

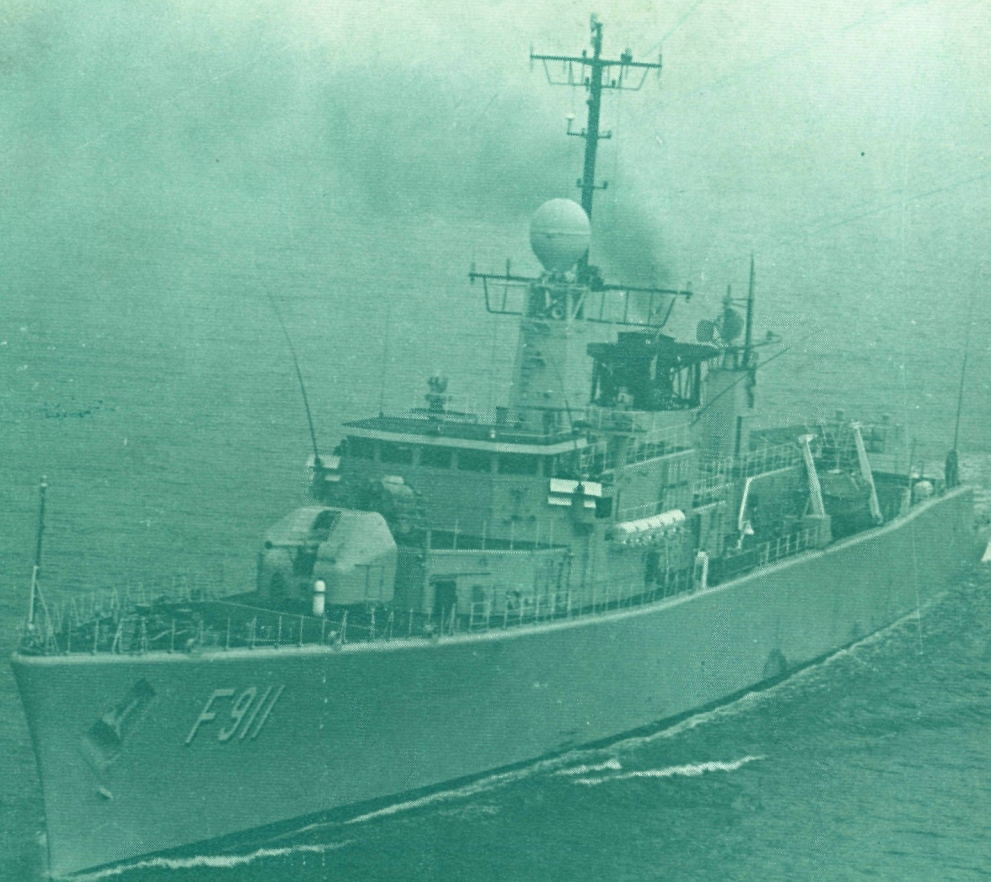
NEPTUNUS

info marine

26° jaargang nr 173

26° année no 173

1





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.



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

26e jaargang nr 1

septembre 1978

26e année n° 1

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, publiciteit, 't winkeltje :
Correspondance, changements d'adresse, publicité, la boutique :
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende ;
Tel. (059) 80 14 02 ext. 389

Directeur publiciteit - 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

Secrétaire - Secrétaire : Ch. Freys

Penningmeester - Trésorier : J.-P. Falise

Beheerders - Administrateurs : C. Béatse, D. Geluyckens, F. Dumont, A. Van den Driessche, J. Arys, E. Van Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet, M. Verboren, J. Dreesen, E. Pouillet, A. Dryepontd, A. Schram, H. Rogie.

sommaire neptunus

inhoud neptunus

de belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog
door j. verleyen

2

gravelines ou grevelingen (III)
par j. verleyen

19

la « petite histoire » d'un échouage
par j.c. böting

35

50 jaar geleden
door f. lauwereins (†)

44

saint-bernard ou requins des océans ? (I)
par j.-m. de decker de brandeken

49

panorama maritime - maritiem panorama
par - door h. rogie

55

postzegelnieuws (V)
door eerste meester a.a. jacobs

60

woorden uit de zeemanskist : « bijdraaien en bijliggen »
door oppermeester j.b. dreesen

63

onze scheepswerven
door e.a. van haverbeke

65

inhoud info-marine

sommaire info-marine

info-marine

67

info-reserve

74

De Belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog

Door J. Verleyen

INLEIDING

Luitenant-Kolonel (r) P. Eygenraam, Voorzitter van de Vriendenkring Officieren van de Veldtochten 1914-1918 en 1940-1945, Afdeling Antwerpen, was reeds enkele malen te gast bij NEPTUNUS, waar hij onze lezers een en ander vertelde aangaande de deelname van onze vissers aan de ontruiming van Saint-Valéry en Caux (Neptunus 74/75, Nr. 2), Duinkerke (Neptunus 76/77, Nr. 1) en tenslotte Cherbourg (Neptunus 77/78, Nr. 3).

Deze officier was tevens de initiatiefnemer van het plaatsen van een gedenkplaat te Saint-Valéry en Caux en te Duinkerke, iets wat hij ook van plan is te laten doen te Cherbourg. M.a.w. hij is zeker geen onbekende in de kringen van de Federatie van de Belgische Zeelieden van de Oorlogen 1914-18 en 1940-45, waarvan de Oostendse Voorzitter, de voormalige Schipper Robert Ryckx is.

Sinds vorig jaar doet deze Federatie een ernstige poging om erkenning te bekomen van de bewezen diensten tijdens de oorlog. Men tracht o.m. het statuut te bekomen van gewapende weerstander, statuut voorzien door het Koninklijk Besluit van 19 september 1945. Deze aanvraag wordt zeer ernstig onderzocht door het Kabinet van de Eerste Minister en verscheidene politici tonen heel wat belangstelling voor dit probleem, zo werd o.m. een wetsvoorstel ingediend door de heer Dries Claeys, Volksvertegenwoordiger uit Oostende, iemand die een warme belangstelling koestert voor het welzijn van onze vissersbevolking.

Begin juni van vorig jaar heeft de Stad De Panne een gedenkmonument ingehuldigd ter herinnering aan de ontruiming van Duinkerke. Voor de eerste maal heeft de Federatie van de Belgische Zeelieden uit de Oorlogen 1914-18 en 1940-45 samen en naast de overige vaderlandslievende verenigingen en afgevaardigden van «Dunkirk's Veterans» aan een dergelijke plechtigheid deelgenomen.

De geschiedenis van onze vissers is té weinig bekend. Tijdens de donkerste uren van 1940 hebben zij hulp geboden aan de Marine Nationale en de Royal Navy, zoals ook vandaag nog hun nakomelingen hulp zouden bieden aan onze Zeemacht, mocht dit nodig blijken.

Neptunus zal met genoegen hun belevenissen, hun verhalen en bepaalde passages uit hun logboeken publiceren. Vanzelfsprekend zullen deze bijdragen verschillen van deze gepubliceerd door Luitenant-Kolonel Eygenraam, die ons telkens een beknopt verslag bracht van de gebeurtenissen en de militaire situatie op het ogenblik van iedere ontruiming. Wij benaderen deze gebeurtenissen op een andere wijze, uit een andere gezichtshoek. Neptunus gaat samen met onze vissers inschepen aan boord van hun vaartuigen om deze gebeurtenissen te «herbeleven» zoals ook zij het hebben meegemaakt. Wij gaan hun verhalen noteren zoals zij ze die vertellen.

In deze bijdrage hebben we o.m. het Gulden Boek van het Zeewezen integraal gepubliceerd. Dit boek werd gepubliceerd en uitgegeven op initiatief van het toenmalig Ministerie van Verkeerswezen te Londen o.l.v. de heer Minister Camille Gutt, met als bedoeling het heldhaftig gedrag van onze zeelieden niet zou vergeten worden. Deze beslissing werd genomen op 1 april 1941.

Dienaangaande dringt zich echter een klein voorbehoud op aangaande de volledigheid van dit Gulden Boek. Het werd inderdaad opgemaakt aan de hand van inlichtingen verzameld bij de in Engeland verblijvende vissers, het is echter voldoende geweten dat niet alle vissers die aan de evacuatie hebben deelgenomen, naar Engeland konden uitwijken.

Woord vooraf.

Het is me een bijzonder groot genoegen de eerste van een reeks bijdragen over onze vissers te kunnen wijden aan een Heistse bemanning. Sedert jaren breng ik mijn vakantie door in deze mooie badstad en heb aldus de kans gehad deze vissers van dichtbij te leren kennen, ik hoop ten andere — als God het belieft — ook in de toekomst nog vele mooie vakantiedagen te Heist-aan-Zee te kunnen doorbrengen.

Deze bijdrage laat me ook toe een ereschuld te verffenen tegenover de heer Notaris, Jonkheer J.B. de GHELDERE, burgemeester van Heist tot en met de fusie met Knokke en tevens tot verleden jaar voorzitter van de Provincieraad van West-Vlaanderen.

Hij was de eerste kustburgemeester tot wie ik me richtte, in 1969, om inlichtingen te bekomen in verband met de oorlog 1914-1918, in welke onze Heistenaars nog een niet zó belangrijke rol hadden gespeeld. Dit was inderdaad meer het domein van de Oostendse stoomtreilers. Onze Heistse vissers hebben echter ruim deze achterstand ingehaald tijdens de tweede wereldoorlog, de rol die ze hebben gespeeld wordt bijzonder goed geïllustreerd bij het lezen van het « Gulden Boek van het Zeewezen ».

Deze bijdrage zal zeker genoeg doen aan de ere-burgemeester van Heist, hij die altijd oog en oor had voor hun problemen en nooit een kans liet voorbijgaan hen daadwerkelijk te helpen, te beginnen met de heldhaftige Jozef DHOORE.

Een woord van dank eveneens voor de heer R. RICKX, Voorzitter van de Federatie van de Belgische Zeelieden 1914-'18 en 1940-'45, die het initiatief nam voor dit opzet, het is o.m. dank zij hem dat zeven vissers hun scheepsjournal hebben opgezonden, een aantal foto's aan het inzamelen

zijn en heel wat van hun belevenissen op papier aan het zetten zijn.

Onze dank gaat ook naar Kolonel LE GUYADER, militair attaché van Frankrijk te Brussel. Een echte bretoen, wat inhoudt dat hij bijna instinctief sympathie heeft voor alles wat de zee betreft en zeker voor de zeelieden. Hij feliciteerde ons niet alleen met onze opzet maar zorgde bovendien, dank zij zijn talrijke relaties, voor een bijzonder gewaardeerde hulp van de Geschiedkundige Dienst van de « Marine Nationale ».

Vanwege de Belgische zijde citeer ik graag de heer P. VANDENSTEEN, Directeur van de Dienst Economie en Sociale Zaken bij het Bestuur van Het Zeewezen en van de Binnenvaart, die ons heel wat inlichtingen en dokumentatie bezorgde. Verder de heer Carlo SEGERS, hoofdopsteller van het maritiem tijdschrift « MARINE » die ons eveneens zijn zeer spontane hulp heeft aangeboden. Tijdens de laatste wereldoorlog was hij in dienst van de Belgische Krijgsmachten in Engeland; hij was zo vriendelijk een aantal nummers van het tijdschrift « MARINE » uitgegeven te Londen, ter onzer beschikking te stellen, waarin wij artikels vonden over onze Belgische vissers.

Een laatste woord van dank gaat naar de heer Roger LAMBERT, welke zo bereidwillig de ter illustratie gebruikte kaart tekende, naar de heer Jan SWINNEN, die zorgde voor de talrijke fotoreproducties en naar de heer Jaak de RYCK die samen met de redactieploeg van NEPTUNUS de nederlandse tekst nazag, vertaalde en aanpaste waar nodig.

Voor deze bijdrage vonden we het inderdaad passend de taal te gebruiken van onze vissers en mensen van onze kust.

J. Verleyen



UIT HET DAGBOEK VAN DE H 42. PHARAÏLDE

Theophiel DE GROOTE is geboren te Heist-aan-Zee, op 3 juli 1915, uit een vissersfamilie. Van 1926 tot 1929, heeft hij de cursussen aan de Koninklijke Ibbischool te Oostende gevolgd. Dat hij daar een goede opleiding in de zeevaart heeft gekregen, zal dit verhaal bewijzen. Hij herinnert zich nog goed de Directeur Georges CAMBIER (in dienst in de school vanaf 1906 tot 1950!) en de Commandant Georges GOOR, die precies, in 1926 en 1927, afgevaardigde beheerder was. Bij het verlaten van de school, in 1929, was hij 14 jaar oud en hij werd aangemonsterd als scheepsjongen op een garnaalkotter van de familie. Een jaar later, was hij reeds lichte-matroos. Zijn droom was destijds marconist te worden op de grote treilers om naar de verre zeeën te varen. Hij bleef toch werken in de kustvisserij, steeds in familiebedrijven. In 1937, trad hij

in het huwelijk en hij kocht de « Pharaïlde ». Dit is de toepassing van een leuze van het vissersvolk te Heist: eerst een schip, dan een huis; omdat men met een schip een huis kan verdienen, maar niet andersom. Hij is pas 22 jaar oud en hij is schipper en zijn eigen reder. De « Pharaïlde » is een houten vaartuig van 17,03 N.T. en 49,42 B.T., gebouwd in 1928 op de scheepswerf van J. HAERINCK te Heist, met een motor Anglo-Belge van 100 P.K. Hij is geen marconist geworden maar hij heeft toch reeds de radio aan boord alhoewel het voor dergelijke vaartuigen destijds niet verplicht was. Tot de 10de mei 1940, bleef hij steeds in de kustvisserij. Hij is NOOIT tot Engeland gevaren. Hij beschikt zelfs over geen kaarten van het Nauw van Kales, van de Franse kusten of van de Engelse kusten.

VAN ZEEBRUGGE TOT ST.-VAAST-LA-HOUGUE...

Zondag 19/5/40 : te 5.30 u., vertrek met familie uit Heist naar Zeebrugge. Vertrek uit Zeebrugge om 8 u. met 27 personen aan boord, daaronder de jonge Mevr. DE GROOTE en zoonje van 2 j. en half. (De lijst bestaat nog.)

« Had iemand een bevel van vertrek gegeven ? »
« Er was geen bevel voor vertrek gegeven. Iedereen vertrok voor ??? En velen vertrokken doordat zij velen zagen vertrekken. Wij waren zelfs, volgens velen, nog een dag later. » (1)

Zondag 19/5/40 : te 20 u. aankomst te Boulogne. Er werd geankerd in buitenhaven. Rond 20.30 u., eerste contact met oorlogsgeweld (Bijl. 1). Duitse vliegtuigen werpen bommen. De schipper houdt de wacht gans de nacht ;

Maandag 20/5/40 : Vertrek van Boulogne om 6 u. Aankomst te Dieppe rond 14.30 u. — honderden vluchtelingen — deze nacht worden bommen geworpen aan de sassen — H.42 blijft in de buitenhaven — kalme nacht ;

(1) De Heer Bestuursdirecteur van het Zeewezen, P. VANDENSTEEN, is van mening dat, op 18 mei 1940, een bevel van evacuatie van de vissersvaartuigen wel werd gegeven. Er bestaat echter geen bewijs en dit bevel werd alleenlijk aan de Waterschouten en Havenkapiteins medegedeeld. Th. DE GROOTE spreekt van « een dag te late » en andere vissers hebben, op 18 mei, zee gekozen. Dit werd ook bevestigd door het tijdschrift « MARINE » uitgegeven te Londen door het Bestuur van het Zeewezen aldaar.

Dinsdag 21/5/40 : verlaten Dieppe rond 10 u. — alles verloopt goed — na vertrek van H.42, zullen twee Oostendse treilers (O.288 Normandie en O.231 of 237) door magnetische mijnen getroffen worden — veel mensen verdronken (Bijl. 1) ;

Dinsdag 21/5/40 : aankomst te Fécamp om 15 u. — alles nog kalm — na enkele uren liep de haven vol van vluchtende schepen, alle proppensvol met vluchtelingen — O.163 Christ Mahlman gezien (Bijl. 2) — de nacht, bommen geworpen — slachtoffers onder goede bekenden — nachtelijke paniek te Fécamp te wijten aan alle schepen vol waaronder heel veel kinderen — geen plaats of geen eten te krijgen ;

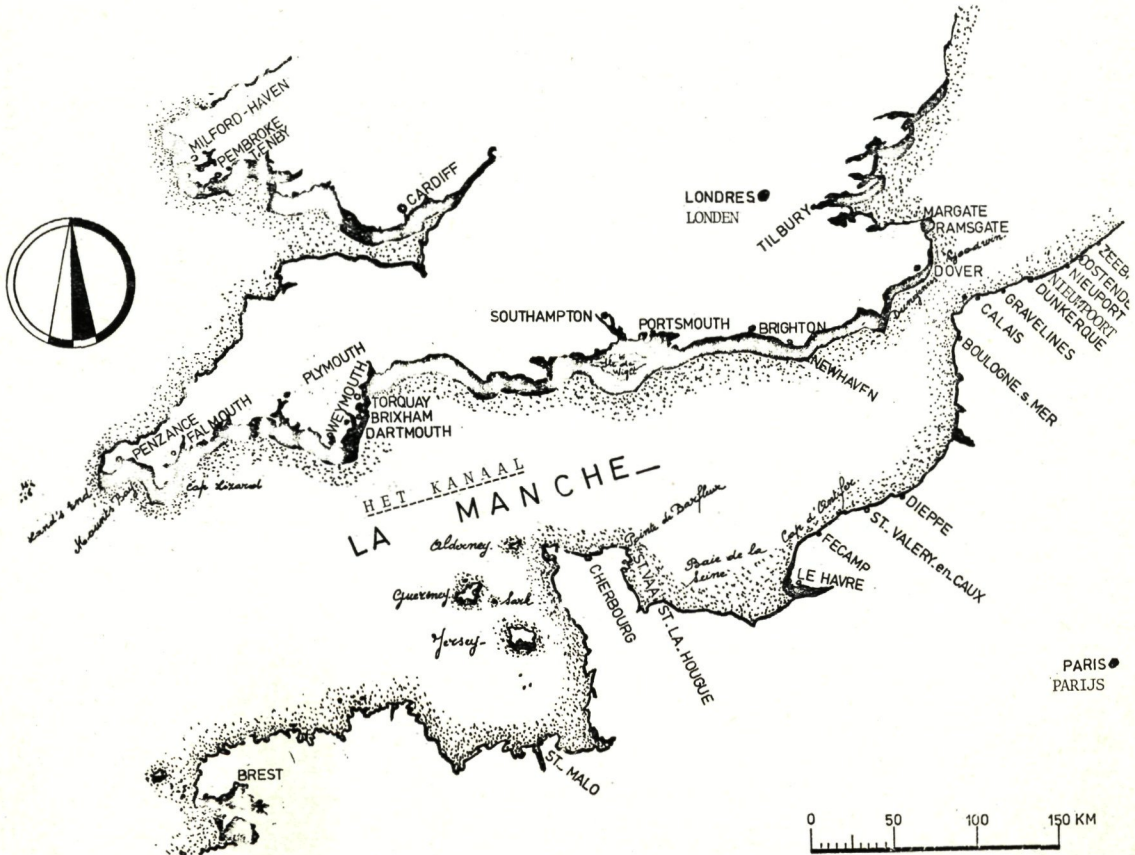
Woensdag 22/5/40 : Verlaten Fécamp om 10 u. naar St.-Vaast — 63 mijlen — aankomst om 19 u. — Reeds enkele Belgische vaartuigen voor anker buiten haven — inspectie, alles in orde — morgen zullen wij bericht krijgen ;

Donderdag 23/5/40 : St.-Vaast is onze BASE (Bijl. 3) — wederom controle — wachten ;

Vrijdag 24/5/40 : alles blijft normaal a/b — er komt melk voor de kinderen ;

Zaterdag 25/5/40 : Bericht : iedereen die geen lid van de bemanning is moet van boord af !!! ;

Zondag 26/5/40 : een week na het vertrek — om 10 u. haven binnen — allen die niet tot de bemanning behoren, van boord af ! — trein met de families vertrekt naar Valognes om 14 u. — Families weg





Door Oorlog verbonden - De Mannen van St. Vaast. Newlyn - 28 augustus 1940, van l. tot r. : Boven VERBEKE Karel H. 77 Gilda - CREYF Albert H. 41 Jacomina - DE GROOTE Theophiel H. 42 Pharaïlde - Beneden OBTEBEKE Albert H. 42 Pharaïlde - ACKX Frans H. 41 Jacomina - VAN TORRE Gustaaf H. 42 Pharaïlde - DE GROOTE Pieter H. 42 Pharaïlde.

naar waar? Voor hoelang? Onze schuit schijnt ledig, 4 personen in plaats van 27!;

« Hebt U iemand van uw familie in Engeland teruggezien? »

« Van deze mensen zijn er geen in Engeland teruggekomen — altijd verder Frankrijk in, om, in september '40, naar België teruggezonden te worden. »

Maandag 27/5/40: Melding: Zullen dienst doen Koopvaardij ???;

Dinsdag 28/5/40: Wederom controle — boorddocumenten, snelheid, verbruik gasoil, capaciteit tank;

Woensdag 29/5/40: nogmaals papieren nagegaan — H.42 Pharaïlde wordt door de Franse Marine opgeëist — wij weten het, het is oorlog;

Donderdag 30/5/40: Eerste vissersboten verlaten Sint Vaast onder bevel van de Franse Marine (Bijl. 3) — waarheen ??? — Krijgen voorraad, eten en drinken, onze eerste pinard!;

Vrijdag 31/5/40: Alle vistuig van boord af! (?) — Krijgen eten voor 8 dagen en drie Franse mariniers — Duinkerke begint!!!

