée de 600 voiles flamandes, se rassembla sur notre côte pour envahir l'Angleterre. Mais, le 10 juillet 1086 le Roi Canut de Danemark fut assassiné, ce qui lui valut l'auréole de saint. Son épouse, Adèle de Flandre vint se réfugier à Bruges avec un petit garçon de deux ans, Charles, qui allait monter sur le trône comtal, les relations avec le Danemark cessèrent et la flotte danoise disparut de nos eaux.

Robert II de Jérusalem

Robert II, fils de Robert 1er le Frison, est le premier comte de Flandre sous le gouvernement duquel il va être question de Gravelines et grâce auquel des dates importantes peuvent être relevées avec précision au sujet de la future ville. Ces données ont été coordonnées par le Professeur VERHULST.

(*) Le Mont Cassel est le plus haut «mont de Flandre» (176 m.). Il est surnommé : «de heilige berg van Vlaanderen». Il est occupé par l'homme de temps immémoriaux. De son sommet, on peut voir de nombreuses villes et villages et même, par temps clair, les côtes anglaises. Ce site fut le théâtre de trois combats importants. En 1071, Robert 1er le Frison y fut victorieux. En 1328, le Roi de France, Philippe VI de Valois, y écrasa les Flamands révoltés contre leur comte Louis de Nevers. Le chef des insurgés, le fameux Nicolas Zannekin, y fut tué. Le 1 avril 1677, le Duc d'Orléans, frère de Louis XIV, y battit l'armée hispano-hollandaise du Prince d'Orange. Cette victoire décida de l'annexion d'une grande partie de la Flandre et du Hainaut à la France au Traité de Nimègue du 17 septembre 1678.

Robert II mérite donc quelques précisions historiques. Il fut l'époux de Clémence de Bourgogne dont un frère devait devenir pape sous le nom de Calixte II. Malheureusement pour notre comte, ce n'est qu'après sa mort que ce beau frère accéda au trône de Saint Pierre et il n'eut pas l'honneur de pouvoir se présenter, de son vivant, comme le beau frère du Pape. Clémence de Bourgogne joue également un rôle dans le domaine côtier qui nous occupe.

L'activité qui valut à Robert II l'immortalité fut sa participation à la Première Croisade dans laquelle il assura le commandement du contingent flamand qu'il avait réuni. A la tête de ses hommes, il quitta la Flandre en septembre 1096 et, en fin octobre, il rendait visite au Pape Urbain II qui se trouvait régué à Lucques. Rome était alors aux mains de l'anti-pape Guibert qui se faisait appeler Clément III. Aussi, nos hommes traversèrent-ils Rome sans s'attarder, atteignirent la Calabre en fin décembre, passèrent en Grèce et arrivèrent en Asie Mineure au printemps de 1097. La flotte vint les y rejoindre.

Robert II avait en effet sagement prévu un soutien logistique naval. Cette flotte, sous le commandement de Guynemer de Boulogne, appareilla du Sincfal et rejoignit les troupes terrestres à Mersin, non loin de Tarse sur la côte de Cilicie. Elle suivit dès lors de progression des Croisés le long de la côte, assurant la navette avec les îles de Rhodes et de Chypre pour amener des vivres frais. S'il le fallait, les charpentiers de marine étaient pris à terre pour construire les machines de siège nécessaires pour s'emparer des villes fortifiées. Ce travail s'avéra très difficile par le fait que l'on ne trouvait pas aisément du bois convenable sur place. On peut donc vraiment donner à cette flotte la qualification de soutien logistique, terme qui paraît bien actuel pour une activité aussi ancienne. Robert II mérite donc bien d'être cité comme prince naval au même titre de Baudouin V de Lille ou son père. Il a été suffisamment insisté sur les progrès introduits dans nos régions en matière de navigation et de construction navale grâce aux Croisades. L'usage du compas devait en résulter (*).

struction navale grâce aux Croisades. L'usage du compas devait en résulter (*).

Pour sa part, Robert II se distingua au siège d'Antioche et au cours d'une expédition lointaine en Syrie, en fin décembre 1097, expédition si dangereuse qu'il fit le vœu de construire, s'il en revenait, le monastère de Saint André les Bruges. Après avoir participé à deux autres sièges, il était à Jérusalem, le jour de la prise de la ville, le 15 juillet 1099. Il participa à la fondation du «Royaume de Jérusalem» qui allait devenir, une trentaine d'années plus tard, une véritable affaire de famille à laquelle la Maison de Flandre allait être si étroitement associée. Il quitta Jérusalem, dont il avait associé le nom au sien, la même année 1099 pour revenir en Flandre au printemps de 100. Sur le chemin du retour, il passa par Rome pour faire rapport au Pape et il en profita pour prendre des dispositions au sujet de la «Fondation de Saint Julien des Flamands». Cette fondation, qui est une des plus anciennes fondations étrangères établies à Rome, existe toujours sous le nom de «Saint Julien des Belges», nom qu'elle prit à l'époque espagnole. Le Gouvernement belge vient de consacrer d'importants crédits à la restauration de cette fondation et le Ministre des Affaires Etrangères en a rappelé à cette occasion, le passé déjà long. On a dit de la sorte qu'à l'époque des Pays-Bas espagnols, les pèlerins flamands pouvaient y loger trois nuits, les sujets des Pays-Bas autres que les Flamands pouvaient y loger deux nuits et les autres pèlerins une nuit. Le Comité de Flandre fut l'un des premiers états à posséder à Rome une telle fondation.

A peine revenu au pays, Robert II de Jérusalem se signale par des mesures qui concernent les estuaires de l'Aa et de l'Yser.

(*) Ces renseignements sont extraits d'une étude de Michel MOLLAT, intitulée : «Problèmes navals de l'histoire des Croisades», publiée dans les Cahiers de Civilisation Médiévale de l'Université de Poitiers (juillet-décembre 1967).

Baudouin V de Lille (1035-1067)
époux de Adèle de France

Mathilde épouse de
Guillaume de
Normandie
Roi d'Angleterre

Baudouin VI de Mons
ép. Richilde de Hainaut
(1067-1070)

Arnulf III (1070-1071)

Robert I le Frison (1071-1093)
ép. Gertrude de Hollande

Robert II de
Jérusalem
(1093-1111)

Adèle
ép. Canut de Danemark

Gertrude
ép. Landgraf d'Alsace

Baudouin VII à la Hache
(1111-1119)

Charles le Bon
(1119-1127)

Guillaume Cliton (1127-1128)

Thierry d'Alsace
(1128-1157/68)

Philippe d'Alsace
(1157/68-1191)

Robert II sentit la nécessité de se ménager l'appui du Roi Angleterre avec lequel les relations étaient mauvaises depuis Robert 1er le Frison. Il conclut avec Henri 1er d'Angleterre un traité signé à Douvres en 1101 (*), donc très peu de temps après son retour de Terre Sainte. C'était un traité d'assistance mutuelle, comme nous dirions maintenant, par lequel Robert s'engageait à tenir à la disposition d'Henri 1er mille cavaliers que des navires anglais pourraient venir embarquer. Deux lieux d'embarquement en Flandre sont prévus. Il s'agit de Wissant, vieux petit port remontant aux Romains et situé près de Boulogne, port qui sera détruit plus tard par les Anglais, et de «Graveninges». Il y avait donc là, en 1101, un lieu d'embarquement possible.

La même année 1101, Clémence de Bourgogne, épouse de Robert II, fonda l'abbaye pour femmes de Notre Dame de Bourbourg. Cette abbaye était réservée aux filles de la noblesse et Godilde, sœur de Clémence et donc belle-sœur de Robert II, en fut la première abbesse.

En 1107, Robert II accorda à la dite abbaye de Notre Dame de Bourbourg une rente annuelle de 10.000 harengs à prélever sur le tonlieu comtal de «Grevenigge». Donc, il existait en ce lieu un port de pêche et un tonlieu comtal ce qui fait supposer l'existence d'un château pour l'abriter. Le fait que ce lieu soit utilisé pour l'échouage des barques de pêche ne doit pas surprendre puisqu'une population de pêcheurs vit dans l'estuaire de l'Aa depuis les Morins et depuis les Frisons et les Saxons rappelés par le culte à Saint Willibrord. Ces gens se sont adaptés aux fantaisies successives de la mer et «Grevenigge» est sans doute l'endroit le plus propice actuellement.

Le Professeur A. VERHULST ne s'est basé que sur des documents certains (Traité de Douvres et rente à l'Abbaye de Bourbourg) pour établir qu'au début du XIIème siècle, ce lieu que l'on appelle «Graveninges» ou «Grevenigge» peut être utilisé comme rade d'embarquement ou pour l'échouage des barques de pêche. Il y avait aussi une construction abritant un bureau de recettes comtales. Prudemment, comme tous les historiens actuels, le Professeur VERHULST ajoute que rien ne permet cependant de démontrer qu'il existait déjà à cet endroit un port.

Le 30 janvier 1109, Robert II et Clémence perdirent un fils nommé Guillaume. Il fut enterré à Saint Bertin. A cette occasion, ils firent don à cette abbaye d'une saline située «in parochia Sancti Willibrordi apud Broburg supra mare». Cette saline, dont nous ignorons l'étendue, deviendra le territoire sur lequel sera bâtie Gravelines. Pour le moment, elle doit servir aux moines de pâture et d'élevage de moutons. On ne possède pas un original de l'acte de donation, sans doute perdu. Mais, la description du bien est reprise dans plusieurs actes postérieurs

(*) La date exacte du traité de Douvres a été établie par les Professeurs F.L. GANSHOF, R. VAN CAENEGHEM et A. VERHULST.

qui s'y rapportent. Celle qui est donnée ci-dessus est empruntée à une bulle du Pape Honorius II du 26 avril 1125 et il existe d'autres documents, nous le verrons. La date de la donation doit se situer entre celle de la mort du jeune Guillaume, le 30 janvier 1109, et la date de la mort de Robert II. Le comte mourut au début octobre 1111 des suites de blessures encourues dans une opération militaire menée par le Roi de France, Louis VI le Gros, contre le comte de Blois qui s'était révolté. Robert II mourut ainsi victime de son devoir de vassal du Roi de France. Ce n'est pas le seul comte de Flandre qui trouva la mort dans ces conditions.

L'année de sa mort, Robert II et son épouse firent encore don à l'Abbaye de Bourbourg d'une terre «récemment desséchée» sise à Sandeshove. Ce lieu est déjà mentionné en 1083 et 1093. Il est situé dans l'embouchure de l'Yser dont le port était encore alors Lombardzjide. Des travaux d'endiguement par l'Abbaye de Bourbourg dans l'estuaire de l'Yser sont déjà cités en 1107. L'acte de donation est conservé à la Bibliothèque Nationale à Paris.

Cette terre conquise sur la mer devait servir également à l'élevage des moutons. Chose curieuse, la terre de Graveninge sera reprise aux moines de Saint Bertin pour servir d'assiette à la future ville de Gravelines tandis que la terre de Sandeshove sera reprise aux moniales de Notre Dame de Bourbourg pour servir à édifier Nieuport. Il existe donc une totale similitude entre ces deux villes qui seront créées par le même prince, Philippe d'Alsace, à l'embouchure de deux fleuves côtiers voisins.

Baudouin VII succéda à son père et mourut en 1119 des suites de blessures encourues, encore une fois, au service du Roi de France. On lui attribue les premiers travaux de canalisation de l'Aa. Il mourut sans enfants et ce fut Charles, de la branche dano-flamande si l'on veut, qui succéda. Il fut assassiné en mars 1127 dans l'église Saint Donat à Bruges, par une bande de factieux. L'Eglise lui accorda le titre de bienheureux et il est patron auxiliaire du diocèse de Bruges. Charles le Bon étant mort également sans postérité et les prétendants étant nombreux, le Roi de France, Louis VI le Gros choisit pour lui succéder un membre de la branche normande, Guillaume Cliton. Celui-ci ne régna que quelques mois en 1127/1128, se trouvant rapidement face à une guerre civile menée par un prétendant évincé, de la branche d'Alsace, Thierry qui finira par l'emporter. Ceci est pour le chapitre suivant.

Guillaume Cliton eut cependant le temps de prendre deux mesures qui nous intéressent. Dans une charte relative à Saint Omer qui jouera un si grand rôle vis à vis de Gravelines, le lieu de Nieurlet, sur l'Aa, est cité comme point d'embarquement. Dans une charte beaucoup plus importante encore pour nous, les bourgeois de Saint Omer sont exemptés du tonlieu «ad portum Dichesmude et Graveningis». Ce lieu, cité sous Robert II de Jérusalem, existe donc toujours.



DE FREGATTEN NA ENKELE MAANDEN

door Fregatkapitein M. VERBOVEN

De overname van de «Westdiep» had zo'n beetje het karakter van «doen we't of doen we't niet». Op een pasgebouwd schip mankeert er altijd wel iets; een pomp die vijf minuten voordien vlot werkte, valt prompt uit op 't ogenblik dat de werklui van de werf komen vertellen dat die alternator het weer doet. Dat zijn dan nog belangrijke onderdelen, doch zoiets komt voor met tientallen details die het nu nog doen en het seffens laten afweten. Het heeft veel weg van een koers met hindernissen, met dit verschil dat de genomen obstakels pas omvallen als je er al drie verder bent. Je moet dan terug om de boel weer recht te zetten en om alles over te doen.

Op 22 december 1977 leek het dan eindelijk ongeveer rond te zitten. De Zeemachtploeg stapte definitief aan boord en nam het schip on-officieel over. Die overname verliep betrekkelijk sober; de vlag van de werf ging omlaag, de bootsman pijpte de Zeemachtvlag de hoogte in; de nodige knallende champagnekurken kwamen er bij te pas en glunderende werfautoriteiten vertelden aan de iets meer gereserveerde bemanning hoe geweldig ze het allemaal vonden.

Na de middag werd het ernstiger, want diezelfde dag vertrok het schip nog naar Zeebrugge. Dat klinkt allemaal eenvoudig, maar tenslotte zou het de eerste keer zijn dat de Zeemachtploeg er op zijn eentje voorstond. Nu had iedereen alles al maandenlang bekeken, gestart, gestopt en — bij gelegenheid — zien uitvallen; ze stonden er tijdens de proefreis met hun neus bovenop en bij de laatste test bediende de bemanning alles zelf. Als je het dan echter helemaal op je eentje moet doen, dan heb je in 't begin toch het gevoel over eieren te lopen.

Onder een lage lucht en op een wazige Schelde dreef de «Westdiep» langzaam van de kaai weg en de laatste tros schoot als een slang binnenboord. Het verliep allemaal vlot en de strakke boordgezichten plooiden wat zonniger. De loods maakte zich zorgen over vroege mist, maar alles viel best mee en zonder moeilijkheden werd hij afgezet aan een Schelde monding vol lichtjes. In de Wielingenpas ging het oorspronkelijk ook nog allemaal voor de

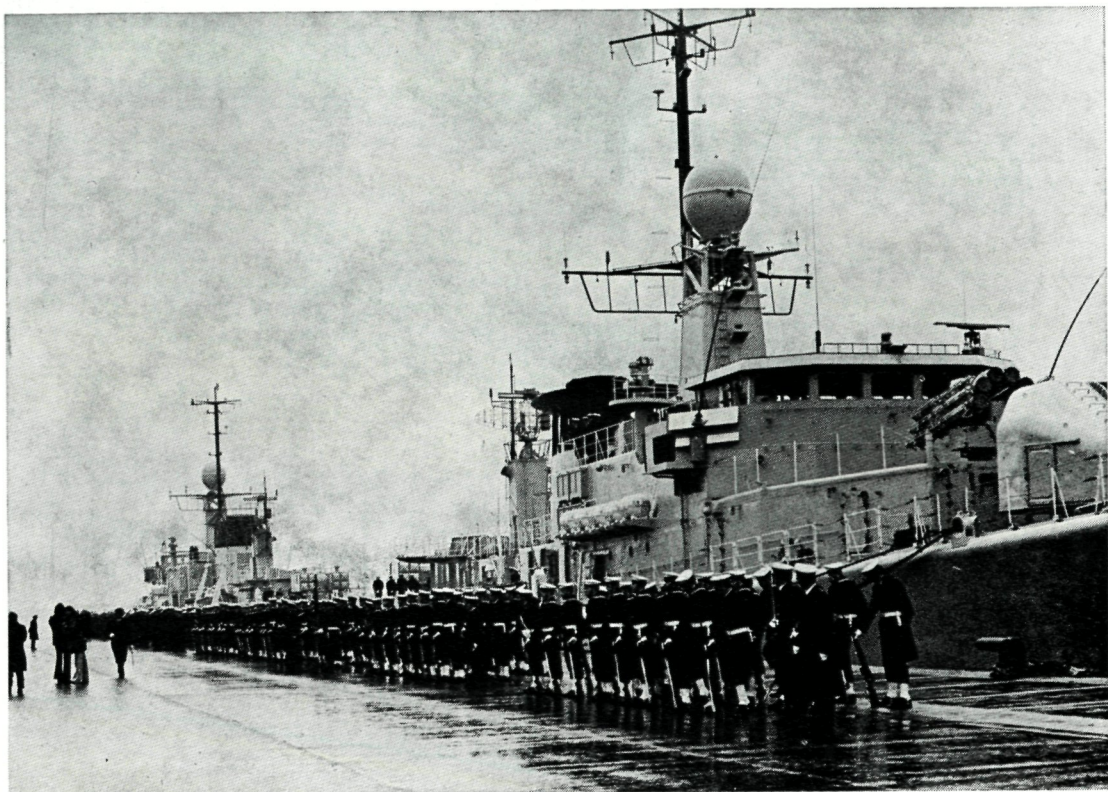
wind, tot tegen de Scheur een diesel het liet afweten. Op één poot ging het dan verder naar de voorziene ankerplaats. 's Anderendaags, na een paar radiotesten met een helikopter, liep de «Westdiep» zonder verdere problemen Zeebrugge binnen en kwam met een hoorbare zucht tegen het zusterschip «Wielingen» tot rust.

Op de kaai stond de rest van de bemanning te wachten. De valreep lag amper uit of ze stapte in een kronkelende sliert aan boord en verdween in het binnenschip. En daarmee startte de koortsige periode die eigen is aan elk schip dat pas in de vaart komt.

De zowat tachtig nieuwe bemanningsleden hadden al wel een vaag idee hoe dat nieuwe fregat in mekaar zat, en de meesten brachten voordien een bezoekje aan boord, maar dat was het dan ook. Bovendien was de kerstperiode nu niet meteen de ideale tijd om een schip georganiseerd te krijgen.

Het vroeg daarom langer dan normaal om iedereen wegwijs te maken in het dagelijkse boordleven. Er werd veel «verloren gelopen» en nu en dan vroeg iemand, met hulpeloze paniek in zijn stem, hoe het moest om aan dek te geraken. Halfweg de kerstvakantie kwam de eerste schijf terug uit verlof en hetzelfde scenario herhaalde zich. Het groeide telkens uit tot een waar gevecht om in die korte tijd tweemaal een groep ingeslingerd te krijgen onder het leitmotief: «Hou je fikken van al die knoppen tot je weet waarvoor ze dienen!».

Nu er twee schepen door de Zeemacht waren overgenomen, gingen ook de eerste nieuwsgierige vragen op om dat allemaal eens te kunnen bekijken. De heer Minister van Landsverdediging opende op 30 december de bezoekersstroom. Dat was meteen de eerste ondervinding voor de boordploeg hoeveel er op die schepen wel te tonen viel en wat er allemaal kon over verteld worden! Een gewone wandeling door het schip met een erg schematische uitleg liep al tegen het anderhalf uur. Wie de uiteenzetting technischer wou en daarbij zelf de nodige vragen in petto had, kwam met minder dan één dag niet rond. De heer Minister scheen behoorlijk onder de indruk en hij hield dat blijkbaar niet voor zich, want



De plechtige overname van de F 910 en F 911

een paar dagen later wou de eerste Minister zelf zijn ronde doen. Hij kwam, hij zag en ook hij ging overtuigd van boord.

DE EERSTE PROEVEN

Op zes januari was dan eindelijk de volledige bemanning weer terug en al meteen startte het programma van het garantiejaar: «Wielingen» en «Westdiep» vertrokken die avond naar Brest voor een demagnetisatietest, akoestische metingen en schietproeven. Daarmee begon hun eerste opdracht met eigen bemanning.

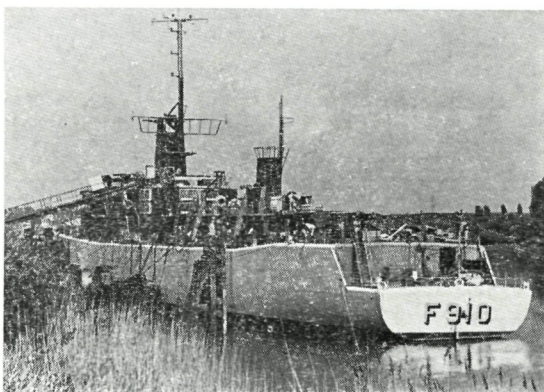
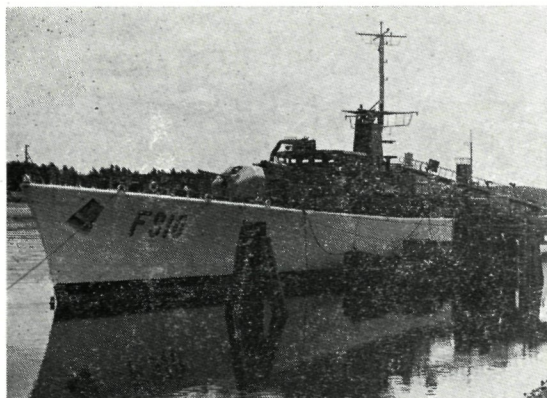
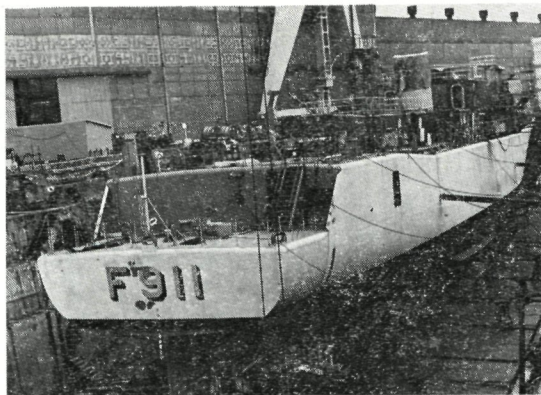
't Ging vanzelfsprekend allemaal erg behoedzaam en 't vroeg wel zijn tijd omdat er tussen de nieuwe bemanningsleden een aantal volslagen neofieten zaten; het sleutelpersoneel zelf had trouwens ook erg weinig praktische ervaring met de fregatten. De overtocht was rijk aan verrassingen en erg vruchtbaar als snelkursus in ondervinding. Heel het verblijf te Brest lag trouwens in die lijn. De «Wielingen» werkte eerst zijn demagnetisatie en zijn akoestisch gedeelte af door dagelijks een eindeloze reeks slagen over de opmetingskabel te beschrijven. Niets is zo effectief om de nukken en kuren van een schip te leren kennen! De «Westdiep» kreeg daarvan ook al zijn deel, hoewel hier de grootste aandacht uitging naar de schietproeven. Omdat het om de eerste soortgelijke proeven met deze scheepsklasse ging, wou iedereen het meemaken. Het weer dreigde aanvankelijk spelbreker te willen zijn want windkracht acht was niet uit de lucht. De windrichting zat echter nagelvast in het noorden; dat

gaf hoogst onprettige neveneffecten onder de vorm van ijskoude horizontale hagel- en sneeuwvlagen, doch anderzijds lag de Iroise betrekkelijk goed beschermd onder de noordelijke uitsprong van Bretagne.

Op zo'n dag zette de «Westdiep» zijn schietproeven in met de raketdieptebomwerper. Afgezien van een losgerukte kabel, elegant gebogen ruitenwissers en een zwartgeblakerd dek met dito brug, verliep alles vlot. Met het 100 mm. kanon ging het nog beter, want dat gaf geen rotzooi aan dek. De «Sea Sparrow» kende enkele laadproblemen, maar uiteindelijk schoot de proefrakiet met een sierlijke rookstaart boven een zee vol schuim in de melkblauwe lucht.

Na een tiental dagen onderbraken «Wielingen» en «Westdiep» hun verblijf te Brest om op tijd te Zeebrugge te geraken voor de officiële overdracht van de twee schepen op 23 januari. En daarna terug naar Brest voor de rest van het programma: de «Westdiep» draaide nu rondjes ten behoeve van magnetische tekening en opmeting van eigen geluid, de schietproeven van de «Wielingen» verliepen al even probleemloos.