DUINKERKE...

Vrijdag 31/5/40: H.42 Pharaïlde wordt als konvoileider aangeduid van 8 schepen: H.42 - H.41 - H.23 - Z.2 - Z.48 - N.53 - N.58 - O.210 (Bijl. 2).

(2) Th. DE GROOTE laat opmerken wat het vistuig betreft: daarvan nooit iets teruggezien. Nochtans hadden zij het beloofd.

(3) Op te merken valt dat DE GROOTE Pieter geen familielid is.

Bemanning van H.42

VAN TORRE Gustaaf (geb. 1906)

DE GROOTE Pieter (2/7/1907) (?)

OBTEBEKE Albert (5/7/1916)

DE GROOTE Theophiel (3/7/1915)

Hoe eigenaardig 3 verjaardagen in 4 dagen!

Konvoileider, chef pilote, MALLET Georges, uit Saint Malo, Bretagne (1915)

Franse mariniers: CARIAU Louis echte Bretoen (1918?)?... Louis uit?... sur Somme (18 jaar)

Verlaten Sint Vaast om 9 u. naar Royal Sovereign — aankomst Royal Sovereign om 22 u. — geankerd;

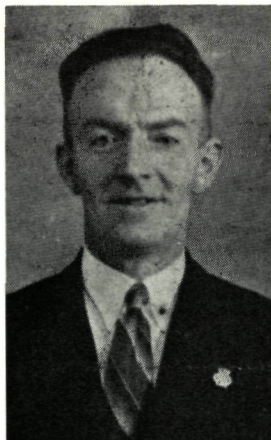
Zaterdag 1/6/40: Verlaten Royal Sovereign om 6 u. naar Dover — aankomst Dover om 12 u. — Chef Pilote gaat aan boord SAVORGNAN de BRAZZA (Bijl. 4) om bericht — moeten contre-torpilleur LEOPARD (Bijl. 5) aandoen om voorraad (eten, sigaretten, koolbriketten voor stoof). — Worden daar in het Frans hard toegejuicht. — Orders zijn: Soldaten evacueren Duinkerke! — Eerst moeten Franse cargo aandoen om lading bestemd voor Duinkerke: 6 tonnen obussen 69 — 2 tonnen lichtkogels — 25 zakken van 20 grote broden (500 samen) — incident met een overspannen officier van de Franse Koopvaardij — eindelijk krijgen wij geen eten voor ons. — verlaten Noord Goodwin om 22 u. — route tot ± 8 mijlen N.W. Oostende — mijnvelden vóór Duinkerke nog niet open — onder route in de nacht konvooi uit elkaar;

Zondag 2/6/40: twee weken na het vertrek — de dag van H.42 Pharaïlde te Duinkerke. Laten wij Th. DE GROOTE ons vertellen:

« Om ± 1 uur, wordt, in de donkere nacht, de H.41 door een onbekende torpedojager (?) aange-

varen. Gelukkig genoeg, is de schade zeer beperkt (voorsteven gebroken) en het schip maakt geen water. Kort na deze aanvaring, rond 1.30 u., worden wij vanuit de lucht gemित्रailleerd (zover wij weten zonder ongevallen in het uit elkaar geslagen konvooi). Om 5.30 u., bevinden wij ons op de positie van \pm 8 mijlen N.W. Oostende. Gans de zee hangt vol rookgeur. Om 7.30 u., varen wij het pas van Zuidcote in. Daar zit de H.78 (Bijl. 2) op een zandbank, verlaten, lekgeslagen door bommen. Om 8 u. begint het spektakel: juist voor ons, wordt een destroyer aangevallen door Duitse vliegers. De commandant op de brug ontwijkt de bommen. Dit was een manoeuvre! Wij waren, goed geteld, op 15 meters van dit schip en dit was ons eerste geluk.

Om alles te zeggen, het was zo dicht dat onze motor het bijna liet steken. Het toerental ging tot STOP! Om 8.15 u., wordt de haven van Duinkerke binnen gevaren. Van het pas Zuycote tot Duinkerke, zaten er vele gezonken schepen en niet te tellen drijvende vlotten. Op de haven lopen duizende soldaten die moeten afgehaald worden. Zij roepen naar allen die binnenvaren om hen mede te nemen. Wij moeten EERST onze lading lossen en dit gebeurt in een regen van bommen. Maar, wat geluk hadden wij aan onze zijde, het was hoogwater en zo verliep alles nog vlug. Enige soldaten hielpen mede. Maar, wanneer het broqd boven komt, vliegen zij erop, zoals de ratten. Hoelang waren zij al zonder eten? Na het lossen moeten wij naar een andere plaats. En steeds maar bommen en bommen en duizenden in paniek geslagen soldaten. Ik blijf in omtrek van onze Pharaïde en, voor mij, zit een soldaat die ik bewonder voor zijn koelbloedigheid en zijn kalmte: hij zit te eten en geeft mij een slok wijn. Het was niet mis, zelfs lekker in die warmte. Het geweld van bommen wordt hoe langer hoe heviger. Wat werd er daar geschoten en gebombardeerd! En in al deze hevigheid, heb ik maar EEN vliegtuig zien neerhalen. Soldaten, bebloed en haveloos, lopen naar de schepen. Wij nemen er 39 aan boord. Om 12.30 u., verlaten wij Duinkerke met de in onze nabijheid zijnde vaartuigen van ons konvooi. Deze waren: H.42, H.41, Z.48 en H.23 (Bijl.2). Terwijl wij uitvaren, komen steeds meer schepen binnen om soldaten af te halen. In de tijd van ons verblijf in de haven (\pm 4 u.) zijn er nog enige schepen tot zinken gebracht. Onze bestemming wordt Ramsgate en daar, in de afgelopen nacht, een gat in de mijnenvelden was getrokken, kunnen wij rechtstreeks naar Engeland varen. Op onze weg hangt de lucht vol vliegtuigen en wij zijn nauwelijks 45' buiten, wanneer, boven ons, twee vliegtuigen vliegen recht op de voor ons varende schepen « Brighton Queen » en « Scotia » (Bijl. 6). Deze schepen hadden respectievelijk 3.500 en 1.500 soldaten aan boord. De « Brighton Queen » was een mailboot met 93 bemanningsleden aan boord, waarvan wij er ook 3 oppikken. Een van deze mensen heeft mij uit dankbaarheid, zijn foto overhandigd. Zijn naam was Y.J. LAVIES en hij was steward op de « Brighton Queen ». Ik heb nooit iets meer gehoord van hem. De « Scotia » was een pakketboot. Zulke paniek heb ik nooit gezien! Terwijl bijna allen in het water sprongen (\pm 3.000 soldaten), werd er steeds gebombardeerd naar de nog aan boord van beide schepen gebleven soldaten (\pm 2.000) alsook op de in het water liggende soldaten. Er werd door ons allen gestopt om hulp te bieden, t.t.z. ons konvooi en vele andere schepen waaronder twee Hol-



Y.J. LAVIES - Steward a/b Brighton Queen « opgepikt » door H. 42 tussen Duinkerke en Ramsgate - 2/6/40 - 14 u.

landse kusters, de « Java » en de « Jaba » (Bijl. 6). Alle nemen wat zij kunnen. Wij, voor ons part, nemen er \pm 85 op en met de \pm 40 soldaten van Duinkerke, was dit samen \pm 125 mannen. Het vaartuig was vol. Wij hadden vanuit Duinkerke een Franse kapitein en twee Franse luitenanten a/b en deze zegden ook dat het wel was. Onder de geredden, hadden wij zelfs 3 zwaar gewonden en enkele lichtgewonden. Wat mochten wij blij zijn dat wij wijn (die verwarmd was) en proviand aan boord hadden en dat het mooi en zonnig weer was dat velen hun natte klederen konden uitdoen. Wij zetten koers naar Ramsgate welke wij bereiken om \pm 17.30 u. Daar komt onmiddellijk een Engelse boot langs die ons vraagt of er Engelsen a/b waren. Wij hadden er drie. Deze werden afgehaald en de rest hebben wij dan later in de haven afgezet. Bij het verlaten, was het een gelukwens van het jewelste. Wij hadden gedaan wat wij konden zoals zoveel anderen: het was oorlog. De haven werd kort nadien uitgevaren om voor anker te komen. Steeds kwamen er schepen aan vol geladen met soldaten. »

Maandag 3/6/40: Wachten te Ramsgate;

Dinsdag 4/6/40: Onze Chef-Pilote verlaat H.42 om orders. Orders: Terug naar Duinkerke! — Schepen die terugkomen zeggen « nutteloos » — blijven ter plaatse;

Woensdag 5/6/40: Laatste dag van evacuatie? — Weinig schepen komen nog toe voor Ramsgate met weinig soldaten a/b — DUINKERKE is GEVALLEN! — Een schip van ons konvooi ligt nog te Ramsgate. — daarom moeten wij wachten;

Bij beslissing van 21 juli 1941, heeft de Heer Camille GUTT, Minister van Verkeerswezen te Londen, de namen van DE GROOTE Theopiel, schipper van de H.42 Pharaïde, DE GROOTE Pieter, matroos, VAN TORRE Gustaaf, matroos en OBTEBEKE Albert, motorist, in het Gulden Boek van het Zeewezen laten inschrijven, onder de respectievelijke nummers 291, 292, 293 en 294, met de volgende melding: « Hebben in gevaarlijke omstandigheden werkelijk medegewerkt aan de ontruiming van DUINKERKE en door hun besloten daad talrijke geallieerde soldaten gered ».

Donderdag 6/6/40: Verlaten Ramsgate om 6.30 u. — varen tussen gezonken schepen — konvooi van ± 20 vaartuigen begeleid door een stoomtreiler — 's nachts slow varen — in den donker sturen kort op elkaar — naar de Franse kust;

Vrijdag 7/6/40: Bereiken Franse kust Cap Antifer — naar Le Havre — aankomst Le Havre om 10 u. — Vele duikbotenversperringen — binnenvaren verloopt vlot. — Opnieuw bommen en bommen! — Om 16 u. orders: verlaten Le Havre na vivers gekregen te hebben — vertrek uit Le Havre om 18 u. — Onder route, bieden wij hulp om O.210 vlot te houden (4) — Koers naar Sint Vaast — deze nacht nog herhaalde malen naar konvooi geschoten — gelukkig, het wordt mistig — konvooi uit elkaar — varen rond eiland St.-Marcouf (niet ver van St.-Vaast);

Zaterdag 8/6/40: Bereiken wederom onze Base St.-Vaast om 19 u. — Vinden daar een brief van onze familie.

VAN ST.-VAAST-LA-HOUGIE TOT NEWLYN-PENZANCE...

Wat de ontruiming van St.-Vaast betreft, beschikken wij over vier bronnen van inlichtingen:

- de artikelen van Lt.-Kol. P. EYGENRAAM (Duinkerke-St.-Valery en Caux-Cherbourg);
- de door de Franse Marine Nationale medege-deelde inlichtingen;
- het verslag « De Belgische Vissersboten in Frankrijk (Mei-Juni 1940) » van het tijdschrift « MARINE » uitgegeven te Londen;
- het relaas van schipper Th. DE GROOTE en de onderhouden met hem zelf.

Wij mogen ook beroep doen op onze persoonlijke ervaring van de streek Le Havre en Carentan, in mei 1940.

« Van 9 tot 18 juni 1940, blijft alles rustig en kalm te St.-Vaast » zegt Th. DE GROOTE. Negen dagen kalmte na de koorts van Duinkerke schijnen een lang tijdperk. Het is echter een valse kalmte. Lt.-Kol. P. EYGENRAAM heeft ons gezegd dat vanaf de overerving van Kales door GUDERIAN en nog vóór de ontruiming van Duinkerke, Hitler heeft bevel gegeven: Parijs! De druk van de vijand in de richting van de kust is dus minder. De 10e, 11e en 12e juni, gebeurt de ontruiming van Saint Valery en Caux, onder het vuur van de troepen van ROMMEL. Vijf Belgische vissersvaartuigen nemen deel aan deze ontruiming. Zij genieten nl. van de bescherming van de ons sedert Duinkerke reeds gekende contre-torpilleur LEOPARD en aviso SAVORGNAN en BRAZZA. Andere Belgische vissersvaartuigen waren vrijwilligers om naar St.-Valery te gaan. Het was echter te laat.

Op 12e juni, gebeurt de ontruiming van Le Havre. Enkele Belgische vissersvaartuigen hebben een rol van « overzetter » gespeeld. Zij hebben vluchtelingen (waaronder Belgen) aan de overkant van de monding van de Seine gebracht (tot Honfleur en zelfs Trouville). Le Havre was destijds een echte rattenvlucht zonder uitgang. De eerste brug op de Seine was te Rouen, op een vijftigtal km van de monding. Tussen de monding en Rouen, bestonden

maar vier veerdiensten. Zij waren overbelast. Daarenboven eisten de Britse terugtrekkende troepen de volstrekte prioriteit op de veerdiensten en dit, laten wij beleefd zeggen « with tenacity ». De erbarmelijke stroom van vluchtelingen, van Franse en... Belgische troepen moest langs Rouen vloeien. Onze zeevissers hebben alzo een gewaardeerde dienst gepresteerd ten bate van de vluchtelingen. De 14e juni is Parijs bezet. Dezelfde dag en in tegenstrijd met de overeenkomst van Briare, beslist Engeland de Britse troepen uit Frankrijk terug te trekken. De ontruiming moet grotendeels langs Cherbourg gebeuren. Deze grote haven is gelegen op het uiteinde van een schiereiland: de Cotentin.

Een schiereiland heeft altijd een smaller toegang die men kan proberen dicht te houden. Deze toegang bevindt zich tussen Carentan en La-Haye-du-Puits. De streek biedt voorwaarden om zich te verschansen. Zij kan vergeleken worden met onze Zee-Vlaanderen. Er bestaan moerassen (« marais » zeggen de inwoners), soorten polders met dijken en kleine kanalen. Carentan zelf (die een grote rol in juni 44 zal spelen) is een klein havenstadje (de 59e haven van Frankrijk in 1940!), verbonden met de zee langs een vaargeul van een tiental kilometers, ideale verdedigingslinie tegen tanks. (5)

Altijd dezelfde 14e juni, geeft de Franse Admiraliteit bevel aan twee gewapende treilers van het gewzen « Front de mer du Havre » zich ter beschikking te stellen van de plaatselijke Marine-Commandant te Saint-Vaast-la-Hougue, Capitaine de Corvette (R.) MAUDUIT-LARRIVE. Het gaat hier over twee opgeëiste treilers van Dieppe, de A.A.337 Jacques MORGAND (Bijl. 7) en de A.D.57 Nadine, een oude stoomtreiler van vóór 1914. De twee boten komen aan in de rede van St.-Vaast, de 15e juni te 17 u.

De bedreiging tegen de Cotentin begint. Lt.-Kol. P. EYGENRAAM heeft ons gezegd dat, op 17e juni, Hitler aan ROMMEL bevel heeft gegeven zo vlug mogelijk naar Cherbourg op te rukken om de herinscheping van de Britse troepen zoveel mogelijk te verhinderen. De Franse Mariniers, bijgestaan door enkele Britse eenheden, bieden een hardnekkige weerstand in de streek van La-Haye-du-Puits en winnen enkele kostbare uren. Op 18e juni, rukken Duitse troepen op vanuit Carentan in de richting van Saint-Vaast-la-Hougue, op een dertigtal kilometers verder. « MARINE » beweert dat, op dit ogenblik, het Franse pantserschip COURBET (Bijl. 8) vanuit de zee de vooruitgang van de Duitsers onder het vuur van zijn zware kanonnen houdt. Dit wordt niet gemeld in het verslag van de Franse Marine.

Th. DE GROOTE verklaart toch, op onze vraag: « Kort voor het alarm te St.-Vaast, hebben wij inderdaad hevige kanonnenschoten gehoord, vanuit de zee, vanuit de richting van de Eilanden St.-Marcouf. Ik heb geen schip gezien maar er waren zware rookkolommen over de zee ». Een tussenkomst vanuit de zee schijnt dus echt.

Welke is de toestand te St.-Vaast, op enkele kwartieren van het einde? Volgens « MARINE » dragen vele vissersvaartuigen sporen van aanvaring en averij vanuit Duinkerke. Vele motoren zijn gebrekkig.

(4) Th. DE GROOTE laat met humor opmerken: « schipper van de O.210 was toen de 62-jarige Gustje GODDERIS met drie dronken marinen aan boord!!! »

(5) Th. DE GROOTE laat opmerken dat geruchten van wapenstilstand beginnen rond te lopen.

Dit is bevestigd door ooggetuige Th. DE GROOTE. Capitaine de Corvette MAUDUIT-LARRIVE heeft van Amiral LE BIGOT, Préfet Maritime te Cherbourg, bevel gekregen zich hardnekkig te verdedigen in het Fort La Hougue. De Nadine en de Jacques MORGAND moeten zich zo dicht mogelijk bij de kust houden om, met hun kanon, de toegang tot het fort gebeurlijk onder vuur te houden. Waterschout van Nieuwpoort, DE POORTER, is altijd ter plaatse om zich bezig te houden met onze vissers. Hij beschikt over een motorboot van het Loodswezen (waarschijnlijk de redeboot van Nieuwpoort).

Om 16 u. komt een tegenbevel van Cherbourg: de verdediging is niet meer nodig — evacueren! Dank zij Lt.-Kol. P. EYGENRAAM, weten wij reeds waarom. Te 16 u., vaart het laatste schip de haven van Cherbourg buiten. De Engelse soldaten zijn gered en de eerste Duitse elementen zijn reeds op 5 km van de stad aangekomen. Amiral LE BIGOT zal nog 25 uren winnen, dank zij de weerstand van de forten die Cherbourg beschermen, vooraleer zich aan generaal ROMMEL over te geven (19e juni te 17 u.).

Wat zal er nu met onze schepen gebeuren? Wij kennen reeds de toestand. St.-Vaast is een tij-haven. Vele boten blijven daar liggen daar zij aan de grond vast zitten. Enkele zijn vlot, waaronder de twee wel verbonden samen H.41 Jacomina van schipper Frans ACKX en H.42 Pharaïlde van schipper Th. DE GROOTE. Om 16 u., moeten zij hulp bieden om soldaten vanuit het fort aan boord van de Nadine en van de Jacques MORGAND over te brengen. Dit gebeurt vlot en vlug ondanks een aanval door twee Duitse vliegtuigen die zeer laag vliegen. Zij vallen aan zonder resultaat. (Bronnen: «MARINE» en Th. DE GROOTE). De Franse Marine geeft nader aan dat het gaat over 250 soldaten en matrozen in totaal. «Om 17 u., verlaten wij St.-Vaast en dat was geen geluk. Wij vormen een konvooi met H.42, H.41, H.63, H.77, Z.67, Z.35, Z.42 en ???» zegt Th. DE GROOTE (Bijl. 2). De Franse Marine Nationale geeft nader aan dat de Nadine en de Jacques MORGAND, om 18.30 u., de rede van St.-Vaast verlaten. Bestemming is Brest waar de mannen moeten ontscheept worden.

's Anderendaags, komen Duitse soldaten, met tanks, te St.-Vaast om de verlaten boten te bekijken (verklaring ooggetuige VLIETINCK Jozef van H.16 Emma-Léon. Dezelfde dag, 19e juni, te 20 u., meer dan een dag na de ontruiming van St.-Vaast, komen de Nadine en de Jacques MORGAND, onder het gezag van Enseigne de Vaisseau (R) LE SIEUTRE, voor het haventje, l'Aber-Wrac'h (dit is een Bretoense naam). Daar komen zes matrozen van Brest met een bootje de Jacques MORGAND vervoegen.

Zij laten aan E.V. LE SIEUTRE weten dat Brest in de handen van de Duitsers is en dat deze reeds te Lesneven zijn (op enkele km in het binnenland achter l'Aber-Wrac'h). Men bemerkt inderdaad, in de verte, een grote rookwolk boven Brest. «MARINE» beweert dat op dit ogenblik de H.77, de H.41, de Z.72 en de motorboot van het Loodswezen nog met de Nadine en de Jacques MORGAND varen. Andere schepen hebben St.-Vaast nog later kunnen verlaten (bij hoogtij) en varen rechtstreeks naar Engeland, ondanks een storm van N.E. Anderen moeten het konvooi verlaten, wegens gebrek aan snelheid (6 knopen) en vervoegen ook rechtstreeks Engeland. Alzo, op deze

19e juni, bereiken schepen Dartmouth, Brixham, Fowey en Falmouth. Volgens «MARINE», ontmoeten de laatsten die gebleven zijn met de Nadine en de Jacques MORGAND, rond 23 u., bij Ouessant, een Franse Torpedojager die het morsesein geeft: «Plymouth!». Dit is ook bevestigd door de Franse Marine die verder aangeeft dat de Nadine en de Jacques MORGAND, op 20 juni, rond 12 u. te Falmouth aanleggen.

En nu, wat is er gebeurd met onze Pharaïlde? «Ik was de traagste, zegt Th. DE GROOTE. Ik ben aangekomen in de omgevingen Brest-Ouessant, de 19e juni, laat in de avond, zeker rond middernacht. Ik heb de branden van Brest in de verte gezien. Ik heb geen morseseinen gezien. Er waren nog andere onbekende boten die ronddraaiden in de duisternis, zonder lichten. Waarheen gaan? De Franse marinen hadden gesproken van Noord-Afrika. Het was ver voor ons. Ik heb onmiddellijk besloten koers te zetten naar Engeland. Ik had het nooit vergeten, vanop de l'ibsschool, dat Brest en Land's End praktisch op een zelfde rechte lijn Noord-Zuid zijn gelegen. Ik moest dus Noordwaarts varen en in Engeland aan wal komen. In de nacht en in de voormiddag van de 20e juni, heb ik alleen gevaren. Ik heb toch boten zien varen in de andere richting, van Engeland naar het Zuiden. Ik ben alleen te Newlyn-Penzance aangekomen. Dit was de 20e juni 1940, om 14 u., met een bries van N.E. Ik had non-stop gevaren gedurende 45 u. van St.-Vaast tot Newlyn, over Cherbourg, Alderney en Brest/Ouessant. Gedurende deze 45 uren, hadden wij niets meer te eten behalve een brood van onze lading voor Duinkerke!!!».

«Sedert het begin af, heb ik de indruk dat U de laatste in Engeland zijt aangekomen om later met de eersten naar België terug te komen.»

«Dit stemt overeen met de waarheid. Tussen de laatsten, zijn er die Engeland niet hebben kunnen bereiken, bij gebrek aan gasoil of defekt aan de motors. De laatste die ik heb gezien is de Z.42 «Kompas» van de Rederij Raphaël HUYSEUNE (Bijl. 2). Ik heb nog seinen met hem uitgewisseld. Hij kon niet meer volgen en moest naar de Franse kust varen».

HET VERBLIJF TE NEWLYN-PENZANCE...

Donderdag 20/6/40: Aankomst te Newlyn-Penzance — incident met een Engelse visser die beweert dat ik een drijvende net beschadigd heb — tussenkomst als tolk van «Zwarte» ROOSEMONT uit Blankenberge — geestdriftig onthaal van vele Belgische vissers — komen vragen hoe het gaat aan de overkant — vele Belgische vissersvaartuigen rechtstreeks gekomen via Dartmouth — reeds bezig aan het vissen — hartelijk onthaal door de Heer

STEVENSON, Belgisch Consul ter plaatse;

11/4/40: terug aan het vissen — Frans ACKX met
11/7/40: terug aan het vissen — Frans ACKX met
11/8/40: terug aan het vissen — Frans ACKX met de H.41 komt te Newlyn om met de H.42 te blijven — kort na onze aankomst O.312 (Bijl. 2) beschoten — één dood, Kamiel GHYS, oud kameraad van de l'ibsschool; geen radio a/b toegelaten; (6)

(6) Th. DE GROOTE laat opmerken dat de Franse Marine de radiozenders a/b had gelaten.

25/8/40 : O.339 (Bijl. 2) verlaat Newlyn om nooit meer terug te komen ;

1/9/40 : Britse M.M.S. ontploft op trilmijn en zinkt op 300 m van de haven. Ik spring aan boord van de Politieboot, als vrijwilliger, om hulp te bieden. Niets meer te redden — 12 doden — drie doden gezien in stuurkot onder helder water ;

25/10/40 : Duitse aanval tegen konvooi buiten Mounts Bay — O.249 (Bijl. 2) loopt in de grond in de donkere nacht — allen gered — waren in de omgevingen — H.56 (Bijl. 2) komt later terug — ik was reeds vrijwilliger voor de opzoekingen ;

14/7/41 : Bommen op B.30 en O.223 (Bijl. 2) — zonder schade ;

6/5/42 : Koning en Koningin van Engeland komen te Newlyn — jammer genoeg, waren wij op zee ;

14/5/42 : O.246 (Bijl. 2) door Duits vliegtuig beschoten — vliegtuig neergeschoten door de twee « gunners » aan boord ;

« Was uw vaartuig bewapend ? »

« Er kwamen Britse soldaten (gunners) met een mitrailreuse aan boord. »

21/7/42 : Nationale Feestdag — de bemanning van H.41 (ACKX en CREYF) en VERBEKE krijgen een medaille te Londen. — Wij werden ook gevraagd maar niet gedecoreerd. Het is voor toekomstige jaar ?

30/1/43 : Medailjes komen nog, in een doos verzonden — niets voor ons ! ;

13/8/43 : H.42 Pharailde brengt Franse gevluchte boot uit Frankrijk binnen te Newlyn met 22 mannen a/b ;

Antwerpen : Boven : twee jonge vissers van de Royal Navy TORRE, Frans ACKX, Dries GHESELLE, heid van Duinkerke Lucienne-Christian, ROOSE uit Oostende.

« Hoe is het gebeurd ? »

« Het was vroeg in de morgen, om 7.30 u., met felle bries, op ongeveer 15 à 20 mijlen bezuiden Lamorna, S.S.W. van Lizard Head. Het was een boot van ± 18 meters met Franse vlag (geen « Croix de Lorraine »). Naam en nummer ben ik vergeten (afkomstig van de omgevingen van Brest). Aan boord bevonden zich : 3 of 4 neergeschoten vliegeniers, 3 of 4 reporters en Franse vissers die uit Frankrijk vluchtten. Wij kwamen aan te Newlyn dezelfde dag om ± 13.30 u. Ik had aan deze mannen een fles cognac gegeven. Dit had ik steeds a/b. De cognac werd echter door de Britse politie-mannen gedronken. Later, heb ik nog twee van deze Franse vissers te Newlyn gezien. Er waren vele Franse vissers te Newlyn. Gans het jaar waren zij aan het vissen. Doch, op de 14de juli, droegen zij de kledij van de « Forces Navales Françaises Libres » !!! »

11/12/43 : Geruchten van evacuatie van onze Belgische vissers te Brixham naar andere havens. Dit was reeds een voorbereiding voor de LANDING ;

6/1/44 : Konvooi aangevallen bezuiden Lamorna — 6 mijlen van Newlyn — 3 schepen gekelderd ;

26/4/44 : Geruchten dat het vissen vanuit Newlyn zal verboden zijn ;

28/4/44 : Schepen van meer dan 100 P.K. moeten naar Fleetwood — schepen van 100 P.K. moeten hier blijven ;

29/4/44 : Voornaamste stukken van motor afgehaald — motor onbruikbaar ;

Belgian Section. - Beneden, van links tot rechts : STAF VAN a/b H. 77 Gilda, opnieuw vrijwilliger te Antwerpen a/b O.276



1/6/44 : H. 41 Jacomina en H.42 Pharaïlde samen (echte tweeling !) door de Britse Marine opgeëist — nog andere boten van 100 P.K. opgeëist — moeten naar Cardiff voor verbouwing ;

4/6/44 : Landingskonvooi verlaat Cardiff naar Bristol Kanaal — verlaten 's avonds laat Cardiff per trein naar Penzance ;

5/6/44 : Konvooi van Cardiff passeert Mounts Bay — 102 schepen ! ;

15/6/44 : Monster aan op de H.56 « Zeemeermin » (Bijl. 2) die op Fleetwood vaarde (150 P.g.) ;

MET DE H.42 PHARAILDE TERUG NAAR BELGIE...

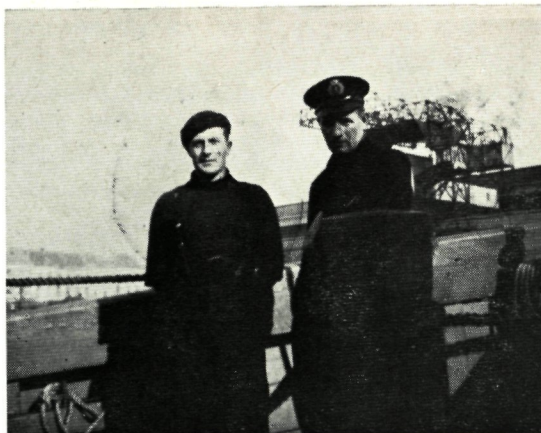
20/9/44 : De Engelse Marine vraagt mij of ik, met de H.42 Pharaïlde, als vrijwilliger, wil varen. Ik had gezwoeren mijn best te doen om met mijn boot naar België terug te gaan — ik sla natuurlijk toe — H.42 is intussen omgebouwd.

« Welke waren de veranderingen ? »

« H.42 was een vissersvaartuig omgebouwd voor het afhalen van bemanningsleden van andere schepen. Dit is in feite niet gebeurd. »

26/9/44 : Ik teken « agreement » te Cardiff voor 6 maand als vrijwilliger in de Engelse koopvaardij, onder « Red Enseign ». Mijn bemanning blijft dezelfde (sedert het begin van de oorlog !) behalve Albert OBTEBEKE die blijft in Engeland (hij was nog vrijgezel !). Hij is vervangen door Frans ACKX, mijn oude en betreurde vriend. De Engelse Marine heeft hem niets gevraagd. Is hij te oud (54 jaar) ? Hij komt met mij als tweede stuurman. Dat heb ik nooit vergeten.

Antwerpen - met Richard DAVELOOZE, Vrijwilliger te Duinkerke met de H. 56 Zeemeermin - later vrijwilliger in Belgian Section Royal Navy.



Antwerpen : Staf VAN TORRE en « Captain » Th. DE GROOTE.

Van Cardiff, varen wij langs verschillende havens : Newlyn (onze oorlogsthuishaven — vaarwel !), Plymouth, Brixham, Weymouth, Southampton, Newhaven (waar wij de eerste Duitse krijgsgevangenen zien), Dover tot Tilbury, op de Thames. Wij ver-

Antwerpen a/b H. 42 Pharaïlde. Waarheen vliegen de V. bommen over de Schelde ? Kallo ? Doel ? Kieldrecht ?



blijven enkele tijd te Tilbury en varen verder tot Clifford, onze base in afwachting van het vertrek ; Van **20 tot 24 november**, moet ik mij begeven naar de Britse Admiraliteit. Daar moet ik vergaderingen bijwonen met de andere kapiteins. Want, voor de Britten, ben ik « captain ». Wij krijgen verzegelde papieren ;

25/11/44 : Om ± 19 u., verlaten wij South End in konvooi — daar zijn de «GATES» — donkere nacht — koude wind uit Noord, kracht 5 à 7 — ik zie niet en ik weet niet met hoeveel wij varen — volgens de geopende papieren, is de koers Antwerpen — heel de nacht traag — nu en dan een flikkerlicht dat wij te volgen hebben ;

26/11/44 : rond 5.30 u. 's morgens, varen wij vlak voorbij ZEEBRUGGE !!!

« Ik kon mijn emotie niet meer houden. Ik bakende eens met onze lichten naar de wal. Mogelijks zullen zij ons zien passeren. Zouden wij eens naar Zeebrugge durven varen ? Frans ACKX, een veteraan 14/18, zegde mij : « Theopiel, doe dit niet, want als het is gelijk de vorige oorlog, zal alles mogelijks verzand zijn of met mijnen liggen ». En later hebben wij vernomen dat het zo was. Wij hadden misschien wederom GELUK ».

Te 6.30 u., wanneer het begint te dagen, varen wij juist voorbij KNOCKE. Wij bevinden ons in een konvooi. Onze begeleider, een lichter kruiser, verlaat ons aan de monding van de Schelde. Daar zijn de 3 oudste cargo's verzameld uit Engeland en 7 andere boten waaronder de H.42, de O.63 van

Fons VAN TURNHOUT, de O.366 en ??? (Bijl. 2). Wij bereiken Antwerpen dezelfde dag om 17 u. Wij zijn daar toegejuicht als eerste konvooi. Maar, dat was niet officieel ! Het eerste officieel konvooi kwam daags na ons en er waren muziek, vlaggen, personaliteiten en... medailles. (?)

Ons werk begint onmiddellijk te Antwerpen : de Schelde helpen rein houden. Wij varen iedere nacht en werpen kleine ladingen springstoffen in het water, dit om gebeurlijke mijnen of andere vuilnissen te doen springen. Dit werk doen wij 12 nachten na elkaar met een alarm op 10 december. In het licht van onze Aldislamp zien wij iets verdacht op de Schelde en dat gaat zo rap onder. Wij denken domweg aan een kikvorsman en melden dit aan de Navy. Later op de dag, rond 11 u., werden twee mannen in een kikvorsboot tegen de sluizen gepakt. Zij moesten de sluizen beschadigen.

Th. DE GROOTE spreekt nog over de vliegende bommen over Antwerpen. Dank zij het Bestuur Civiele Bescherming van het Ministerie van Binnenlandse Zaken, is het mogelijk geweest dit te illustreren met een foto en statistieken (Bijl. 9). De eerste vliegende bommen vielen op Antwerpen de 12e oktober 1944, de laatste de 28 maart 1945.

(7) Het relaas van Th. DE GROOTE betreffende de aankomst en het verblijf te Antwerpen mag vergeleken worden met wat Henri ANRIJS in zijn boek « Congé pour mourir » schrijft. Vele punten stemmen overeen.

Cliché Ministerie van Binnenlandse Zaken - Civiele Bescherming - Foto Oorlogscorrespondenten Associated Press 27 november 1944 - 12 u. 06 - V2 op kruispunt De Keyzerlei-Frankrijklei en Teniersplein - gedeeltelijke zicht - 128 doden ter plaatse - 196 zwaar gewonden - Dagelijks spektakel te Antwerpen.





Volgens de statistieken werd het rekord in februari 1945 bereikt. Volgens Th. DE GROOTE was december 1944 en de periode van het offensief Von RUNDSTEDT het ergste. « Wij waren ongerust want Bastenaken is niet zo ver van Antwerpen. Ik heb zelfs aan onze Commandant van de Royal Navy gevraagd of het niet mogelijk was Frans ACKX te ontlasten. Hij was 55 jaar oud en hij had de oorlog 14/18 als soldaat meegemaakt. Commandant BUCHANAN heeft tot ACKX en mij gezegd: Wat moet ik doen? Ik ben 56 jaar oud en ik ben ook te Antwerpen en daarna moet ik naar Breskens gaan. Intussen hebben wij toch een grote vreugde gekend, een Kerstvreugde! Op 22 december 1944, wij waren thuis, te Heist-aan-Zee, voor ons eerste verlof bij onze familie. Voor Nieuwjaar waren wij wederom te Antwerpen. »

In april 1945 werden Th. DE GROOTE en de leden van zijn bemanning afgemonsterd. Maar de boot moest in de Engelse Marine blijven. Hij werd gezien te Oostende. Dit was een droevige periode voor onze vriend. Hij had zich opgeofferd voor zijn schuitje veilig te houden en hij moest wachten, schrijven, tweemaal naar Engeland gaan. Eindelijk, einde 1945, kreeg hij zijn boot terug. Hij heeft de Pharilde wederom laten verbouwen tot vissersboot om in maart 1946 te kunnen zee kiezen. De Pharilde was ondertussen de Z.508 geworden.

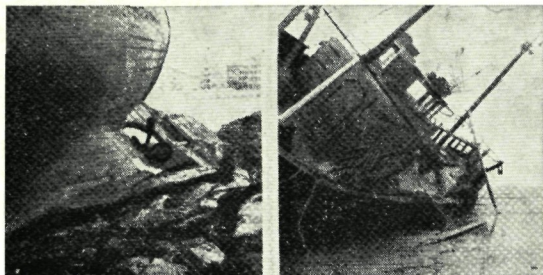
Foto links :

Antwerpen ten tijde van het Von Rundstedtoffensief - De sneeuw lijkt in de Ardennen !

Onder :

1946 ! De Z. 508 (ex.-H. 42) Pharilde opnieuw in de vaart verlaat Zeebrugge.





Clichés «Wandelaar et sur l'eau» met toelating van «Sur l'eau». Fotos van M. PAUWAERT - 27 februari 1951 - Het einde van de Z. 508 Pharaïlde.

Op woensdag 17 februari 1951, bij valavond en bij mooi maar zeer mistig weer, liep de Pharaïlde vast op een golfbreker ter hoogte van Lekkerbek (Knokke). Th. DE GROOTE was intussen reder van een tweede vaartuig geworden (Angelus). Hij was dus niet a/b van de Pharaïlde. Hij kwam onmiddellijk ter plaatse om te proberen zijn boot te redden. Hulp kwam ook: de Staatssleepboot «Zeeleeuw» van Oostende, de reddingsboot van Zeebrugge en Jules HAERINCK (bijgenaamd de Baron) met zijn ploeg redders van Zeebrugge.

Dagenlang, bij ieder hoogwater, is Th. DE GROOTE a/b teruggegaan. Al de pogingen van de sleepboot mislukten. Het schip zat wel vast. Met de avond van zaterdag 20 februari kwam een hevige storm van N.W. en alles was verloren. Th. DE GROOTE moest van zijn boord door de reddingsboot van Zeebrugge afgehaald worden. Dit gebeurde in dramatische omstandigheden en onze schipper ontsnapte op het nippertje aan een afschuwelijke dood. Hij werd namelijk verpletterd tussen het wrak en de romp van de reddingsboot. Hij werd naar het ziekenhuis overgebracht en heeft de rechtervoet verloren. De pers heeft over hem gesproken als «le capitaine qui refuse de quitter son navire».

Hij had zich een laatste maal opgeofferd om zijn schuitje veilig te houden en dit keer was het vergeefs. Begin maart 1951 was de Pharaïlde



April 1945 - Terug te Heist - laatste foto in uniform.

volledig door de golven gebroken. Zo eindigde de dappere Z.508, ex-H.42, die gedurende vijf oorlogsjaren zoveel gevaren had getrotseerd! Hij verkeert niet alleen in deze toestand. Andere dappere visserstvaartuigen, die ook Duinkerke hadden meegemaakt, werden na de oorlog, bij «fortune de mer» verloren. De Zee geeft dikwijls aan de helden lessen van bescheidenheid.

Th. DE GROOTE is nu 63 jaar oud. Zoals hij zegt, is hij nog te jong om niet meer te werken. Hij heeft de zeevisserij moeten verlaten maar hij is in de vaart gebleven. Hij is nu schipper van de bevoorradingslichter «B.P.» in de haven van Zeebrugge en hij levert gasoil a/b van de treilers. Hij kent iedereen, mannen en boten. Hij praat graag met de «ouden» van Duinkerke, van St.-Vaast, van Brixham of van Newlyn over de oorlogsjaren. Hij is een zeer actief lid van de Federatie der Belgische Zeelieden van de Oorlogen 14/18 en 40/45 en een trouwe medewerker van Voorzitter R. RYCX. Sedert 12 jaren, werd hij gekozen als bijzitter in de Onderzoeksraad voor de Zeevaart. Zijn mandaat werd pas door de huidige Minister van Verkeerswezen, J. CHABERT, verlengd. Hij is dus lid van de Maritieme Rechtsmacht. Deze eer wordt echter met Voorzitter R. RYCX gedeeld. Voor het overige leeft hij omringd door de liefde van zijn charmante echtgenote, van zijn drie zonen en van zijn kleinkinderen. Mevr. DE GROOTE is niet afkomstig uit

een vissersfamilie. Zij heeft toch, net zoals de andere vissersvrouwen, haar man gedurende vijf lange oorlogsjaren moedig verwacht. Zij heeft hem altijd in zijn harde leven bijgestaan. Vader DE GROOTE

is fier over zijn drie zonen (een van vóór de oorlog en twee van na de oorlog). Zij varen alle drie ter visserij en... als schippers! Men zegt in het Frans : Bon sang ne peut mentir !