Dat over en weer varen, de tussentijdse overdracht, het schieten zelf, het ononderbroken stormachtig weer: het hield schip en bemanning druk bezig en 't kon tellen als vuurdoop. Het wijfelend begin groeide vlug tot zelfzekerheid; de oorspronkelijke huiverigheid ging over in de vanzelfsprekendheid van de routine die je alleen maar krijgt door ononderbroken met een schip te varen in alle omstandigheden. Wind en zee zorgden inderdaad om aan al die voorwaarden tegemoet te komen. De schepen



Enkele archieffoto's toen de F 911 en F 910 nog niet zo lang geldden voor afwerking op de werf lagen.

zaten in de meeste winterstormen waaraan januari 1978 bijzonder rijk was. Ze hielden zich uitstekend en de stabilisatoren bleken volkomen aan de eisen te beantwoorden zolang er voldoende vaart werd gelopen.

INTEGRATIE

Na Brest lag de «Westdiep» voor verdere afbouw een drietal maanden in de nieuwe basis van Zeebrugge. De werf had het schip wel overgedragen met alles erop of eraan, doch sensoren, wapens, rekenaar en hulpapparatuur waren nog niet onderling verbonden. Sensoren en wapens werkten meestal nog maar alleen in lokale bediening, terwijl het schip was ontworpen om daarvan een centraal bediend geheel te maken. De elektrotechnici en de wapenklub van boord, geholpen door nederlandse en franse specialisten als de zaak vastliep, verzorgen die integratie.

Het is een monnikenwerk, waarbij de elo's in eindeloze herhaling spanningen meten, kablering omwisselen, reacties van sensoren, wapens, beeldkasten, rekenaar tot vervelens toe nagaan en aanpassen. Het heeft soms veel weg van een nieuwe ritus: diepgebogen confraters die in een donker hoekje urenlang technische gebeden doorprevelen. Vermits er honderden onderdelen op mekaar moeten afgestemd zijn, duurt dat geduldwerk nog tot half september.

Tegen die tijd zit het «hardware»-gedeelte rond; of met andere woorden, het aaneenkoppelen van alle onderdelen tot een geheel dat juist antwoordt op alle bevelen van de rekenaar, is dan beëindigd. In een later stadium komt het «software»-gedeelte aan de beurt. De rekenaar krijgt dan een operationeel programma ingedraaid en aan de hand daarvan wordt stukje bij beetje nagegaan of het technisch geïntegreerd geheel ook werkelijk alle acties van de verscheidene operators uitvoert. Maar, zoals vroeger gezegd, deze stap is voor later.

DIE EERSTE DRUKKE MAANDEN!

In die eerste maanden van 1978 was de aanvang van de integratie natuurlijk de hoofdbrok voor de schepen, maar om verschillende andere redenen kregen ze het bijzonder druk.

Nu de nieuwe schepen voor het kijken lagen, wou iedereen er ook wel eens wat meer over weten. Dat zette meteen het licht op groen voor een nog altijd aanhoudende stroom bezoekers. Alle Zeemachtgroeperingen kwamen aan bod, soms in twee beurten omwille van het aantal. Tussen lagen enkele kleinere groepen en het Opleidingscentrum van de Zeemacht dat met de regelmaat van een klok onderrichters en leerlingen aan boord stuurde voor praktijklessen of voor aanschouwelijk onderricht over apparatuur.

Op 6 april kreeg de «Westdiep» het vereerde bezoek van Zijne Majesteit de Koning en een paar dagen later van de Sekretaris-Generaal en de Ambassadeurs van de NAVO.

Al die bezoeken vroegen op zichzelf al behoorlijk veel voorbereiding van officieren, onderofficieren en bemanning. Bovendien was en is het nog zo, dat het schip ook voor de boordbemanning een dagelijkse bron van instructie blijft. Doorlopend wordt er bijgeleerd, want pas bij het gebruik komen de verrassingen en de ontdekkingen, en iedereen zit regelmatig over de instructieboeken gebogen. Daartussen strengelt zich de zorg voor het alledaagse boordleven en de operationele voorbereiding met het oog op de uiteindeijke bestemming van die schepen in een niet meer zo verafgelegen toekomst.

EERSTE INDRUKKEN

Sinds de overname zijn er amper vier maanden verlopen, rijk aan ondervinding en problemen, die toelaten om al een eerste inventaris op te maken van de toespitsende moeilijkheden en vaststellingen die een aanpassing noodzakelijk maken.

De vertraging die de eerste twee fregatten opliepen en het tijdig klaarkomen van «Wandelaar» en «Westhinder» hebben tot gevolg dat er in een bepaalde periode gelijktijdig vier fregatten in de vaart zullen zijn. Dit vraagt om een herverdeling van de bemanningen met alle daaraan verbonden bezwaren: overplaatsing, herverdeling van de werklust aan boord, verbreking van de wal-boordcyclus.

Nauw hieraan verbonden is de vaststelling dat het onderhoudsvolume van het groot aantal complexe installaties hoger uitvalt dan verwacht, hoewel er hiervoor toch al een goede benaderende schatting was gedaan. Dit heeft vooral een weerslag op het technisch personeel: enerzijds zijn alle voorziene boordtechnici om het onderhoud naar behoren uit te voeren, anderzijds zitten de vier fregatten binnenkort met dat probleem en daarbij maakt het qua onderhoud weinig verschil uit of een fregat operationeel is of niet.

Een nieuw schip heeft altijd kinderziekten en hoe meer er aan boord staat, hoe talrijker de gevallen. Kinderziekten hebben bovendien de neiging besmettelijk te zijn en uit te groeien tot epidemieën. Omdat

de schepen nog onder waarborg vallen, krijgen de werven tot de kleinste tekortkomingen doorgegeven. Vermits de werven op hun beurt meestal beroep moeten doen op binnen- of buitenlandse onderaannemers, durft een herstelling nogal aanslepen, wat dan weer een min of meer grote nasleep heeft voor andere apparaten, onderhoudsroutines of soms het boordleven zelf.

Melding van defekten gaat gepaard met administratie; vooral in de waarborgperiode is die zeer omvangrijk. En dat is dan een onderdeel van de stapel briefwisseling en verslagen die de fregatten in deze eerste maanden te vernalen kregen. Om begrijpelijke redenen is er een soort administratieve wolkbreuk boven de fregatten losgebarsten, met vragen en eisen om advies, inlichtingen, verslagen, opdrachten. Waar het normale pak te voorziene boorddocumenten al een eerbiedwaardige stapel voorstelt, heeft de weetgierigheid of de noodzaak tot aanpassing als gevolg van de nieuwe schepen, geleid tot een bijkomende papierstroom. Als de zwemmers tegen het einde van dit jaar niet verdronken zijn, wordt wel verwacht dat er tegen die tijd een waarneembare vermindering van de neerslag inzit.

Een nieuw schip zorgt altijd wel voor een hoop muizenissen en de fregatten maken daarop zeker geen uitzondering. Dit overzicht van de eerste moeilijkheden is onvolledig. Het spreekt alleen over de problemen die eigen zijn aan het schip, terwijl er een aantal factoren van buitenuit ook het boordleven beïnvloeden.

De «Westdiep» ligt nu afgemeerd voor verdere integratie, terwijl de «Wielingen» als eerste de SOST-test heeft ondergaan en momenteel op garantiereis is. Het ligt voor de hand dat beide schepen daardoor weer vraagtekens bijkrijgen, al dan niet ernstiger dan de voorgaande. Het bouwen van de fregatten was al een uitdaging. Het varen met die fregatten en ze operationeel krijgen en houden is al een even grote uitdaging die daarenboven in de eerste plaats gebonden is aan de inzet van het boordpersoneel. Terwijl bij het bouwen de nadruk kwam te liggen op de techniciteit, daar hangt het uitbaten van die schepen vooral af van de bemanning, van mensen.



HET LAATSTE LAND

Jong was het schip toen 't de haven verliet
met de levensslag fris in de mast
Het blonk in de zon als een lentelied
en de zee leek zo rimpelloos vast.
't Heeft zijn jaren geteld, één na één
op de zee van het leven die sloeg
met granietharde golven als steen
diepe groeven in romp en in boeg.
Nu en dan liep het ook aan de grond
als 't aanmatigend, zeker van stuk
op een koers bleef waar 't enkel maar vond
lege stranden van schijnbaar geluk.
Tussenin lagen havens vol rust
met de vrede van 't glooiende land

rond de baai en de keiige kust
waar het vuur van de hoop hevig brandt.
Jaar na jaar, één na één, zocht het voort
in 't geloof dat het volgende land
eens zou brengen de wijdopen poort
naar het eeuwige rustige strand.
Oud en zwak
een leeg wrak
rust het schip
op een klip
in het zand
van het strand
waar zijn jeugd eens begon
in de gloed van de zon.

M.V.

KIJK OP 3 K'S

FKP (R) D Van HOUTD W.F.J.

Gebruik werd gemaakt van in de pers verschenen gegevens, aangevuld door hypotheses.

— Waar geen twijfel schijnt te bestaan dat de vorige generatie van de Sovjetvloot tot taak heeft slag te leveren met de Westerse zeestrijdkrachten (vb.: Kynda met 2 x 4 en Kresta I met 1 x 4 herlaadbare lanceerinrichtingen voor SS-N-3 met een maximale reikwijdte van \pm 450 zeemijlen), blijken over de jongere generatie (Krivak, Kresta II en Kara) de meningen verdeeld.

— Van Sovjetzijde worden ze aangeduid als «grote ASW-vaartuigen». In bepaalde Westerse kringen wordt deze — meer defensieve — rol van de 3 K's gaarne, en dit ook om politieke redenen, aanvaard. Argument ter staving van deze stelling is de vooropgezette aanwezigheid van het geleide tuig SS-N-14, medium range cruise missile, als voornaamste wapensysteem, met een vermoede reikwijdte van \pm 30 zeemijl (sommige bronnen noemen 60 zeemijl). De Krivakdestroyer beschikt over 1 x 4 en de Kresta II — zowel als de Kara-kruiser — over 2 x 4 lanceerinrichtingen.

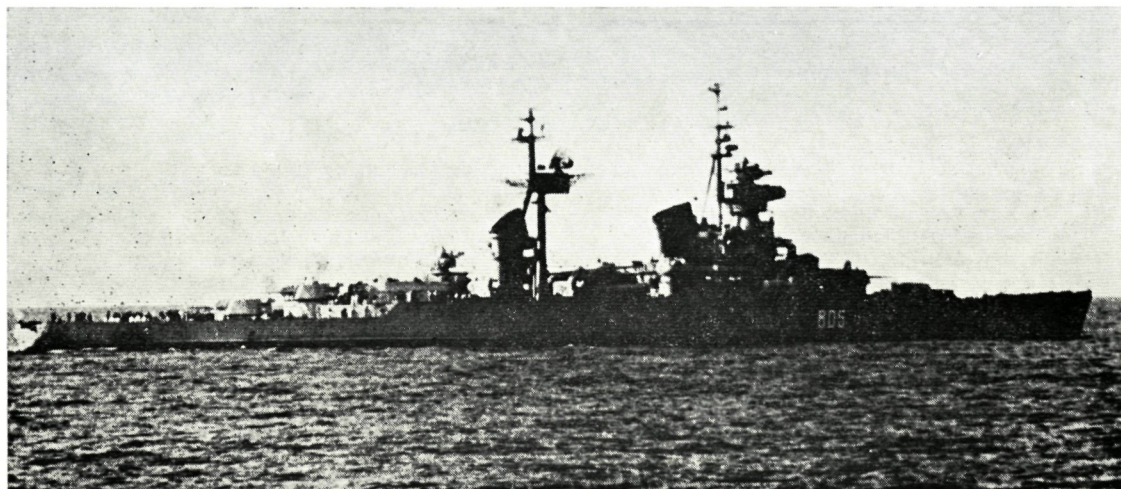
De SS-N-14 zou volgens deze mening als voornaamste doel hebben onderzeeërs — lanceerplatforms voor ballistische projectielen — uit te schakelen.

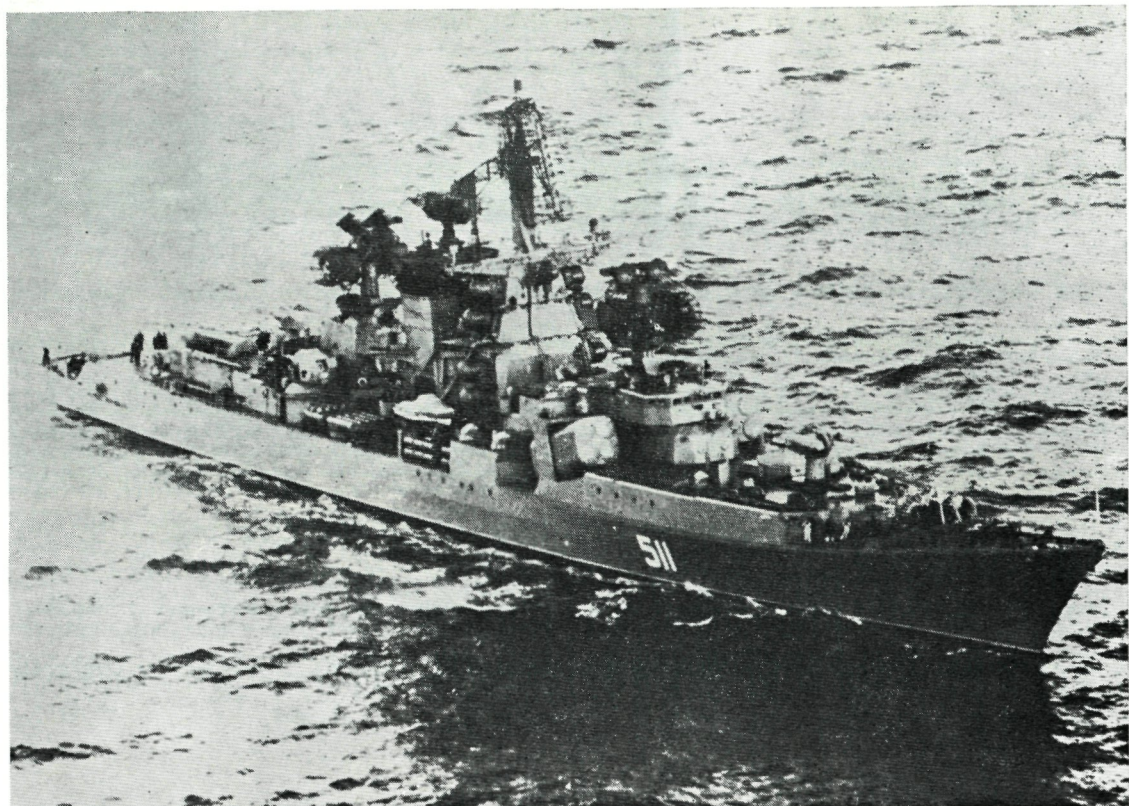
Bij nader beschouwen blijkt evenwel dat, bij de Krivak, de Ka-25 (Hormone) helikopter ontbreekt en dat hierdoor een leemte in het ASW systeem van deze destroyer bestaat. Overigens is het de vraag of deze helikopter (waarmee o.a. Kresta II en Kara wél uitgerust zijn) van grote waarde is in ASW-acties. — Alhoewel blijkt dat de 3 K's over Variable Sept Sonar beschikken en ook Sonar-domes onder de kiel waarschijnlijk zijn, is de aanwezigheid van een «boeg-sonar» in een zgn. «bulb» zeer onwaarschijnlijk, gezien de wijze waarop de ankers aangebracht werden.

— Verder blijkt ook dat zowel de «flat-four» lanceerinrichting van de Krivak als de twee 2 x 2 lanceerinrichtingen van Kresta II en Kara op zee niet herlaadbaar zijn. Dit herleidt de mogelijkheden van deze schepen als ASW-vaartuigen tot 4, respectievelijk 8, schoten waarna ze een basis dienen aan te doen.

— Alzo is deze jongere generatie der Sovjetvloot, als «grote ASW-vaartuigen», eerder gehandicapt en dient ernstige twijfel te bestaan of deze vorm van strijd wel hun ware rol is.

ALEKSANDR NEVSKI van de "Vverdlav"-class, een ouder type kruiser.



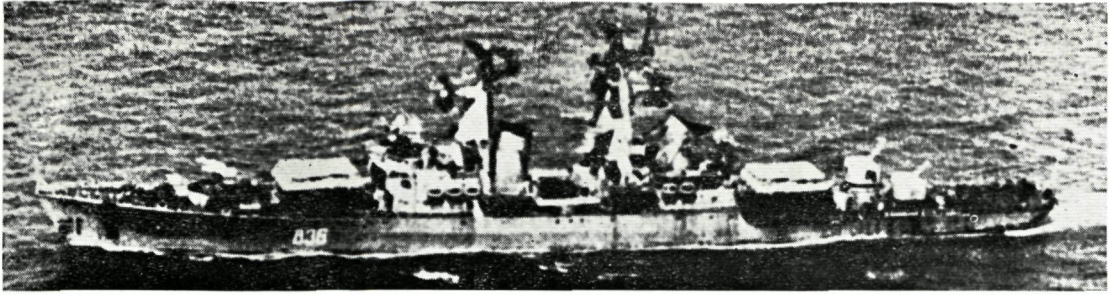


MAARSCHALK VOROSHILOV "KRESTA II" - Class.



VICE-ADMIRAAL DROZD "KRESTA I" - Class.





KYNDA - Class

— Welke taak is dan evenwel voor de 3 K's weggelegd?

— Beter dan af te gaan op verklaringen waarvan de oprechtheid niet nagegaan kan worden, is het hun mogelijkheden te onderzoeken en na te gaan welke opdrachten zij met redelijke kans op slagen kunnen aanvaatten.

— Allereerst is dan ook een inventaris der aangebrachte wapen- en ondersteuningssystemen noodzakelijk.

Dit geeft:

A. AA middelen

1. SA-N-3 (mogelijk niet op Krivak)
reikwijdte \pm 25.000-30.000 m
2. SA-N-4 reikwijdte \pm 18.000-20.000 m
3. Klassiek geschut reikwijdte \pm 14.000-15.000 m
4. Close-in weapon system (mogelijk niet op Krivak) reikwijdte \pm 1.200 m

B. Lanceerinrichtingen geleide tuigen

- 1 x 4 (één) op Krivak
- 2 x 2 (twee) op Kresta II en Kara

C. Lanceerinrichtingen AS-raketten (medium range)
meervoudige - reikwijdte tot 4.500 m

D. Lanceerinrichtingen - torpedo's

- 1 x 4 (twee) op Krivak
- 1 x 5 (twee) op Kresta II en Kara

E. Hefschroefvliegtuigen

- Ka - 25 (Hormone) op Kresta II en Kara

F. Sonar

- Rompsonar
- Variable depth-sonar

G. Radar

- Uitgebreid stelsel, zowel voor opsporing als voor vuurleiding (lucht- én oppervlakte-doelen)

H. Radio

- Uitgebreide installatie vooral op Kresta II en Kara.

— Na deze opsomming dient op twee punten nader ingegaan: de lanceerinrichtingen voor geleide tuigen en deze voor torpedo's.

1° Geleide tuigen

— Daar de SS-N-14 met zijn reikwijdte van 30-60 zeemijl onvoldoende gesteund wordt door de Sonar detectie- en controlesystemen waarover de vaartuigen beschikken en de snelheid van actie uitwendig ingrijpen zeer onwaarschijnlijk maakt, is AS-gebruik bezwaarlijk te aanvaarden.

— De aanwending tegenover oppervlakte-doelen is twijfelachtig daar de vorige kruiser-generatie (Kresta I en Kynda) reeds uitgerust is met SS-N-3 tuigen (geschatte reikwijdte 450 zeemijl) en de invoering van een wapen met veel geringere mogelijkheden dus erg onlogisch zou zijn.

— Waarschijnlijker is dat de lanceerinrichtingen SS-NX-13 geleide tuigen bevatten waarvan de reikwijdte op 300 à 450 zeemijl geschat wordt. Het zou een cruise missile betreffen waarvan de koerscorrecties geschieden vanuit de gevechtscentrale aan boord aan de hand van lucht- en/of satelliet-verkenning. Dit zou reeds toegepast zijn bij dat deel van de Yankee klas onderzeeboten dat uitgerust is met het Sawfly geleide tuig SS-N-6; ook voor de SS-N-12 van het vliegdek-helicopterschip Kiev zou dit systeem aangewend worden en niets zou de Sovjets beletten van dezelfde verkenningmogelijkheden voor de SS-NX-13 ten nutte te maken.

— Koersaanpassing aan de beweging van het doel kan tijdens de vlucht geschieden vanuit de Kresta II of Kara en dit aan de hand van nieuw binnengekomen gegevens.

Hierbij kan de Ka-25 de rol van relaisstation spelen (deze taak zou hij ook met betrekking tot de SS-N-12 op de Kiev vervullen in samenwerking met het «Trapdoor»-stelsel).

De Krivak krijgt de rol van bijkomende lanceerbasis toebedeeld, na het afvuren is de SS-NX-13 aan de zorgen van de commandopost aan boord van de kruiser toevertrouwd.

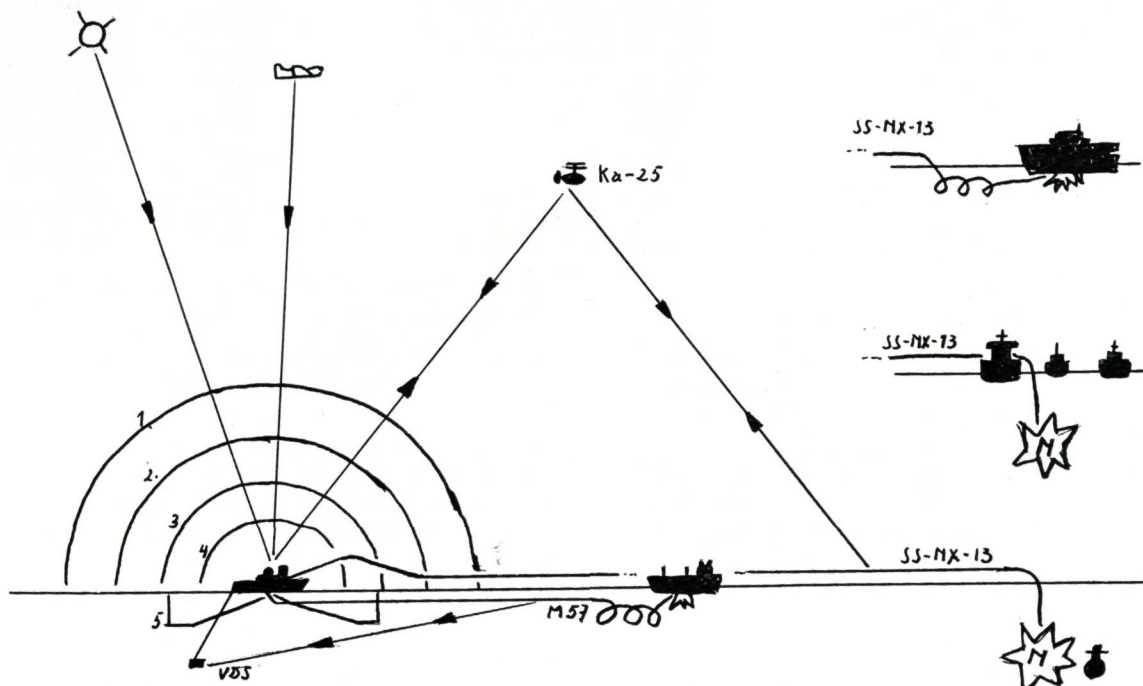
— Wat de nuttige lading van de SS-NX-13 betreft liggen twee mogelijkheden voor de hand. Het zou een nucleaire dieptebom kunnen zijn bestemd voor het aanvallen van zeer waardevolle of meervoudige doelen zowel onder zee als aan de oppervlakte. Een goedkopere oplossing, die ook aangewend kan worden wanneer men de nucleaire drempel niet wenst te overschrijden is: een torpedo van het «zoekend» type welke op enige afstand van het doel neergelaten wordt en zodoende aan de eventuele AA-verdediging ontsnapt. Omwisselen van de «nuttige lading» tot kort vóór het afvuren dient niet als onmogelijk te worden beschouwd. Zodoende wordt de SS-NX-13 een wapensysteem met vele mogelijkheden.

2° Torpedo's

— Het aantal aanwezige lanceerinrichtingen duidt op het belang en het vertrouwen van Sovjetzijde in dit wapen gesteld. De lanceerinrichtingen zijn kennelijk bedoeld voor M57 of geleide types.

Dit wapen (caliber 533 mm, lengte 8,25 m) is veruit het grootste dergelijk tuig waar ook in gebruik. Het zou beslist de vergelijking met de Amerikaanse MK 48 kunnen weerstaan. Vooropgezet kunnen volgende kenmerken:

- snelheid: \pm 45 knopen
- reikwijdte: 50 tot 60 km
- besturing: 1e fase: draadgeleid
- 2e fase: zoekend met herhaalde aanvalsmogelijkheden



1. JA-N-3
2. JA-N-4
3. Klassiek geschut
4. Close-in weapon system
5. ASB (medium range)

Een draad met twee geleiders maakt tegenmaatregelen tijdens de eerste fase zeer moeilijk. Het gebruik van twee dispensers (één aan boord van het schip en één aan boord van de torpedo) garandeert de bewegingsvrijheid van het afvurend vaartuig. De geleiding kan geschieden aan de hand van radarlocalisatie van het doelwit en door het peilen van de afgevuurde torpedo, daarbij gebruik makend van een meegedragen seingever en van VDS als hydrofoon gebruikt.

De inventaris grafisch uitbeelden geeft volgend resultaat :

Hieruit blijkt duidelijk :

- 1) sterke luchtverdediging
- 2) wapen met grote reikwijdte aan te wenden tegen
 - a) onderzeevaartuigen
 - b) waardevolle doelen aan de oppervlakte
 - c) oppervlaktedoelen die over eigen AA-middelen beschikken
- 3) wapen op middelgrote afstand aan te wenden tegen tragere doelwitten
- 4) afdoende verdediging tegen aanvallen uitgevoerd door oppervlakteschepen
- 5) afdoende verdediging tegen aanvallen uitgevoerd door onderzeevaartuigen.

— Niets waarborgt de volstrekte juistheid van alle gegevens. Het valt evenwel niet te ontkennen dat door het uitbouwen van bestaande wapensystemen en het uitwisselen van hun componenten de Sovjets, met de drie K's als basis, over nieuwe mogelijkheden beschikken. Mogelijkheden waarvan een ernstige dreiging uitgaat en waaraan dan ook de nodige aandacht dient besteed.

— Welk gebruik de Sovjets van deze mogelijkheden willen maken is niet met zekerheid te bepalen en de evaluatie is dan ook zuiver hypothetisch.

Het ligt voor de hand dat er tal van «draaiboeken» kunnen samengesteld worden en dat in feite geen enkel ervan ononderzocht mag blijven.



" KYNDA " -Class

We beperken ons hier tot één enkel thema, nl. : «Aanval op begeleide koopvaardij schepen zonder dat de nucleaire drempel overschreden wordt».

Fase 1 - Voorbereiding en nadering

a) Schepen van vorige generatie KRESTA I, Kynda (bewapend met SS-N-3) worden ingezet om geallieerde slagstrijdkrachten af te leiden; zodoende wordt

de verdediging der koopvaardijsschepen gereduceerd tot de eigenlijke begeleidingsschepen en de slagstrijdkrachten van het doelwit verwijderd.

b) Door walcommando geleide nadering van het doelwit door Kresta II en/of Kara vergezeld van Krivak's. Hierbij wordt gesteund op lucht- en/of satellietverkenning.

Fase 2 - Aanknoppen van strijd

a) Wanneer doelwit binnen bereik van SS-NX-13 is gekomen doch vóór de afstand kleiner is geworden dan de reikwijdte van de geleide tuigen van de begeleidingsschepen gebeurt de aanval op en de vernietiging van de begeleidingsschepen. Hierbij worden de SS-NX-13 (met zoekende torpedo) van de Krivak's afgevuurd, doch de kruiser vuurt slechts een deel van zijn projectielen af. Bijbesturing geschiedt vanuit de Krest II of Kara aan de hand van binnenkomende inlichtingen (lucht- en/of staellietverkenning — mogelijk met rechtstreekse onderzaking van het waarnemend tuig). De Ka-25 speelt de rol van relais tussen commando en projectiel.

— Krivak's komen vrij voor nieuwe opdrachten :

- 1) AS-acties in onmiddellijke nabijheid
- 2) AA-schermbewaking voor kruiser
- 3) opstelling voor volgende fase.

b) Synchron : aanvallen der geallieerde slagstrijdkrachten door schepen der oudere generaties teneinde te beletten dat koopvaardijsschepen hulp ontvangen.

Fase 3 - Uitbating aanval

a) Doorgevoerde nadering en achtervolging waarbij twee of meerdere Krivak's zijdelings verplaatst worden.

b) Afvuren salvo der M57's zohaast de nadering voldoende is uitgevoerd om het doel te bereiken welke ook de koerswijzigingen zijn die door dit doel na het afvuren worden uitgevoerd.

c) De Krivak's welke zich zijdelings verplaatsen maken gebruik van VDS om de M57's te volgen. De gegevens worden doorgeseind naar het afvurend schip van waaruit koersverbeteringen worden uitgevoerd.

— Tijdens deze fase is het mogelijk dat de aangevallen schepen hulp verkrijgen van geallieerde luchtmacht. De geconcentreerde AA-verdediging van de groep is evenwel van die aard dat de aanval tegen de koopvaardijsschepen hoogstwaarschijnlijk voortgezet en nieuwe M57's afgevuurd kunnen worden.

— De beide Krivak's welke door middel van VDS de torpedo's volgen zijn evenwel belemmerd in hun bewegingen en genieten niet van de AA-verdediging van de groep. Mogelijk verschijnen binnenkort Krivak's met een verbeterde AA-verdediging.

Fase 4 - Afbreken van de aanval.

Het afbreken van de strijd geschiedt :

- a) wanneer het doelwit vernietigd is,
- b) wanneer de herbevoorrading nodig is, of
- c) wanneer het walcommando oordeelt dat de geallieerde slagstrijdkrachten een bedreiging voor de groep zouden gaan uitmaken.

In deze fase is het van belang dat de groep de strijd ontwijkt, zijn basis vervoegt en bevoorrading ontvangt.

— Dit wil evenwel niet beduiden dat de groep alle strijd zal ontgaan. Waarschijnlijk worden voldoende torpedo's in reserve gehouden om een «barrage» tegen achtervolgers uit te voeren. Ook hebben de Kara's en Kresta II SS-NX-13 projectielen behouden om zich tegen geallieerde strijdkrachten op interceptiekoers te verdedigen.

— De kans dat van het «draaiboek» afgeweken wordt en de nucleaire drempel wél overschreden wordt is groot tijdens deze fase.

Het vooropstellen en onderzoeken van hypothesen zoals hierboven is nuttig : «SI VIS PACEM...».



VERNIEUW « NU » UW ABONNEMENT



RENOUVELEZ VOTRE ABONNEMENT
« MAINTENANT »

panorama maritime

par Henri ROGIE

Consacrons cette contribution à notre panorama maritime à l'analyse des résultats enregistrés au cours de l'année 1977 dans nos différents ports maritimes. Comme de coutume, les statistiques mentionnées dans ces rubriques ont été recueillies à la source, c'est-à-dire aux services de capitainerie des ports considérés.

OOSTENDE

1. Zeescheepvaart

	Aantal + verg. '76	BNT + verg. '76
a) Totaal aangekomen zeeschepen	5.314 (st.q.)	11.764.505 (+17 %)
Koopvaardij schepen	1.116 (+10)	942.181 (+22 %)
Ferryboten	4.198 (-10)	10.822.324 (+17 %)

b) Passagiers en voertuigen	(ingescheept en ontscheept)		Vergelijking
	1977	1976	
Passagiers	2.783.914	2.643.052	+ 5 %
Voertuigen (NB)	697.856	605.302	+ 15 %

2. Zeegoederentrafiek (in ton)

	Aanvoer	Afvoer	Tot. + verg. '76
a) Stadshaven	1.321.784 (+18 %)	111.092 (+34 %)	1.432.876 (+15 %)
b) Staatshaven	Niet gepubl.	Niet gepubl.	Niet gepubl.

3. Binnenscheepvaart

Aantal + verg. '76	Aantal mt + verg. '76
501 (+13)	86.153 (+10 %)

N.B. : Uitgedrukt in «eenheden»

(1 auto = 1 eenheid; 1 vrachtwagen = 4 eenheden)

Evolution du trafic au cours des dernières années

	Année	Navires marchands réceptionnés	Trafic maritime de marchandises
Avant de passer à l'analyse des résultats enregistrés, faisons une distinction entre le port de commerce géré par l'autorité communale ostendaise, et le port de la R.T.M. où s'effectue un trafic combiné de passagers et de fret Ro/Ro. Débutons par l'analyse du trafic maritime enregistré au port communal.	1972	1.412 (+362)	934.352 t. (+22 %)
	1973	1.243 (-169)	909.488 t. (-2 %)
	1974	940 (-303)	862.326 t. (-5 %)
	1975	940 (st.q.)	920.528 t. (+6 %)
Afin de mieux comprendre l'évolution du trafic maritime au cours de l'exercice écoulé, commençons par donner un aperçu des bilans réalisés ces six dernières années :	1976	1.106 (+166)	1.238.359 t. (+34 %)
	1977	1.116 (+10)	1.432.876 t. (+15 %)

Malgré la récession, le cap du million de t. franchi en 1976

Pour le port communal ostendais, l'année 1972 avait été particulièrement bénéfique. Un premier service Ro/Ro à destination de Sheerness avait alors connu un rapide essor, ce qui faisait monter le taux d'expansion du trafic de marchandises à quelque 22%. Fin 1972 disparaissait déjà la ligne Osterde-Sheerness et le bilan de l'année suivante allait sérieusement s'en ressentir au point qu'il accusa un taux négatif de 2%. Puis vint l'exercice 1974 qui vit s'accroître le recul du trafic car la crise énergétique et la récession économique commençait déjà à jouer leur rôle néfaste.

L'année 1975 fut assurément celle qui souffrit le plus de la basse conjoncture. Mais aussi étrange que cela puisse paraître, on nota alors une nette reprise de l'activité portuaire. La croissance du trafic de fret s'éleva en effet à quelque 6%, ce qui était dû à l'endigement du recul enregistré l'année précédente dans l'importation de dérivés pétroliers, et surtout, à l'activation des arrivages de sables et graviers au «diepwaterkaai» qui venait d'être entièrement modernisé.

La relance du trafic maritime alla s'accroissant tout au long de 1976 qui devint ainsi l'année record par excellence. En effet, pour la 1ère fois dans son histoire, le port communal ostendais franchissait le cap du million de tonnes quant au transbordement de marchandises. Le bilan réalisé s'élevait à 1.328.359 tonnes de fret, ce qui représentait un remarquable taux de croissance de 34%. A l'entrée, c'étaient non seulement les bois, les phosphates et les dérivés pétroliers qui étaient en forte hausse, mais surtout les sables et graviers déchargés au «diepwaterkaai» et dont les arrivages atteignirent 668.021 t., soit 81% de plus que l'exercice précédent. Par contre, les sorties évoluèrent moins favorablement. Elles régressèrent de 9% globalement, les grèves à l'UCB de Zandvoorde ayant considérablement freiné les exportations d'engrais chimiques.

Vers une stabilisation progressive du rythme d'expansion

Nous voilà donc abordant l'année 1977 qui, disons-le d'emblée, fut une nouvelle année record grâce à un bilan se chiffrant cette fois à 1.432.876 tonnes de marchandises transbordées. Par rapport à l'exercice précédent, il s'agit là d'un taux de croissance de 15%. On remarquera d'emblée que si l'année 1976 fut celle du grand «boom» pour le port de commerce ostendais, l'exercice écoulé fut avant tout caractérisé par une certaine normalisation du rythme d'expansion du trafic maritime. Ostende poursuit donc sur sa lancée, mais le gain réalisé se réduit maintenant à des chiffres nettement plus normalisés, évoluant vers une stabilisation progressive.

Cela se reflète déjà dans les statistiques se rapportant au mouvement portuaire. C'est ainsi qu'on note l'arrivée de 1.116 navires marchands au cours de l'année 1977, contre 1.106 durant l'exercice précédent. Cela signifie un gain de 10 unités, soit quelque 0,9%. Quant à leur jauge globale, elle s'éleva à 942.181 TNB contre 776.592 TNB précédemment. L'augmentation se chiffre donc à 165.589 TNB, soit 21% de plus qu'en 1976. Une fois de plus, on constate que l'accroissement du tonnage global des navires réceptionnés est nettement plus prononcé que celui de leur nombre unitaire. Voyons maintenant quels ont été les trafics ayant contribué aux

chiffres record enregistrés l'an passé.

Arrivages sans cesse accrus au «diepwaterkaai»

En ce qui concerne les arrivages, on enregistre en chiffre global de 1.321.784 tonnes contre 1.115.637 tonnes l'année précédente. Le taux de croissance s'éleva donc à 18% alors qu'il atteignait 28% en 1976. Ce bilan absolument remarquable doit être attribué, une fois de plus, à la progression constante des deux principaux trafics à l'entrée, à savoir les graviers et les produits pétroliers qui à eux seuls totalisent 84% des arrivages. Tout comme l'an passé, ce sont les déchargements de sables et graviers en provenance des côtes anglaises qui affichent la progression la plus marquée : près de 132.000 tonnes ou 19% ainsi que l'indique le tableau récapitulatif suivant. Mettons donc l'accent sur l'évolution nettement positive que connaît le trafic maritime à l'entrée depuis la modernisation du «diepwaterkaai» fin 1975.

Importations 1-12-1977	Marchandise en tonnes	Taux d'expansion
Sables et graviers	799.878	+ 19%
Produits pétroliers	311.505	+ 10%
Autres trafics	210.401	+ 21%
TOTAL	1.321.784	+ 18%

Relance remarquable des exportations par voie maritime

Toujours en ce qui concerne le port communal ostendais, passons maintenant à l'analyse du bilan des exportations. Ainsi, pour l'ensemble de l'exercice 1977, on note un total de 111.092 tonnes de fret exportées par voie maritime contre 82.722 tonnes en 1976. La hausse relative du trafic se chiffre donc à 34%, ce qui est nettement meilleur que le recul de 9% enregistré l'année précédente.

Cette relance remarquable des exportations est due essentiellement à la reprise du trafic des engrais chimiques en provenance de l'UCB de Zandvoorde. Contrairement à l'année antérieure, aucun conflit social n'est venu entraver la production de ces usines au cours de l'exercice écoulé, ce dont bénéficient largement les exportations du port communal ostendais. En effet, les chargements d'engrais chimiques, qui constituent presque la moitié des exportations maritimes, augmentent d'un seul coup de quelque 68% ainsi que l'indique le tableau suivant.

Exportations 1-12-1977	Marchandises en tonnes	Taux d'expansion
Engrais chimiques	52.257	+ 68%
Autres trafics	58.835	+ 14%
TOTAL	111.092	+ 34%

Evolution du trafic maritime au cours de l'année écoulée

Résumons pour finir le bilan 1977 du trafic de marchandises par le tableau suivant. Reconnaissons qu'un rythme d'expansion de l'ordre de 15% est un résultat plus que satisfaisant compte tenu de la récession persistante. Tout comme l'exercice précédent, le port d'Oostende s'est encore très bien tiré d'affaires.

Entrées	Sorties	Total 1-12-1977	Entrées	Sorties	Total
1.321.784 t. (+ 18 %)	111.092 t. (+ 34 %)	1.432.876 t. (+ 15 %)	1- 3-1977	+ 33 %	+ 12 % + 34 %
			1- 6-1977	+ 27 %	+ 10 % + 26 %
			1- 9-1977	+ 23 %	+ 21 % + 23 %
			1-12-1977	+ 18 %	+ 34 % + 15 %

Pour ce qui est enfin de l'évolution périodique du trafic de fret tout au long de 1977, résumons-la à l'aide du tableau suivant qui illustre clairement la normalisation progressive du rythme d'expansion.



ZEEBRUGGE

1. Zeescheepvaart

a) Totaal aangekomen zeeschepen

Petroleumtankers
Containerschepen
Ferryschepen
Andere koopvaardijochepen

Aantal + verg. '76

8.373 (+780)
483 (— 47)
742. (+137)
5.196 (+460)
1.952 (+230)

BNT + verg. '76

25.080.412 (+ 7 %)
4.686.481 (— 8 %)
4.173.015 (+28 %)
13.644.324 (+20 %)
2.576.592 (— 7 %)

b) Pasagiers en voertuigen

(ingescheept en ontscheept)

Passagiers
Voertuigen (NB)

1977	1976	Vergelijking
1.605.927	1.344.198	+ 19 %
671.828	576.457	+ 16 %

2. Zeegoederentrafiek (in ton)

	Aanvoer	Afvoer	Totaal + verg. '76
Globale trafiek	9.727.783 (—1,2 %)	3.182.712 (+17 %)	12.910.495 (+3 %)
Containergoederen	950.056 (+15 %)	861.747 (+45 %)	
Ferrygoederen	1.690.029 (+16 %)	1.864.802 (+14 %)	
Ruwe aardolie	4.768.398 (— 6 %)		

3. Binnenscheepvaart (in- en uitgevaren)

Aantal schepen

3.051 (+601)

Metrieke tonnage

1.312.266 (—17 %)

Lading mt

501.872 (—19 %)

N.B. : Personen- en vrachtwagens, al dan niet beneleid.

Reprise du trafic en 1976 après la grave récession de 1975

Voici tout d'abord une brève rétrospective des années antérieures qui nous fera mieux comprendre l'évolution du trafic au cours de l'exercice écoulé. Pour les transports maritimes en particulier, l'année 1975 avait été franchement mauvaise. La récession économique avait alors atteint «le creux de la vague» et tous les grands ports européens clôturaient leur bilan en chiffres rouges. C'est ainsi que Zeebrugge avait affiché cette année-là un taux d'expansion négatif de 13 % quant à son trafic de marchandises par voie maritime. Les importations de pétrole brut étaient en effet en régression de plus de 2 millions de tonnes, soit quelque —28 % comparé à l'année précédente. Le trafic containerisé présentait également une évolution régressive d'environ 130.000 tonnes, soit —8 % en chiffres relatifs. Seul le trafic Ro/Ro était en progression : une plus-value de 270.000 tonnes, c'est-à-dire quelque 12 % de mieux qu'en 1974.

L'année 1976 signifia une légère reprise du trafic maritime pour le port de Zeebrugge. Le recul des importations de crude oil put être endigué et on réussit même à afficher un léger bonus de quelque 0,2 %. Les arrivages de fret Ro/Ro et de matériaux de construction augmentaient sensiblement et enregistrèrent une plus-value respective de 273.000 t. (+23 %) et de 400.000 t. (+37 %). Le chiffre global des importations put ainsi grimper à 9.828.182 tonnes, ce qui signifiait 3,8 % de plus qu'en 1975.

Quant aux exportations, leur taux de croissance s'éleva à 2,3 % pour atteindre 2.700.207 tonnes au total. Ce résultat positif fut obtenu grâce aux chargements nettement accrus de marchandises Ro/Ro : 230.000 tonnes de plus que l'exercice précédent, soit un gain de 17 %. Les deux autres grands trafics à la sortie, c'est-à-dire les dérivés pétroliers et le fret containerisé, étaient d'ailleurs en net recul.

Ferry-boats et porte-containers en nette progression

Passons maintenant à l'analyse des résultats enregistrés au cours de l'exercice 1977 et voyons tout d'abord les données concernant le mouvement portuaire. Ainsi que nous l'indique le tableau suivant, le nombre de pétroliers réceptionnés est en légère baisse tout comme le tonnage global qu'ils représentent. Par contre, l'évolution est bien plus favorable pour ce qui concerne les ferry-boats et les porte-containers qui voient aussi, bien leur nombre unitaire que leur jauge globale augmenter dans des proportions remarquables. D'autre part, le nombre d'unités classiques accuse une progression assez prononcée tandis que leur tonnage est nettement en baisse.

Analyser le mouvement portuaire, c'est aussi tracer les grandes lignes de l'évolution du trafic maritime des marchandises. C'est ainsi que nous verrons comment l'année 1977 fut pour Zeebrugge essentiellement caractérisée par une baisse des importations de pétrole brut et une activation des trafics Ro/Ro et containerisés.

Navires

de mer	Nombre	Tonnage TNB
Pétroliers	483 (— 8 %)	4.686.481 (— 8 %)
Porte-containers	742 (+22 %)	4.173.015 (+28 %)
Ferry-boats	5.196 (+ 9 %)	13.644.324 (+20 %)
Autres marchandises	1.952 (+13 %)	2.576.592 (— 7 %)
TOTAL	8.373 (+10 %)	25.080.412 (+ 7 %)

Recul des importations de pétrole brut largement compensé

Les 8.373 navires de mer réceptionnés au port de Zeebrugge pendant l'exercice écoulé y déchargèrent 9.727.783 tonnes de fret au total, ce qui est 1,2 % de moins qu'en 1976. Le trafic à l'entrée accuse donc une légère régression et ce sont essentiellement les importations nettement diminuées de pétrole brut qui en sont responsables. En effet, celles-ci ne se sont élevées qu'à 4.768.398 tonnes contre 5,1 millions de tonnes en 1976. Le recul se chiffre donc à quelque 6 %, ce qui est relativement important pour un trafic qui représente 46 % du total des importations. Notons que la plupart des grands ports pétroliers européens affichent des chiffres rouges quant à leur approvisionnement en «crude» durant l'année écoulée.

En ordre secondaire, il y a les arrivages de dérivés pétroliers qui, eux aussi, accusent une baisse sensible de l'ordre de 12 %. Leur part ne se chiffre plus qu'à 543.174 tonnes, ce qui est 75.000 t. de moins qu'en 1976. Une large compensation intervenait toutefois du côté des marchandises générales et plus précisément du secteur des trafics Ro/Ro et containerisés. En effet, les déchargements de fret Ro/Ro ont poursuivi sur leur lancée et réalisent cette fois un gain de 15 % en affichant un total de 1.690.029 tonnes. Quant au fret containerisé, on constate une remarquable relance du trafic due aux nouvelles lignes inaugurées l'an passé à l'OCZ.

L'accroissement des arrivages s'élève d'un seul coup à 15 %, le bilan atteignant 950.056 tonnes en chiffres absolus. Notons enfin que les déchargements de matériaux de construction, en forte hausse pendant les années 75 et 76, se sont stabilisés au cours de l'exercice écoulé, ainsi que l'indique ce tableau résumant les résultats des 4 principaux trafics à l'entrée :

Trafic 1977	Arrivages en tonnes	Taux d'expansion
Pétrole brut	4.768.398 t.	— 6 %
Marchandises Ro/Ro	1.690.029 t.	+ 16 %
Matériaux constr.	1.490.562 t.	+ 2 %
Fret containerisé	950.056 t.	+ 15 %
TOTAL	9.727.783 t.	—1,2 %

Remarquable relance du trafic à la sortie

Tout comme à l'entrée, ce sont les marchandises containerisées qui ont marqué le plus forte progression dans le trafic à la sortie. Le tonnage Ro/Ro a augmenté de 14 %, atteignant 1.864.802 tonnes, tandis que les cargaisons containerisées progressent de 45 % pour atteindre le chiffre record de 861.747 tonnes. Comme ces deux trafics représentent quelque 85 % de l'ensemble des embarquements, il est évident que le bilan global des exportations est en nette progression pour l'exercice écoulé. En effet, il se chiffre à 3.182.712 tonnes, augmentant ainsi de 17 % par rapport à 1976.

Mettons donc l'accent sur l'expansion vraiment remarquable qu'a connue le trafic containerisé au port de Zeebrugge au cours de l'année écoulée. L'apparition de trois nouvelles lignes, à savoir Africains, DDG Hansa et surtout SAECs, a réussi à relancer les activités trop longtemps périllicieuses de l'OCZ. Résumons maintenant comme suit l'évolution des trois principaux trafics d'exportation :

Trafic 1977	Sorties en tonnes	Taux d'expansion
Marchandises Ro/Ro	1.864.802 t.	+ 14 %
Fret containerisé	861.747 t.	+ 45 %
Prod. pétroliers	222.284 t.	+ 9 %
TOTAL	3.182.712 t.	17 %

Près de 13 millions de t. soit +3 % comme bilan global

Le gain affiché à la sortie ayant largement compensé la perte subie à l'entrée, c'est donc par un léger bonus de 3 % que se clôture le bilan global du trafic maritime de marchandises au port de Zeebrugge pour l'exercice 1977. En chiffres absolus, il s'élève à 12.910.495 tonnes, demeurant quelque 1,1 million de t. sous le niveau de l'année record 1974. Remarquons encore que le rythme d'expansion du trafic est demeuré pratiquement le même qu'en 1976 comme nous le renseigne le tableau suivant. Compte tenu de la décélération de la conjoncture mondiale qui s'est manifestée au cours du second semestre de 1977, reconnaissons que les chiffres publiés par notre Noordzeepoort nous procurent entière satisfaction.

Entrées	Sorties	Total		Année	Trafic maritime	Taux d'expansion
		Zeebrugge	1977			
9.727.783 t. (-1,2%)	3.182.712 t. (+17%)	12.910.495 t. (+3%)	1972	10.535.303 t.	+ 4 %	
			1973	12.694.953 t.	+20 %	
			1974	14.043.769 t.	+10 %	
			1975	12.105.299 t.	-13 %	
			1976	12.528.398 t.	+3,5 %	
			1977	12.910.495 t.	+ 3 %	

Quant à l'aperçu de l'évolution du trafic maritime de marchandises, voici comment il se présente :

— o —

L'analyse du trafic maritime aux ports de Gand et d'Anvers vous sera présentée dans la prochaine édition de notre panorama maritime.



Bilan 1977 de nos ports côtiers. LE TRAFIC TRANSMANCHE EVOLUE FAVORABLEMENT.