BIJLAGEN

GULDEN BOEK VAN HET ZEEWEZEN

BIJLAGE A

Werden op het dagorder geciteerd op 21 juli 1941 in verband met de ontruiming van Duinkerke :

O.200 Jonge Jan

81,05 TB - 200 HP - Brugge 1931 - TROOST Jan	
230 NYS Marcel	Schipper
231 DEMEESTER Engel	Motorist
232 BOGAERT Lieven	Matroos

H.56 Zeemeermin

62,74 TB - 150 HP - Zeebrugge 1935 - VANDIERENDONCK Frans	
233 VANDIERENDONCK André	Schipper
234 DE GROOTE Louis	Matroos
235 DAVELOOZE Richard	Matroos

O.153 Prins Boudewijn

84,37 TB - 200 HP - Oostende 1930 - ZONNEKEYN F., Schipper, en MAES F.	
236 VIAENE Jérôme	Patron
237 DEVRIENDT Edouard	Motorist
238 ZONNEKEYN J.	Matroos
239 BRYASSE Louis	Matroos
240 BRYASSE Maurice	Scheepsjongen

O.323 Rockall

113,95 TB - 240 HP - Temse 1930 - CALCOEN Maurice	
241 GEZELLE Oscar	Schipper
242 BRACK Maurice	Motorist
243 LUCA Henri	Matroos
244 VERLEE Maurice	Matroos
245 ZWAERTVAEGHER Marcel	Scheepsjongen

N.53 André-Lucienne

29,78 TB - 95 HP - Oostende 1937 - DECRETON F. en CALCOEN A.	
246 DECRETON Lucien	Schipper
247 DECRETON Raymond	Matroos
248 CALCOEN August	Matroos

N.49 Onze Lieve Vrouw van Vlaanderen †

39,57 TB - 100 HP - Oostende 1934 - VERCOUTTER Raphaël	
249 RYSSSEN Charles	Schipper
250 DECLERCQ Alb.	Motorist
251 VANDEN ABEEL Richard	Matroos
252 DE LANGHE Charles	Matroos

Z.2 Anna-Marguerite

37,30 TB - 100 HP - Brugge 1911 - HAERINCK Jules	
253 VANDEN BERGHE Théophiel	Schipper
254 COUWYZER Arthur	Matroos
255 LISEURE Simon	Matroos
256 BLOMMAERT René	Matroos

Z.3 Irma-Germaine

19,02 TB - 70 HP - Oostende 1930 - VANDIERENDONCK Em.	
257 VANDIERENDONCK Petrus	Schipper
258 VANDIERENDONCK Gustaaf	Motorist
259 PLOG Julien	Matroos

Z.6 Elona-Constance

29,83 TB - 70 HP - Zeebrugge 1937 - RAMMELOO Willem	
260 RAMMELOO Pieter	Schipper
261 RAMMELOO Frans	Motorist

Z.11 Zwaluw

23,45 TB - 60 HP - Grauw 33/34 - SERIE Julien	
262 SERIE Julien	Schipper
263 SERIE Camille	Motorist
264 VAN WYNSBERGHE Pieter	Matroos

Z.50 Lidy-Suzanne

26,21 TB - 90 HP - Oostende 1936 - EVERAERT Prosper	
265 RAGAERT Georges	Schipper
266 EVERAERT Théophiel	Matroos

Z.53 Anne-Marie-Thérèse

18,42 TB - 66,4 HP - Oostende 1935 - SAVELS Jozef	
267 SAVELS Jozef	Schipper
268 SAVELS Albert	Matroos
269 SAVELS Léon	Matroos

Z.71 Irma

28,96 TB - 90 HP - Zeebrugge 1937 - CLARYS Frans	
270 CLAEYS René	Schipper
271 DE ZUTTER Henri	Motorist
272 BEGYN Nicolaas	Matroos

Z.31 Gustaaf

28,35 TB - 95 HP - Grauw 1934 - Weduwe SERIE Petrus	
273 SERIE Gustaaf	Schipper
274 VANDIERENDONCK Léopold	Matroos
275 ADAMS Louis	Scheepsjongen

H.5 Sunny Isle †

50,58 TB - 100 HP - Brixham 1912 - VLIETINCK Frans	
276 VLIETINCK Frans	Schipper
277 VLIETINCK Louis	Motorist
278 SAVELS Léopold	Matroos
279 VLIETINCK Jacobus	Matroos
280 VLIETINCK Marcel	Scheepsjongen

H. 13 Frieda

68,27 TB - 150 HP - Oostende 1929 - VLIETINCK Léopold	
281 VERPOORTER Léon	Schipper
282 BULCKE Albert	Motorist

H.40 Bertha-Léon

24,18 TB - 70 HP - Oostende 1927 - DEMUNTER
Léon
283 DEMUNTER Léon Schipper
284 DEMUNTER Louis Motorist
285 COCKUYT Léon Matroos
286 COCKUYT Maurice Matroos

H.41 Jacomina

44,19 TB - 120 HP - Brugge 1927 ? 8CKX Frans
287 ACKX Frans Schipper
288 CREYF Albert Matroos
289 ROTSAERT Joseph Matroos
290 DEVINCK Julien Matroos

H.42 Pharaïde

44,19 TB - 120 HP - Brugge 1927 - ACKX Frans
DE GROOTE Théofiel
291 DE GROOTE Théofiel Schipper
292 DE GROOTE Théofiel Matroos
293 VANTORRE Gustaaf Matroos
294 OPTEBEKE Albert Motorist

H.61 Belgica

49,42 TB - 100 HP - Zeebrugge 1929 -
Wed. DEPAEPE en Kind.
295 DE PAEPE Léon Schipper
296 DEPOTTER Gérard Matroos
297 POELVOORDE André Matroos

H.63 Victor-Erna

44,98 TB - 100 HP - Zeebrugge 1931 - ACKX
Ignaas
298 NEYTS Constant Matroos
299 NEYTS Th. Matroos

H.73 André-Robert-Denise

20,04 TB - 65 HP - Oostende 1936 - DESMEDT
Léon
300 COGGHE Alidoor Schipper
301 COGGHE Henri Matroos

H.77 Gilda

69,64 TB - 150 HP - Zeebrugge 1936 - LATRUWE
Petrus
302 GHESELLE Andries Schipper
303 VERBEKE Charles Matroos

H.81 Madeleine-Kamiel

73,62 TB - 180 HP - Oostende 1937 -
BEERNAERT Anselmus
304 BEYEN Raphaël Schipper
305 GESELLE Désiré Matroos
306 BEERNAERT Camille Motorist
307 THIEL Louis Matroos

N.38 Anna

20,94 TB - 55 HP - Oostende 1934 - DEPOTTER
Marcel
308 DE POTTER Marcel Schipper
309 NEUDT Gustaaf Matroos
310 NEUDT Frans Matroos

N.58 Abel DEWULF

29,35 TB - 90 HP - Oostende 1937 - BEYEN
Hypoliet
311 BEYEN Hypoliet Schipper
312 DECOSTER Gilbert Motorist
313 VAN DEN ABEELE Maurice Matroos

N.59 Getuigt voor Christus †

39,87 TB - 100 HP - Oostende 1937 -
VERCOUTTER
Raphaël
314 VERMOTE Camille Schipper
315 DECROP August Motorist
316 LEGEIN Léopold Matroos

Z.32 Louis-Gérard

21,73 TB - 50 HP - Blankenberge 1921 -
VERPOORTER Eugeen
317 VERPOORTER Eugeen Schipper

Z.49 Albatros

68,12 TB - 100 HP - Oostende 1928 -
Baron de BROUWER
318 PAYE Polidoor Motorist

Z.72 Angèle-Lizette

29,36 TB - 95 HP - Zeebrugge 1937 -
VAN WYNSBERGHE Théofiel
319 VAN WYNSBERGHE Théofiel Schipper
320 WULVAERT Jozef Matroos
321 WILLAERT Georges Matroos

0.86 Georges Edouard

216,75 TB - 600 HP - Temse 1938 -
S.A. Pêcheries à Vapeur
322 COPPIN Maurice Kapitein
323 NILSON Georges Tweede
324 VANAEL Louis 1e machinist
325 VAN DRIESCHE Jozef 2e machinist
326 MARESE Maurice 3e machinist
327 ANTHONIS Pieter Matroos
328 BUSTO Fernando José Matroos
329 GOES Victor Machinist
330 DESWAEF Gérard Matroos
331 LUCA Prosper Matroos
332 VINCKE Georges Matroos

O.225 Guido GEZELLE

86,38 TB - 180 HP - Temse 1932 - GERYL Prosper
333 LUSYNE René Schipper
334 ANNYS Hector Matroos

O.227 Cor Jesu

94,25 TB - 240 HP - Oostende 1930 -
CHRISTAAN A. en K.
335 DELBOL Jozef Schipper
336 ROOMAN Albert Motorist
337 MAJOR Albert Matroos
338 LEENAERS Arthur Matroos

O.274 Maréchal FOCH †

87,12 TB - 200 HP - Fécamp 1930 - LEBLUIY P.
339 LUSYNE Pierre Schipper
340 DECOSTER Ferdinand Motorist
Allen ontvingen ze volgende citatie: « Hebben in
gevaarlijke omstandigheden werkelijk medegewerkt
aan de ontruiming van Duinkerke en door hun be-
sloten daad talrijke geallieerde soldaten gered ».

BIJLAGE 1

Volgens MARINE (Londen):
In de nacht van de 19e op de 20e mei, kwam er
een echte bommenregen op de stad BOULOGNE
en de omstreken terecht. Branden ontstonden en
veel schade werd aangericht. Daarbij werden nog
magnetische mijnen buiten de haven gelegd. De
meeste schepen vertrokken naar Dieppe, naar alge-
meen gevoelen meende men zich daar veiliger.
DIEPPE had het echter nog veel erger te verduren

gehad, de haven was versperd door magnetische mijnen, schepen stonden in brand of lagen geblokkeerd en verschillende opvarenden van de sloepen werden het slachtoffer van de bombardementen. Houten schepen konden nog binnen en buiten, doch een metalen vaartuig, de O.288 « De Normandie », waarvan de eigenaar het gevaar van de magnetische mijnen durfde miskennen, zonk bijna onmiddellijk na een hevige ontploffing. Ooggetuigen vertellen dat de vuurtoren van Dieppe zwart zag van de gasoil van de O.288. Vele metalen schepen moesten te Dieppe achtergelaten worden. (O.288 « De Normandie » - 137,32 B.T. - Oostende 1936 - 240 P.K. - Rederij LENAERS M. en A.)

BIJLAGE 2 BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN

O.63 Saint Pierre

23,21 B.T. - Oostende 1937 - 75 P.K. - Reder VAN TURNHOUT E.
geen andere vermelding ;

O.163 Christ MAHLMAN

336,45 B.T. - Beverley 1926 - Stoomtreiler 570 P.K. - Oostendse Rederij
geen andere vermelding ;

O.210 JOHN

44,79 B.T. - Oostende 1900 - 120 P.K. - Reder PANJAERT Aug.
heeft deelgenomen aan de ontruimingen ;

O.223 Roger-Jeannine

68,05 B.T. - Oostende 1930 - 150 P.K. - Reder CALCOEN Aug.
geen andere vermelding ;

O.246 Frans-Elsa

71,25 B.T. - Oostende 1929 - 150 P.K. Reder LEGEIN Frans
de « gunners » a/b hebben een Duits vliegtuig neergeschoten ;

O.249 Marguerite-Simonne

69,92 B.T. - Oostende 1930 - 150 P.K. Reder DECROP L/A.
geen andere vermelding ;

O.276 Lucienne-Christian

67,43 B.T. - Oostende 1930 - 150 P.K. - Reder CALCOEN H.
heeft deelgenomen aan de operaties te Antwerpen in 1944/45 ;

O.312 De Zeester

74,06 B.T. - Kales 1930 - 150 P.K. - Reder LENAERS M.
Volgens de Federatie van de Belgische Zeelieden van de oorlogen 14/18 en 40/45, werd de O.312 (thuishaven Newlyn), op 17 juli 1940, door Duitse vliegtuigen aangevallen. GHYS Camiel (Oostende 25/05/1916) kreeg een kogel in het hoofd.

O.336 Elisabeth-Gilberte

67,43 B.T. - Oostende 1929 - 150 P.K. - Reder Wwe CREKILLIE
heeft deelgenomen aan de operaties te Antwerpen in 1944/45 ;

O.339 Charles-Madeleine

99,82 B.T. - Oostende 1939 - 200 P.K. - Reder EVERAERT Charles
Volgens de Federatie van de Belgische Zeelieden (thuishaven Newlyn), op 27 juli 1940, in raadselachtige omstandigheden verloren. Zes bemanningsleden zijn te betreuren : KROOTHOEP Maurice (Oostende 20/11/1894), KROOTHOEP Raymond (Oostende 9/04/1926), DEVINCK Julien (Oostende 31/07/1924) en ROTSAERT Jozef (Heist 14/12/1914). DEVINCK en ROTSAERT waren aan boord van de H.41 Jacomina te Duinkerke.

H.23 Alex-Rachel

35,66 B.T. Grevelingen 1913 - 100 P.K. - Reder ACKX Ignaas
niet ingeschreven in het « Gulden Boek van het Zeewezen » ondanks een prachtige deelneming aan de ontruiming van Duinkerke (Schipper ACKX Albert - Motorist LOWIJCK Frans - Matrozen GHESELLE Gerard en Albert) ;

H. 41 Jacomina

44,19 B.T. - Brugge 1927 - 120 P.K. - Reder ACKX Frans
ingeschreven in het « Gulden Boek van het Zeewezen » voor Duinkerke (Schipper ACKX Frans - Matrozen CREYF Albert, ROTSAERT Joseph, DEVINCK Julien) ;

DEVINCK en ROTSAERT vonden de dood bij het verlies van de O.339.

H.56 Zeemeermin

62,74 B.T. - Zeebrugge 1935 - 150 P.K. - Reder VAN DIERENDONCK Frans
ingeschreven in het « Gulden Boek van het Zeewezen » voor Duinkerke (Schipper ACKX Frans - DONCK André - Matrozen DE GROOTE Louis en DAVELOOZE Richard) — vertrokken uit Dartmouth, als vrijwilliger, onder Brits bevel ;

H.63 Victor-Erna

49,98 B.T. - Zeebrugge 1931 - 100 P.K. - Reder ACKX Ignaas
ingeschreven in het « Gulden Boek van het Zeewezen » voor Duinkerke (Matrozen NEYTS Constant en NEYTS Th.)
Opnieuw ingeschreven in het « Gulden Boek van het Zeewezen » (18/8/1943). Motoristen DE BRUYNE Leopold en ERASMUS Hendrik - Matrozen VINCKE Arthur, NEYS Th., BOGAERT Pierre en BACQUAERT Gustaaf (hulp aan een Belgische treiler onmiddellijk na de ontploffing van een mijn) ;

H.77 Gilda

69,64 B.T. - Zeebrugge 1936 - 150 P.K. - Reder LATRUWE Petrus
ingeschreven in het « Gulden Boek van het Zeewezen » voor Duinkerke (GHESELLE Andries, schipper en VERBEKE Charles, matroos) — Schipper Dries werd gekwetst te Duinkerke (3 ribben gebroken) — vrijwilliger voor Antwerpen a/b O.276 Lucienne-Christian ;

De H.77 Gilda, metuishaven Brixham, werd op 12 december 1942, bij mijnontploffing verloren. De zes bemanningsleden vonden de dood : POTS Albert (Coloraine Fr. 11/08/1916), LENAERTS Arthur (Duinkerke 14/09/11), MALLEFEYD Louis (Heist 9/01/1904), MALLEFEYD Constant (Heist 10/09/28. 14 j. !), POTS Arthur (Oostende 28/06/11) en BULTEEL Amandus (De Penne 1/05/1920).

H.78 Helène

58,14 B.T. - Oostende 1936 - 150 P.K. - Reder FALLEYN Romain
vaartuig opgeëist door de Franse Marine te Le Havre, zonder bemanning ;

Z.2 Anna-Marguerite

37,30 B.T. - Brugge 1911 - 100 P.K. - Reder HAERINCK Jules
ingeschreven in het « Gulden Boek van het Zee-
wezen » voor Duinkerke (Schipper VANDEN BER-
GHE Theophiel - Matrozen COUWYZER Arthur,
LISEURE Simon en BLOMMAERT René) ;

Z.35 Constant-Leopold

35,22 B.T. - Zeebrugge 1931 - 80 P.K. - Reder
VAN DIERENDONCK Leopold
niet ingeschreven in het « Gulden Boek van het
Zeewezen » ondanks een goede deelneming aan
de ontruiming van Duinkerke (schipper DE WAE-
LE René) — bij ministerieel besluit van 2 juni
1943 werd matroos VANDENBERGEN Gerard in
het « Gulden Boek van het Zeewezen » inge-
schreven (moedige houding ter gelegenheid van
de aanval van de Z.35 door 3 vijandelijke vlieg-
tuigen) ;

Z.42 Kompas

22,15 B.T. - Zeebrugge 1928 - 75 P.K. - Rederij
Raphaël HUYSSSEUNE
niet ingeschreven in het « Gulden Boek van het
Zeewezen » ondanks een vruchteloze deelneming
aan de ontruiming van Duinkerke ;

Z.48 Mariette-Bertha

57,44 B.T. - Rye 1905 - 140 P.K. - Reder LATRUWE
Léon
niet ingeschreven in het « Gulden Boek van het
Zeewezen » ondanks een deelneming aan de ont-
ruiming van Duinkerke ;

Z. 67 Quo Vadis

30,61 B.T. - Brugge 1924 - 80 P.K. - Rederij
N.V. Aurora
geen andere vermelding ;

Z.72 Angèle-Lizette

29,36 B.T. - Zeebrugge 1937 - 95 P.K. - Reder
VAN WYNSBERGHE Theophiel
ingeschreven in het « Gulden Boek van het Zee-
wezen » voor Duinkerke (Schipper VAN WYNS-
BERGHE Theophiel - Matrozen WELVAERT Jozef
en WILLAERT Georges) ;

N.53 André-Lucienne

29,78 B.T. - Oostende 1937 - 95 P.K. - Rederij
DECRETON F. en CALCOEN A.
ingeschreven in het « Gulden Boek van het Zee-
wezen » voor Duinkerke (Schipper DECRETON
Lucien - Matrozen DECRETON Raymond en CAL-
COEN August) ;

N.58 Abel DEWULF

29,35 B.T. - Oostende 1937 - 90 P.K. - Reder
BEYEN Hypoliet
ingeschreven in het « Gulden Boek van het Zee-
wezen » voor Duinkerke (Schipper BEYEN Hypo-
liet - Motorist DECOSTER Gilbert - Matroos VAN
DEN ABEELE Maurice) ;

B.30 Jean-André

57,61 B.T. - Blankenberge 1924 - 100 P.K. - Reder
GODERIS Eng.
geen andere vermelding.

BIJLAGE 3**Volgens « MARINE » (Londen) :**

Saint Vaast-la-Hougue is een kleine plaats met een
bevolking van ongeveer tweeduizend mensen, gele-
gen acht mijl bezuiden Barfleur. De baai van
Saint Vaast is tamelijk goed beschut tegen storm-
winden, maar de haven is slechts toegankelijk voor
kleine schepen met zes voet diepgang van 2 uur
vóór tot 2 uur na hoogwater. Bij laag water is de
haven helemal droog.

Op strategisch gebied, was de baai « beschermd »
(?) door de forten van La Hougue en Tahitou, bei-
den gebouwd in de XVIIe eeuw. Het eerste was nu
tot een kustbatterij omgevormd, terwijl het andere
leeg was en gereedgemaakt werd om Duitse krijgs-
gevangenen te herbergen, daar het op een eiland
gelegen was. Duitse krijgsgevangenen kwamen er
echter nooit.

Het Bestuur van het Zeewezen had de Nieuwpoortse
Waterschout DE POORTER ter plaatse gestuurd
als verbindingsofficier tussen Belgische vissers en
Franse overheden.

Volgens de Franse Marine Nationale :

Na de aankomst van de talrijke Franse en Belgi-
sche vissersvaartuigen in de baai van Saint Vaast,
werd een plaatselijke Marine-kommando opgericht.
Capitaine de Corvette (R.) MAUDUIT-LARRIVE werd
met dit gezag belast. Na de ontruiming van
Le Havre (12 juni) werd hij nog bijgestaan door
Lieutenant de Vaisseau (R) HAMON, afkomstig van
het « Front de mer du Havre ».

BIJLAGE 4**SAVORGNAN de BRAZZA**

« Aviso colonial » voor de « stations lointaines » ;
reeks van 10 eenheden ; Kiel gelegd in 1929 -
Chantiers Maritimes du Sud-Ouest ; geleverd in
1932 ; lengte 103 m - 1.969 ton - 17 kn.

— 1939 in dienst in de « concession française »
te Shanghai en later Indochine ;

— 1940 terug in Frankrijk - ontruimmingen van de

Franse havens ;

— 17 juli 1940 bij de Forces Navales Françaises
Libres ;

— November 1940 - aansluiting van de Gabon aan
de « France Libre » ;

— 1941 Zuid Afrika - Indische Oceaan - Rode Zee ;

— 1942 Terug in Engeland voor werken tot einde
1942 ;

— 1943 Zuid Afrika - Indische Oceaan - Madaga-
scar ;

— 1944 Australia - Noumea - Océanie Française
- terug in Frankrijk einde 1955 ;

— 1945 werken ;

— 1946 tot 1954 : Indochine ;

— 1954 tot 1957 : in reserve - van de lijst geschrapt
op 20 maart 1957 ;

— 19 mei 1943 : tussen Engeland en Freetown -
een Duits vliegtuig neergeschoten ;

— 23 december 1943 : Indische Oceaan - onbeken-
de onderzeeër (Japan ?) waarschijnlijk vernietig-
d.

Bron : Marine Nationale Française.

BIJLAGE 5

Contre-torpilleur LEOPARD

Reeks van zes eenheden type JAGUAR 2.400 T.; kiel gelegd 1923; Chantiers de la Loire Saint Nazaire; te water gelaten 29 september 1924 - proeven in 1926 - in dienst in 1927; 2.160 t./3.000 T. - 35 Kn. - 5 zetels - 2 turbines (49.550 P.K. en 55.000 P.K.);

bewapening: origineel 5 x 130 - 6 T. 550 - 2 gr. - 2 x 75 aa;

1939: 8 zware mitrailleurs in plaats van 1 kanon 130;

1940: 1 kanon 102 in plaats van 1 kanton 130 - 1 pom-pom - 5 Oerlikons 20 en 1 mitr.

Afmetingen: 126,70 x 11,06 x 3,20 (4,50 volle lading);

— september 1939: begeleiding van konvoeien in Noordzee;

— verdediging van Boulogne;

— 30 mei tot 5 juni 1940: Duinkerke;

— 12 juni 1940: Le Hâvre;

— 13 juni 1940: St.-Valéry-en-Caux;

— 31 augustus 1940: bij de Forces Navales Françaises Libres;

— 1941: begeleiding konvoeien Atlantiek Noord;

— 8 mei 1941 tot 4 mei 1942: een jaar onderhoudswerken te Hull;

— november 1942: aansluiting van La Réunion aan de « France Libre »;

— einde 1942 tot april 1943: Indische Oceaan;

— 27 mei 1943: ten gevolge van een vergissing van de konvooleider, loopt ter strand op de kust van Cyrenaïque - 30 mijlen NNE Benghazi - geen sleepboot beschikbaar - 19 juni 1943 in twee gebroken - 1 juli 1943 verlaten;

— 24 februari 1941: een onderzeeër beschadigd;

— 11 juli 1942: vernieling van de U.136 (samen met Britse eenheden);

Oorlogskruis 39/45 met 2 palmen en een zilveren ster; aan de dagorde vermeld.

Van 1560 tot 1918, hebben negen Franse oorlogsbodems de naam LEOPARD gedragen. Onze LEOPARD heeft 12 gezagvoerders gekend. De eerste was Capitaine de Frégate LE BIGOT (toekomstige verdediger van Cherbourg). Van 1937 tot 1939, was Capitaine de Frégate de MINIAC de gezagvoerder. Deze officier is zeker een van de Franse instructeurs van onze « Corps des Torpilleurs et Marins » (Lieutenant de Vaisseau Vicomte de MINIAC).

Bron: Marine Nationale Française.