Maintenant que la M.B.Z. et la R.T.M. ont publié leurs statistiques définitives concernant le transit de passagers et de véhicules via leurs terminaux respectifs, il nous est possible de donner un bref aperçu du trafic transmanche enregistré dans nos deux ports côtiers au cours de l'année écoulée.

Evolution du trafic aux terminaux de Zeebrugge.

Entanons cet aperçu par l'analyse des résultats enregistrés aux terminaux du port de Zeebrugge et rappelons tout d'abord le bilan affiché l'exercice précédent, c'est-à-dire celui concernant l'année 1976.

C'est ainsi qu'on avait noté cette année-là un total de 1.344.198 passagers transités dans les deux sens, ce qui signifiait une augmentation de 15% comparée à 1975. Le rythme d'expansion du trafic s'élevait alors au quintuple de celui enregistré aux terminaux de la RTM d'Ostende. Quant au transit de véhicules, rappelons que le bilan 1976 de Zeebrugge affichait un total de 576.457 véhicules transportés dans les deux sens, soit quelque 20% de plus que l'exercice précédent. Ici, le taux d'accroissement était presque le double de celui noté au port ostendais.

Passons à présent aux résultats de l'année 1977 et voyons tout d'abord les chiffres concernant le nombre de traversées effectuées par les ferries polyvalents des armements Townsend-Thoresen et Northsea Ferries entre notre Noordzeepoort et les ports de Douvres, Felixstowe et Hull. Ainsi apprenons-nous qu'un total de 4.450 traversées fut enregistré à l'entrée pour l'ensemble de l'exercice écoulé, ce qui est 10% de plus que l'année précédente. La jauge globale des unités réceptionnées était en hausse de 13% et s'élevait à 12.367.890 TNB.

Rythme de croissance maintenu à Zeebrugge.

Comme l'indiquent déjà les statistiques se rapportant au nombre de traversées, le taux d'expansion du trafic transmanche à Zeebrugge continu à se maintenir à un niveau relativement élevé au cours de l'année 1977. Remarquons que l'accroissement du trafic était toutefois plus prononcé à la rubrique des passagers qu'à celle des véhicules. En effet,

le rythme de croissance de ces deux trafics se chiffrait à 19% et à 16% respectivement, alors qu'il était de 15% et de 20% en 1976. D'autre part, tout comme c'était le cas les années précédentes, le transit en provenance des îles britanniques était légèrement supérieur aux embarquements venant du continent. Par contre, on note que la progression du trafic provenant de l'hinterland de Zeebrugge s'effectua à un rythme nettement plus élevé que celui enregistré dans le sens inverse.

En chiffres absolus, affichons pour Zeebrugge un total de 1.605.927 passagers et de 671.828 véhicules transités dans les deux sens au cours de l'exercice 1977. L'évolution du trafic transmanche peut donc être résumée comme suit :

	1976	1977
Zeebrugge		
Passagers	1.344.198 (+15%)	1.605.927 (+19%)
Véhicules	576.457 (+20%)	671.828 (+16%)

Evolution du trafic passagers aux terminaux d'Ostende.

C'est depuis 1971 qu'on note une nette stagnation dans l'évolution du trafic passagers sur le link maritime Ostende-Douvres/Folkestone. Seule l'année 1975 marqua une légère relance du trafic en affichant une progression de quelque 14%. L'exercice suivant fut à nouveau franchement médiocre car le nombre de passagers transités à Ostende n'augmentait que de 3%, se chiffrant à 2.643.052 unités au total.

En ce qui concerne maintenant l'année 1977, disons d'emblée que les résultats affichés demeurent plutôt décevants. En effet le rythme de progression ne s'élève qu'à 5%, alors qu'il se chiffre presque au quadruple à Zeebrugge. En chiffres absolus, le bilan de la Sealink affiche un total de 2.783.914 passagers transités sur les deux lignes ostendaises. Notons que ce nombre est réparti en parts pratiquement égales entre les embarquements et les débarquements, lesquels accusent par conséquent un même taux de croissance, soit quelque 5% rappelons-le.

Quant au nombre de ferries réceptionnés aux terminaux ostendais, voyons ce que nous renseigne le tableau suivant. En guise de comparaison, nous y ajoutons les données relatives à Zeebrugge.

Ferries réceptionnés	Nombre	Tonnage TNB
1-12-1977		
Ostende	4.198 (-0,2%)	10.822.324 (+17%)
Zeebrugge	4.450 (+10%)	12.367.890 (+13%)

Trafic Ro/Ro de la

Sealink en nette progression

Pour ce qui est maintenant du trafic Ro/Ro de véhicules effectué aux terminaux de la RMT ostendaise, la situation apparaît bien meilleure qu'elle ne l'est au chapitre des passagers. C'est ce qui ressort d'emblée du bilan global de cette année 1977 où on note un total de 697.856 «unités» transportées dans les deux sens. Ce nombre accuse une remarquable progression de 15% par rapport à l'exercice précédent, lequel affichait un taux d'expansion encore plus élevé, soit 21%.

C'est dire que le trafic Ro/Ro du port ostendais évolue favorablement depuis que la RMT opère en pool avec la British Rail pour l'exploitation des

lignes transmanches sous la dénomination de Sealink. Cette collaboration naquit en 1972, date à laquelle fut ajouté un service de fret Ro/Ro au trafic déjà existant de voitures à usage touristique. Notons que le nombre de véhicules transbordées est exprimé en «unités», ce qui signifie qu'une auto est comptée pour une unité, une caravane pour deux unités, et un trailer pour trois unités. Cette façon de rédiger les statistiques empêche malheureusement toute comparaison avec Zeebrugge quant aux chiffres absolus, ce qui nous oblige de nous référer aux taux d'expansion respectifs.

Notons encore que tout comme pour le trafic de passagers, le transit de véhicules à destination continentale se situe pratiquement au même niveau que celui en direction des ports britanniques. Il en est de même pour ce qui a trait au rythme d'accroissement. Résumons donc comme suit l'évolution du trafic transmanche aux terminaux ostendais :

	1976	1977
Ostende		
Passagers	2.643.052 (+3%)	2.783.914 (+5%)
Véhicules	605.302 (+21%)	697.856 (+15%)



DIT IS HET LAATSTE NUMMER VAN DE JAARGANG 1977 - 78

VERNIEUW « NU » UW ABONNEMENT

door storting / overschrijving van 200,— F op onze bankrekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

U kan ook een **steunabonnement** van 300,— F nemen, wat overeenstemt met **de werkelijke kostprijs van ons tijdschrift** of nog beter... een ere-abonnement aan 500,— F.

...

CE NUMERO EST LE DERNIER DE L'ANNEE 1977 - 78

RENOUVELEZ VOTRE ABONNEMENT « MAINTENANT »

en versant la somme de 200,— F à notre compte en banque Neptunus, Ostende : 473-6090311-30.

Vous pouvez aussi souscrire à un **abonnement de soutien** à 300,— F (**prix réel de notre revue**) ou encore mieux, à un abonnement d'honneur à 500,— F.

De toestand in de scheepsbouwindustrie.

door Pascale ROGIE

Onlangs publiceerde de Lloyd's Register of Shipping de statistieken betreffende de evolutie van de scheepsbouw gedurende het laatste trimester 1977. Huidige bijdrage brengt dan ook een beknopt overzicht van deze gegevens.

1. Algemene vermindering van de bestellingen.

Voor het ogenblik zijn er in de wereld 2.051 stoom- en motorschepen in aanbouw. Hun globale bruto-tonnenmaat belooft 20.936.651 ton, hetgeen 2.533.910 ton minder is dan het vorig trimester.

Er zijn 1.391 schepen in bestelling, waarvan de bouw nog niet is gestart en die 15.788.910 BRT vertegenwoordigen (—2.953.512 BRT). Doordat de bestellingen steeds maar blijven slinken, is de toestand nu op het laagste peil sinds 1967 toen het 36.725.038 BRT beliep.

Het is reeds de 15de opeenvolgende vermindering sinds het rekordcijfer van maart 1974, dat 133,4 miljoen ton bedroeg. De levering van ruim 67% van de totale order is voorzien voor eind 1978.

Hier volgt een overzicht van 's werelds bouworders voor de voornaamste landen van de vrije wereld:

Land	In aanbouw	In bestelling
Japan	5.004.317 (—777.290)	4.905.191 (—1.623.894)
U.S.A.	2.670.348 (—187.169)	929.288 (— 70.130)
Brazilië	808.111 (— 85.281)	2.107.407 (— 49.879)
U.K.	1.602.158 (— 57.053)	596.792 (+ 18.037)
Zweden	1.609.460 (—252.726)	485.000 (— 259.350)
Frankrijk	1.023.828 (— 90.623)	1.024.100 (— 194.500)
Spanje	1.467.622 (—418.181)	398.902 (— 348.373)
Polen	691.801 (+ 11.964)	1.153.499 (— 31.693)
D.B.R.	733.143 (—178.744)	386.822 (— 189.414)
Zuid-Korea	476.120 (— 91.932)	625.596 (+ 144.600)
Italië	591.022 (—140.983)	325.820 (— 18.680)
Noorwegen	408.894 (— 10.494)	384.618 (— 82.109)
Finland	539.233 (— 13.658)	205.220 (— 22.000)

De meeste scheepsbouwende landen tonen nog steeds een zeer gevoelige vermindering van orders. Alleen Zuid-Korea vormt hierop uitzondering. De daling in het Spaanse orderboek is te wijten aan de afzegging van bestellingen waarvoor de scheeps-

bouwkredieten nog niet aanvaard waren. Groot-Brittannië heeft zijn positie lichtjes verstevigd, wat vooral te danken is aan de grote bestellingen van Polen.

2. Evolutie in de loop van het trimester

De progressie van de scheepsbouw gedurende het

laatste trimester 1977 geven wij best weer aan de hand van volgende tabel :

		4e trim. '77	3e trim. '77
Gestart	544 eenh.	3.772.900 t.	4.206.875 t.
Van stapel	608 eenh.	5.269.067 t.	5.535.416 t.
Afgewerkt	629 eenh.	6.425.479 t.	5.839.551 t.

3. Registratie van de schepen

De in aanbouw zijnde tonnenmaat die elders dan in het land van aanbouw moet geregistreerd worden, vertoont een daling van 1.861.358 BRT (nu 10.502.836 BRT of 50,2% van het totaal in aanbouw zijnde schepen). Daaronder zijn de 2.509.313 BRT voor Liberia en de 1.187.922 BRT voor Noorwegen begrepen.

De scheepsbouwende landen die het meest deelnemen in deze cijfers zijn Japan (4.132.393 BRT), Zweden (981.710 BRT), Polen (621.157 BRT), U.K. (574.514 BRT) en Frankrijk (567.495 BRT).

4. Grootte van de schepen

Het aantal schepen met een BRT van meer dan 100.000 ton dat in bestelling is, daalde van 78 eenheden in december 1976 tot 33 eenheden nu (Japan : 5; Brazilië, Spanje, Zweden, U.K. en U.S.A. : elk 4). Vijf van deze schepen zijn motorships en drie zijn nog in aanbouw.

Hier volgt de onderverdeling per klasse van tonnenmaat :

100.000 - 125.000 BRT :	6 eenheden
125.000 - 150.000 BRT :	9 eenheden
150.000 - 175.000 BRT :	6 eenheden
175.000 - 200.000 BRT :	6 eenheden
200.000 - 250.000 BRT :	5 eenheden
250.000 - 300.000 BRT :	10 eenheden
300.000 - 350.000 BRT :	8 eenheden
350.000 - 400.000 BRT :	4 eenheden
400.000 - 450.000 BRT :	3 eenheden
450.000 - 500.000 BRT :	1 eenheid
500.00 en meer :	2 eenheden

5. Eenheden in bestelling volgens type

Geven wij tenslotte een beknopt overzicht van de zeeschepen die in aanbouw waren eind 1977, ingedeeld volgens het type :

	Aantal	BRT
Tankers	142	6.869.466
B/O-Carriers	14	837.155
Ore/B-Carriers	235	5.036.148
General Cargo	457	4.673.891
Gas-Chem. tank	65	2.198.749
Visserboten	316	195.571
Verscheidene	822	1.125.671
TOTAAL	2.051	20.936.651



woorden uit de zeemanskist

IEMAND EEN HART ONDER DE RIEM STEKEN.

Door Oppermeester J.B. DREESEN

Bij het gebruik van gevleugelde woorden en uitdrukkingen ontstaat wel eens discussie over de zegswijze en oorsprong. Dit was onlangs het geval met het klassieke gezegde: «IEMAND EEN HART ONDER DE RIEM (OF DE GORDEL) STEKEN».

Sommigen zijn van mening dat de genoemde vorm de juiste is, anderen denken dat het «IEMAND EEN RIEM ONDER HET HART STEKEN» moet zijn. Er bestaat hier dus een tegenstrijdigheid over de vorm, die echter nog groter wordt als men over de oorsprong begint.

Als er geen klaarheid in zit dan is het moment gekomen om het geheel wat duidelijker te maken.

Slaan we er het **GROOT WOORDENBOEK VAN DE NEDERLANDSE TAAL** op na dan lezen we onder het trefwoord HART (1) B II A 5:

— In dezelfde zin als «**iemand een** (nieuw) **hart** (soms: een hart als een klomp) **in 't lijf, in de boezem steken, blazen, spreken**»: hem nieuwe moed geven, inspreken enz.: bestaat ook de uitdrukking: IEMAND EEN (of het) HART ONDER DE RIEM, DE GORDEL, (d.i. in 't lijf; mnl. «in den buik») STEKEN.

Hierbij ook nog een andere uitdrukking: HET HART ONDER DE RIEM HOUDEN, het niet «in de schoenen laten zakken».

Voorts geeft het boek een reeks citaten van HOOFT, VONDEL, DE BRUNE, VAN EPPEN en VAN LENNEP waarin de uitdrukking zoals opgegeven gebruikt wordt.

Vervolgens:

— Anders, te weten met een andere beeldspraak, en volgens velen juist, het gelijkbetekenende IEMAND EEN RIEM ONDER HET HART STEKEN OF BINDEN. Met citaten van VAN HEMERT en QUACK, en uit HISTORISCHE STUDIES, waarin telkens de tweede vorm van deze uitdrukking gebruikt wordt.

Over de oorsprong van deze uitdrukking zegt ons het G.W.vd.N.T. niets.

De «dikke» **VANDALE 9e druk** geeft onder HART II 6 en onder RIEM: IEMAND EEN HART ONDER DE RIEM (de GORDEL) STEKEN (of iemand een hart in het lijf spreken): zijn moed verlevendigen, hem moed inspreken. De tweede vorm EEN RIEM ONDER HET HART STEKEN wordt hier niet vermeld.

VERSCHEUREN (uitgave van vóór W.O. II met aanvulling tot 1946) geeft onder HART: IEMAND EEN HART ONDER DE GORDEL of DE RIEM STEKEN, hem moed geven, zonder enige andere vermelding waarin het woord hart en riem voorkomen.

Professor J. VERCOULLIE geeft in zijn **Beknopt ETYMOLOGISCH WOORDENBOEK der NEDERLANDSE TAAL 1925**, derde verbeterde en zeer vermeerderde uitgave: onder riem: IEMAND EEN RIEM ONDER HET HART STEKEN naar het zeewoord EEN RIEM (hier roeiriem) ONDER HET ZEIL STEKEN.

Vercoullie vermeldt dus enkel de tweede vorm maar geeft er een maritieme oorsprong aan zonder er echter verder op in te gaan.

Al deze werken, buiten Vercoullie, geven geen oorsprong van de zegswijze, ze beperken zich tot de weergave ervan in het taalgebruik.

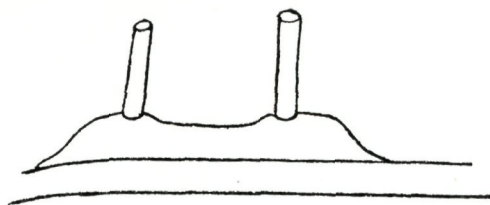
Wat zeggen nu de woordverklarende auteurs.

Het gezaghebbende werk op dit terrein is Dr F.A. STOETERS: **NEDERLANDSE SPREEKWOORDEN EN UITDRUKKINGEN en GEZEGDEN**. In de 5de druk van zijn werk lezen we onder nr 846: **IEMAND EEN HART ONDER DE RIEM STEKEN**.

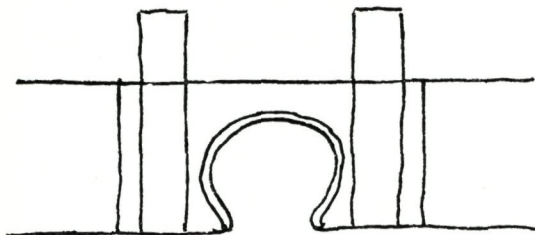
— dwz. Hem bemoedigen, hem moed inspreken, hem het hart opdraaien (in Zuid-Nederland), een spreekwijze ontleend aan het soldatenleven. Onder het hart moet men verstaan, moed (vgl.: heb het hart eens dat te doen). Een soldaat die onder zijn riem (die schuin van de schouder over zijn borst loopt) geen hart heeft, geen moed, is een lafaard. Hierna geeft hij enkele citaten uit de Nederlandse literatuur en vergelijkt met het franse «(re)mettre le cœur au ventre», aan het engelse: **to put heart into a man**, en het duitse **einem ein Herz geben**.



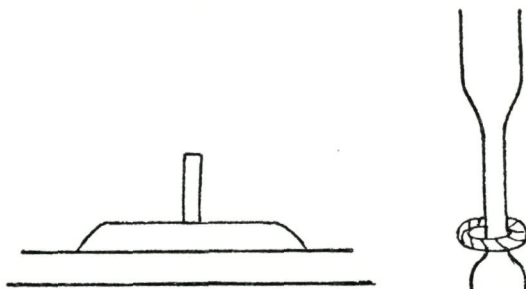
Zweedse variante van het Scheegat.



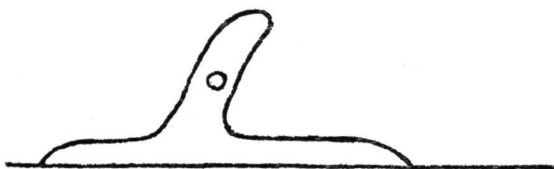
Klassieke dubbele houten DOL met HART op DOLBOORD genageld zoals ook bij ons gebruikelijk was.



Het SCHEEGAT met Koperen HART, zoals we het nog op onze B II's kennen.



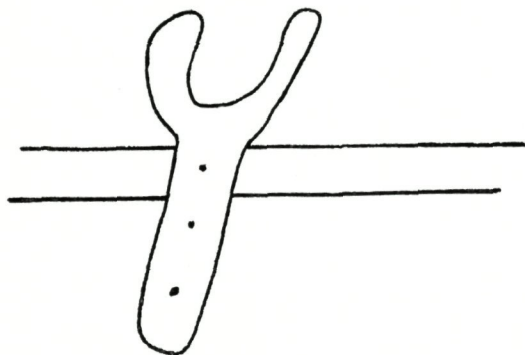
Vorm met een DOL met HART op dolboord + strop zoals gebruikt op de Franse Zuidkust.



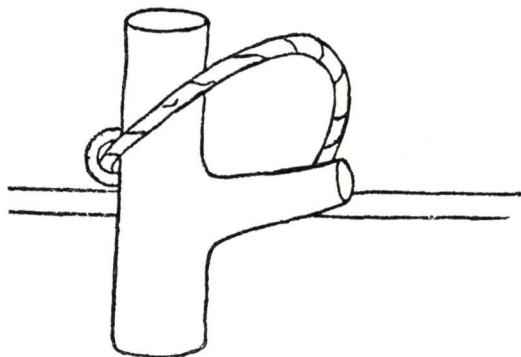
Vorm gebruikelijk in Gotland.



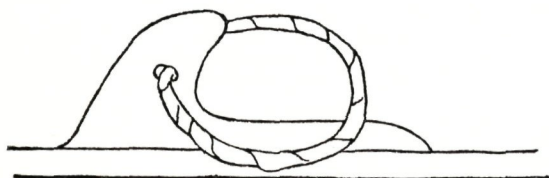
Overgangsvorm, gebruikelijk in Zuid Noorwegen.



Andere Zweedse variante van het Scheegat.



Vorm gebruikelijk in Noord Zweden en Noorwegen.



De KEIP, strop met HART zoals reeds ten tijde van de VIKINGEN gebruikelijk was.



Vorm gebruikt op de rivieren van Noord Zweden en Noorwegen.

Verder... door invloed van «het hart zinkt hen in de schoenen» is later deze uitdrukking veranderd in: **IEMAND EEN RIEM ONDER HET HART STEKEN.**

Twee andere auteurs geven echter een heel andere verklaring. Zo vinden wij bij J.F. VIËTOR, **ZEE-MANSTAAL** blz. 178 onder RIEM... het volgende: — **IEMAND EEN HART ONDER DE RIEM STEKEN**: iemand door een opwekkend woord moed inspreken, steunen. Veelal wordt verondersteld dat het hart een afkorting van hartvanger, dolk, zou zijn. Dat is echter onjuist. De uitdrukking stamt uit het zeewezen; roeiboeten hadden vroeger geen dollen, de riemen draaiden in een kleine holte in de bootswand. Sleet deze te veel uit, dan werd hierin een nieuw stuk, een HART, ingezet.

J.F. BRONGERS: **A.B.C. voor de WATERSPORT**, uitgave 1971 blz. 56, onder **HART ONDER DE RIEM...** Koperen voering onderin een houten scheegat (dolgat); diende om uitslijten van hout tegen te gaan als de riem voortdurend heen en weer werd bewogen. Sleet voordien het hout, dan werd een nieuw hart aangebracht en dus «een hart onder de riem» gestoken.

Uit de geconsulteerde woordenboeken blijkt dat er twee uitsluitend de vorm **HART ONDER DE RIEM** geven terwijl een derde alleen de **RIEM ONDER HET HART**-versie aanhoudt (met echter verwijzingen naar een andere zeemansuitdrukking). Een vierde bron geeft de twee versies. Geen enkele van deze woordenboeken (met uitsluiting van de verwijzing van de derde bron naar een andere zeemansuitdrukking) geeft enige aanduiding met betrekking tot de oorsprong.

Uit de bronnen «woordverklaring» noteren we een eerste, die de uitdrukking onder de vorm **HART ONDER DE RIEM** als «ontleend uit het soldatenleven» noemt, en verder aanneemt dat de vorm **RIEM ONDER HET HART** een verbastering van de eerste vorm is.

De twee andere bronnen, VIËTOR en BRONGERS, halen enkel de vorm **HART ONDER DE RIEM** aan en noemen de oorsprong ervan zuiver maritiem. Laat ons eerst even de verklaring van STOETERS onderzoeken.

Een gordel werd meestal **ronde** het lichaam gedragen om de kleren bijeen te houden of om ze op te schorten of, zoals voorheen, om er wapens, tassen enz. aan te hangen, of er iets tussen te steken. Soms diende de gordel ook alleen als sieraad. De lange smalle stroken, inzonderlijk van leer, die men riemen noemt werden van oudsher door militairen over de schouder gedragen om er hun wapens, hun rugzak enz. aan te dragen.

Bij nader onderzoek van een reeks prenten waarop militairen in volle uitrusting voorkomen, blijken deze meestal de riem over de rechterschouder te dragen waarbij het zwaard, de degen of de tas aan de linkerzijde komt te hangen. Dit is verklaarbaar als men er van uitgaat dat de meeste mensen rechtshandig zijn en dat het bij een plots opduikend

gevaar gemakkelijker was het zwaard, de degen of de dagger aan de linkerzijde uit de schede te trekken. Ook voor het nazien van een zak of beurs is de dracht van de draagriem van de rechterschouder naar de linkerheup handiger.

Zo werd en wordt nog altijd het geweer met de riem over de rechterschouder gedragen bij het marcheren. Ransels werden meestal op de rug gedragen door middel van twee draagriemen die, elk over een schouder, onder de oksels doorliepen. Dit laatste liet toe de twee handen vrij langs het lichaam te zwaaien bij het marcheren. Het over de rechterschouder dragen van de riem voor de hierboven aangehaalde reden is als het ware een traditie geworden, want op enkele uitzonderingen na, bv. de dracht van de dubbele riem over de borst, is men in het algemeen de schouderriem over de rechterschouder blijven dragen. Dus ergens zat het hart, of het nu in de werkelijke of de figuurlijke zin gebruikt is, **niet onder de riem** want die loopt over de andere kant van de borst. De verklaring, uit het soldatenleven, van STOETERS blijkt dan ook meer voor discussie vatbaar dan men op het eerste zicht zou vermoeden. Nemen wij nu even de verklaringen van VIËTOR en BORGERS onder de loep.