BIJLAGE 6

Volgens « Lloyd's Register » 39/40 (Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen)

S.S. BRIGHTON QUEEN (ex-Lady Moyra; ex-Gwalia) Passagierschip - Raderboot - 807 B.T. - Clydebank 1905 - Rederij P. and A. Campbell Ltd - Thuishaven Bristol;

S.S. SCOTIA - Passagierschip - 3454 B.T. - W. Denny and Bros. 1921 - Rederij London-Midland-Scottish - had nog Dublin als « Britse » thuishaven;

M.S. JAVA - 341 B.T. - Waterhuizen 1936 - Rederij Th. Groeneboom - Thuishaven Rotterdam;

M.S. JABA - 200 B.T. - Scheepswerf J. Koster Groningen 1937 - Rederij J. Baas - Thuishaven Groningen (een echte « Groninger »!).

BIJLAGE 7

Stalen motortreiler A.D. 337 Jacques MORGAND

150 B.T. - Oostende (Beliard-Crighton 1936) - 300 P.K. - Rederij: Société d'armement Remy et Cie Dieppe;

Afmetingen: 30,65 x 6,50 x 3,55 m.

Opgeëist van 13 september 1939 tot 15 september 1945; gehecht aan het « Front de Mer du Hâvre » - St.-Vaast-la-Hougue - Forces Navales Françaises Libres;

Gezagvoerder: Enseigne de Vaisseau de 1ère Classe (R) TULOUP Victor die op de dagorde met matroos SAINT REQUIER Marcel werd gemeld voor dappere houding gedurende de redding van de bemanning van een brandende pakketboot, in de rede van Le Hâvre, onder het vuur van Duitse vliegtuigen - 11 juni 1940.

Bron: Marine Nationale Française

BIJLAGE 8

Pantserschepen COURBET en PARIS

Gebouwd 1912 - Herbouwd 1929 - 22.200 T. - Snelheid 22 Kn. - Bemanning 1.070;

Bewapening: 12 x 305 - 22 x 138 - 7 x 75 aa - 4 T.450 - 2 mi.;

Afmetingen: 166 x 27 x 8,90 m.

Bron: P.E. SCARCERIAUX

BIJLAGE 9

Volgens Ministerie van Binnenlandse Zaken - Civiele Bescherming:

— Aantal vliegende bommen (V/1 en V/2) op de Antwerpse agglomeratie:

October	1944:	27 V/1 + 58 V/2 =	85
November	1944:	64 V/1 + 126 V/2 =	190
December	1944:	110 V/1 + 130 V/2 =	240
Januari	1945:	117 V/1 + 155 V/2 =	272
Februari	1945:	224 V/1 + 58 V/2 =	283
Maart	1945:	86 V/1 + 42 V/2 =	128

Totaal : 628 V/1 + 570 V/2 = 1.198

V/Bommen

— Slachtoffers van de V/1 en V/2 Bommen voor de Provincie Antwerpen:

Aantal V/Bommen op de Provincie :	5.960
Doden :	4.483
Gewonden :	16.664
Vermisten :	835

— Vernielingen door V/Bommen in de Antwerpse agglomeratie:

Totaal vernielde woningen :	1.675
Zwaar beschadigde woningen :	19.369
Licht beschadigde woningen :	48.172

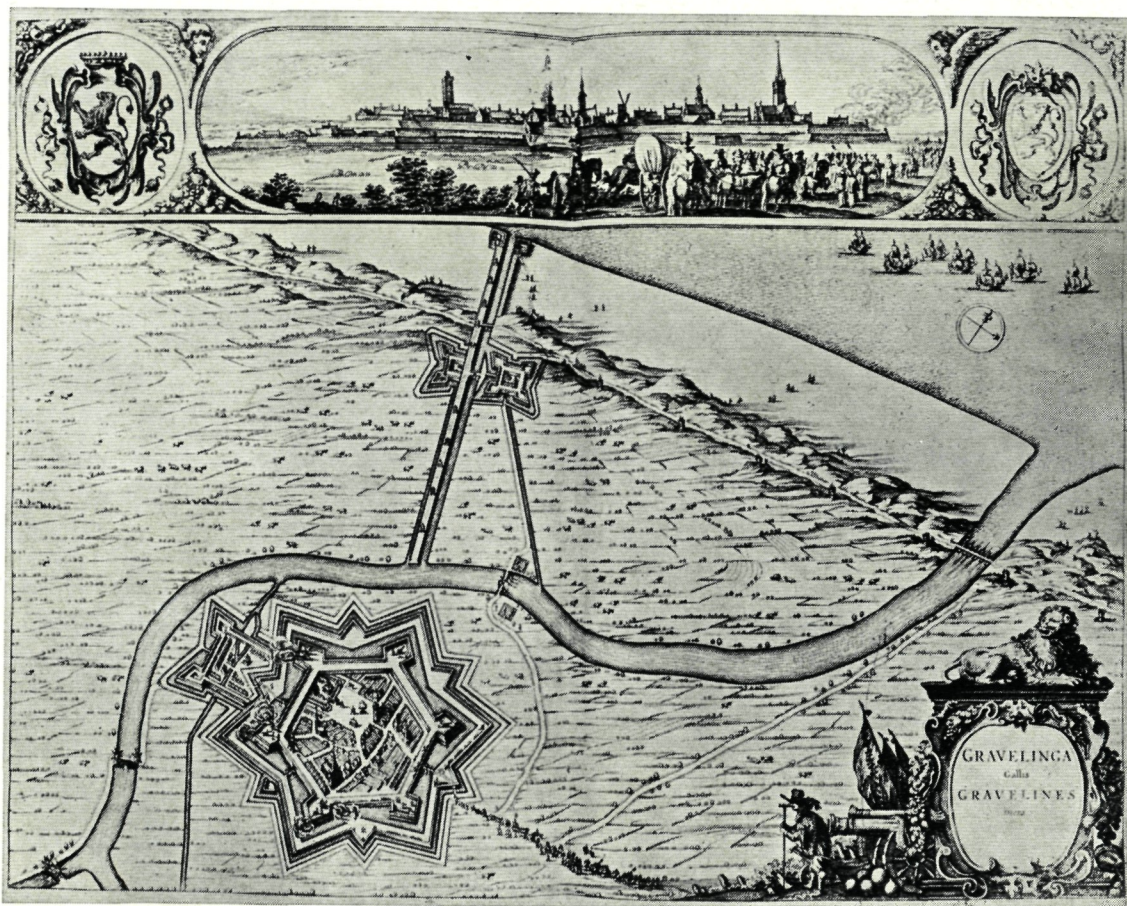
— Daarenboven vielen nog vele V/Bommen op de Linkeroever: te Burcht, te Kallo, te Zwijndrecht, te Doel, te Kieldrecht, enz. t.t.z. in Oost-Vlaanderen.

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 Grevelingen

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

Par J. Verleyen



FONDATION DE GRAVELINES

L'opinion prévaut généralement que Gravelines est une ville neuve fondée, en 1160, par le Comte de Flandre Thierry d'Alsace. Cette date et ce fondateur sont déjà cités par SANDERUS dans son immortel ouvrage « Flandria Illustrata ». Les historiens actuels s'accordent à dire que SANDERUS n'a fait que recopier de la tradition existante pour accompagner ses illustrations et que son texte ne constitue pas une source historique valable. Mais, Henri PIRENNE lui-même, qui a étudié la vie de Thierry d'Alsace et auquel nous allons nous référer, cite la même date et le même fondateur. Ces données sont, du reste, généralement reprises par les encyclopédies (la date de 1159 est parfois avancée). Il s'agit donc d'une tradition solide à laquelle deux faits ne sont certainement pas étrangers. Gravelines a été fondée du vivant du comte Thierry et celui-ci est mort, en cette ville, le 4 janvier 1168. Comme nous l'avons dit dans l'introduction, une vieille tradition repose souvent sur quelque chose de solide.

Le Professeur Dr. Adriaan VERHULST s'est penché plus particulièrement sur la fondation de Gravelines et s'est efforcé de recueillir plus de précisions. Il en est arrivé à démontrer que la fondation de la ville est légèrement postérieure et que, si Thierry y joue un rôle, la part prépondérante doit être attribuée à son fils Philippe. Ceci amène une mise au point nécessaire. Le Professeur A. VERHULST a toujours témoigné à l'égard d'Henri PIRENNE d'une réelle admiration et il le considère comme le père des historiens actuels de nos régions. Mais, n'oublions pas, comme nous l'avons dit, qu'Henri PIRENNE est né en 1862 et mort en 1935. Après lui et fort heureusement du reste, des progrès ont pu être réalisés dans la connaissance du passé et des précisions ont pu être apportées à une grande œuvre qui, dans son ensemble, demeure toujours valable.

Thierry amène au pouvoir la Maison d'Alsace...

Henri PIRENNE (1) nous dit que la date de naissance de Thierry est inconnue. Il devait être assez jeune cependant, en 1127, lors de l'assassinat de Charles le Bon. En effet, en 1119, lorsque le trône comtal s'est trouvé vacant au décès de Baudouin VII, mort également sans postérité, plusieurs prétendants se sont fait connaître (notamment le Comte de Hainaut Baudouin III) mais Thierry ne s'est pas manifesté.

En 1127, par contre, il se présente comme le plus proche héritier. Il est en effet, par sa mère Gertrude, épouse du Landgraf d'Alsace, petit-fils de Robert 1er le Frison, comme l'étaient ses cousins germains Baudouin VII et Charles. D'autres prétendants se font connaître à ce moment ils sont tous issus des mariages conclus par Baudouin V de Lille. Ce sont Henri 1er, Roi d'Angleterre, le comte de Hollande, le comte de Hainaut et le duc de Brabant, Godefroid 1er. Le Roi de France, Louis VI le Gros, par opportunisme compréhensible dans son chef,

choisit un autre membre de la branche normande, Guillaume Cliton. Tous les prétendants évincés renoncèrent à leurs prétentions sauf Thierry.

H. PIRENNE, qui est déjà un historien actuel et, par conséquent, très prudent, nous dit que l'on sait peu de choses de la jeunesse de Thierry. Il est né, croit-on, à Bitche en Alsace et il fut élevé en allemand. Il s'est avéré cependant qu'il connaissait le latin (langue encore fort usitée officiellement à l'époque) et le français. H. PIRENNE en conclut qu'il était donc à même de comprendre les deux langues de ses futurs sujets et que l'on peut affirmer qu'il est le premier prince de chez nous connaissant les deux langues nationales. Ceci sera fort important dans sa vie. Les différents prénoms sous lesquels il est connu trahissent du reste cette situation. Son prénom officiel, au baptême, est Theodoricus, nom sous lequel il est souvent désigné dans les chartres encore rédigées en latin. Ce prénom se traduit en français par Thierry mais, comme il avait été élevé en allemand, il est souvent prénommé Diederik (d'où vient le diminutif flamand de Dirk).

Bien que l'Histoire prouve sa décision de ne pas renoncer à ses prétentions, il ne semble pas, nous dit le prudent PIRENNE, qu'il se soit mis en campagne dès le début. Il va attendre et profiter du mécontentement qui grandit dans les milieux urbains contre le comte Guillaume. Il s'est souvenu certainement là de l'exemple de son grand-père Robert 1er qui s'appuya sur les milieux urbains naissants lors de son coup de force de 1071. Or, en soixante ans, les milieux urbains n'ont fait que croître. Ces milieux de commerçants et d'artisans de la laine redoutent que la présence sur le trône comtal de Guillaume Cliton amène une rupture des affaires avec l'Angleterre. Ils redoutent aussi un alourdissement de la fiscalité car, dit-on, Guillaume de Normandie a été choisi par le Roi à charge de lui fournir une somme de 1.000 marcs d'argent et déjà il ne tient pas ses promesses faites aux villes.

Bientôt, deux seigneurs, Daniel de Termonde et Iwan d'Alost, entrent en action pour soutenir Thierry. Chose curieuse, ils sont soutenus par le Duc de Brabant Godefroid 1er (leurs seigneureries sont situées sur la frontière du Duché de Brabant) qui met même des hommes d'armes à leur disposition. Voilà donc un premier prétendant évincé qui se rallie à Thierry (pas pour longtemps mais, tout de même, à un moment propice). Daniel et Iwan prirent soin, pour respecter les lois de la féodalité de « rompre l'hommage » qu'ils avaient fait au comte Guillaume (?). Ils ont donc les mains libres pour parcourir le pays au nom de Thierry. En fait, la guerre civile commence. Le Roi a vainement tenté une conciliation. Il a convoqué Guillaume et Thierry à Arras pour s'expliquer. Aucun des deux ne paraît. Le Roi envoie des renforts à son vassal Guillaume.

(2) Ce détail est exposé par H. PIRENNE dans un de ses premiers ouvrages : « Histoire du meurtre de Charles le Bon, Comte de Flandre, 1127/1128 » (Paris 1891). Daniel et Iwan avaient obtenu du comte Guillaume la convocation d'une assemblée de la noblesse à Ypres (centre géographique de la Flandre à l'époque). Ayant appris les mauvaises intentions du comte à leur égard, ils demeurèrent à Roulers et envoyèrent à Ypres des messagers, porteurs de leurs blasons, pour rompre l'hommage en leurs noms.

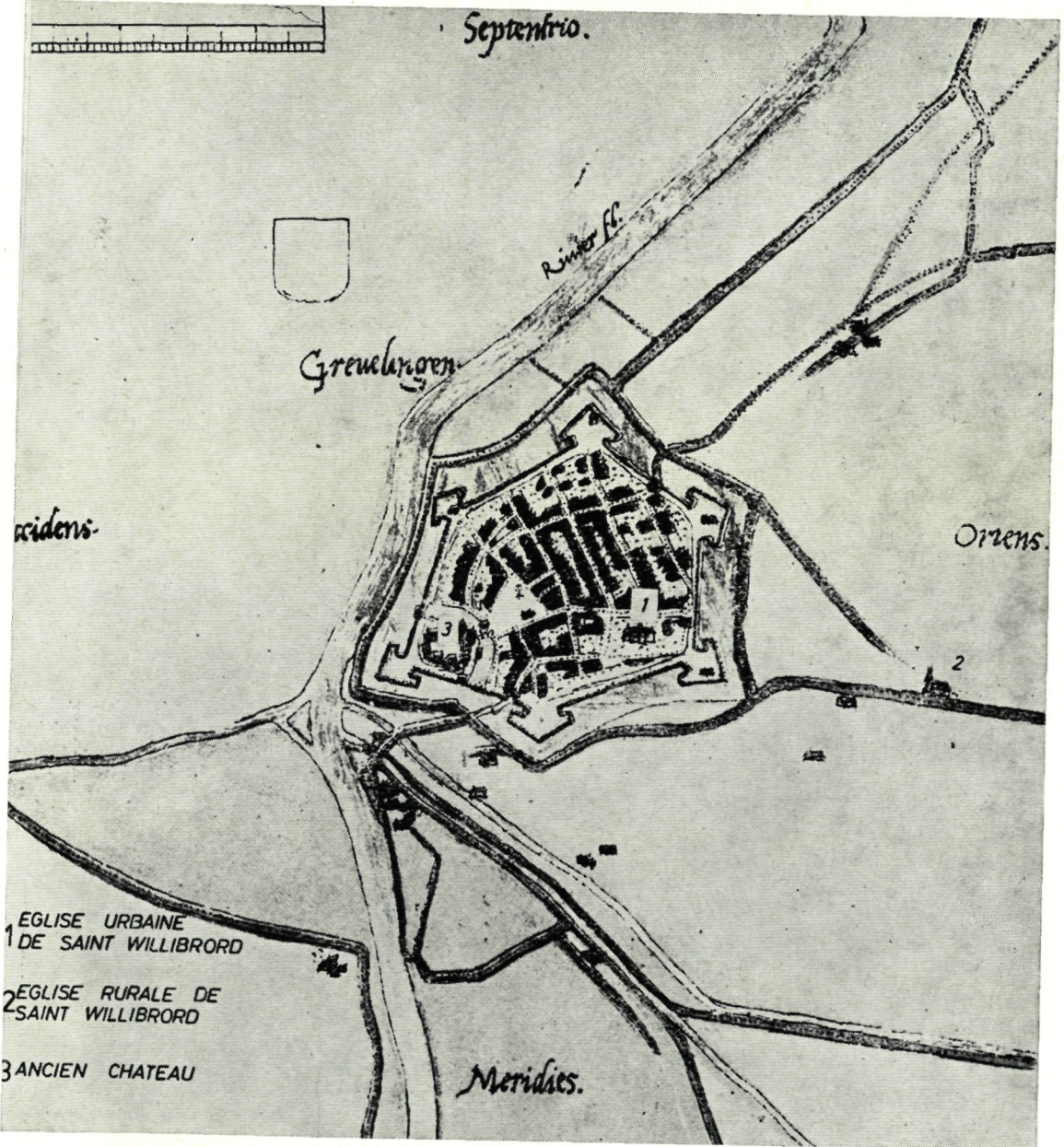
(1) Notice sur Thierry d'Alsace figurant dans la « Biographie Nationale » publiée par l'Académie Royale des Sciences, des Lettres et des Beaux-Arts de Belgique - Tome 24 (1926-1929).

Travaillées par la propagande, les villes commencent à se soulever. Le 11 mars 1128, Gand ouvre ses portes à Thierry qui y fait une entrée triomphale. Il reçoit l'appui du Comte de Hollande (deuxième prétendant évincé rallié à sa cause) ce qui lui permet de faire au Flamands promesse d'avantages en matière de commerce et de pêche en Zélande. Voilà de quoi plaire aux villes. Le 26 mars, Thierry fait son entrée à Bruges, dans le même enthousiasme qu'à Gand. Voilà donc Thierry dans la chef-ville du Comté et Guillaume dans le maquis (pour employer une expression actuelle). A Bruges, au cours de réunions et de cérémonies qui occupent les journées des 30, 31 mars et 1er avril,

Thierry est reconnu comme Comte de Flandre par une assemblée de nobles et de bourgeois et il prête serment sur la chasse de Saint Donatien d'observer les privilèges et coutumes. Le Roi d'Angleterre, Henri 1er, lui apporte son appui. Voilà de quoi bien rassurer les villes flamandes. Le Roi d'Angleterre en sera récompensé car, toute sa vie, Thierry s'emploiera à placer la Flandre dans une position de neutralité entre l'Angleterre et la France.

Le 9 avril, Ypres ouvre ses portes au nouveau comte. Cet exemple est suivi, trois jours plus tard, le 11 avril, par Lille. En un mois, Thierry a donc pris possession de quatre des grandes villes de Flandre.

Plan de Gravelines, dressé entre 1560 et 1565, par Jacob de Deventer. Reproduit avec l'aimable autorisation de Monsieur le Professeur Dr. Adriaan VERHULST.



Mais tout est loin d'être fini, poursuit H. PIRENNE. Louis VI le Gros intervient personnellement et vient mettre le siège devant Lille, siège qu'il lève le 21 mai. De son côté, Guillaume, avec ses faibles forces et les renforts royaux mis à sa disposition, ne laisse pas tomber les bras et se bat avec l'énergie du désespoir. Le 21 juin, il inflige même aux troupes de Thierry une lourde défaite à Axpoele (hameau de Ruiselede) mais ne parvient pas à réoccuper Bruges vers laquelle il marchait. A la mi-juillet, Guillaume apprend un événement dans lequel il croit voir le retournement de la situation.

Le Duc de Brabant, Godefroid 1er, s'est brouillé avec Daniel de Termonde et Iwan d'Alost, leur a non seulement retiré l'appui de ses hommes d'armes mais encore assiège même Alost. Guillaume court prendre part au siège d'Alost et... s'y fait tuer, le 29 juillet. Thierry triomphe et Louis VI le Gros doit bien accepter son hommage comme XVIème comte de Flandre.

Analysant les causes du succès difficilement obtenu par Thierry, H. PIRENNE l'attribue en grande partie au ralliement des milieux urbains, facilité par l'appui reçu de l'extérieur. A l'extérieur, Thierry a en effet rallié tous les anciens prétendants à l'exception de Baudouin IV, Comte de Hainaut, qui restera son adversaire durant toute sa vie. Ayant reçu l'appui des milieux urbains, il leur fut toujours dévoué. Il confirma les privilèges et en donna d'autres. Il se montre très large à l'égard de la ville de Saint Omer, qui ne s'était pas ralliée à lui et dont il dut changer le châtelain. Il ne confirma pas le privilège donné à cette ville par Guillaume Cliton de battre monnaie mais donna aux bourgeois de Saint Omer le terrain sur lequel ils avaient édifié leur « Gildehalle » à laquelle il attacha l'immunité judiciaire. En 1157, il octroyait aux mêmes bourgeois les franchises dont jouissent les marchands de Gand, de Bruges, de Furnes et de Dixmude aux foires de Lille, de Messines et d'Ypres. Il établit semble-t-il l'institution des baillis et travailla à l'unification du droit communal que devait achever son fils.

Au sujet du ralliement de la noblesse, Henri PIRENNE parle volontiers d'un personnage qui est Servaes (en français, Gervais) de Praet, Seigneur de Moerkerke (3). Il est déjà cité par des auteurs plus anciens comme ayant fait la première Croisade sous les ordres de Robert II de Jérusalem. Nous le retrouvons comme camérier du Comte Charles le Bon et il était à ses côtés, le 2 mars 1127, dans l'église Saint Donatien, lorsque le comte fut assassiné. C'est lui qui, quelques jours plus tard, souleva le peuple de Bruges et les gens venus de Gand et autres lieux de Flandre et les mena à l'assaut du Burg dans lequel s'étaient réfugiés les assassins qui furent ainsi capturés et livrés au châtimement qu'ils méritaient. Lors de leur arrivée à Bruges, le Roi de France Louis VI le Gros et le nouveau comte Guillaume le félicitèrent pour sa belle conduite et il

reçut en récompense la Châtellenie du Burg de Bruges. Etant redevable à l'égard du nouveau comte, il n'avait rien entrepris contre lui, suivi dans cette attitude par toute la noblesse du comté (à l'exception de Daniel de Termonde et d'Iwan d'Alost). Ce sera pourtant lui qui ralliera la noblesse à Thierry et il conservera ainsi la châtellenie du Burg de Bruges.

Du côté de l'Eglise, nous dit encore H. PIRENNE, les choses ne furent pas commodes. Au cours du conflit avec Guillaume, Thierry fut excommunié par l'évêque de Tournai (4) mais il semble que cette excommunication demeura sans effet. S'il fut au mieux avec les ordres religieux en Flandre, auxquels il accorda de nombreuses libéralités, Thierry fut, par contre, pratiquement toujours en conflit avec l'Eglise parce qu'il cherchait à intervenir dans la désignation des évêques. Plus précisément dans le diocèse qui nous intéresse, celui de Thérouanne, Thierry profita de la vacance de ce siège en 1130 pour essayer de faire élire son frère Baudouin, encore mineur. Cette candidature était soutenue par les habitants mais elle échoua devant la résistance du clergé soutenu par l'archevêque de Reims et ce fut Milon qui fut désigné. Ce prémontré français fut un grand « évêque des Morins » et gouverna le diocèse jusqu'en 1159. A partir de 1142, il eut besoin de la protection du comte et les rapports s'améliorèrent.

Les grandes périodes de la vie de Thierry d'Alsace

- La Terre Sainte.

Devenu comte de Flandre, Thierry vint donc s'installer à Bruges avec son épouse Suanehilde, laquelle est peu connue, nous dit PIRENNE, si ce n'est qu'elle était d'origine allemande. Elle mourut du reste le 4 mars 1133, laissant une fille prénommée Laurette. En 1139, Thierry donna Laurette en mariage à Iwan d'Alost (qui l'avait bien mérité car il avait failli tout perdre pour amener Thierry au pouvoir). Iwan d'Alost et Laurette eurent un fils qui reçut le prénom de Thierry en l'honneur de son grand-père. Il devait normalement succéder à son père comme seigneur d'Alost mais il mourut en 1165 ce qui fit retourner la seigneurie d'Alost au domaine personnel du Comte de Flandre.

Dès 1134, l'année suivant celle du décès de sa première épouse, Thierry se remaria avec Sybille d'Anjou, fille du Comte Foulques d'Anjou apparenté à la famille des Plantagenets. Sybille avait été fiancée avec le comte Guillaume auquel Thierry prit ainsi et son comté et sa fiancée.

Rappelons que c'est en 1134 que débute la Transgression Dunkerquoise III-B qui intéresse surtout la région de Bruges et dont il faudra parler à propos de Philippe d'Alsace. Le Sincfal devient le Zwin. Le mariage de Thierry et de Sybille nous ramène en Terre Sainte. En effet, le père de Sybille, Foulques V d'Anjou, était devenu, en 1131, le 3ième

(3) Moerkerke est une localité proche de Bruges. Sa chapelle apparaît à la fin du XIe. et dépendait alors de la paroisse d'Oostkerke dont elle fut isolée par la Transgression Dunkerquoise III-B qui débute vers 1134 et atteint Moerkerke (source Prof. A. VERHULST). Cette localité était traversée jadis par la Lieve, actuellement par le canal Léopold et le canal de Schipdonk - Actuellement fusionnée avec Damme.

(4) La majeure partie du Comté de Flandre fait toujours partie du diocèse de Tournai. L'évêque est Mgr. SIMON, comte de Vermandois, 44ème évêque de Tournai et dernier évêque de Tournai-Noyon. Ce prélat avait déjà, l'année précédente, excommunié les assassins de Charles le Bon. Il devait mourir en Terre Sainte, en 1148.



Le Procession du Saint Sang. - L'escorte de Thierry d'Alsace, revenant avec lui en Terre Sainte. - Clichés « Dienst voor Toerisme » Brugge.



Roi de Jérusalem, en épousant Mélisande, fille de Baudouin II de Jérusalem. Ce Baudouin, il était le cousin de Baudouin 1er (mort en 1118) qui avait succédé à son frère Godefroid de Bouillon (mort en 1100) qui n'avait voulu porter que le titre d'Avoué du Saint Sépulcre. En réalité, le trône de Jérusalem fut inoccupé assez longtemps, sans être officiellement vacant, car Baudouin II était tombé aux mains des Sarrasins. A ce moment, on offrit même la couronne à Charles le Bon, qui déclina l'offre estimant devoir se consacrer entièrement à la Flandre. Voilà donc Thierry devenu le beau-fils du Roi de Jérusalem et des liens de famille se nouent avec ce royaume à l'érection duquel Robert II avait déjà apporté un si grand appui. Il n'y a donc rien d'étonnant à ce que Thierry soit allé quatre fois en Terre Sainte et que son fils Philippe y perdît la vie au cours de sa deuxième expédition.

Des contacts étroits vont tenir Bruges et Jérusalem sur la même longueur d'ondes, dirions-nous. Et c'est ce qui explique ce véritable culte du souvenir qui est toujours si vivant à Bruges depuis des siècles, la Relique du Saint Sang, les deux chapelles du Saint Sang, la Procession et le Jeu du Saint Sang et cette curieuse Eglise de Jérusalem qui reproduit (à peu de choses près, dit-on) la Basilique du Saint Sépulcre. Cet ensemble de choses est unique au monde et nous pouvons en être légitimement fiers.



Thierry d'Alsace et Sybille d'Anjou. - Bruges, Ancien Refuge de l'abbaye de Dunes. Reproduit avec l'aimable autorisation de Mgr. P. DECLERCK, Président du Grand Séminaire de Bruges. (A noter : ancien écu de Flandre, armes du Royaume de Jérusalem et évocation de la Relique du Saint Sang). Cliché A.C.L. Bruxelles.

Les quatre voyages de Thierry en Terre Sainte vont vraiment diviser sa vie en grandes périodes. Ses longues absences poseront le problème de son remplacement à la tête du Comté et des voisins mal intentionnés en profiteront. Ces voyages en Terre Sainte jouent un rôle dans la fondation de la ville de Gravelines.

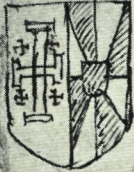
En 1138/1139, Thierry fit un **premier séjour en Terre Sainte**, à la demande de son beau-père, Foulques 1er de Jérusalem. Il l'aidera à reprendre la ville de Panéas qui était retombée aux mains des infidèles. Sybille gouverna en l'absence de son époux. De 1147 à 1149, Thierry fit un **second séjour en Terre Sainte** à l'occasion de la Deuxième Croisade, prêchée par le Pape Eugène III. Thierry y joua un rôle prépondérant. Foulques 1er était mort en 1143 laissant le trône à son fils (donc, un beau-frère de Thierry) qui régna sous le nom de Baudouin III. Cette fois, les Croisés, avaient voulu passer à l'offensive et voulaient s'emparer de Damas qui servait de base de départ aux attaques contre la Ville Sainte. Le siège fut long, pénible et inutile (toujours le ravitaillement et l'état de santé). Il fallut lever le siège et rentrer à Jérusalem. Des discussions épouvantables surgirent entre les chefs de détachements qui criaient les uns en allemand, les autres en français, sans se comprendre. Deux clans s'étaient formés. Les uns, ayant à leur tête l'évêque de Langres voulaient tenir Jérusalem à tout prix. Les autres étaient partisans de l'abandon de la ville. Chose qui nous étonne et que H. PIRENNE semble cependant admettre, Thierry (qui domine

aisément la situation au point de vue linguistique) et Baudouin III se trouvaient dans le camp des partisans de l'abandon. Il fut cependant décidé de tenir Jérusalem. Est-ce à cause de ces sombres pressentiments que Baudouin III confia à son beau-frère la Relique du Saint Sang pour la mettre en sécurité à Bruges ? Toujours est-il que c'est le 3 mai 1149 que Thierry d'Alsace fit à Bruges cette entrée triomphale que la Procession du Saint Sang, instituée largement plus tard, fait revivre chaque année. Il était accompagné de son aumônier principal, l'Abbé de Saint Bertin, Leo, qui jouera un rôle actif dans la création de Gravelines. C'est pour abriter la précieuse relique que Thierry fit construire, dans l'enceinte du Burg, la Basilique de Saint Basile qui existe toujours.

Durant cette absence, Thierry fut remplacé à la tête du Comté par son épouse Sybille assistée de son fils aîné Baudouin. Ce jeune prince aurait du normalement succéder à son père sous le nom de Baudouin VIII mais il mourut jeune, avant 1154. Le Comte de Hainaut Baudouin IV profita du départ de Thierry pour attaquer la Flandre. Sybille obtint heureusement l'appui du Pape Eugène III qui imposa à Baudouin IV de suspendre les hostilités jusqu'au retour de Thierry. Celui-ci avait donc bien des soucis (situation en Terre Sainte et le conflit Flandre-Hainaut) alors qu'il présentait aux Brugeois émerveillés la précieuse relique.

En 1157/1159, Thierry entreprit son **troisième voyage en Terre Sainte**, à la demande de son beau-frère Baudouin III de Jérusalem. Chose qui reste un mystère pour les historiens, nous dit PIRENNE, la comtesse Sybille l'accompagna et ne revint plus en Flandre. Elle prit en effet le voile au Monastère de Saint Lazare à Jérusalem. Durant cette absence, le gouvernement fut assuré par Philippe, qui eut à repousser une action du Comte de Hollande. Cette période est d'un grand intérêt pour la fondation de Gravelines. Philippe qui s'est bien tiré d'affaires en l'absence de son père, gouverne maintenant en association avec lui. Son rôle personnel devient de plus en plus prépondérant.

Enfin, en 1164, Thierry se rendit une **quatrième fois à Jérusalem**, poussé, pense-t-on, par le besoin de revoir une dernière fois Sybille. Il était certainement mu par un pressentiment car Sybille mourut à Jérusalem l'année suivante, en 1165. Thierry trouva le trône du Royaume Chrétien occupé par un autre beau-frère, Amaury 1er. Baudouin III avait été assassiné l'année précédente, en 1163. Pendant cette absence, Philippe avait gouverné seul. Il continuera à le faire car, à son retour, Thierry ne s'occupa plus de rien. Il se retira à l'Abbaye de Watten qu'il affectionnait particulièrement. Il trouva pourtant le moyen de mourir à Gravelines, ville toute proche et fondée entretemps. La date de sa mort fut longtemps placée le 17 janvier 1168. H. PIRENNE estime, sur le vu des travaux récents en matière de reconstitution exacte du calendrier de cette époque, qu'il faut retenir la date du 4 janvier 1168. Thierry est mort très probablement au château comtal de Gravelines auquel nous avons fait allusion à propos du tonlieu cité par Robert II de Jérusalem. Selon ses dernières volontés, il fut inhumé en l'Abbaye de Watten, en la Chapelle de Saint André. Thierry eut sept enfants légitimes de son mariage avec Sybille. Il eut trois fils (Baudouin, mort jeune, Philippe qui



proderunt omnes sanctis et Sibilla deo cuius per manus dicitur
in p[ro]bitas propria fundavit anno d[omi]ni .m. C. xl
C. xl
[1146]



Subito a d[omi]no
in h[uius] de et om[ni]a
et et accendit.

admiratio quibus in p[ro] d[omi]no.
et d[omi]no d[omi]no
C[on]fessio et integritas d[omi]ni d[omi]ni d[omi]ni
virginis in p[ro] d[omi]no d[omi]no d[omi]no.

Abbas sanctus
et d[omi]ni d[omi]ni
Comes /

In p[ro] d[omi]no d[omi]ni d[omi]ni
d[omi]ni d[omi]ni d[omi]ni 1546



Ca[us]a d[omi]ni d[omi]ni d[omi]ni d[omi]ni
d[omi]ni d[omi]ni d[omi]ni d[omi]ni
d[omi]ni d[omi]ni d[omi]ni d[omi]ni
d[omi]ni d[omi]ni d[omi]ni d[omi]ni
f. Mosand. p[ro] d[omi]ni d[omi]ni

lui succéda et Mathieu qui devint Comte de Boulogne) et quatre filles (dont Marguerite qui épousa, après la mort de son père, le comte de Hainaut). On lui connaît aussi trois fils naturels.

La fondation de Gravelines peu avant le 21 février 1164...

Pour ce qui est des grandes lignes de la vie de Thierry d'Alsace, nous avons suivi H. PIRENNE. Avec le Professeur A. VERHULST, (5) nous allons maintenant essayer de mieux préciser la date de la fondation de Gravelines et de déterminer la part prise par Thierry et par Philippe dans cette fondation. Ceci n'est pas commode car, durant une bonne partie de cette période, le père et le fils gouvernent ensemble.

Donc, les bons moines de Saint Bertin jouissaient en paix de la saline de Gravenenga que Robert II de Jérusalem leur avait donnée, entre 1109 et 1111, en mémoire de son fils Guillaume. Le lieu est situé dans la paroisse de Saint Willibrord, près de Bourbourg, non loin de la mer. Depuis une quarantaine

d'années, ce lieu sert à l'élevage des moutons. Nous verrons plus loin que les moines y ont même édifié une petite chapelle pour les besoins de la communauté locale et que cette chapelle est distincte de l'église paroissiale de St. Willibrord. L'Abbaye est gouvernée depuis 1138, par compétence et bonté (nous le verrons), par l'Abbé Léo, appelé également Léon ou Lionnel. Il fut un des grands abbés de Saint Bertin. Nous savons déjà qu'il fut l'aumônier principal de Thierry au cours de la seconde Croisade.

Un certain temps avant 1157, à un moment qu'il n'est pas possible de déterminer, la nature avait, une fois de plus, fait parler d'elle en ce lieu de la côte flamande, cette côte en perpétuelle évolution. Cette fois, ce n'était pas une inondation mais une action combinée des marées et des vents qui avait recouvert une partie de la bergerie par des dunes. Il est évident que ce phénomène ne s'est pas accompli en un jour. Or, en vertu du « droit régalien » de l'époque, les dunes, comme tous les terrains incultes, appartiennent de droit au comte (6).

Une terre redevenant inculte devait faire retour au comte, moyennant peut-être une indemnité. L'hypothèse d'un acte de mauvaise humeur du comte est à écarter car l'Abbé Léon était, sinon un ami, tout au moins une personne que le comte devait ménager à cause de leur campagne commune en Terre Sainte. Nous verrons du reste Philippe d'Alsace reprendre, dans des conditions analogues, la terre de Sandeshove que Robert II avait donnée aux moniales de Notre Dame de Bourbourg et qui servira d'assiette à la future ville de Nieuport. Le Professeur VERHULST opine donc à croire que Thierry a fait usage de son droit sur les terres incultes et ajoute prudemment que rien ne permet de dire qu'il avait eu, à ce moment, l'intention de fonder à cet endroit une ville portuaire.

Précisément à cause de ses bonnes relations avec Thierry, l'Abbé Léon, tout dévoué aux intérêts matériels de l'Abbaye, insiste pour obtenir la restitution du bien repris. Nous sommes en 1157, au moment où Thierry va partir, pour la troisième fois, en Terre Sainte. Nous savons qu'il quitta la Flandre en mai 1157. Le jour exact n'est pas connu mais, comme nous allons le voir, il doit se situer en fin du mois. La question du remplacement se pose à nouveau. Cette fois, Sybille ne peut le faire car elle part avec son époux. Baudouin est mort avant 1154. Heureusement, le second fils Philippe est à même de remplacer son père. Il est né en 1142 et il atteint donc 15 ans, âge admis à l'époque pour assumer de telles responsabilités. On admet généralement que c'est au cours d'une assemblée tenue à Arras, le 12 mai 1157, mois du départ, que Thierry présenta son fils Philippe comme chargé de le remplacer (7).

(5) Le Professeur VERHULST a analysé une série de documents authentiques. Malgré le ton narratif utilisé pour ce passage, nous pouvons assurer que les moindres faits et dates, dont il est fait mention, ont été minutieusement vérifiés. Pour alléger le texte, nous avons omis beaucoup de références qui sont d'ailleurs tenues à la disposition du lecteur que la chose intéresserait plus particulièrement.

voir illustration p. 25

CROQUIS EXTRAITS DES « MEMORIAUX »

d'Antonio de SUCCA

Antonio de SUCCA, dont l'acte de baptême n'a pas été retrouvé, naquit à Anvers (ou aux environs), au plus tard en 1567. Il appartenait à une famille noble d'origine piémontaise. Il fut élève de l'École Saint Luc et contemporain de RUBENS. En 1600, les Archiducs ALBERT et ISABELLE, arrivés aux Pays-Bas l'année précédente, le chargèrent par « lettre patente » (disparue) de rassembler la documentation iconographique nécessaire à la constitution de séries de portraits des princes qui avaient régné sur nos provinces. Pendant plusieurs années, Antonio de SUCCA parcourut les provinces restantes des Pays-Bas, visitant les églises, couvents, abbayes, châteaux etc. Exhibant partout sa « lettre patente », il prenait des croquis de peintures et sculptures, prenait quelques notes sur les couleurs et matériaux et résumait aussi les explications reçues sur place. Il faisait authentifier le tout par une personne qualifiée. Les croquis réunis sur le Folio 48 ont été réalisés à l'Abbaye cistercienne de Clairmarais, près de Saint Omer. Cette abbaye, entrée en activité en 1166, fut fondée, dit la tradition, en 1140 ou 1146. Ces deux dates (M C x L et 1146) sont notées en haut à droite. Thierry d'Alsace et Sybille d'Anjou furent des bienfaiteurs de l'abbaye et y figuraient sur une peinture murale dont l'auteur et la date d'exécution sont ignorés. La date de 1547 (1546 surchargé), notée au centre du folio, est celle d'une restauration (ou d'une réfection totale) par l'Abbé Robert II Pépin. Sybille est représentée avec les armes combinées de Flandre (ancien écu gironné) et du Royaume de Jérusalem. Thierry porte l'ancien écu de Flandre tandis que Philippe porte le Lion et est qualifié de « comte de Flandre et de Vermandois ». En dessous, à droite, figure l'attestation du passage d'Antonio de SUCCA à l'Abbaye, signée par l'Abbé Morand BLOMME et datée du 25 janvier 1602. Antonio de SUCCA réalisa une série de tableaux d'après ses croquis. Ces tableaux ornèrent l'Hotel de Ville d'Anvers mais furent malheureusement détruits par un incendie. Antonio de SUCCA mourut à Anvers le 8 septembre 1620. L'Abbaye fut détruite en 1791 à l'exception d'une dépendance (ferme) qui subsiste encore. Une grande croix en argent, don de Sybille d'Anjou à l'Abbaye de Clairmarais, est encore conservée à Saint Omer. (source : Notice éditée par la Bibliothèque Royale Albert 1er à l'occasion de l'exposition des « Mémoires » d'Antonio de SUCCA, tenue en la Chapelle de Nassau en 1977).

(6) Dans ses travaux, le Professeur VERHULST s'est attaché à démontrer combien Philippe d'Alsace s'est particulièrement distingué dans la mise en valeur de terres incultes (Histoire du Paysage rural en Flandre).

(7) Par souci d'objectivité, le Professeur VERHULST note cependant qu'une charte datée du 21 avril 1157 et signée par Philippe en qualité de « comes comitatus » a été retrouvée. C'est donc à partir de fin avril ou début mai 1157, que Philippe est associé au gouvernement et le restera jusqu'à la mort de son père en 1168.



Cliché A.C.L. Bruxelles
Philippe d'Alsace et Elisabeth de Vermandois. - Bruges.
Ancien Refuge de l'Abbaye des Dunes - Reproduit avec
l'aimable autorisation de Mgr. P. DECLERCK. Président du
Grand Séminaire de Bruges. (à noter : l'ancien écu de
Flandre et le nouvel écu de Flandre).

Et c'est au moment du départ pour la Terre Sainte, que Thierry se décide à restituer à l'Abbaye de Saint Bertin la partie de la bergerie envahie par les dunes. Il donne, à ce sujet, des instructions écrites à son fils Philippe. Il faut pour cela envoyer sur place des hommes de la « Curia » du Comte (c.à.d. des fonctionnaires de la Maison Comtale) pour mesurer le terrain, certainement pour le borner et le remettre aux moines dans les limites de ce qui avait été accordé jadis par Robert II. Ce qui est curieux, c'est que ces instructions écrites ne sont pas adressées directement à Philippe mais doivent lui parvenir par l'intermédiaire de l'évêque de Thérouanne (qui est précisément Milon, déjà cité, actuellement en bons termes avec le Comte). Ceci fait supposer que Philippe n'était pas aux côtés de son père au moment où la décision définitive fut prise et que Thierry ne devait plus revoir son fils avant son départ. Ceci fait supposer, en outre, que la décision définitive ne fut prise qu'après l'assemblée d'Arras du 12 mai à laquelle Thierry assistait. C'est donc au tout dernier moment, au moment de partir tout de même vers l'aventure, que Thierry, peut-être anxieux et voulant avoir la conscience tranquille au sujet de l'Abbé Léon, prend sa décision définitive (8).