Eeuwenlang is de riem, als roeiriem, een zeer vornaam voortstuwingsmiddel geweest voor de scheepvaart. Zowel de middellandse zeevolkeren met hun galeien, als de mannen uit het noorden met hun «long ships» waren met het probleem van de steun en bevestiging van de riem begaan. Of de riem nu door een ROEIGAT in de scheepsromp werd gestoken zoals dit het geval was bij de galeien, of in een SCHEEGAT van een barkas of andere zware boot, of aan een DOL hing op het DOLBOORD van een «long ship», het probleem was dat een waardevol en meestal moeilijk te vervangen onderdeel van schip of boot, een GANG of een DOLBOORD, door het heen en weer schuren van de riem uitgehold werd. Al vroeg werd dan ook uitgekeken om de draag- en zijwanden van roei- of scheegat te versterken met een gemakkelijker te vervangen versterking. Die versterking kon bestaan uit een voering in een hardere houtsoort of in metaal. Men stak iets **HARDS** onder de riem of sprak van HART vanwege de HARTvorm in een roei- of scheegat. Hetzelfde gebeurde bij het gebruiken van dollen. Hierbij nagelde men op het dolboord, op de plaats waar de riem rustte, een plankje in hard hout. Dit HART moest voorkomen dat het zeer belangrijk KOPHOUT en LANGSCHEEPSVERBAND dat het dolboord was voortijdig ging slijten.

Als U deze zomer bij ons op de kust of elders in een zonnig vakantieland in de een of andere haven staat, kijk dan eens naar de JOLLEVENTEN die je voor een, nu vastgestelde prijs, met hun vlet overzetten. Let dan even op het kleine plankje, waarop tussen twee dollen de riem zal rusten en denk dan nog eens dat dit het HART is dat nu al eeuwenlang ONDER DE RIEM gestoken wordt.

J.B. DREESEN.

Postzegelnieuws

De geschiedenis der scheepvaart op postzegels

door Eerste Meester A.A. Jacobs

WEDLOOP OM DE BEHEERSING DER ZEEËN

Ten gevolge van de Spaanse en Portugese ontdekkingen ging het middelpunt van de wereldscheepvaart zich verleggen van de Middellandse zee naar de Atlantische oceaan. «Kruis» en «Zwaard» werkten samen om nieuwe koninkrijken te stichten in de ontdekte gebieden (Monaco Yv 449).

Ook in het Noorden van Europa bestond er een wedloop om de beheersing der zeeën. Een aanpassing van het Internationaal Recht bleek noodzakelijk. Aan de universiteit van Salamanca doceerde Francisco de Vitoria zijn «Relaciones theologica» (Spanje Yv 753). Een belangrijke publicatie op het vlak van het zeerecht was het «Mare Librum» van de Nederlander De Groot. In dit werk bepleit de auteur de neutraliteit van de zeewateren. Dit zou de handelsrelaties ten goede komen. Maar het politieke belang van de heerschappij over de zeeën haalde het op de ideeën van het Mare Librum.

De havens van Noord-Europa ontwikkelden zich steeds meer als handelscentra. Zo kregen o.a. Brussel en Amsterdam hun roem.

Aan de rechter Scheldeoever kwam vooral Antwerpen tot grote bloei (België Yv 145). Op de Noordzee, reeds zo belangrijk voor de handel, ontwikkelde zich een nieuwe activiteit: de visserij (Nederland Yv 616). Al gauw hadden de Hollanders hiervan het monopolie. Ook de Fransen begonnen het belang van de zee-exploitatie in te zien. Vanuit La Rochelle, de Bretoense kust en St. Malo, vaarden schepen uit naar Amerika en het Verre Oosten (Frankrijk Yv 296, 492, 1117).



Yv. 616



Yv.1117

DE VERDEDIGING VAN EUROPA OP ZEE

Een zeeman die in de 16e eeuw door zijn persoonlijkheid op de voorgrond trad was wel Andrea Dorea. Als goede Italiaanse Condottiere, stelde hij zich in dienst van degene die het best betaalde. Hij was achtereenvolgens admiraal geweest bij de Fransen, bij de Pauselijke vloot en bij Keizer Karel V. Hij was één van de vele reders van oorlogsvloten. En in de streek van de Middellandse zee kon elke vorst wel goed gebruik maken van een oorlogsvloot met eerste klas-schepen (Turkije Yv 1087).

De Sultan van Constantinopel deed beroep op de bekwame en gevreesde ex-vuurtorenwachter en zee-rover, admiraal Hairredin, beter bekend als Barbarossa. Deze onderwierp de Afrikaanse kust, nam Algiers in, alsook Yemen aan de Rode zee. In die tijd beheersten de Turken de Middellandse zee (Turkije Yv 952, 956).



Yv. 956



Yv. 952

De kristenen verenigden zich voor de strijd tegen de Turken. Don Juan d'Austria (Spanje Yv 1708 en Blok 13) was de opperbevelhebber van hun zee-strijdkrachten.

Zwaar bewapende schepen van 70 m lengte en 16 m breedte — galjassen genaamd — maakten deel uit van het oorlogsmateriaal (Spanje Yv 1260).



Yv. 1260

In een laatste massaal treffen van de oorlogsgaleien in 1571 (de zeeslag van Lepanto) versloegen de kristenen de Turkse vloot. Van het Turkse leger werden naar schatting 30.000 man gedood en 8.000 man in krijgsgevangenschap meegevoerd.



Yv. 217



Yv. 1709



Yv. 1709

Een soldaat die zich door zijn dapperheid in de strijd onderscheidde was wel Miguel de Cervantes Savedra (Chili Yv 217), bemanningslid van de «Marquesa». Ondanks zware verwondingen aan de borst en de linkerhand, bleef hij doorvechten tot de zege verzekerd was (Spanje Yv 870, 1709).

DE ONOVERWINNELIJKE VLOOT

Alhoewel Engeland en Spanje in deze periode nog niet openlijk in oorlog waren, boterde het al lang niet meer tussen deze twee landen. Maar toen Koningin Elisabeth één van haar geduchtste zee-rovers tegen de Spaanse kolonies uitstuurde, was dit voor de Spanjaarden de druppel die de emmer deed overlopen (New Foundland Yv 199; Engeland 681, 682).



Yv. 681

Francis Drake, de piraat in kwestie, diende de Spanjaarden een geweldige klap toe. Hij plunderde Valparaiso, Caldao en Guatulco en ging in de baai van San Francisco voor anker. Tijdens de terugtocht (1585-1586) plunderde hij Santiago en stak San Domingo en San Augustin (Florida) in brand. Zijn buit was aanzienlijk en hij werd tot ridder geslagen.

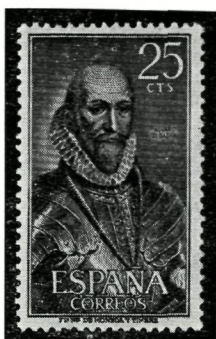
Belust op wraak beraamden de Spanjaarden een tegenzet. Samen met de Portugezen die al evenzeer beducht waren voor de Engelse zeeschuimers, droomden ze van een onoverwinnelijke armada. Voor de uitvoering van hun plannen deden de beide mogendheden een beroep op hun bezittingen in Italië, nl. Milano Napoli en Sicilië. 150 schepen moesten ingezet worden en benevens de gewone scheepsbemanning wilde men nog over 60.000 soldaten kunnen beschikken. Voorbereidingen van die omvang konden natuurlijk niet geheim gehouden worden.

Om de Engelsen te misleiden liet men uitschijnen dat de hele actie tegen de Geuzen was opgezet. Maar de Engelsen liepen niet in de val. Zonder dralen stuurden ze Francis Drake naar Zuid-Spanje.

Deze drong de baai van Cadiz binnen en kelderde 18 schepen terwijl hij er 6 die volledig bewapend en uitgerust waren, als buit meevoerde. De Spanjaarden waren zo verrast dat ze slechts reageerden toen Drake reeds lang buiten het bereik van elk geschut was. Deze Drake zou ook nog de kust van Algavra plunderen en een steunpunt veroveren op Cap Cicenz.

Door de buitgemaakte schepen kon de bewapenings-techniek van de Spanjaarden en de Portugezen bestudeerd worden.

Spanje beschikte niet over de snelle zeilboten zoals de Engelsen, maar alleen over plompe galeien. Ook hun entertechniek stond niet op punt.



Yv. 1364

Pas vertrekkensgereed kreeg de Armada haar eerste tegenslag. Alvara de Bazan (Spanje Yv 1364), de enige persoonlijkheid die de onderneming met kans op succes had kunnen leiden, was gestorven. Het opperbevel werd overgegeven aan de 38-jarige onervaren Alfonso Perez de Guzman.

Ondertussen was de vloot geslonken tot 130 schepen. Aan het hoofd van de Engelsen stond een zekere Howard van Effingham, een zeer bekwame zeeman. Deze werd bijgestaan door Drake, Seymour en anderen. Met ongeveer 15.000 man zouden ze

de strijd aanbinden tegen de numeriek sterkere vijand (British Gyana Yv 153).

Op 29 juli 1580 verscheen de Spaanse vloot aan de ingang van het kanaal. Howard van Effingham besloot tot een plotse aanval. De gevechtswaarde van de Spaanse vloot bij Lepanto zou het ditmaal afleggen tegen de nieuwe tactiek der Engelsen.

Guzman trok zich terug en werd gedwongen een schuilplaats te zoeken in Calais (6 aug. 1588). Na een treffen met de Engelsen in open zee, vluchtten de Spanjaarden via het noorden rondom Schotland en Ierland in een boog alover de wijde oceaan terug naar hun moederland. Maar slechts 50 schepen bereikten, tijdens de eerste weken die op dat treffen volgen, bijzonderlijk of in kleine groepjes, de Spaanse havens. Toen men eindelijk het bilan kon opmaken van deze rampzalige tocht, bleek dat ongeveer de helft van de schepen, samen met ruim 9000 opvarenden, verloren waren gegaan...

De Valdes, een luitenant van Guzman, werd als enige aanzien voor de zondebok. Zoals op elke Commandant van een schip is zeker ook op hem het volgen van toepassing :

My Job

It's not my job to run the ship

The horn I cannot blow

It's not my job to say how far
the ships allowed to go

It's not my job to throttle down

or even clang the Bell

but let the damn thing hit the dock

and see who catches Hell !

Guzman werd niet verontrust omdat hij te invloedrijk was. Niemand beseftte dat de ondergang van de armada ook de teloorgang van de Spaanse wereldmarkt inluidde. Tot dan toe waren Spanje en Portugal de overheersende zeemogendheden. Hun invloed strekte zich uit tot heel Amerika en tot een groot deel van Afrika en Azië. De aanvallen van de Engelsen zouden onverminderd verder gaan tot er van heel het Imperium nagenoeg niets overbleef. De Spaanse vloot miste verder de kracht om zich in de Noordzee te doen gelden.

Later meer...

A.A. Jacobs.

VERNIEUW « NU » UW ABONNEMENT



RENOUVELEZ VOTRE ABONNEMENT

« MAINTENANT »

INFO RESERVE

RESERVEOFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT OFFICIERS DE RESERVE DE LA FORCE NAVALE

—Le XXème Congès Annuel...

BRUXELLES, SAMEDI 22 AVRIL 1978

C'est par une magnifique journée de printemps que s'est déroulé, à Bruxelles, le 22 avril dernier, le vingtième congrès annuel de l'Association des Officiers de Réserve de la Force Navale.

Le rassemblement des congressistes eut lieu dans le cadre majestueux de l'esplanade du Cinquante-naire, où les OR/FN, plus nombreux que les autres années, se pressaient devant l'entrée du Musée de l'Armée dans de joyeuses retrouvailles.

La journée débuta par une visite guidée du Musée, précédée par un solennel salut aux drapeaux des unités dissoutes. Nous tenons ici à souligner l'amabilité et la compétence des guides et du personnel du Musée qui menèrent les OR et leurs épouses, par groupes de 15 à 20 à travers les salles regorgeant de trésors historiques; un seul regret, c'est que la Marine est fort mal représentée et, à notre avis, gagnerait beaucoup à une centralisation des différentes vitrines et autres objets dispersés dans toutes les salles.

Vers 11 heures, des autobus attendaient les congressistes à la sortie, pour les mener à la colonne du Congrès pour la cérémonie d'hommage au Soldat Inconnu : au son des clairons de la Force Navale qui exécutèrent la sonnerie «Aux Champs» et le «Last Post», le président, le CPF (R) R. PLANCHAR déposa une couronne au nom de l'Association. Une seconde couronne fut ensuite déposée conjointement par les représentants des Marines étrangères, par l'Amiral LE BRETON-OLIVEAU, président de l'Association Centrale des Officiers de Réserve de l'Armée de Mer française (ACORAM), accompagné par le Captain R.J. RADFORD, US-Naval Reserve, Le Commander G.M. SELOUS, OBE, Royal Naval Reserve, le Fregattenkapitän K. AUFERMANN, président AKRO-Marine/Frankfurt/Main, et le Overste F.S. PETERS, président de l'Association des Officiers de Marine Néerlandais.

A l'invitation du Comité de la Flamme, le CPF (R) PLANCHAR procéda ensuite au ravivage de la flamme, suivi par la signature du Livre d'Or par les présidents belge et étrangers.

Les autobus firent à nouveau le plein de congressistes pour les déposer suivant un programme minuté, devant l'entrée de l'Hôtel de Ville de Bruxelles sur la Grand'Place. Les OR/FN furent reçus — honneur spécial — dans la grande salle gothique par Monsieur l'Echevin KLEIN qui porta un toast aux OR/FN auquel répondit le président en offrant un écusson aux armes de l'Association à l'échevin représentant le bourgmestre.

Les réservistes de la Marine n'auront ensuite qu'à traverser la Grand'Place pour se rendre au restaurant «La Chaloupe d'Or» où deux étages complets leur étaient réservés, pour un lunch rapide mais néanmoins excellent. Le transit de tous ces marins à travers la salle du rez-de-chaussée troubla quel-

que peu le déjeuner des consommateurs du samedi, étonnés visiblement de cette invasion maritime.

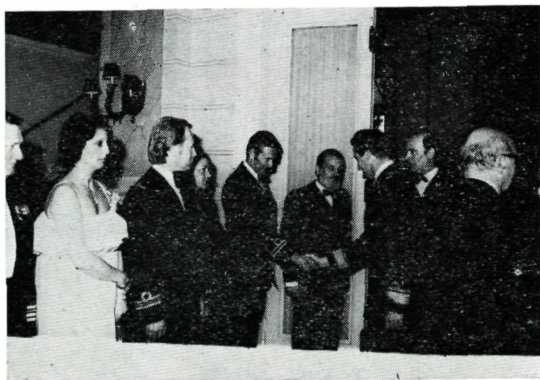
Tandis que les épouses et les délégations étrangères quittaient le restaurant pour visiter la Maison du Roi, située à deux pas, les OR/FN réembarquaient dans leur autobus pour rejoindre le Musée de l'Armée où devait se tenir la partie officielle du Congrès.

Dans une salle du Musée, face à une vitrine du «Corps des Torpilleurs et Marins» de 1918 et du «Marinekorps» de 1939-40, les OR/FN procédèrent aux élections statutaires, et entendirent les rapports du président et du trésorier sur les activités de l'année écoulée.

Une motion, présentée par le président, fut adoptée à l'unanimité des voix des membres présents : le texte de cette motion peut être trouvé en annexe.

L'Assemblée statutaire avait à peine pris fin, que les épouses, accompagnées des délégations étrangères, rejoignirent leur mari pour, dans la même salle, entendre la conférence du Major BEM BOUGEROL, sur le sujet : «La Subversion Arme suprême en Europe Occidentale». Cette conférence, d'un prodigieux intérêt fut suivie avec attention et plus d'un d'entre nous fut frappé par toutes ces vérités évidentes mais dont personne n'ose parler tout haut. Le président remercia le conférencier et lui offrit également la plaque aux armes de l'Association.

Il était alors grand temps pour les Dames de faire grande toilette et pour les Messieurs de revêtir l'uniforme de soirée, afin d'être à temps pour la réception que l'Association offrait au Concert Noble, rue d'Arlon.



S.A.R., le Prince de Liège arrive à la réception au "Concert Noble".

Le Bourgmestre de Bruxelles et Madame VAN HALTEREN arrivèrent peu avant le Vice-Amiral et Madame VAN DYCK et à 18.45 h. sonnante, la voiture de Son Altesse Royale le Prince Albert de Liège entra dans la cour intérieure. L'Amiral VAN DYCK et le président PLANCHAR accueillirent Son Altesse sur

le perron du Concert Noble. Le Prince, en uniforme d'Amiral de Division et accompagné de son aide-camp, le général THIBAUT DE MAISIÈRES salua les membres du Conseil d'Administration. Le président lui présenta ensuite les chefs des délégations étrangères ainsi que les principales personnalités présentes. Le Prince Albert se mêla ensuite à la foule des invités et, au gré des conversations, sembla fort s'intéresser aux activités des officiers de réserve de la Force Navale et, à l'occasion, on put voir son visage de père s'illuminer de fierté lorsqu'à l'occasion on lui faisait compliment des prestations de son fils, le Prince Héritier.

C'est visiblement à regret que Son Altesse quitta notre assemblée, non sans avoir, à l'invitation du président, signé le Livre d'Or de l'Association et reçu en hommage et en souvenir de Sa visite, la plaquette aux armes des OR/FN.

Ce fut ensuite le dîner de gala, qui se déroula dans la grande salle, aux chandelles, mais dans un décor majestueux et sous des lustres vénitiens de taille imposante. Au cours du banquet, le président fit lecture du télégramme d'allégeance qui fut envoyé ce jour à Leurs Majestés le Roi et la Reine, puis porta le toast traditionnel au Roi.



Réception des OR/FN à l'Hôtel de Ville de Bruxelles. On reconnaît au premier rang, le Contre-Amiral (R) Le Breton-Oliveau, Président des OR de la Marine Française et le Commander (R) Selous, de la Royal Naval Reserve.

Au cours de son allocution, le président salua en quatre langues les personnalités présentes et demanda des applaudissements spéciaux pour les organisateurs de la soirée, le 1LV(R) Michel MARLIER et LDV(R) Guy DEMOULIN. Le Vice-Amiral J.P. VAN DYCK répondit ensuite et signala aux OR/FN sa satisfaction des prestations effectuées au cours des années écoulées, et leur promit son entier soutien pour l'avenir.

Le traiteur et le personnel d'«EOLE» profitèrent du café, pris dans la salle de bar, pour transformer la grande salle en salle de danse, où l'orchestre «The Blues» accordait déjà ses instruments.

Le Grand Bal de la Marine débuta allègrement et la piste de danse ne fut laissée libre que le temps nécessaire au groupe «Folclore d'Italia», groupe de danseurs amateurs italiens de la Communauté Européenne, pour présenter avec brio des danses folkloriques de toutes les régions d'Italie. Ce fut un magnifique rayon de soleil que ces amateurs — que l'on aurait pris pour des professionnels si l'on ignore que la danse et le chant sont des dons innés chez les Italiens — apporta à la réussite de notre

journée annuelle. Des applaudissements nourris saluèrent ce feu d'artifice de couleurs d'adresse et d'agilité.

Et beaucoup reprochèrent aux organisateurs de terminer trop tôt leur soirée et de n'organiser cela qu'une fois l'an!

Rendez-vous l'an prochain, plus que probablement à Anvers...



Les OR/FN au "Soldat Inconnu".

—XXste NATIONALAAL KONGRES

—Verslag van de voorzitter

Mijne Heren, Waarde Kollega's, Beste Vrienden, Het eerste punt van de dagorder van onze jaarlijkse statutaire vergadering vermeldt het verslag van de voorzitter: het is dus met genoeg dat ik u een beeld zal geven van wat door onze Beheerraad gedurende de laatste twaalf maanden is bereikt, en van wat de Reserve Officieren van de Zeemacht in het algemeen voor de Natie gepresteerd hebben. De motie, die verleden jaar aan de Stafchef van de Zeemacht voorgesteld werd heeft tot nu toe nog maar bitter weinig resultaten opgeleverd. Laat ons deze motie van verleden jaar punt per punt overnemen:

De eerste wens die in deze motie voorkwam was de herscholing van de reserve-officieren tot het mijnenjagen, alsmede de oprichting van een permanente reserve-eenheid van Marine-infanterie.

In zijn antwoord heeft de Admiraal ons medegedeeld dat:

- de herscholing van reserve-officieren tot het mijnenjagen in principe aangenomen werd, maar dat de realisatie van dit voorstel enkel mogelijk zou worden in het begin van de jaren tachtig, wanneer de nieuwe mijnenjagers in dienst zullen genomen worden;
- voor wat betreft de reserve marine-infanterie eenheid, ligt dit vraagstuk momenteel nog altijd ter studie bij de Staf/Zeamacht. Ik stel voor dat wij deze kwestie hernemen in de motie van dit jaar, want er zijn reeds reserve-officieren van de marine-infanterie die zich kandidaat gesteld hebben om aan de organisatie van zulk een eenheid actief deel te nemen.

In het kort, is deze eerste wens van onze motie van verleden jaar niet verworpen, voor de helft principieel aangenomen en voor de andere helft ter studie. De tweede wens van verleden jaar was een samenstelling van gewenste verbeteringen aan het statuut van de reserve-officier, en bij de voornaamste punten, citeer ik:

- de perequatie van de verzekerings-dekking van de reserve-officier in bevolen dienst, die DEZELFDE moet zijn als deze van zijn kollega van het aktieve;
- de remuneratie van de prestaties van «vrije tijd» der Staats-agenten of gelijkgestelden;
- de afschaffing van de grens van FKP voor de reserve-officieren die wensen hoger te promoveren, mits de nodige voorwaarden, zoals examens, anciënniteit, verdiensten enz...

De houding van onze Vereniging tegenover de Staf/Zee-macht in deze zaak is hulp, steun en begrip te vragen voor deze voorstellen die gecentraliseerd zijn bij de NVRO, Nationale Unie van Reserve-Officieren die als enige volwaardig gesprekspartner door de Minister van Landsverdediging erkend wordt. Het is vanzelfsprekend dat een verandering of een verbetering aan statuten een onderneming van lange adem is, en dat wij, gesteund door onze Staf/ZM, volledig achter de NVRO staan voor de verwezenlijking van dit doel, indien wij willen dat de reserve-officier zijn juiste waardering in de schoot van het Leger zou krijgen.

Enkel kan ik eraan toevoegen dat veel geduld zal moeten geoeft worden gedurende de jaren die komen, en dat wij nog dikwijls op deze zaak zullen terug moeten komen vooraleer praktische resultaten geboekt worden, maar — zo zegt men toch — enkel de aanhouder heeft kans om te winnen!

Dit zijn natuurlijk punten voor de toekomst.

Laat ons anderzijds de verwezenlijkingen van verleden jaar overlopen :

— **Divisie 218.2 :** Gedurende het zevende jaar van haar bestaan, heeft deze divisie haar programma volledig uitgevoerd, zijnde twee weekends aan de wal voor training, twaalf weekends op zee en een kruisvaart die de drie schepen naar Esbjerg (Denemarken) en Oslo (Noorwegen) gebracht heeft.

De reserve-officieren van de Divisie hebben 101 dagen aan de wal en 286 dagen op zee gepresteerd, zijnde een totaal van 386 dagen wederoproeping. De schepen van het smaldeel hebben in 1978 : 10.000 zeemijlen gelopen, hetgeen een absoluut rekord is.

— Ik moet u ook melden dat op 4 maart laatstleden, een plechtigheid plaats gevonden heeft te Kallo, waarop het bevel van de DIV. 218.2, door mijzelf aan FKP(R) J. PERSOONS overgedragen werd, in bijzijn van COMOPSNV en NAVCOMANT.

Er dient ook gezegd te worden dat een vierde schip, de MSI «OUGREE» de rangen van het smaldeel vervoegd heeft voor het operationeel jaar 1978.

Divisie NCSO-R : Deze andere permanente reserve-eenheid heeft ook uitbreiding gekend in 1977 : de leiding, onder het bevel van FKP(R) C. VAN AVERMAET, bestaat uit zeven reserve-officieren instructeurs en 67 reserve-officieren waren in 1977 ingeschreven om de kursussen te volgen. De prestaties werden als volgt verdeeld :

- 146 dagen wederoproeping voor de officieren-instructeurs;
- 142 dagen voor de officieren-leerlingen.

Er wordt ook met droefheid vermeld dat FKP(R) VAN VYVE, staf-officier van de DIV.NCSO-R, onlangs het leven verloren heeft in een auto-ongeval : dit betekent een zwaar verlies niet alleen voor de DIV.NCSO-R maar voor het Reserve-Officierenkorps in zijn geheel.

— Verbindings-officieren voor vreemde schepen in Belgische havens

Gecentraliseerd in de Marinebasis van Antwerpen, is deze dienst werkzaam in de havens van Antwerpen uiteraard, maar ook in Gent en in Brussel, havens waar het gering aantal aktieve officieren van de Zeemacht het vervullen van talrijke prestaties van deze aard onmogelijk maakt.

In de haven van Antwerpen werden in 1977, gedurende 15 verschillende bezoeken van vreemde oorlogsbodems, 75 dagen wederoproeping gepresteerd door Antwerpse reserve-officieren.

In Gent waren het 7 bezoeken van vreemde oorlogsschepen met 27 dagen wederoproeping.

In Brussel zijn er geen bezoeken geweest in 1977.

— **Gewestelijke Afdelingen :** De vier bestaande provinciale afdelingen van onze Vereniging, West-Vlaanderen (Voorzitter FKP(R) H. ROGIE), Oost-Vlaanderen (Voorzitter 2VZ(R) DE DECKER), Antwerpen (Voorzitter FKP(R) C. VAN AVERMAET) en Brabant (Voorzitter 1LV(R) G. HORION) hebben hun activiteiten doorgebracht met vergaderingen, voordrachten, filmavonden, bals, schietwedstrijden enz. in te richten. Een speciale melding komt de afdeling Oost-Vlaanderen toe voor de organisatie van het XIXe kongres te Gent verleden jaar. Wij kunnen enkel betreuren dat tot nu toe nog geen enkele afdeling in het Waalse gedeelte van het land tot stand is gekomen. C'est pourquoi je lance un appel pressant à tous les officiers habitant la région wallonne du pays pour que des candidatures se lèvent pour organiser des sections à Liège, Namur, Charleroi, Mons et même Arlon : les listes d'adresses d'OR/FN habitant leur province peuvent leur être fournies sur demande.

— **Nationale activiteiten :** Onze N3, FKP(R) A. VAN LIER is verleden jaar met moed te werk gegaan en zijn eerste verwezenlijking was een bezoek aan de Zeemacht met een tocht op zee : 15 RO hebben er aan deelgenomen. Natuurlijk kunnen wij niet iedere maal een rondschriven sturen aan AL de reserve-officieren van de Zeemacht, ongeveer 1200 in aantal, omdat onze financiële middelen het niet toelaten : het is dus normaal dat enkel degenen die lidgeld betalen worden bereikt.

Vermelden wij ook het nationaal kongres verleden jaar te Gent, dat een waar maar toch onvoldoend sukses kende.

— **Reglement Inwendige Orde :** Ook werd, dank zij het werk van onze vrienden FKP(R) DELGOFFE en LDV(R) DEMOULIN, een reglement van inwendige orde tot stand gebracht : de tekst is door gebrek aan geldmiddelen, niet in voldoende hoeveelheid gedrukt om aan eenieder een kopij te bezorgen; hij kan nochtans bekomen worden op aanvraag.

De voornaamste punten van dit Reglement van Inwendige Orde regelen de verhoudingen tussen Nationale Vereniging en Gewestelijke Afdelingen. Bv. : ieder RO die effectief lid wordt van de Vereniging door bemiddeling van een gewestelijke afdeling, stort zijn lidgeld aan de gewestelijke afdeling, die een nog te bepalen percentage voor zich mag houden. Het overschot wordt dan aan de Nationale penningmeester overgemaakt die de ventilatie tussen de Vereniging RO/ZM en de NVRO verder zal uitvoeren.

Het is dus ten voordele van de gewestelijke afdelingen zoveel mogelijk effectieve leden — d.w.z. **betalende** leden — te rekruteren. Naar mijn persoonlijke mening is dit een **overlevingsnoodzaak** !

Moet ik u ook al de in het donker gedane werk vermelden? Het werk van onze sekretaris H. ROGIE en van onze penningmeester M. MARLIER, die dit buitengewoon kongres mogelijk gemaakt heeft.

Moeten wij ook de vertegenwoordiging van onze Vereniging in de Zuster-Verenigingen vermelden? Zoals onze vrienden FKP(R) DELGOFFE en FKP(R) VAN LAER bij de NVRO, zoals onze makker FKP(R) J. LUDWIG, voorzitter van de Vereniging van Reserve Hoofd-Officieren, zoals vele andere die lid zijn van het Bestuurskomitee van Verenigingen zoals Mars en Mercurius, Oud-Gedienden van de Zeemacht, plaatselijke Kringen van Reserve-Officieren, bij de NVRO, en zelfs bij de C.I.O.R.

Mag ik dit verslag afsluiten met de wens uit te drukken dat de Reserve-Officieren van de Zeemacht een meer samenhangende macht zou worden en dat onze Vereniging — die reeds over een groot prestige beschikt bij de andere Verenigingen van Reserve-Officieren — nog meer haar stem zou kunnen laten horen: dit is enkel mogelijk indien meer officieren hun lidgeld zouden betalen! Maar dit is het werk van de rekruteringsleden van het Komitee, en u zult meer daarover vernemen door het verslag van onze penningmeester.

R. PLANCHAR
CPF(R)
Voorzitter.

MOTIE

met eenparigheid der stemmen der aanwezige leden aan de Algemene Vergadering aangenomen.

De reserve-officieren van de Zeemacht, vergaderd te Brussel, naar aanleiding van hun XXe Nationaal Kongres,

- bieden de Stafchef van de Zeemacht hun eerbiedige groeten aan,
- betuigen hem opnieuw hun algehele toewijding,
- bedanken hem voor de steun verleend aan de goede werking van de permanente trainingsorganisaties van het reservekader,
- stellen hem volgende wensen voor:

WENS N° 1:

Na wij kennis genomen hebben van uw mening volgens dewelke de herscholing van RO voor het mijnenjagen vanaf de jaren 1980 mogelijk wordt, laten wij u weten dat nu reeds vrijwillige reserve-officieren zich ter uwe beschikking stellen voor het organiseren van wederoproepingsperiodes ter attentie van marine-infanteristen.

Dergelijke wederoproeping kunnen best ingericht worden volgens het WE-systeem reeds van toepassing bij de DIV.218.2 en DIV.NCSO-R, zodat de reservisten van deze specialiteit ook kunnen genieten van de sociale voordelen verbonden aan de vrijwillige weekendprestaties.

WENS N° 2:

Gezien de NVRO de herziening van het statuut der reserve-officieren beoogt, wensen de RO-ZM de steun van de Staf/Zeemacht bij de Minister te bekomen voor de realisatie van volgende drie punten reeds opgesomd in onze motie van vorig jaar:

- gelijkschakeling van het verzekeringsstelsel der RO in bevolen dienst met dat van toepassing op het personeel van het aktief kader;
- bezoldiging van de «vrije-tijds»-prestaties der Staatsagenten en gelijkgestelden;
- opheffing van de limietgraad (FKP-LKL) in het reservekader.

WENS N° 3:

De RO-ZM wensen dat het principe van de «uitwisseling» van RO tussen de reserve-eenheden van de NAVO eindelijk zou erkend worden, o.a. voor wat betreft de inschepingen ZMR-RNR-USNR.

— Verheugen zich over de vlotte afwerking van het E71-programma en dat van de nieuwe mijnenjagers, alhoewel dit laatste met 1/3 werd gereduceerd.

— Vragen zich af of het mogelijk zou zijn voor de Zeemacht eventueel middelen ter beschikking te stellen van een Europese macht van kust- en visserijwachtschepen, en of zij op efficiënte wijze zou kunnen optreden bij een zeeopollutie op grote schaal langsheen onze kust en/of op de Schelde.

— Wensen tenslotte dat de samenwerking tussen aktief en reservekader even vruchtbaar zou blijven verlopen als dit tot nu toe het geval was.

Opgemaakt te Brussel, op 22 april 1978
Voor de Algemene Vergadering,
FKP(R) R. PLANCHAR, Voorzitter.

MOTION

Adoptée à l'unanimité des voix des membres présents à l'Assemblée Générale.

Les Officiers de Réserve de la Force Navale, réunis au cours de leur XXème Congrès Nationale à Bruxelles,

- présentent leurs respectueuses salutations au Chef d'Etat-Major de la Force Navale,
- lui réitérent l'assurance de leur entier dévouement,
- le remercient pour le soutien accordé sans relâche à la bonne marche des organisations permanentes d'entraînement de la Réserve,
- lui proposent les vœux suivants:

VCEU N° 1:

Ayant pris note de votre opinion selon laquelle le recyclage d'OR pour la chasse aux mines entrera dans le domaine des possibilités dès le début des années 1980, nous vous signalons que déjà, des OR volontaires se tiennent à votre disposition pour l'organisation de périodes de rappel d'unités de fusiliers-marins.

De tels rappels pourraient facilement se faire suivant le système des week-ends déjà en vigueur à la DIV.218.2 et la DIV.NCSO-R, ce qui permettrait aux réservistes de cette spécialité de profiter également des avantages sociaux du système de volontariat par week-end.

VCEU N° 2:

L'UNOR visant à la révision du statut des officiers de réserve, les OR/FN souhaitent obtenir le soutien de l'EM/FN auprès du Ministre, notamment pour les 3 points déjà mentionnés dans notre motion de l'an dernier:

- couverture d'assurance pour OR en service commandé EGALE à celle du pers. act.; rémunération des prestations de «temps libre» pour agents de l'Etat ou assimilés;
- suppression de la barrière du grade (CPF-LCL) à l'avancement des OR.

VCEU N° 3:

Les OR/FN souhaitent que le principe de l'«échange» d'officiers de réserve entre unités de réserve de l'OTAN soit finalement agréé, notamment en ce qui concerne les embarquements à la mer FNR-RNR-USNR.

- Se félicitent de la marche normale des programmes des frégates E 71 et, bien qu'amputé d'un tiers, du programme des chasseurs tripartites.
- S'interrogent d'autre part sur la possibilité pour la Force Navale, de mettre des moyens à la disposition d'un force européenne de garde-pêche ou de garde-côtes et de mettre en œuvre des moyens efficaces de lutte contre une pollution marine de grande envergure au large ou sur notre côte et/ou dans l'Escaut.
- Et souhaite finalement que la collaboration Active-Réserve continue à porter ses fruits, comme ce fut le cas au cours des années précédentes.

Fait à Bruxelles le 22 avril 1978.
Pour l'Assemblée Générale,
le CPF(R) R. PLANCHAR,
Président.

Au cours de XXème Congrès des Officiers de Réserve de la Force Navale... LE PRÉSIDENT DE L'UNOR REMET LA MÉDAILLE DE L'UNOR A TROIS OR/FN ET A LA DIVISION DE DRAGUEURS DE MINES 218.2

Au cours du banquet de gala qui réunissait les personnalités et les OR/FN en clôture du XXème Congrès National, le Président de l'Union Nationale des Officiers de Réserve, le Lieutenant-Colonel(R) Frank PHILIPSEN a remis solennellement la médaille de l'UNOR au nouveau commandant de l'escadrille de dragueurs de mines 218.2 avec la citation suivante : «Opgericht in mei 1971, in nauwe samenwerking tussen de Staf/ZM en de VRO/ZM mag DIV.218.2 op dit moment aanzien worden als de meest evenwichtige synthese tussen de operationele en financiële noodzakelijkheden voor het Ministerie van Landsverdediging en de diverse aspiraties van de RO/ZM.

Deze eenheid staat model voor andere Reserve-eenheden van haar generatie en zij past volledig bij diverse punten aan het maatschappelijk doel van de Nationale Unie van Reserve-officieren».

Il est à souligner que cette médaille, accompagnée de cette belle citation est la PREMIERE qui, dans l'histoire de l'UNOR a été décernée à une unité de l'Armée Belge : ce qui en rehausse encore la valeur !

Au cours du café, et en une cérémonie intime, présidée par le Vice-Amiral VAN DYCK, le président de l'UNOR a procédé à la remise officielle de la médaille de l'UNOR à trois officiers qui avaient été proposés par le président de l'AOR/FN. Ces médailles étaient accompagnées d'un brevet portant la citation suivante :

CPK(R)Hre René DESECK :

«Premier président de la section d'Anvers de notre Association, n'a quitté cette présidence que pour prendre la présidence nationale de l'Association des OR/FN.

Est à la base de réalisations d'entraînement à la mer, non seulement d'officiers de réserve mais aussi d'officiers d'active, notamment en ce qui concerne la navigation sur l'Escaut.

Auteur d'ouvrages de vulgarisation du pilotage sur l'Escaut à l'usage des officiers d'active et de réserve de la Force Navale».

FKP(R) Charles VAN AVERMAET :

«Voorzitter van de Afdeling Antwerpen van de Vereniging der RO/ZM.

Bevelhebber van de permanente reserve-eenheid NCSO (Naval Control of Shipping) en verzekerd met zeer grote toewijding de training van deze categorie van ZM-Reserve-officieren : deze eenheid werd door hem volledig georganiseerd en werkt met een toenemend sukses sedert 2 jaar».

CPF(R) Jean LUDWIG :

«Président de l'Association des Officiers Supérieurs de Réserve. Remplit cette fonction avec brio et a contribué au rapprochement entre les officiers de réserve belges et allemands».

PV. VAN DE ALGEMENE LEDENVERGADERING GEHOUDEN TE BRUSSEL OP 22 APRIL 1978, NAAR AANLEIDING VAN HET XXste NATIONAAL KONGRES DER RO-ZM

Vergadering geopend te 14.20 uur door Nationaal Voorzitter CPF(R) R. PLANCHAR in aanwezigheid van de beheerraad der RO-ZM en van 60 effectieve leden van de vereniging.

Afwezige beheerders (verontschuldigd) : de hh. HORION, BÖTING en LAMBRECHTS.

AGENDA :

- 1) **Verslag voorzitter** : overzicht activiteiten op nationaal en regionaal vlak in de loop van 1977. Vooruitzichten 1978-79.
- 2) **Verslag penningmeester** : balans per 1 MAART 1978 : boni 2.098 BF.
- 3) **Ontlasting door kaskommissaris DHONDT** : rekeningen nagezien en goedgekeurd.
- 4) **Aanduiding kaskommissaris 1978-79** : CPF(R) LEVEAU.
- 5) **Bijdrage effectieve leden 1978-79** : 500 BF hogere officieren
300 BF lagere officieren.
- 6) **Kongresmotie** : tekst in bijlage algemeen goedgekeurd.
- 7) **Verkiezing nieuwe beheerders** : Voor het ambtstermijn 1978-79. Elf kandidaten voor 8 te bevelen plaatsen.
Uitslag van de verkiezing :

CPF(R) PLANCHAR (F)	50 stemmen
FKP(R) ROGIE (N)	50 stemmen
FKP(R) VAN AVERMAET (N)	49 stemmen
FKP(R) VAN LAER (N)	46 stemmen
FKP(R) PECKSTADT (N)	44 stemmen
CPF(R) DELGOFFE (F)	44 stemmen
CPF(R) BECHET (F)	42 stemmen
LDV(R) HORION (F)	31 stemmen
2VZ(R) DE SMET (N)	28 stemmen
1LV(R) LAMBRECHTS (N)	25 stemmen
1LV(R) MASQUELIN (F)	27 stemmen

 De acht eerstgenoemde reserve-officieren worden derhalve verkozen of herkozen.

PRESSE ET CONGRES

La presse belge a fait un large écho aux diverses activités de notre XXe Congrès. Voici ce qu'en dit un grand quotidien bruxellois dans son édition du 23 avril écoulé :

Le bal de la Marine

L'association nationale des officiers de réserve de la force navale, qui totalise 25 ans d'existence, a tenu samedi son 20e congrès national en présence du prince Albert. A l'issue de celui-ci, un dîner a été servi dans les salons du Concert Noble, à Bruxelles.

La journée s'est achevée par une brillante soirée dansante, où l'élégance était de mise. L'orchestre «The Blues», n'a pas eu grand peine à créer une

excellente ambiance, que même l'heure avancée de la nuit n'a pas réussi à faire décroître, tant son répertoire était varié. Au détour des tables on reconnaissait le vice-amiral Van Dyck, chef d'état-major général et aide de camp du Roi : le capitaine de vaisseau Schlim, chef d'état-major adjoint; le capitaine de vaisseau Poulet, commandant du groupement Opérations Force navale; le capitaine de corvette Lescrauwaet, commandant de la base anversoise; les présidents des associations d'officiers de réserve des Etats-Unis, de France, d'Allemagne, d'Angleterre, d'Ecosse et des Pays-Bas, ainsi que des représentants diplomatiques étrangers et des représentants d'active et de réserve des différentes forces armées.

Le succès de la soirée a été complété par l'exécution de danses folkloriques italiennes, pleines de spontanéité, interprétées par le cercle «Folklore Italia» du Marché commun. Un grand bravo doit être adressé au comité organisateur pour son efficacité et son dévouement. Il se compose du capitaine de frégate Planchar, président; du capitaine de frégate Rogie, vice-président néerlandophone; du lieutenant de vaisseau Demoulin, vice-président francophone; et du premier lieutenant de vaisseau Marlier, trésorier, qui a été la véritable cheville ouvrière de l'organisation.

OPROEP TOT AANWERFING VAN NIEUWE LEDEN

Er zijn min of meer 1200 reserve-officieren bij de Zeemacht: onze Vereniging telt maar 120 effectieve — dus betalende — leden: het is TE WEINIG! Minstens de helft van deze 1200 reserve-officieren hebben nog niet aan de bevorderingen verzaakt: dat betekent dus dat minstens 600 reserve-officieren nog een zeker interest koesteren voor de Zeemacht-aangelegenheden.

Diegenen die op ons laatst Nationaal Kongres aanwezig waren — en ze waren relatief talrijk — hebben kunnen horen wat de Vereniging der RO/ZM tracht te bekomen voor het welzijn op marinegebied van haar leden.

Maar zonder geldmiddelen kunnen wij niets bereiken, niets organiseren en in het bijzonder U niet schriftelijk bereiken: het is dus vanzelfsprekend dat enkel de betalende leden ons rondschrijven zullen ontvangen.

Wilt U op de hoogte blijven van wat er gaande is in de wereld van de Zeemacht-reserve-officier? SCHRIJF DAN ZO SPOEDIG MOGELIJK IN -

Lidgeld effectieve leden:

Hogere officieren: 500 fr.

Lagere officieren: 300 fr.

De storten op rekening nr. 000-0468749-45 van de Vereniging der RO/ZM - P/O M. MARLIER, 1200 BRUSSEL.

DANK OP VOORHAND.

APPEL POUR LE RECRUTEMENT DE NOUVEAUX MEMBRES

La Force Navale possède plus ou moins 1200 officiers réserve: par contre notre Association ne comprend encore que 120 membres effectifs, donc payant une cotisation. Or la moitié au moins de ces 1200 officiers de réserve n'ont pas encore renoncé à l'avancement: cela signifie donc qu'au moins 600 officiers de réserve conservent un intérêt certain pour les activités de notre Marine.

Ceux qui furent présents à notre dernier Congrès National — et ils furent relativement nombreux —

ont pu se rendre compte de ce que notre Association essaye d'obtenir pour la promotion et la protection de la carrière navale de ses membres.

Mais, sans moyens financiers, il n'est pas possible d'organiser quoi que ce soit, et même de vous atteindre tous par écrit: il est donc évident que seules les membres cotisants ou membres effectifs recevront nos communications.

Désirez-vous être tenu au courant de ce qui se passe dans le monde de l'officier de réserve de la Force Navale? FAITES-VOUS MEMBRE DE NOTRE ASSOCIATION!

Cotisation membre effectif:

Officiers supérieurs: 500 frs

Officiers subalternes: 300 frs

à verser au compte n° 000-0468749-45 - Association des OR/FN - P/O M. MARLIER, 1200 BRUXELLES.

MERCI D'AVANCE.

WEST-VLAANDEREN

1) Informatiedag voor reserve-officieren van de drie krijgsmachten

Op vrijdag 16 juni jl. organiseerde de Westvlaamse kring der RO/ZM een informatiedag voor reserve-officieren van de drie krijgsmachten. Het was de voorzitter van de inrichtende kring FKP(R) H. ROGIE die de eer genoot deelnemers en er gasten te mogen verwelkomen in de officiersmess van de Bootsman Jonsenkazerne van OOSTENDE.

Onder de eregenodigden herkenden wij CPV POULLET, Comopsnav; CPC MAWET, Navcomost; CPF(R) LUDWIG, voorzitter ANOSR/NVRHO; alsmede de voorzitters van ACORAM-Duinkerken, UNOR-Dunkerque en UNOR-Calvados. One Franse kollega's van Land-, Lucht- en Zeestrijdkrachten waren immers vrij talrijk opgekomen op deze infodag. Het programma luidde als volgt:

9.00 u.: Aankomst Belgische en Franse officieren te OOSTENDE;

10.00 u.: Exposé over de opdrachten van Comopsnav in vredes- en oorlogstijd;

11.30 u.: Aperitief aangeboden door «West-Vlaanderen»;

12.00 u.: Lunch in de officiersmess van de Bootsman Jonsenkazerne;

13.30 u.: Tocht op zee met praktische mijnveegdemonstraties;

17.00 u.: Einde prestaties en gezellig samenzijn.

De opkomst was bijzonder talrijk. Niet minder dan 2 MSC en 1 MSI moesten door Comopsnav ter beschikking gesteld worden om alle deelnemers aan de geplande infodag te laten deelnemen. Traditiegetrouw verliep de Westvlaamse informatie-activiteit in een vrij gemoedelijke sfeer en groeide uit tot één groot verbroederingsfeest met onze sympathieke Franse kollega's.

2) Internationale schietcompetitie

De dag daarop, zaterdag 17 juni, trok de Westvlaamse schuttersploeg naar de oude Franse kapersstad DUINKERKEN, waar de plaatselijke officierenkring een internationale schietcompetitie met draagbare wapens organiseerde.

De Westvlaamse delegatie werd er verwelkomd door Luitenant-Kolonel CLEMENT, voorzitter van UNOR-Duinkerque. Een zeer geslaagde receptie op het stadhuis besloot deze uitzonderlijke dag, waarop eens te meer met onze Franse vrienden werd verbroederd, 's Namiddags hadden onze schutters de gelegenheid stad en haven te bezoeken.

Kortom, deze activiteit werd andermaal één groot verbreedingsfeest, waarop de sociale kontakten beslist primeerden op het behaalde resultaat in het puntenklassement.

3) Sportieve activiteiten

West-Vlaanderen neemt dit jaar opnieuw deel aan de Mars van de Herinnering en de Vriendschap, welke van 28 juni tot 1 juli e.k. plaats heeft op het 128 km-lange traject Arlon-Vielsalm.

Van 31 augustus tot 3 september vinden de West-vlaamse stappers elkaar terug op de Mars van de IJzer. Deze tocht verloopt uiteraard in het Vlaamse landsgedeelte en meer bepaald op het parcours Oostduinkerke-leper, over een afstand van nagenoeg 125 km.

De belangstellenden kontakteren voorzitter H.P. ROGIE, Postbus 94 te 8400 OOSTENDE of vragen hun marsbevel rechtstreeks aan hun korpscommandant, ILV CARLIER, lenpers te Brugge 3. Organisatie en logistiek van beide marsen berusten bij het leger.

AFDELING OOST-VLAANDEREN

21 februari :

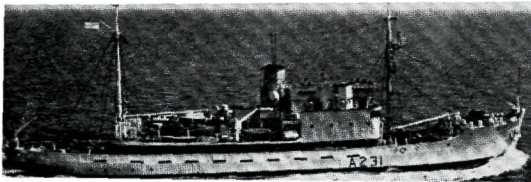
Door de «Kring RO. Gent» (gezondheidsdienst, landmacht, luchtmacht, zeemacht) werd een voordracht georganiseerd handelend over «De problematiek van de haven van Gent, gesteld in het teken van onze huidige economische toestand». Gastspreker was de heer Wijnakker R., doctor in de economische wetenschappen, directeur van de Scheepswerven van Langerbrugge en gemeenteraadslid te Gent. Onze leden waren uitgenodigd op deze interessante uiteenzetting.

7 maart :

De Zenobe Gramme kwam naar Gent voor droogdokking; een week daarop vervoegde MSI Vise de Zenobe Gramme.

Tijdens de maandelijkse lunch van de anker-klub werd door de gouverneur van Oost-Vlaanderen, de heer De Kinder, en door de voorzitters van de anker-klub ing. Korbee en havenkapitein-commandant A. De Wilde hulde gebracht aan de Zeemacht. De uitgenodigde commandanten en officieren van de in Gent verblijvende zeemachtschepen, waren de vertegenwoordigers van onze Zeemacht die deze hulde in ontvangst mochten nemen.

Intussen werd door onze afdeling (voor de bemanningen van de Zenobe Gramme en Vise) een bezoek aan het schildersdorp Sint-Martens-Latem voorzien. Door de zeer slechte weersomstandigheden werd dit bezoek vervangen door een rondleiding in de Bijloke.