Après son retour, en 1159, Thierry constata par écrit que ses instructions avaient été bien suivies et il en exprima sa satisfaction. Ce texte est signé par Thierry et contresigné par Philippe. Le Professeur VERHULST note que la restitution de la bergerie doit être considérée comme le dernier

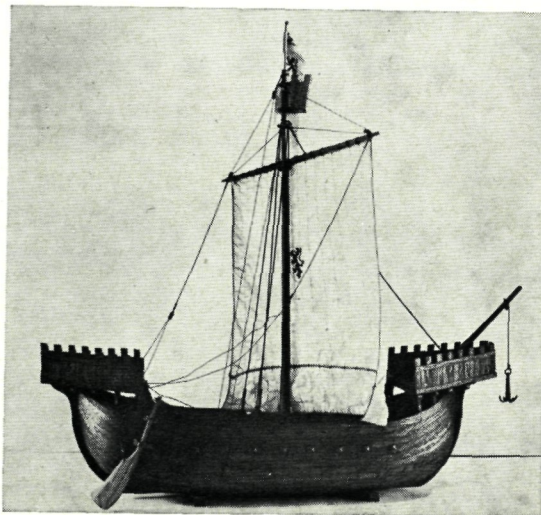
(8) Il était du reste de coutume pour le comte de faire des libéralités aux abbayes au moment d'un départ en Terre Sainte. De nombreux textes en font foi.

acte personnel de Thierry en ce qui concerne Gravelines. Philippe n'a joué qu'un rôle d'exécutant. L'écrit de 1159 n'est pas daté mais doit avoir été rédigé entre le 16 août (date à laquelle la présence de Thierry en Flandre est certaine) et le 15 décembre. Nous verrons le parti que l'on voudra tirer de cette double signature.

Nous avons vu que durant la période qui s'étend du retour du troisième voyage en Terre Sainte (1159) au départ pour le quatrième voyage (1164), le père gouverne avec son fils. En ce qui concerne le retour, nous avons vu que la présence de Thierry en Flandre, le 16 août 1159, est connue avec certitude. Pour ce qui est du dernier voyage, nous savons que Thierry arriva en Terre Sainte en fin septembre 1164. Durant cette période qui va voir la création de Gravelines, il est, comme le dit le Professeur VERHULST, très difficile de déterminer avec certitude la part qui revient à Philippe et celle qui revient à Thierry dans cette initiative. C'est pour cela qu'il prend en considération ce qui se passe dans deux lieux voisins.

Deux ans après la restitution de la bergerie, en 1161, se produit un nouveau retournement de la situation. En fin 1160, l'Abbé Léon, qui se fait vieux, est devenu aveugle. En quelques mois, cette situation entraîne le désordre dans l'abbaye tant au point de vue de l'administration des biens que de la discipline. Le terrain rétrocédé en 1157/59 est à nouveau repris. Cette fois, Thierry et son fils portent la responsabilité commune de cette reprise. Les « Gesta abbatum Sancti Bertini Sithiensium » disent, à ce sujet, que Thierry et Philippe voulaient construire à cet endroit une nouvelle ville (novum portum vel novam villam facere volentes). Au début de 1162, l'Abbé Léon retrouva la vue et se remit à l'œuvre avec vigueur pour remettre de l'ordre dans les affaires de l'abbaye. Il se rendit auprès de Thierry pour réclamer à nouveau la restitution de la terre. La chronique nous dit que le comte le reçut fort bien, à cause de son grand âge et de

Copyright Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen. Reproduit avec la gracieuse autorisation du Collège des Bourgmestres et Echevins de la Ville d'Anvers.
Un « cogge » de Philippe d'Alsace ! A remarquer le « stuurriem » et le lion de Flandre.



leur vieille amitié, et qu'il renvoya l'abbé à Saint Bertin « avec bon espoir ». Cette attitude est le dernier geste personnel connu de Thierry dans l'affaire qui nous occupe. Ce n'est pas une décision comme en 1157/59. La chronique ajoute que Léon était à peine rentré à Saint Bertin qu'il tomba malade pour ne plus se relever. Il mourut le 26 janvier 1163.

Donc, le 26 janvier 1163, il n'y avait toujours pas de ville puisque l'Abbé Léon est mort avec le « bon espoir » que la bergerie allait être restituée. Cette constatation permet d'éliminer la date de 1159, parfois citée, et surtout la date de 1160, fréquemment citée. Cette constatation permet également d'éliminer une initiative de Thierry gouvernant seul. Godescale, le nouvel abbé de Saint Bertin, élu suivant la Règle en remplacement de Léon, était un homme énergique. Il reprend aussitôt le combat pour essayer de récupérer la bergerie et va même plus loin. Profitant de la présence du Pape Alexandre III au Concile de Tours, il lui fait signer, le 26 mai 1163, une bulle dont il a visiblement rédigé ou inspiré le texte. Par cette bulle, le Pape Alexandre III apporte son autorité apostolique pour confirmer les droits de Saint Bertin sur la bergerie qui lui fut donnée par le Comte Robert, donation qui a été confirmée par le neveu de celui-ci, le Comte Theodoricus et le fils de ce neveu, Philippus. Il est clair que ce texte fait allusion à la constatation par écrit, en 1159, de la restitution de la bergerie.

Thierry et Philippe ne s'émeuvent pas de cet appel à l'autorité pontificale. Le temps et les circonstances vont travailler pour eux. L'Abbé Léon avait gouverné longtemps Saint Bertin en faisant preuve d'un esprit libéral. Il avait conquis les faveurs des jeunes moines formés sous son abbatiat. Mais, les moines plus âgés et partisans d'un retour à plus de sévérité sont les plus nombreux et ce sont eux qui ont porté

Godescale au pouvoir. Le nouvel abbé est donc contesté par les jeunes moines et cette situation dure, semble-t-il, tout le reste de l'année 1163. Godescale doit donc, pour finir, rechercher l'appui du comte et celui-ci en profite pour obtenir de lui l'abandon de ses droits sur la bergerie moyennant une rente de 100 sols. Cette convention date, semble-t-il, de fin 1163. Elle n'a pas été retrouvée mais on y fait explicitement allusion dans une nouvelle convention de 1183, lorsqu'il fallut étendre le territoire de la ville déjà en pleine expansion. Pour cela, l'Abbaye céda alors la totalité de la bergerie moyennant une rente de 20 livres. A cette occasion, le texte de la cession partielle, moyennant rente de 100 sols, dut certainement être restitué ce qui explique sa disparition. Cette nouvelle convention de 1183, portant sur la totalité de la bergerie, nous permet de dire que la première reprise antérieure à 1157, la rétrocession de 1157/59, la seconde reprise que l'on situe en 1161 et la convention avec l'Abbé Godescale moyennant une rente de 100 sols ne portaient que sur une partie de la bergerie.

Dès le moment où la convention que nous pourrions appeler « des 100 sols » est approuvée, Thierry et son fils ont les mains libres. Gravelines a dû être fondée en fin 1163, peut-être au début de 1164. Encore une fois, nous n'avons vraiment pas de chance en matière de textes. On ne possède pas

une charte originale de fondation. A-t-elle été perdue ? A-t-elle seulement jamais existé ? L'existence de la nouvelle ville est révélée, pour la première fois d'une façon officielle, par une charte du 21 février 1164. Dans cette charte, signée par lui seul (Thierry n'est cependant pas déjà en route pour la Terre Sainte), Philippe accorde aux bourgeois de Saint Omer l'exemption du tonlieu et de la juridiction des échevins de la « nouvelle ville en Graveninge ». Il y avait donc déjà, en cette nouvelle ville, des échevins pour rendre la justice. Cette nouvelle ville n'a même pas encore de nom. Pendant un certain temps, on l'appelle « Novus Burgus », « Novus Portus » et même « Nieuport » ou « Nieuwpoort », toujours « en Graveninge ». Très certainement, la nouvelle ville se bâtit sur le territoire de la partie cédée de la bergerie auquel s'ajoutent le port de pêche et le lieu d'embarquement ainsi que le tonlieu comtal et ses dépendances qui nous sont connus depuis la fin du règne de Robert II, au début du siècle. Tout porte à croire que la création d'une nouvelle ville et la mise en place d'une juridiction scabinale à Gravelines, notamment, eurent lieu très peu de temps avant cette date du 21 février 1164. Saint Omer est en effet la ville la plus proche et les contacts avec la nouvelle cité sont journaliers à cause de l'Aa. D'autre part, nous avons vu que les bourgeois de Saint Omer, une des plus grosses villes de la Flandre d'alors, sont gâtés par le comte. Il ne fallait donc pas que ces bourgeois, habitués à jouir de privilèges partout, se voient moins bien traités dans un territoire tout voisin, qui va devenir leur avant-port, qu'ils vont fréquenter immédiatement et journellement, que dans des villes plus lointaines. Il y avait donc urgence à prévenir tout incident. Ceci donne à penser que la charte du 21 février 1164, donnée à Saint Omer, suit de très peu la fondation de la « nouvelle ville en Graveninge » (si elle n'est pas concomitante).

« Il est difficile de déterminer avec certitude la part qui revient à Philippe et celle qui revient à Thierry dans cette initiative » dit le Professeur A. VERHULST. Il opine cependant pour une initiative de Philippe et il justifie son raisonnement. Thierry, une première fois, a restitué la bergerie. La seconde fois, il ne le fait plus, ignorant même l'intervention du Pape. Il y a donc là un revirement dans son attitude, revirement que le Professeur A. VERHULST explique par l'influence grandissante de Philippe, lui-même influencé par Robert d'Aire, Chancelier de Flandre. Philippe a déjà 19 ans lors de la seconde reprise, en 1161. Il y a quatre ans qu'il est associé au pouvoir (il a même gouverné seul durant deux ans). Depuis au moins une année, si pas plus, il est vraiment sous l'influence de Robert, Prévôt d'Aire (?).

En sus de Gravelines, il est à l'origine de deux autres initiatives de Philippe au moment où celui-ci gouverne encore sous la tutelle de son père. Ces trois initiatives se situent à la même époque de la jeunesse de Philippe, elles ont trait à des lieux voisins de la Flandre maritime de l'Ouest, elles consistent toutes les trois en la mise en valeur de terres incultes, lesquelles, en vertu du droit de l'époque, n'appartiennent à personne si ce n'est au comte. Une grande similitude se présente dans la réalisation de ces trois initiatives.

De 1161 à 1163, Philippe et Robert d'Aire mettent en valeur une vaste étendue de marais sise au Sud

de Gravelines et de Bourbourg. Des marais, il n'en manquait pas dans le Blootland et ils ne sont à personne si ce n'est au comte. On draine, on assèche et on crée une vaste étendue cultivable dont le centre devient la nouvelle paroisse de « Sancti Jacobi de nova palude » qui donna naissance à la localité de CAPPELLEBROUCK qui existe toujours. Ce n'est pas pour rien que la convention, que nous avons appelée « des 100 sols », qui entraîne l'acquiescement de l'Abbé Godescale à la cession définitive de la première partie de la bergerie, prévoit que les 100 sols en question sont assignés sur les recettes de la nouvelle paroisse de Cappelbrouck.

En 1163, Philippe, par une charte signée par lui seul (charte toujours conservée), fonde NIEUPORT à l'embouchure de l'Yser. Ce nouveau port remplace celui de Longobardum (Lombartzijde), vieux port devenu inutilisable depuis un assaut local de la mer, le 20 juin 1116. Ainsi, comme le dit un historien local, (10) Nieuport est née d'un caprice de la nature et de la grâce d'un prince. Cette ville neuve connaîtra un développement rapide au point de vue fortifications et port. Deux ans après, en 1165, on y trouve déjà un orphelinat et un hospice et Milon, évêque des Morins (déjà cité) vient y consacrer la première église de Notre Dame et en donne l'autel et les biens à l'Abbaye Saint Nicolas de Furnes. Ceci prouve, comme nous l'avons dit, que Furnes et Nieuport relevèrent de l'ancien diocèse de Thérouanne. Ici, comme à Gravelines, on n'a pas hésité à reprendre une terre envahie par les dunes à une abbaye, celle de Notre Dame de Bourbourg. Il y a du Robert d'Aire là-dessous car il se moquait pas mal de l'Eglise bien qu'il en portât l'habit.

Les exemples de Cappelbrouck et de Nieuport permettent de mieux comprendre GRAVELINES. Du reste, les chroniques de l'Abbaye de Saint Bertin accusent formellement Robert d'Aire d'être le génie malfaisant de l'abbaye, d'être le spoliateur de ses biens. Il fut maudit par les chroniqueurs et certains, dit H. PIRENNE, se sont réjouis en apprenant son assassinat en 1174, y voyant la punition divine pour le mal causé. Le Professeur A. VERHULST, de son

côté, note un passage de la « Continuatio » de la chronique de Sigebert de Gembloux, écrite à l'Abbaye d'Anchin, vers la fin du XII^{me}, accusant Robert d'Aire d'avoir enlevé par la force à St Bertin son domaine de Gravelines et faisant allusion au fait que c'est justement en cette ville que Thierry est mort (11).

Tels sont les éléments qui militent très sérieusement, en l'absence de textes, pour attribuer à Philippe l'initiative de la fondation de Gravelines.

Premiers développements de Gravelines par Philippe d'Alsace...

Après le départ de son père pour son quatrième voyage en Terre Sainte, en 1164, Philippe gouverna seul. Thierry devait du reste mourir le 4 janvier 1168. Philippe eut donc encore beaucoup de soucis au sujet de la nouvelle ville car tout était à faire.

Il est très improbable que ce soit lui qui entoura la ville de murailles, chose qui lui est parfois attribuée, mais il fit aménager un nouveau chenal de communication avec la mer. Un travail semblable fut entrepris à Nieuport. Antérieurement, le bras principal de l'Aa débouchait dans la crique d'Oye, à l'Ouest, et là se trouvait alors le port (12). Philippe fit aménager un bras oriental de l'Aa, pour servir de chenal. Nous reparlerons de ce nouveau chenal car il donna lieu à beaucoup de critiques ultérieures. Ce même travail a fait naître une tradition solide et toujours vivante à propos de l'origine du nom de la ville. Cette tradition affirme que « Gravelinghe » veut dire « canal du comte » et désigne le chenal creusé (ou tout au moins aménagé) par Philippe, nom qui devint celui de la nouvelle ville. Cette tradition, charmante du reste, est toujours reprise en Flandre française actuelle, elle est citée dans la notice historique de la Ville de Gravelines et dans les éditions Larousse. Messieurs J. DAMS et M. TORRIS m'ont également affirmé avoir toujours entendu dire que telle était l'origine du nom de la ville. Il est toujours très pénible de contester la valeur historique d'une vieille et solide tradition mais force est de constater que, d'autre part, les linguistes ne voient pas la possibilité de traduire le nom de la ville (même orthographié sous une forme ancienne) par canal ou chenal du comte et que, d'autre part, tout l'exposé qui précède révèle que le nom qui fut donné à la ville est celui de la région où elle fut bâtie, nom relevé bien antérieurement à la fondation même de la ville. Nous avons signalé que les paroisses de Saint Willibrord et de Saint Folquin étaient désignées comme se trouvant « en Gravinga ».

Non content d'aménager un chenal vers la mer, Philippe fit également canaliser l'Aa entre Watten et Gravelines. Pour cela, il fit établir à « Watendam » un « passe-lit ». Cette construction a existé sur plusieurs voies d'eau de la Flandre maritime et elle est connue sous plusieurs noms différents, notamment « overdragh ». Nous y reviendrons à propos des liaisons par eau de Gravelines et de son hinterland. Retenons, pour l'instant, qu'il s'agit

(9) Dans la Biographie Nationale (tome 19-1907), H. PIRENNE parle en ces termes de Robert, Prévôt d'Aire. Ce Robert était un homme d'origine fort modeste, né à Chartres à une date inconnue et qui faisait partie du clergé de Tours lorsque Thierry d'Alsace l'appela à son service. Il eut une profonde influence sur Thierry et une influence encore plus grande sur Philippe. Philippe sera son obligé toute sa vie. Il le combla d'honneurs, le fera successivement Prévôt de Saint Omer, de Saint Amé de Douai, de Saint Donat de Bruges et Chancelier de Flandre. Il le fera accéder au siège épiscopal d'Arras et ensuite à celui de Cambrai. Cette dernière charge le mit en conflit avec le seigneur d'Avesnes qui profita du passage du prélat en la ville de Condé pour l'y faire assassiner, le 5 octobre 1174. Philippe réagit immédiatement pour le venger d'une façon terrible. Il fit livrer aux flammes la ville de Condé. Ceci prouve combien ce personnage lui tenait au cœur. Il fut toujours sous l'influence de ses conseils et il l'utilisa pour des missions délicates. H. Pirenne cite comme exemple que Philippe, ayant appris que le comte de Savoie Humbert II qui avait épousé sa sœur Gertrude avait répudié celle-ci et la tenait prisonnière, ce fut Robert que Philippe envoya pour reprendre sa sœur. C'était un personnage, disent les historiens, avide d'honneurs et de richesses. Il sut se les attirer en conseillant toujours des voies profitables au comte.

(10) Camille WYBO « Nieuport ancien et moderne » - Editions Desclée-De Brouwer - 1904.

(11) « Obiit comes Theodoricus Flandrensis, in villa illa, quam sancto Bertino abstulerat per violentiam Roberti prepositi ».

(12) Débouchés fluviaux et maritimes du Bas-Artois-J. de Pas, Secrétaire général de la Société des Antiquaires de la Morinie - Revue du Nord 1929.

d'un barrage qui sépare deux biefs à niveaux différents. De chaque côté du barrage, un plan incliné permet de hisser hors de l'eau un bateau et de le faire glisser ensuite dans l'autre bief. Ce système n'est utilisable que pour de petits bateaux d'intérieur. L'établissement à Watten, par Philippe d'Alsace, d'un tel barrage muni de plans inclinés, permet donc de dire que les navires de mer ne pouvaient remonter l'Aa au-delà de ce point et, notamment, ne pouvaient atteindre Saint Omer. Edouard VAN HALTEREN, de l'Académie de Marine de Belgique, s'est consacré à l'étude des anciens « passe-lits » et, notamment, à celui de Watten. Il nous dit, à ce sujet, que Philippe d'Alsace, après avoir assuré par des digues la défense de terrains reconquis sur la mer entre Bergues et Watten (sans doute fait-il allusion à la réalisation de Cappellebrouck), créa, par une charte de 1169, seize prébendes au profit des chanoines de l'église de Saint Pierre à Aire-sur-la-Lys. Ces revenus devaient provenir tant de l'exploitation des susdites terres que du profit du passage à l'overdragh établi à Watendam sur un bras oriental de l'Aa, la Haute Colme. Il résulte de cette charte, que cet ouvrage était accolé à un moulin à eau et que le treuil était mis en mouvement par ce moulin. Il s'agit donc d'un ouvrage hydraulique remarquable pour l'époque, car, en d'autres endroits, la force motrice était fournie par des chevaux, des chiens ou même... des femmes!⁽¹³⁾ Rappelons ici que les premiers essais de canalisation de l'Aa furent entrepris par Baudouin VII, en 1114, et que Nieurlet est cité comme lieu de débarquement à Saint Omer dans une charte du comte Guillaume (Cliton) de 1127.

En 1180, nous voyons Philippe intervenir pour mettre fin à un conflit qui avait surgi entre les habitants de la nouvelle ville et l'Abbaye de Saint Bertin. Nous apprenons ainsi que la dite abbaye prélevait une « dime des harengs » sur les pêcheurs de Gravelines. Ceux-ci, étant devenus bourgeois d'une nouvelle ville, se firent tirer l'oreille, faisant valoir qu'ils n'avaient plus d'obligations à l'égard de l'abbaye. Il s'agit là d'un phénomène normal d'affranchissement des citoyens d'une ville neuve tant à l'égard d'un seigneur local que d'une abbaye. Les abbayes avaient rendu de grands services mais s'étaient arrogé certains profits. Philippe intervint comme médiateur et les pêcheurs de Gravelines s'engagèrent à continuer à payer la « dime des harengs » à l'abbaye. En échange l'Abbé s'engageait, de son côté, à faire célébrer un certain nombre de messes par an pour appeler la protection du Ciel sur les pêcheurs gravelinois. Un conflit de ce genre surgit également, vers la même époque, à Nieuport. Il nous est connu par une déclaration adressée au Pape Luc II, en 1183, déclaration par laquelle les habitants de Nieuport promettent de « continuer à payer la dime comme ils le faisaient déjà depuis soixante années ». ⁽¹⁴⁾ La dime du hareng servait, à Nieuport, à l'entretien

des établissements charitables. Notons ici, car nous y reviendrons, que tant à Gravelines qu'à Nieuport, villes fondées par Philippe d'Alsace en 1163, la « dime du hareng » existait d'une autorité ecclésiastique bien avant la fondation de la ville. Vers la même époque, c'est-à-dire, d'après le Professeur A. VERHULST, entre 1179 et 1183, Philippe obtint la cession de la totalité de la bergerie de Saint Bertin moyennant la rente de 20 livres assignée sur les recettes comtales de Furnes en remplacement de la rente des 100 sols assignée sur les recettes de Cappellebrouck. Ceci prouve la rapide extension de la ville au cours de ses vingt premières années. Cette rapidité d'extension se retrouve, nous allons le voir, dans une autre ville portuaire fondée par Philippe.

L'Eglise adapte son organisation à la création de Gravelines...