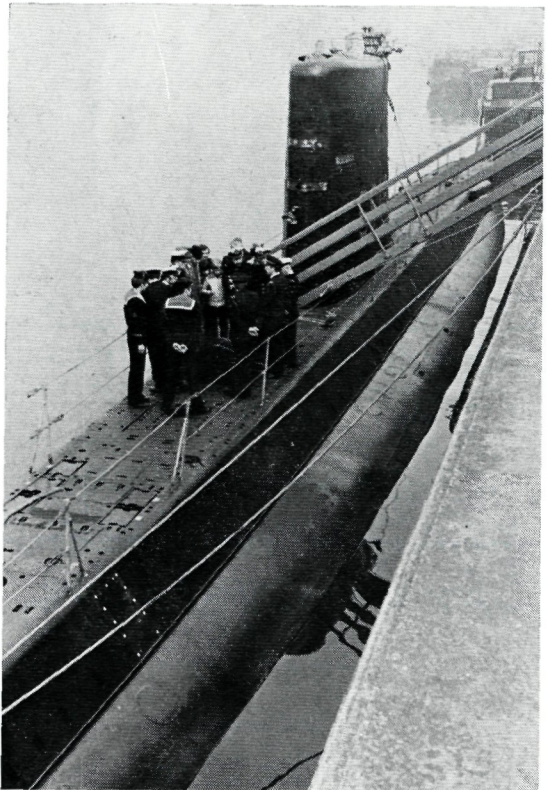
H.M.S. Reclaim Deep diving vessel:

12 maart :

The oldest ship in commission in the Royal Navy H.M.S. Reclaim, bracht een bezoek aan Gent. Verbindingsofficier : 1LZ(R) Valcke M.

De RO. die op uitnodiging van Commander K.D. Kempseell een bezoek aan dit schip hebben mogen brengen, zullen zeker en vast teruggedacht hebben

aan onze oude Algerines. Ondanks de «old fashioned look», was de meest moderne apparatuur voor deep diving aan boord.



Frans duikboot Junon wordt bezocht door RO.

9 april :

Een twintigtal van onze leden konden kennismaken met de Franse duikboot Junon. Verbindingsofficier : VTZ(R) Vanderbeken C.

Zoals het traditie is bij elke uitnodiging van onze leden aan boord van een oorlogsschip, werd de crest van onze vereniging door de lokale voorzitter 2EV(R) De Decker J. aan de commandant CPC Porteu de la Morandière overhandigd.

Deze aangename zondagvoormiddag werd dan besloten met een gezellig nakaarten in de Stella Maris.

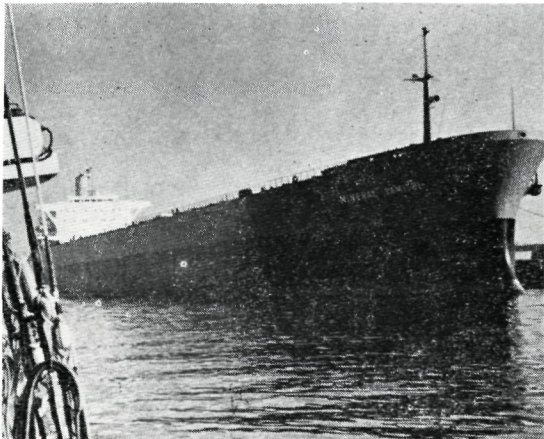


Frans escorteurs Casabianca en Maille Breze te Gent.

16 mei :

De Franse destroyers Casabianca en Maille Breze, onder het commando van CPV Boillot en CPF Faivre, meerden af aan de Ringkaai. Verbindingsofficier : 2EV(R) Van den Bossche Chr.

Weeral konden een twintigtal RO. een bezoek brengen aan deze escorteurs. Verschillende officieren van deze escorteurs werden door onze leden thuis ontvangen.



Mineral Samitri heeft haven van Gent verlaten op 18 mei.

21 mei :

Onze afdeling had een bezoek gepland aan de ertstanker Mineral Samitri (zie Neptunus 1/78). Het programma dat wij hadden uitgewerkt heeft zeker de belangstelling van onze leden en hun familie en vrienden verkregen, er waren immers 256 ingeschrevenen. Dit programma voorzag nl. een technische uitleg te geven door scheepsbouwkundigeningénieur Cremers, een nadere toelichting te geven door de kapitein van de Mineral Samitri, een gedetailleerde uiteenzetting te geven door de officier hoofdwerktuigkundige van deze bulckcarrier en tenslotte een algemeen beeld van het beloodsen van deze schepen te geven door een senior pilot.

Dit alles is spijtig genoeg niet kunnen uitgevoerd worden, want door een plotse toename van de vrachtofferte is de Mineral Samitri op 18 mei uit Gent vertrokken met bestemming Zuid-Amerika. Wij verontschuldigen ons nogmaals voor het noodgedwongen afzeggen van deze activiteit. Wij kunnen aan degenen die ingeschreven hadden melden dat het bestuur vanwege de rederij C.M.B. reeds andere voorstellen heeft mogen ontvangen die wij ten gepaste tijde zullen kenbaar maken.

25 mei :

H.M.S. Walkerton, onder bevel van luitenant Adair, meert af in Gent. Verbindingsofficier : 1LZ(R) Quintelier.

Peterschap F912 Wandelaar :

Tijdens een eerste contactname te Gent met de commandant van de F912, fregatkapitein Stroobant, werden de voorontwerpen «crest F912 Wandelaar» overhandigd. Ontwerper van deze voorontwerpen is 1LZ(R) De Deyne E. Wij hopen dat deze ontwerpen de goedkeuring van de Zeemacht en de Heraldiek Commissie (*) mogen meedragen.

Het bestuur van Oost-Vlaanderen onderhoudt bestendig contact met ZSI/IRP en het Gentse stads-

bestuur om het deel van de festiviteiten dat onder orze verantwoordelijkheid zal vallen, naar best vermogen te zullen laten verlopen. De RO. zullen op de hoogte gehouden worden.

Inlichtingen :

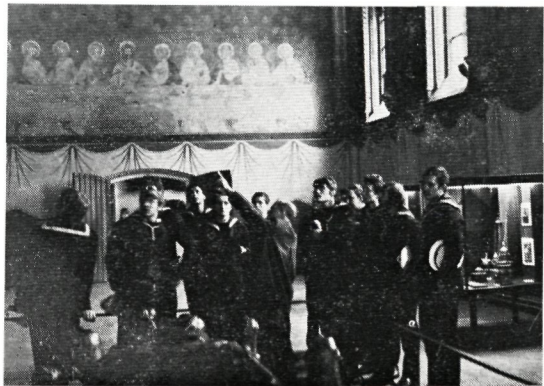
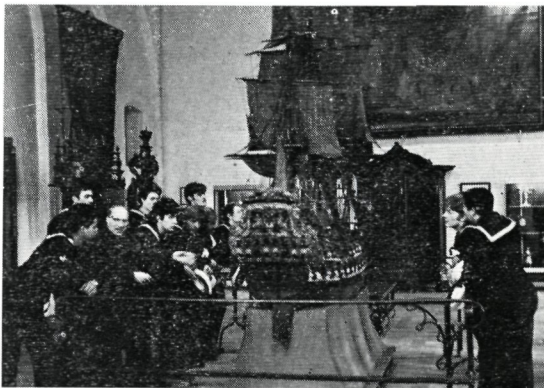
De uitnodigingen voor bezoek aan vreemde oorlogsschepen worden verstuurd volgens een beurtrol, zodanig dat AL de RO. uit Oost-Vlaanderen eens aan deze bezoeken kunnen deelnemen. Deze uitnodigingen gebeuren telefonisch.

Op aanvraag van verschillende RO. volgt hier het volledig adres van de bestuursleden :

- Voorzitter : 2EV(R) De Decker J.
Tel. 25 78 43 - Nieuwpoort 40, Gent
- Ondervoorzitter : KVK(R) Pollefliet J.
Tel. 86 29 6 - Gampelaredreef 25, Deinze
- Public-Relations en coördinator verbindingsofficiëren : LTZ(R) Vandiest H.
Tel. 53 92 75 - Langerbruggestr. 107, Evergem
- Penningmeester : 2EV(R) Poelman P.
Tel. 22 74 38 - Vaderlandstr. 50, Gent
- Activiteiten : VTZ(R) Bötting Y.
Tel. 77 10 92 - Markt 59, Eeklo
- Sekretaris : LTZ(R) Lambrechts H.
Tel. 51 23 70 - Dr. R. Clausstr. 19, Oostakker

Namens het bestuur Oost-Vlaanderen
LTZ(R) H. Lambrechts,
sekretaris Oost-Vlaanderen.

Bemanning van Zenobe Gramme en Vise brengen bezoek aan Museum van Oudheden, Abdij van Bijloke.
Een fregat uit de 17e eeuw krijgt de aandacht van de Zeemacht.



**ASSOCIATION NATIONALE DES ANCIENS DE LA
FORCE NAVALE asbl
NATIONALE VERENIGING DER OUDGEDIENDEN
VAN DE ZEEMACHT vzw**

**VERENIGING OUDGEDIENDEN ZEEMACHT
AFDELING GENT EN OMGEVING**

Bestuurscomité :

- Voorzitter : MARON Jacques
Delorielaan 22 - 9219 GENTBRUGGE
Tel. 30 42 83
- Ondervoorzitter : VAN OVERMEIRE Frans
Denderstraat 29 - 9500 GERAARDSBERGEN
Tel. (054) 41 31 54
- Secretaris en schatbewaarder : MONTEYNE André
De Pintelaan 76 - 9000 GENT
Tel. 22 11 26
- Adjunkt-secretaris : VIGENON Ivan
Pijnderstraat 29 - 9000 GENT

Raadgevend comité :

- Beheerder : J.P. De Wulf
Nieuwbrugkaai 70 - 9000 GENT
Tel. 23 98 95
- Beheerder : Bataille François
Klinkkouterstraat 3 - 9110 ST.-AMANDSBERG
Tel. 28 76 48
- Beheerder : Janssens Marc
Blauwe Steenstraat 19 H - 9210 HEUSDEN
Tel. 30 76 74
- Beheerder : Laforce Jozef
Zwijnaardesteenweg 575 - 9000 GENT
Tel. 22 14 69
- Commisaris : Van Renterghem René
Stwg Gent-Deinze 107 - 9810 DRONGEN
Tel. 26 45 03

**ASSOCIATION NATIONALE DES ANCIENS DE LA
FORCE NAVALE**

SECTION : BRABANT WALLON

2 a, rue de la Belle-Haie
1490 Court St Etienne

Comité :

- | | |
|------------------------------|---------------------|
| CHARLIER Léopold, président | Tél. (010) 61 12 49 |
| ADAN Raoul, vice-président | (010) 41 53 45 |
| CRAEBECK Maurice, secrétaire | |
| POIRRIER Jacques, trésorier | (010) 65 69 36 |
| CHARLIER André, rédacteur | (010) 65 62 66 |

Activité en juin '78

PROMENADE FORESTIERE avec GOUTER dans la Forêt de Villers la Ville, et visite des célèbres ruines. Cette promenade aura lieu le dimanche 25 juin.

Programme :

- 14 h. : rassemblement sur le parking des ruines;
 - 14.15 h. : départ vers le lieu dit «l'Etoile»;
 - 14.30 h. : Départ en groupe vers différentes promenades;
 - 16.30 h. : goûter en plein air dans una immense clairière;
 - 17.30 h. : remise de prix aux bons marcheurs.
- Le coût de la participation s'élève à 60 francs par personne et 40 frs par enfant de moins de 10 ans à verser au compte 310-0855694-46 pour le 15 juin. VENEZ NOMBREUX PRENDRE UN BOL D'AIR PUR AVANT DE PARTIR EN VACANCE !

21 octobre '78 :

4ème GRAND BAL DE LA MARINE
en la salle des fêtes Communale de
COURT ST ETIENNE.

**NATIONALE UNIE DER OUDGEDIENDEN VAN DE
ZEEMACHT
GEWEST ANTWERPEN**

Bestuur van onze vereniging :

- Voorzitter : Van Dun Robert
Constituïest. 41, Antwerpen - Tel. 35 41 85
- Ondervoorzitter : Chantrain René
Kasterveldenstr. 84, Merkem - Tel. 45 39 34
- Sekretaris : Verhulst Ludo
Osystraat 8, Antwerpen - Tel. 32 92 76
- Schatbewaarder : Bertels François
Lambrechtstr. 27, Hoboken - Tel. 28 65 65
- Financiële dienst :
Gemeentekrediet 068-0499220 N.U.O.Z.M.A.
- Juridisch adviseur. Adv. Van der Stichelen P.
Mechelsesteenweg 176, Mortsel - Tel. 40 38 24
- Public relations : Van der Veken Jos
Welvaartstraat 7, Mechelen - Tel. (015) 41 10 13
- Commissarissen :
Koninckx Pierre, Tulpstraat 4, Antwerpen
Cap Oscar, Bindstraat 4, Berchem - Tel. 30 94 99



Avez-vous déjà la
« Cravate force navale » ?

Hebt U reeds een
« Zeemachtdas » ?

INFO MARINE

Door omstandigheden onafhankelijk van onze wil, wordt het deze maal een mini-rubriek "Info-Marine".

Dit wordt echter goedge maakt in ons volgend nummer, het nummer 1 van de 26e jaargang, waar al het Zeemachtnieuws en de traditionele rubrieken opnieuw aan bod komen.

Na 14 jaar verlaten wij de drukkerij "De Vuurtoren", dit gebeurt echter in de beste verstandhouding. Langs deze weg danken we dan ook de heer André Delrue, zaakvoerder-eigenaar, voor al deze jaren van samenwerking. E.V.H.

HET ZEILCENTRUM VAN DE ZEEMACHT (ZCZM) IN VERGADERING

Op 28 april '78 om 19 u. werd een ledenvergadering gehouden door het Zeilcentrum Zeemacht in de Marinekazerne Bootsman Jonsen te Oostende.

Deze vergadering werd geleid door Korvetkapitein VANDEN HAUTE, Directeur Zeilcentrum, Luitenant ter Zee 1e klas VANDEWALLE, Secretaris, Luitenant ter Zee SAILLE, Bestuurslid en Eerste Meester Chef WILLEMS, Beheerder. Tussen de talrijke leden die aanwezig waren bemerkten we ook Eerste Meester Chef ZEEBROEK, één der stichters en ex-beheerder van het Zeilcentrum, die wegens dienstomstandigheden het beheer diende over te laten aan Eerste Meester Chef WILLEMS.

Volgende agendapunten werden er afgehandeld :

- statuten Zeilcentrum van de Zeemacht (ZCZM),
- overbrenging ZCZM van Nieuwpoort naar Zeebrugge; omwille van de noodzaak (vorming dekpersoneel) zal in de toekomst het ZCZM de Nautische School naar Zeebrugge moeten volgen,
- familiezeilen en clubhuis; voor het familiezeilen zullen de leden zich niet meer vooraf dienen in te schrijven, zoals dit vroeger het geval was. Verder zal een «clubhuis» te Nieuwpoort hen ter beschikking worden gesteld. Dit clubhuis zal door de leden zelf beurtelings opengehouden worden,
- wedstrijdzeilen; 3 ingeschreven ploegen zullen het ZCZM vertegenwoordigen in nationale competitiewedstrijden,
- hulpmonitoren - cursussen; gezien de talrijke aanvragen voor het volgen van zeilcursussen zal de mogelijkheid onderzocht worden om in nog

- meer cursussen te kunnen voorzien,
- Stroombank '78; zal dit jaar plaats grijpen in de maand september,
- leden met eigen boot,
- budgetten,
- BLS - CDSCA - Intermachten; de idee, zeilwedstrijden te houden in intermachtsverband werd voor onderzoek vooropgesteld,
- Kielerwoche '79; het ZCZM zal nagaan of het eventueel mogelijk zou zijn om in 1979 deel te nemen aan de Kielerwoche.

Verder werden nog door sommige leden opbouwende vragen gesteld. Zo vroeg men o.a. om aan boord van de fregatten, tijdens hun langdurige afwezigheid in Den Helder bijvoorbeeld, een Caravelle in te schepen, zodoende het boordpersoneel toe te laten de zeilsport verder te kunnen beoefenen. Ook vroeg Oppermeester J.-B. DREESEN om in het kader van het ZCZM het «plankzeilen» te voorzien.

Alles bijeen genomen werd het een positieve vergadering die ongetwijfeld veel wind in de zeilen gaf voor de verdere toekomst van de zeilsport bij de Zeemacht in het algemeen en voor het ZCZM in het bijzonder.

Voor de geïnteresseerden nog dit : u kunt lid worden van het ZCZM door storting of overschrijving van 600 fr. op P.R. 000-0526376-54 van Centrum voor Marinevorming - Bijzondere Diensten - 8310 Brugge met vermelding «voor rekening ZCZM - lidmaatschap '78». Alle verdere inlichtingen kunnen bekomen worden bij de Secretaris ZCZM - Eerste Luitenant ter Zee VANDEWALLE - Nautische School Nieuwpoort - Tel. (058) 23 37 57 - toestel 270.

M.-Cl. VERSCHOOTEN

Avez-vous déjà la
« Cravate force navale » ?

Hebt U reeds een
« Zeemachtdas » ?

MAGNIFIQUE FOULARD POUR DAMES

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

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

Le prix, TVA compris, a été fixé à 200,-Fr + 25,-Fr. de frais de port.



PRACHTIGE DAMESHALSDOEK

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

Verkoopprijs werd voorlopig, BTW inbegrepen, vastgesteld op 200,-Fr.

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



BLOC NOTE DE BUREAU

En simili-cuir noir ou bleu-marine avec grand écusson coloré Force Navale, stylo à bille et calendrier ; format 25 x 19 cm.
Prix : 300 F, T.V.A. incluse, + 25 F frais de port.

BUREAU BLOC-NOTE

In zwart of marine-blauw simili-leder met groot vierkleurig wapenschild Zeemacht, kogelpen en kalender ; formaat 25 x 19 cm.
Prijs : 300 F, inclusief B.T.W., + 25 F portkosten.



Enkel door overschrijving / storting voor rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus.

Le paiement se fait **uniquement** par virement / versement pour compte 473-6090311-30 de Neptunus.

N O U V E A U !
N I E U W !

« T-SHIRT » - SCHEPEN

Deze prachtige « T-SHIRT » is te bekomen in drie maten : small, medium en large met volgende opdrukken :

GODETIA - ZINNIA enz...

In geval van voldoende aantal bestellingen zijn ook andere combinaties mogelijk. Speciale lanceerprijs 220,— fr., inclusief B.T.W. Verzendingskosten 25,— fr.



« T-SHIRT » - BATEAUX

Cet élégant « T-SHIRT » peut être obtenue en 3 tailles : small, medium et large avec les impressions suivantes au choix :

GODETIA - ZINNIA enz.

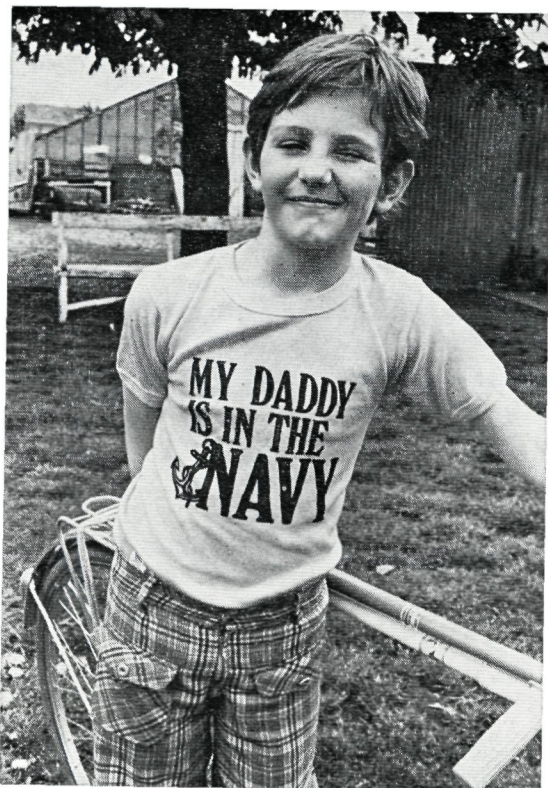
En cas de commande par quantités, d'autres combinaisons sont possibles. Prix spécial de lancement : 220,— fr., T.V.A. incluse. Frais d'expédition : 25,— fr.

boutique neptunus

boutique neptunus

neptunus winkeltje

T-SHIRT « MY DADDY IS IN THE NAVY »



Deze prachtige « T-SHIRT » is slechts te bekomen in één maat : small.

In geval van voldoende aantal bestellingen zijn ook andere combinaties mogelijk. Speciale lanceerprijs 220,— fr., inclusief B.T.W. Verzendingskosten 25,— fr.

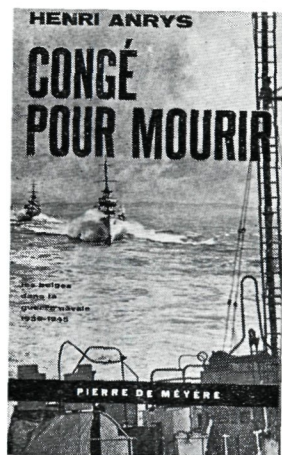


Cet élégant « T-SHIRT » peut seulement être obtenue en 1 taille : small.

En cas de commande par quantités, d'autres combinaisons sont possibles. Prix special de lancement : 220,— fr., T.V.A.incluse. Frais d'expédition : 25,— fr.

Le paiement se fait **uniquement** par virement / versement pour compte 473-6090311-30 de Neptunus.

Enkel door overschrijving / storting voor rekening nummer 473 - 6090311 - 30 van Neptunus.



CONGÉ POUR MOURIR, door H. Anrys nu ook te koop bij Neptunus voor de som van 480,— F. Een koop dat ieder personeelslid vande Zeemacht zou moeten bezitten.

CONGÉ POUR MOURIR, par H. Anrys peut être commandée chez Neptunus, au prix de 480,— F T. V. A. incluse.

DIT IS HET LAATSTE NUMMER VAN DE JAARGANG 1977 - 78

VERNIEUW « NU » UW ABONNEMENT

door storting / overschrijving van 200,— F op onze bankrekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

U kan ook een **steunabonnement** van 300,— F nemen, wat overeenstemt met **de werkelijke kostprijs van ons tijdschrift** of nog beter... een ere-abonnement aan 500,— F.

• • •

CE NUMERO EST LE DERNIER DE L'ANNEE 1977 - 78

RENOUVELEZ VOTRE ABONNEMENT « MAINTENANT »

en versant la somme de 200,— F à notre compte en banque Neptunus, Ostende : 473-6090311-30.

Vous pouvez aussi souscrire à un **abonnement de soutien** à 300,— F (**prix réel de notre revue**) ou encore mieux, à un abonnement d'honneur à 500,— F.

drukken is een zaak
beter drukken in onze zaak

**drukkerij de typo - offset
vuurtoren**

voorhavenlaan 37 - 8400 oostende

tel. (059) 70.51.32

International Electronics Service N.V. "INES,,

Terbekehofdreef 54 — 2610 WILRIJK
Tel. 031-28.10.32 (10 lijnen) - Telex 31895

○ Afdeling Marine en Systemen ○

Bijhuizen te Oostende en Gent

Agenten voor : Anschütz, Amplidan, Bouyer, Decca Isis, Decca Navigator,
Decca Radar, Decca Survey, Oovermarine, Ginge, Jungner, Redifon, Simrad,
Dansk Securitas, Plessey

United Bonded Stores Dealers n.v.
S.A.

OUDE LEEUWENRUI 8, ANTWERPEN 1

Spaar voor de thuis van uw dromen.

NA 3 JAAR SPAREN LEENT DE KB U TIENMAAL
UW GEMIDDELD SPAARBEDRAG OP
«SPAARDERSVOORWAARDEN».

Wie spaart bij de KB kan er ook lenen om te
bouwen of een woning te kopen.

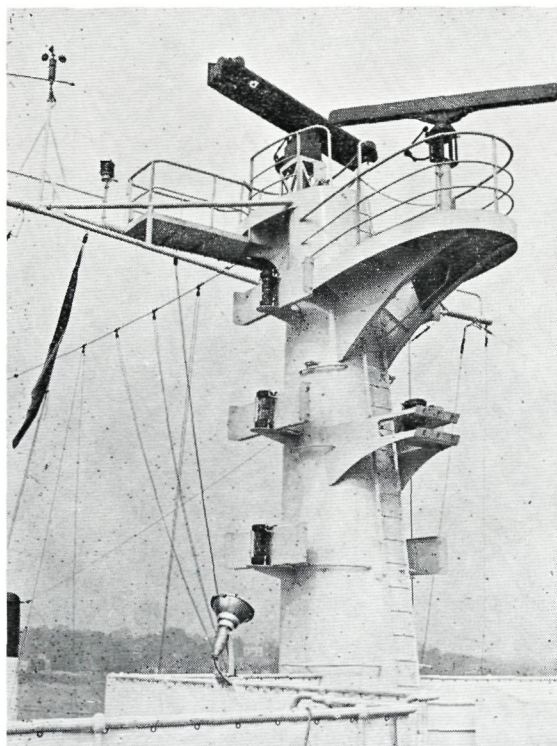
Sparen en lenen gaan bij de KB immers hand
in hand. Vandaar de naam «Combi-Woningspa-
ren» : een combinatie van sparen en lenen.

Voor de nieuwe cliënten effent het na 3 jaar
ongedwongen sparen de weg naar een eigen
haard of naar een tweede woonst. Spaart U al
enige jaren bij de KB, dan kan het misschien
nog vandaag.

Leg vandaag nog de eerste steen voor uw eigen
woning. Loop even binnen in een KB-filiaal. Men
neemt er graag de tijd om U het Combi-Woning-
sparen haarfijn uit te leggen.



KREDIETBANK



n.v. E.N.I. s.a.

L'Electro - Navale & Industrielle s.a.
Elektrische Nijverheids-Installaties n.v.

Postbus 389
2000 ANTWERPEN

Tel. : 031/87 40 81 (20 l.)
Telex : 31598 eni b



Elektrische installaties

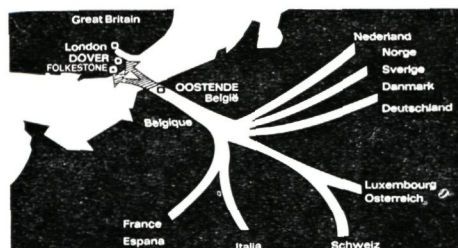
Brandbeveiliging

Scheepsherstelling

Elektrische installateurs van
de Fregatten E 71

Twée snelle en gemakkelijke • SEALINK • verbindingen tussen België en Groot-Brittannië

OOSTENDE - DOVER
OOSTENDE - FOLKESTONE



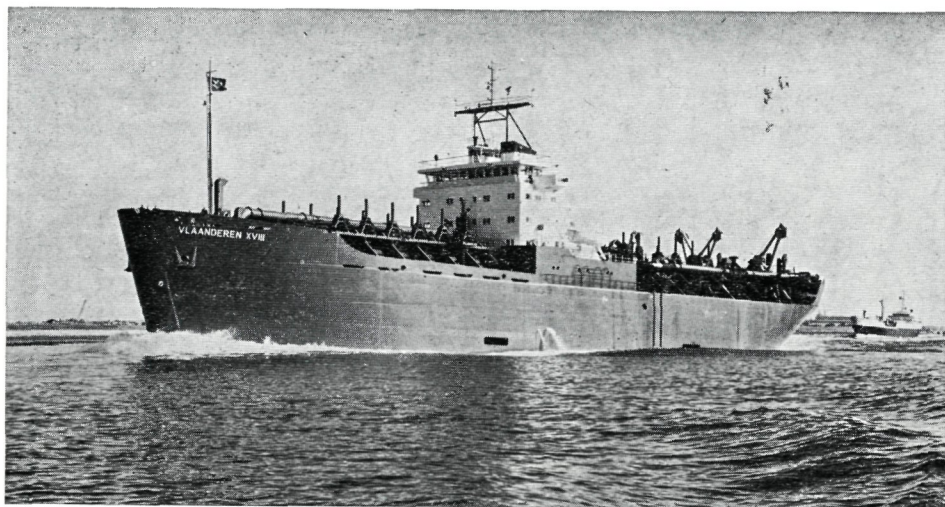
- Van 9 tot 16 afvaarten per dag, in beide richtingen tussen Oostende, Dover of Folkestone.
- Gunstige tarieven - Vermindering voor groepen.
- Speciale reductiebiljetten voor reizen van korte duur:
 - reizigers zonder voertuig : shopping trip (48 u.) : Oostende-Dover/Folkestone en terug : 588 BF., ook winter-weekend excursies en nachtreisbiljetten
 - automobilisten : 24 u. excursie (50% vermindering) : Vanaf 1.846 BF. voor 2 volwassenen + een wagen van Oostende naar Dover of Folkestone en terug
 - 60 u. excursie ($\pm 35\%$ vermindering) : Voor een wagen met 2 inzittenden van Oostende naar Dover of Folkestone en terug : vanaf 2.804 BF.
 - 5 dagn (minitour) ($\pm 20\%$ vermindering) : Voor een wagen met 2 inzittenden van Oostende naar Dover of Folkestone en terug : vanaf 3.452 BF.

Inlichtingen, kosteloze documentatie, enz.

- Erkende reisagenschappen en automobiëclubs.
- Regie voor Maritiem Transport
Belliardstraat 30, 1040 Brussel (tel. 230.01.80)
Natiënkaai 5, 8400 Oostende (tel. 70.76.01).



DRAGAGE DECLOEDT

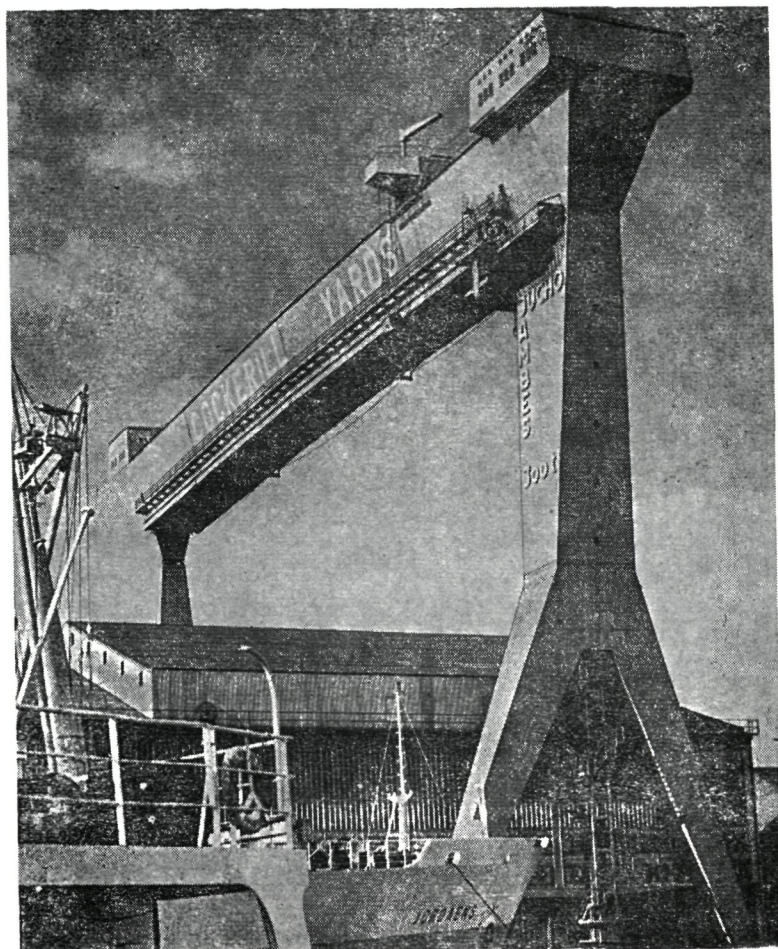


VLAANDEREN XVIII — SLEEPHOPPERZUIGER

FRANKLIN ROOSEVELTLAAN 11
1050 BRUSSEL
Tel. (02) 649.00.63
Telex 24510

BOUWEN EN OMBOUWEN
VAN ZEESCHEPEN
TOT 320.000 TDW
ALLE INDUSTRIËLE WERKEN

tel. : 031-27.38.80 (10 l.) — telex : COCHOB B 31.175
telegram : COCKERILLYARDS HOBOKEN



n.v. COCKERILL YARDS HOBOKEN

BOELWERF

N.V.

TEMSE

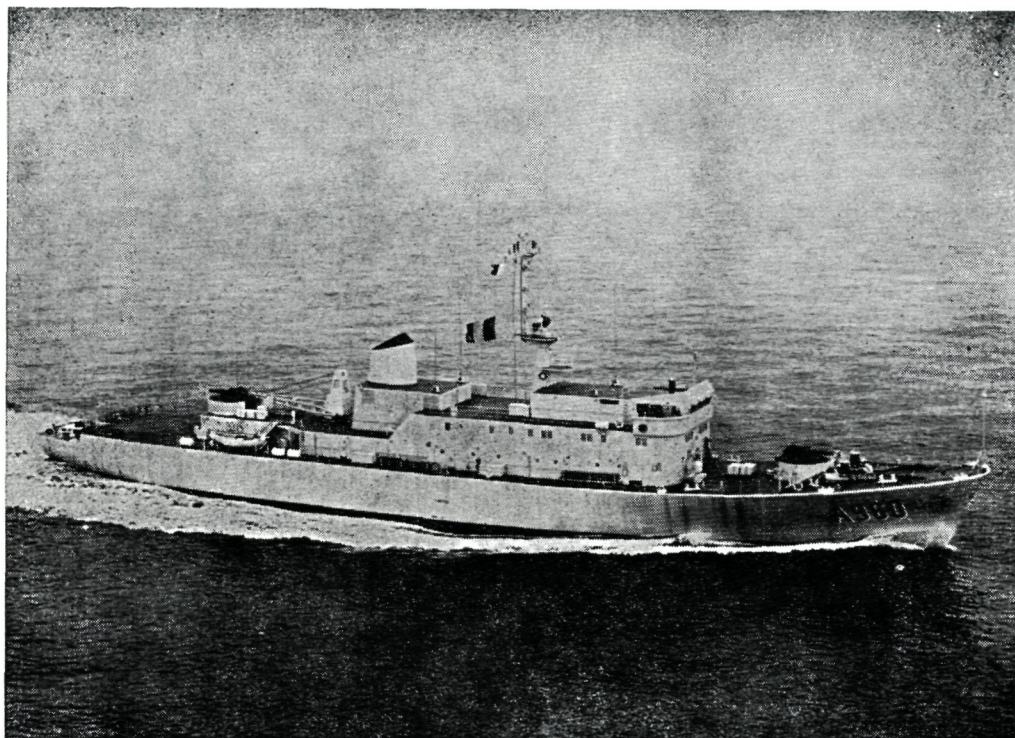
S.A.

Tel. 031 / 71.09.80

Telex 31.140

Telegr.

Boelwerf-Temse



Zeeschepen tot 150.000 ton dw.
Navires de mer jusque 150.000 tonnes dw.

Bouwers van het motorzeilschip « ZENOBE GRAMME », het visserijwachtschip « GODETIA », 4 kustmijnenvegers en van twee fregatten.

Constructeurs du ketch de recherches « ZENOBE GRAMME », du garde-pêche « GODETIA », de 4 dragueurs de mines côtiers et de deux frégates.



Een snelle carrière . . .

Naar de hoogste sporten van de ladder op jonge leeftijd? Kom dan varen op een van de moderne schepen van CMB. Een polyvalente en expansieve rederij, die ook actief is in alle nevensectoren van de transportindustrie.

Start uw carrière met een zeevaartloopbaan bij CMB. De beste waarborg voor een boeiende en veilige toekomst.

CMB

Persoonlijk aanbieden met zeemansboekje bij de Dienst Varend Personeel, Leopolddok 214, ANTWERPEN of telefoneren op nr. (031) 41.14.80 toestelnummers 391 of 379.

COTISATIONS D'HONNEUR - ERE-BIJDRAGEN

- Son Altesse Royale le Prince Albert de Liège
 Monsieur le Ministre de la Défense Nationale
 Vice-Admiraal J.P. Van Dyck, Stafchef van de Zee-macht
 Divisie Admiraal Duinslaeger, Brussel
 Amiral de Division Poskin, Bruxelles
 Monseigneur Cammaert, Aumonier en Chef (HON.)
 Divisieadmiraal o.r. Lurquin, Oostende
 Amiral de Division e.r. Robins, Laeken
 Amiral de Division e.r. Petitjean, Dilbeek
 Commodore Geluyckens, OTAN
 Vereniging Hulpbetoon Zee-macht, vzw
 Le Capitaine de Vaisseau e.r. Ceulemans, England.
 Mad. Vve. P. van Waesberghe, Oostende,
 Le Capitaine de Vaisseau e.r. Béatse, Auderghem
 Le Capitaine de Vaisseau Schilm A., Loppem
 CPV BEM e.r. H. Lemaire, Bxl
 Le Capitaine de Vaisseau (BEM) ir E. Poullet, Brugge
 Le Capitaine de Frégate Leveau, Linkebeek
 Le Capitaine de Frégate Liénart J.C., Oostende
 Le Capitaine de Frégate (R) De Mortier, France
 Frégatkapitein (R) Masure, Oostende
 Frégatkapitein Herremaan, Oostende
 Lt-Col (R) Mousty, Hamme-Mille
 Frégatkapitein Paris, Gent
 Le Capitaine de Frégate (R) Bourguignon, Ambassade de Belgique à Madrid
 Le Capitaine de Frégate (R) Loze, Oostende
 Frégatkapitein (R) Van Avermaet, Deurne
 Frégatkapitein (R) Willems, Wilrijk
 Frégatkapitein (R) de Cooman, Antwerpen
 Le Capitaine de Frégate (R) Ludwig, Bruxelles
 Frégatkapitein (R) Planchar, Antwerpen
 Le Capitaine de Frégate (R) Mertens G., France
 Le Capitaine de Frégate Ségaert V. Oostende
 Lt.-Col. Lange, Mil. Attaché, Bxl
 Frégatkapitein (D) BAM. F. VAN GELDER
 CPF Van Gelder, Mechelen
 Le Capitaine de Frégate (R) Gillet, Bruxelles
 Le Capitaine de Frégate Dumont, Bruxelles
 Frégatkapitein (R) P. Van Paeppeghe
 Frégatkapitein (R) Verrees, Turnhout
 Le Capitaine de Frégate (R) Delgoffe, Schilde
 Le Capitaine de Frégate (R) Borgers, Antwerpen
 Frégatkapitein Luyten, Temse
 Le Capitaine de Frégate (R) Lenoir, La Hulpe
 Le Capitaine de Corvette (R) J. Pouillet, Bruxelles
 Le Capitaine de Corvette (R) Vynckier, Bruxelles
 Majoer (R) Stassyns, Oostende
 CPC (R) Maertens de Noordhout, Ch. Tilff
 LtKOL (R) Wauters, Temse
 Le Capitaine de Corvette (R) Huysman, Bxl
 Le Capitaine de Corvette (R) Pecher, Bxl
 Le Capitaine de Corvette (R) Decrop, Oostende
 Le Capitaine de Frégate (R) Dorsimont, Dilbeek
 Frégatkapitein (R) Persoons, Berchem
 Le Capitaine de Frégate (R) Velghe, Bxl
 i LV Verheyden, Stene
 1LV (R) de Decker de Brandeken, Ohain
 1LV e.r. Becquaert, Berchem
 1LV (R) Carlier, Keerbergen
 1LV Van Leer, Antwerpen
 1LV Ghys, Nieuwpoort
 1LV (R) Remy, Uccle
 1LZ (R) Dr. R. Strumane
 LDV (R) De Sloover, Bruxelles
 LDV (R) Demoulin, Bxl
 LDV Van Der Velde, Wommel
 LDV (R) Rayé, Kraainem
 EDV (R) Horion, Evere
 LDV (R) Jacques, Plancenoit
 De Heer Verbeeck, Rumst
 1LV (R) Maertens de Noordhout, B., Tilff
 Le Commandant Adrien, Uccle
 Le Capitaine Mertens, Uccle
 L'aumonier Cuyllits, Uccle
 1LV Kaufmann, Bruxelles
 Major Thibaut, Shape
 2EV (R) Lacroix, Braine-Le-Château
 Le Club Prince Albert, Bruxelles
 Club Officiers, Oostende
 Club Officiers St.-Kruis
 Club Officiers Zeebrugge
 Verbodering Royal Navy, Oostende
 1MP o.r. Schram A., Eernegem
 1MT (R) Pauwels, Langdorp
 Damar Verschooten, Oostende
 Marine Basis Kallo
 Marine Basis Nieuwpoort - Bijzondere Diensten
 Marine Basis St.-Kruis - Bijzondere Diensten
 Marine Kadettenkorps, Mechelen
 Tabagie Onderofficiers Navcomost
 Troepenkantien, Zeebrugge
 De Heer Nicod, Consul der Nederlanden, Brugge
 L'administration communale de Verviers
 De stad Knokke
 L'administration communale de Visé
 Het gemeentebestuur van Turnhout
 De stad Brugge
 Le Baron Kronacker, Antwerpen
 Le Comte d'Ursel, Moulbaix
 Mme Vve Timmermans, Oostende
 Mme Vve Flahaut, Den Haan
 Monsieur Cassette, Ath
 Monsieur Hosdain, Marcinelle
 Monsieur Hamoir, Etterbeek
 De Heer Boudens, Oostende
 De Heer Verhaeghe, Ixelles
 Monsieur Delahaye, Overijse
 Monsieur Dhondt A., Schaarbeek
 Monsieur Geonet, Marcinelle
 Monsieur Léonard, Jette
 N.V. Cie Maritime Belge (Lloyd Royal) S.A., Antwerpen
 De Heer Windey, Steendorp
 Monsieur De Keyser, Waterloo
 Caddy-Tailors, Oostende
 Dr. Verhaeghe, Eeklo
 L'association des Amis de l'école autonome de l'Etat, Oostende
 Les Etablissements Brûlé, Schaarbeek
 De Heer Glorieux, Spiere
 S.P.R.L. Martin & Co, Antwerpen
 Les Etains Metten, S.P.R.L., Bas-Oha
 De heer Deroo, N.Y. U.S.A.
 De Generale Bankmaatschappij, Brugge
 Monsieur Franckx, Forest
 Monsieur Pierret, Woluwe St.-Lambert
 De Heer E. Van Haverbeke, Oostende
 De Heer Heynen, Antwerpen
 De Heer De State, Ekeren
 De Heer Boonen, Wilrijk
 Monsieur Bierlier, Flémalle-Haute
 De Heer Ingelbrecht, Kapellen
 Monsieur Gérard, Flémalle-Haute
 Cockerill Yards Hoboken
 De Heer Cools, Brugge
 De Heer Deswaene, Ruisbroek
 Phoenix Oil Products, Schoten
 De Heer Wolf, Oostende
 Vereniging der Staatszeeloodsen v.z.w.
 S.P.R.L. Covesa, Bruxelles
 Le Chevalier Breydel, Bruxelles
 Monsieur Houzeau de Lehaie, Mons
 De Heer Degelder, Leuven
 Monsieur Bonneville J., Oostende
 Informar, Bruxelles
 Monsieur Verlinde, Jette
 De Heer Soetens, Oostende
 Hermis Sodales, Oostende
 De Heer Grandjean, St.-Niklaas
 L'Agence Maritime Thomas & Ellis, Uccle
 Club 1MT & Mat COMENAV, St.-Kruis
 Monsieur Lamproye, Bruxelles
 Monsieur Van Hauwermeiren, Jette
 Maag Belux, Bruxelles
 Monsieur Roulin, Dinant
 Monsieur Vanderhoven, Renaix
 De Heer Hauglustaine, Hasselt
 Ambassade Rep. Fed. d'Allemagne
 De Heer Gaune, Antwerpen
 S.A. Belliard Murdoch, Antwerpen
 Monsieur De Buck, Bruxelles
 Union de Remorquage & Sauvetage, Oostende
 Monsieur Martens, Braine Le Comte
 N.V. Kredietbank, Brugge
 De Heer Hausman, Oudenaken
 De Heer Capens, St.-Niklaas
 De Heer Notaris Quaghebeur, Oostende
 De Heer Decoster, Antwerpen
 Le Comte de Launoit, Bruxelles
 De Heer Clarysse, Antwerpen
 Marinebasis Oostende, Bijzondere Diensten
 De Heer Teugels, A.S.L.K. Oostende
 De Heer Elslander, Pulle
 De Heer De Baere, Aalst
 De Heer Rasschaert, Den Haag, Nederland
 De Heer De Schoenmaeker, Leuven
 De Heer Delsarte, Fontaine-l'Évêque
 Monsieur Delrez, Verviers
 Monsieur Dziachclarek, Dampremy
 Monsieur Carly, Bruxelles
 Monsieur Rombout, Bruxelles
 Monsieur Dr. Houard, Seraing
 Monsieur Van Den Bergh, Bruxelles
 Monsieur Aubinet, Grivignee
 De Heer Van den Bulck, Antwerpen
 De Heer Van Belle, Meerbeke
 Monsieur de Brabant, Bxl
 Monsieur Marique, Couillet
 Monsieur D'Hoogh, Bxl
 De Heer Naudts, Oostakker
 De Heer Baeyens, Knokke
 De Heer Pirrins, Lichtaart
 De Heer Soetens, Oostende
 Cercle Nautique F.Aé, Bxl
 Marine Kadettenkorps Antwerpen
 Monsieur Van Den Bossche, Bruxelles
 De Heer Van Acker, Merksem
 De Heer Van Gelder, Bergerhout
 De Heer Lenaert, Wezenbeek-Opem
 Acec, Monsieur Van delft, Drogenbos
 De Heer Stevens, Bulzingen
 MeJ. M.M., Bredene
 Monsieur Werion, Ottignies
 Monsieur Mathot, Hofstade
 De Heer Van Damme P., Brugge
 De Heer Billiet, Roselare
 De Heer Dingenen, Antwerpen
 De Heer Ribbink, Nederland
 De Heer Schalbroeck, Merksem
 De Heer Cleemput, Gentbrugge
 De Heer Cooman, Deurne
 De Heer Roels, Ekeren
 Oesterputten Halewycck, Oostende
 Monsieur Mey, Mouscron
 De Heer Janssens, Merksem
 Publigratie, Middelkerke
 Dr. Adam, Bruxelles
 Monsieur Van de Velde, Bruxelles
 Chevalier van Havere, Bruxelles
 Monsieur Strijp, Bruxelles
 De Heer De Jaeger, St. Amandsberg
 Monsieur Deville, Montzen
 De Heer Clarysse, Gent
 De Heer Demey, De Haan
 Buboo Maritime Sektie, Oostende
 Monsieur Guyaux, Bruxelles
 EDV (R) Dubois, De Pinte
 Baron de Bethune-Sully, Bruxelles
 Baron Y. de Brouwer, Bruxelles
 l'Administration Communale de Charleroi
 l'Administration Communale de Malmédy
 Mevrouw Van Winnendaal, Brussel
 Yacht Club Nieuwpoort, Antwerpen
 Ver. Oudgedienden ZM, Grobbendonk
 Melle Van Onsem, Bruxelles
 De heer Van Huffel, Gent
 De heer Peeraer, Mechelen
 De heer Michielsens, Schoten
 Monsieur Borjans, Braine l'Alleud
 De heer Dezeure, Poelkapelle
 Monsieur Lobegue, Oostende
 De heer De Schepper, Hoboken
 Gen. Stores Shipchangers, Oostende
 De Heer Schruermans, Asse
 De heer Hubert, Wilrijk
 Mevrouw Verleye, Brugge
 Monsieur de Cloedt, Bruxelles
 De Heer Verschueren, Berchem
 Afgesloten op datum van 16 juli 1978.
 Clôturé à la date du 16 juillet 1978.

de zeemacht werft aan !!

De nombreux spécialistes seront nécessaires pour les nouveaux bateaux.

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

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

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

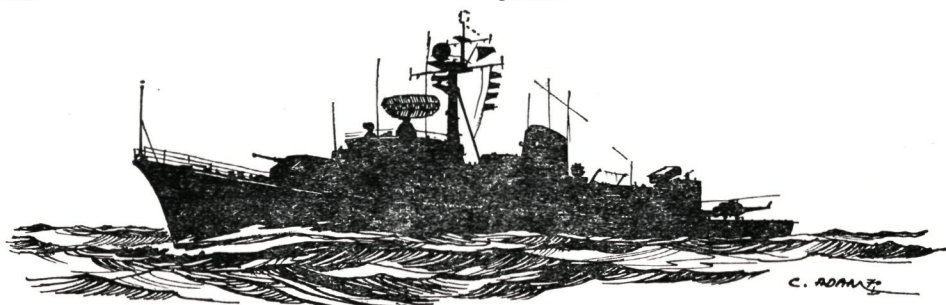
la force navale recrute !!

Nieuwe schepen vergen heel wat specialisten.

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

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

Een beroep naar ieders mogelijkheid en kunnen wordt U geboden.



NEEM KONTAKT MET

PRENEZ CONTACT AVEC MARINEKAZERNE BOOTSMAAN JONSEN

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

Un spécialiste de recrutement vous donnera tous les renseignements nécessaires.

Een rekruteringspecialist zal er U te woord staan.

En semaine, de 9 h. à 12 h. et de 14 h. à 17 h.

Op weekdagen van 9 u. tot 12 u. en van 14 u. tot 17 u.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever : J.C. Liénart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende
Hoofdredacteur - Rédacteur en chef : E.A. Van Haverbeke - Nieuwpoortstwg 20A - 8400 Oostende

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

25e jaargang - neptunus 1977-78 - 25e année

nr 172 - no 172

tweemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimestrielle. éditeur : a.s.b.l. neptunus
bofte postale 17 oostende — uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs per
nummer 40 fr. - prix par numéro 40 fr. - abonnement : 200 fr. (gewoon - normal) 500 fr.
(ere - honneur) — 473-6090311-30 de neptunus — voor rekening 473-6090311-30 neptunus —
politiek en confessioneel onafhankelijk — libre de toute attache politique ou confessionnelle —
aangesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union de la presse péri-
odique belge

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

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

— imprimé en belgique : chez imp. « de vuurtoren » tél. (059) 70 51 32 voorhavenlaan 37 à
oostende — in belgië gedrukt bij druk « de vuurtoren » tel. (059) 70 51 32 voorhavenlaan 37 te
oostende

Copyright 1977 by v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Clichés : Van Uffelen.

Tel. (091) 25 47 86 Gent