Le Professeur A. VERHULST s'est attaché à préciser ce dernier aspect de la création de la ville. Nous avons vu que la Bergerie était située dans une paroisse, celle de Saint Willibrord. Cette église se trouvait en dehors de la nouvelle ville. Sur le territoire de la bergerie et donc à l'intérieur de la nouvelle ville, se trouvait une chapelle construite par les moines pour les besoins de la petite communauté locale. Une lettre du Pape Alexandre III (déjà cité, à propos de Gravelines, en 1163), rédigée à la fin de son pontificat, en 1181, nous apprend que cette chapelle avait été abandonnée par les moines lors des temps difficiles (probablement lors de la formation des dunes), mais que, maintenant (en 1181), elle avait été restaurée par les habitants de la nouvelle ville et que les moines se proposaient d'y revenir. Ils le firent du reste pour veiller à leur perception de leur « dime du hareng ». Or, les habitants de la nouvelle ville avaient restauré l'édifice parce qu'ils voulaient que celui-ci devienne leur église paroissiale dans les murs de leur ville. Le tout fut mis au point par une charte épiscopale de Didier, évêque de Thérouanne et successeur de Milon. En vertu de cette charte de 1190, l'église restaurée sise dans les murs de Gravelines devenait l'église paroissiale de la ville sous le vocable de Saint Willibrord, en lieu et place de l'église sise hors les murs. Les moines quittaient la ville puisque le paiement de la dime leur était garanti. Ceci prouve, d'une autre façon, qu'il avait fallu une vingtaine d'années pour voir la ville acquérir de l'importance. Le Professeur A. VERHULST illustre ce transfert de l'église paroissiale par un plan bien ultérieur, de Jacob de Deventer, auquel nous ferons allusion au moment voulu. L'ancienne église rurale figure au plan sur le chemin de Loon, près du hameau des Huttes. Une bulle de 1218 parle du reste d'une « ecclesia de Graveninges cum capellis suis ».

Autres réalisations de la politique économique de Philippe d'Alsace...

Dans le domaine de la politique économique, Philippe d'Alsace ne se limita pas à la création de Gravelines, Nieuport et Cappellebrouck qui datent du début de son règne. Evoquons brièvement les autres principales réalisations car chacun d'elles mérite plus qu'une étude. Philippe se distingua vraiment dans le domaine des endiguements, de la mise en valeur de terres incultes et, notamment,

(13) Edouard VAN HALTEREN - « Les anciens passe-lits de la plaine flamande » - Communications à l'Académie de Marine - Tome V-1950/51. L'auteur fit cette étude alors qu'il était attaché au Quartier Général de l'Armée anglaise à Saint Omer, durant la guerre 14/18.

(14) Camille WYBO - « Nieuport ancien et moderne » (déjà cité).

dans l'exploitation de tourbières (richesse naturelle de l'époque) dans les régions jadis recouvertes par les eaux.

En 1174, il entame de grands travaux d'endiguement autour de Bruges, réduisant les dimensions du Zwin qui avait succédé au Sincfal lors de la Transgression III-B qui débute en 1134. Une vaste région fut ainsi livrée au développement. C'est ce qui explique la création, en 1175, de l'Abbaye de ter Doest, création qui paraît tardive pour une abbaye côtière. Cette même année 1175, Philippe octroie une charte à Westkapelle, localité dont nous avons signalé l'apparition en 1110, au moment final de la résorption de la Transgression III-A. (15) Philippe a donc rapidement gagné du terrain sur la rive Ouest du Zwin. Précisément, à l'extrémité de ce Zwin, près de Bruges, il a fait construire une digue. Ce travail fut exécuté en 1167 grâce à des ouvriers que le Comte de Hollande avait du lui fournir au titre de dommages de guerre. Cette digue donna rapidement naissance à une agglomération constituant l'avant-port de Bruges. En 1180, treize ans après la construction de la digue, Philippe accorda une charte à DAMME (nom également emprunté au lieu comme Nieuport et Gravelines).

En 1168, Philippe avait accordé une charte à MARDICK, localité portuaire dont l'histoire est terriblement compliquée (déjà citée au temps des Romains, détruite par les Normands, détruite par la nature en 1200, détruite par les Anglais, en même temps que Gravelines, Dunkerque et Nieuport en 1383, rebâtie à grands frais comme ville et port par Louis XIV pour être presque aussitôt démolie). En 1183, Philippe créa le port de BIERVLIET dont nous aurons à parler. Vers la même époque, il créa DUNKERQUE au sujet de laquelle l'auteur des « Délices des Pays-Bas (16) signale que « Philippe d'Alsace y attira beaucoup d'habitants par les privilèges qu'il accorda à cette ville ».

Signalons encore que Mathieu, frère de Philippe et Comte de Boulogne, accorda une charte à Calais entre 1163 et 1173. Signalons par contre et à titre de comparaison que ce n'est qu'en 1267 qu'Ostende reçut une charte de Marguerite de Constantinople (1244-1278).

Philippe unit encore par des canaux Dixmude et Furnes, Poperinge et l'Yser et Ypres et l'Yser. Il obtint encore pour les marchands flamands la création de deux foires par an à Aix-la-Chapelle et à Duisburg, cette ville où devait mourir Mercator et dont la Salvatoruskirche garde la pierre tombale. Il obtint aussi pour les marchands flamands la liberté de navigation sur le Rhin.

Telles sont, brièvement esquissées, les initiatives de Philippe dans le domaine économique. Elles tendent à confirmer l'opinion qui lui prête l'initiative de la fondation de Gravelines.

Si nous comparons toutes les dates citées ci-dessus, nous constatons qu'elles se situent entre 1163 et 1183. Quel prodigieux développement portuaire et côtier en 20 ans !

Philippe d'Alsace et la puissance navale et maritime de la Flandre...

Le Comté de Flandre, marquisat côtier, fut confronté dès le début avec les problèmes posés par l'usage et la maîtrise de la mer (cfr. Robert 1er le Frison, Baudouin V de Lille et Robert II de Jérusalem). Sous Philippe d'Alsace, l'usage de la marine va devenir courant et s'organiser. Ce n'est pas pour rien que plusieurs ont pensé à lui quand il s'agissait de choisir les noms de nos nouveaux escorteurs. La création de nouveaux ports n'est certainement pas étrangère à cet essor naval et maritime.

En 1184, Mathilde de Portugal, qui allait devenir la seconde épouse de Philippe, faisait route par mer vers la Flandre. Son navire fut capturé par des bâtiments normands. Ceux-ci furent interceptés par des bâtiments dunkerquois et la princesse fut délivrée. C'est la première mention de l'activité de marins de Dunkerque, port qui vient d'être créé. Dunkerque devait du reste fournir neuf navires à l'importante flotte flamande que Philippe d'Alsace enverra à la Troisième Croisade en 1189. En 1184 encore, la flotte de Philippe ravage les côtes de la Normandie et va jusqu'à brûler Cherbourg. Philippe donna en permanence la chasse aux pirates qui infestaient encore notre côte et y trouvaient refuge dans les nombreuses criques. (17)

Une charte de Jeanne de Constantinople (1205/12-1244) de 1242 reproduit des stipulations fixées par Philippe d'Alsace. Elles ont trait uniquement au Pays des Quatre Métiers (Hulst, Axel, Bouchaute et Assenede), en Flandre Impériale) sur lesquels Philippe a sans nul doute renforcé son autorité. Elles organisent, dans cette région, un système de marine de réserve à mobilisation rapide, subdivisée par sous-secteurs, système qui vient de Hollande et de Scandinavie. (18) « Les Quatre Métiers doivent servir le comte, quand il part expédition, et le châtelain de Gand doit commander les troupes. Le métier d'Assenede doit servir le comte pour une expédition navale avec deux cogges de guerre (Hercogge); le métier de Bouchoute avec un cogge de guerre, Botersande avec une zeilscoude; le métier d'Axel, avec deux cogges de guerre, Zaemslacht, avec un seul; le métier de Hulst, avec un cogge de guerre et une zeilscoude. Aucun métier ne peut être condamné à l'amende à cause du défaut de ces navires, à moins qu'il n'ait pas rempli ses obligations militaires pour l'expédition prescrite ».

(15) Cette commune est souvent citée dans les vieux textes relatifs à la navigation sur le Zwin à cause de son clocher servant d'amer - « Handboek voor de Zeevaart » édité à Bruges au XVe. - Jos. DE SMET - De Middleeuwse Scheepvaart op het Zwin - NEPTUNUS 1965/4.

(16) Les « Délices des Pays-Bas ou Description Géographique et Historique des XVII Provinces Belges », sixième édition, Tome Troisième, édité à Liège, chez J.F. BASSOM-PIERRE Père, Imprimeur de S.A. et Libraire en l'an M.DCC.LXIX.

(17) Histoire de Duinkerke par Lieselot et Frits PITTEY, publiée dans « Ons Erfdeel » et extraits du « Passé Maritime des Belges » par Constant VANDER MEER, d'après Albert de Burbure de Wezembeek de l'Académie de Marine de Belgique et le Professeur Vicomte Charles TERLINDEN.

(18) Extrait de « Mélanges et documents » - Revue du Nord 1929, page 237.

Comme on le voit, toutes les localités citées furent maritimes. Bouchaute fut un port belge (en territoire hollandais) jusqu'à la fermeture définitive du Braakman, le 30 juin 1952.⁽¹⁹⁾ Hulst, si curieuse à visiter, a « déterrée » récemment sa porte d'eau, vestige du port existant jadis sur la rivière d'Hulst actuellement disparue. Axel n'est plus en communication directe avec le golfe du Braakman depuis la fermeture de l'Axelse Gat lors de la construction du canal de Gand à Terneuzen, dont on a célébré le 150^{ème} anniversaire en 1977. Cette fermeture constitua la partie la plus difficile des travaux. Il en est demeuré l'Axelse Vlakte. Assenede devait être en communication avec l'Escaut par une ou des criques. Zaemslacht est devenue la commune de Zaamslag fusionnée en 1970 avec la Gemeente Terneuzen et forme actuellement un faubourg moderne de cette ville en plein développement. Quant à Botersande, ne cherchez pas cette localité sur les cartes actuelles. Elle était située sur une pointe formée par la mer exactement au Nord de Biervliet. Elle disparut lors des grandes inondations de la fin du XIV^{ème} et du début du XV^{ème}. A noter enfin la prépondérance donnée à Gand sur cette contrée, prépondérance qui est encore conforme à la situation actuelle malgré la frontière qui sépare ces « métiers ».

Points saillants de la politique intérieure et extérieure de Philippe...

Comme son père, Philippe se montra très bienveillant à l'égard des communes et il accorda de nombreuses chartes. Il œuvra cependant soigneusement au renforcement des organes judiciaires et administratifs du comté. En 1180, il acheva l'unification du droit urbain en Flandre, chose qui est propre à ce comté. Le droit de Bruges, de Gand, d'Ypres, de Lille et de Douai fut mis en harmonie avec celui d'Arras. C'est lui aussi qui dota la Flandre du nouvel écu d'or au Lion de sable armé et lampassé de gueules.

Quel était l'écu qui fut porté par les comtes de Flandre antérieurs ? L'Armorial des Provinces et des Communes de Belgique de Max SERVAIS, édité par le Crédit Communal de Belgique en 1955, signale que l'écu au Lion de Philippe d'Alsace apparaît en 1162. Une solide tradition attribue aux précédents comtes de Flandre et même aux prédécesseurs supposés de Baudouin 1^{er} Bras de Fer un écu gironné d'or et d'azur portant en cœur ou en abîme (c.-à-d. au centre) un écu de gueules. On trouve des représentations picturales de ce genre à partir du XVI^{ème} et l'illustration du présent travail en fait foi. Par contre, nulle preuve historique n'a été retrouvée au sujet de cet écu gironné. On croit l'apercevoir sur la pierre tombale de Guillaume de Normandie (Cliton), mort en 1128. Les spécialistes en héraldique actuels étant aussi sévères que les historiens actuels, l'écu gironné est considéré comme appartenant plutôt à la tradition (si pas à la légende) qu'à l'histoire. Il a pourtant acquis une

existence légale, par un arrêté royal de 1816, lorsque le Roi Guillaume 1^{er} des Pays-Bas attribua des armes à la province méridionale de Flandre Occidentale, ancien Département de la Lys. Ces armes, toujours en usage, comportent pour moitié l'écu gironné et pour moitié l'écu au Lion de Flandre. Cette combinaison, très seyante en armoirie et en bannière, prouve combien la tradition était solide à l'époque car Guillaume 1^{er} est demeuré connu comme étudiant soigneusement tous les problèmes qui lui étaient soumis.

A peine gouvernait-il seul, que Philippe mit fin au conflit qui couvait depuis longtemps entre la Flandre et le Hainaut. En 1169, il donna sa sœur Marguerite en mariage à Baudouin V de Hainaut.⁽²⁰⁾ C'est ainsi que la Maison de Hainaut régnera pendant un siècle sur la Flandre.

Du côté de la Hollande, nous avons vu que la digue de Damme fut construite, en 1167, par des ouvriers que le Comte Floris III avait dû mettre à la disposition de Philippe au titre de dommages de guerre. Le comte de Hollande avait déjà dû être rappelé à l'ordre lors du troisième voyage de Thierry en Terre Sainte. Il revint à la charge au moment où Philippe gouvernait déjà en fait seul, durant les vieux jours de son père. Mal lui en prit car il fut vaincu et même détenu durant deux ans à Bruges. Il ne dut qu'à la clémence de Philippe, inspirée sans doute par les liens familiaux, de ne pas perdre les îles de la Zélande qui étaient alors tenues en fief de la Flandre.

Nous avons vu que les belles réalisations de la politique économique de Philippe se situent entre 1163 et 1183. La fin de cette période chevauche avec une période de crise grave vis-à-vis de la France, période qui s'étend de 1180 à 1185. Cette crise se terminera au désavantage de Philippe.

En bref, Philippe s'était mis en tête de devenir le second personnage si pas le premier à la Cour de France. Il faut dire, à sa décharge, que tout le poussait dans cette voie. Baudouin V de Lille, son ancêtre, n'avait-il pas été Régent du Royaume ? Elevé dans une cour déjà brillante, à la tête d'une province en pleine prospérité, il fut en cela poussé, pensent les historiens, par Robert d'Aire. Un autre facteur important intervient. En 1156, Philippe avait épousé Elisabeth de Vermandois, comté qui s'étendait entre la Flandre et l'Ile de France, dont la frontière méridionale était à deux jours de marche de Paris ! Elisabeth fit de Bruges une cour encore plus somptueuse que ne l'avait fait Sybille d'Anjou. De grands artistes de l'époque, comme Chrétien de Troyes, y vinrent. Il y a malheureusement une grande ombre au tableau, le jeune ménage demeure sans enfants. En 1162, à la mort de son père, Elisabeth hérite du comté de Vermandois avec ses dépendances, l'Amiénois et le Valois, avec les villes de Noyon, Saint Quentin et Amiens. C'était le comté de sa femme, mais Philippe était fier de pouvoir s'intituler sur les chartes : « Ego, Philippus, Flandrie et Viromandie comes » ! En 1173 (Robert d'Aire vivait ses derniers mois), Philippe parvint à se faire introduire à la Cour et devient le personnage le plus

(19) Les embarcations de pêche (immatriculées « BOU ») étaient principalement des fonds-plats. Elles émigrèrent à Terneuzen et à Breskens et ont presque disparu. Depuis 1973, un magnifique fond-plat, complètement gréé, le BOU 8 Isabella, orne la place de Bouchaute. Ce monument curieux vaut le déplacement. Il y a, par ailleurs, un clan des « Bouchoutenaren » à Zeebrugge et même, depuis peu, à Nieupoort (RAMMELOO, SERIE, VAN WIJNSBERGHE, PLOG).

(20) Ce mariage fut célébré à Le Quesnoy, ville du Hainaut que Louis XIV devait enlever à nos provinces, par le Traité des Pyrénées de 1659, en même temps que Gravelines.

influent auprès du Roi Louis VII. En 1179, le roi qui se fait vieux, confie à Philippe l'éducation du dauphin, le futur Philippe II Auguste. Notre comte croit son heure arrivée mais, derrière son dos, d'autres mettent déjà le dauphin en garde. Le futur roi joue bien son rôle et il feint la plus grande admiration pour Philippe. Celui-ci va de l'avant. A défaut de fille, il veut marier sa nièce Isabelle, fille de sa sœur Marguerite et du Comte de Hainaut avec le futur roi. Il promet pour cela une dot magnifique. Isabelle recevra toute la partie du Comté de Flandre sise au Sud du Neuf-fossé, de la Lys et de la Scarpe. Il s'agit de la plus grosse partie des régions francophones du comté avec les riches villes de Saint Omer, Aire, Arras et Bapaume. Le mariage, conclu très péniblement en fin 1179 (Philippe aurait dû se méfier) est célébré à Bapaume, le 28 avril 1180. Philippe est maintenant certain de son succès et il ne sait pas ce qui l'attend. Le 19 septembre de la même année 1180, Philippe II Auguste monte sur le trône dans ce

Paris où l'on est en train de bâtir Notre-Dame. Une fois couronné, Philippe II Auguste dévoile ses véritables sentiments tant à l'égard de Philippe que de tout le Royaume. Il veut être et il sera le premier roi absolu. Le régime féodal, dans lequel le Roi devait ménager les uns pour tenir tête aux autres, prend fin. Cela Philippe ne pouvait le prévoir et c'est la pauvre Isabelle qui paiera toute sa vie les ambitions de son oncle. Un conflit faillit déjà éclater dès 1181. Les armées étaient déjà en mouvement et Baudouin V de Hainaut marche avec Philippe d'Alsace. Le 26 mars 1182, Elisabeth de Vermandois vient à mourir, ce qui donne au Roi une belle occasion d'intervenir. Il fait savoir à Philippe que le Comté de Vermandois et ses dépendances reviennent à Eléonore, sœur cadette d'Elisabeth. Voilà une bonne occasion de faire reculer cette frontière sise à deux jours de marche de Paris. Malgré tout, Philippe II Auguste, qui ne se sent peut-être pas encore assez assuré, compose avec Philippe d'Alsace. Celui-ci peut conserver le comté de Vermandois jusqu'à sa mort mais il doit céder immédiatement le Valois à Eléonore et confirmer la dot d'Isabelle (qu'il regrette déjà d'avoir promise). En 1183, Philippe se fiance avec Mathilde, fille du Roi du Portugal Alfonso 1er. Du coup, Baudouin V de Hainaut prend peur et craint pour sa succession au Comté de Flandre au cas où la nouvelle épouse donnerait un fils à Philippe. Cette éventualité ne se réalisera du reste pas. En mai 1184, un bref conflit éclate et, cette fois, Baudouin V de Hainaut marche avec Philippe II Auguste. Mathilde arrive cependant en Flandre, non sans incidents comme nous l'avons vu, et le mariage est célébré en août de la même année 1184. Philippe, une fois remarié, repart en campagne contre Philippe II Auguste, toujours soutenu par Baudouin V de Hainaut mais il doit conclure une paix désastreuse en juin 1185.

Dès ce moment, Philippe renonce à ses ambitions. Il va se faire une raison à tout, au fait qu'il ne sait pas avoir d'enfants, au fait qu'après sa mort le Vermandois et les villes de la dot d'Isabelle échapperont au comté de Flandre. Les territoires formant la dot d'Isabelle deviendront le Comté d'Artois qui ne sera plus jamais réuni à la Flandre. Deux siècles plus tard, en 1361, un hasard de succession ramena cependant l'Artois au Comte de Flandre Louis de Male. Le comté fera partie du domaine des Ducs de Bourgogne, constituera une des XVII provinces

des Pays-Bas sous Charles Quint et sera reconquis par Louis XIV et rattaché à la Couronne de France, en partie, par le Traité des Pyrénées de 1659 (en même temps que Gravelines) et, en partie, par le Traité de Nimègue de 1677. La dot constituée par Philippe d'Alsace à la pauvre Isabelle, geste que certains auteurs qualifient de « folie des grandeurs », a peut-être fourni des arguments aux jurisconsultes du Roi Soleil.

La Terre Sainte et la mort de Philippe d'Alsace...

Philippe avait hérité de son père et de sa mère cet attrait pour la Terre Sainte, affaire de famille pour la Flandre, nous l'avons vu. Il devait y périr à 49 ans ! En 1173, il y fit un premier mais bref séjour. Son oncle Amaury 1er occupait encore le trône. Rien de spécial n'est signalé si ce n'est le mauvais contact avec les barons de Syrie, mauvais contact dû au caractère de Philippe, pensent les auteurs. Au cours des années qui suivent, la situation du Royaume de Jérusalem se dégrade de plus en plus. On serait tenté de croire que le pessimisme affiché, en 1149, par les deux beaux-frères, Baudouin III de Jérusalem et Thierry d'Alsace, était justifié. Amaury 1er meurt en 1174 laissant un fils Baudouin qui va régner de 1174 à 1185. Il est connu dans l'histoire sous le triste nom de Baudouin IV le Lépreux car il mourut de cette maladie. A sa mort, la couronne passe à Sybille de Jérusalem, sœur de Baudouin IV et donc cousine de Philippe. La même année, Sybille épouse un seigneur français, Guy de Lusignan, qu'elle impose sur le trône alors qu'il est mal accueilli par les barons du Royaume Chrétien. Ceux-ci prétendent que Guy de Lusignan, malgré son nom, n'est pas de véritable noblesse. La mésentente éclate et les Arabes, qui sont gens patients et savent attendre le moment propice, en profitent. Le 2 novembre 1187, le Grand Vizir Saladin réoccupe Jérusalem. Le Pape Clément III (le vrai !) appelle les Chrétiens à une Troisième Croisade. Entretemps, les Croisés sont refoulés jusqu'à la côte. Philippe n'hésite pas une seconde et il part avec une importante flotte en 1189. Le hasard voulut que l'objectif qui lui fut assigné fut la reprise de la ville côtière de Saint Jean d'Acre (l'antique Ptolemaïs et l'actuel port israélien d'Akko), conjointement avec le contingent anglais commandé personnellement par le Roi d'Angleterre, Richard Cœur de Lion, contre lequel Philippe s'appêtait à partir en guerre, comme vassal de Philippe II Auguste, au moment où la Croisade fut décidée. La ville fut reprise mais, le 1er juin 1191, Philippe devait mourir, victime d'une épidémie qui ravageait, une fois de plus, le camp des Croisés. Ce jour-là, l'épopée flamande en Terre Sainte prenait fin. Elle entrait dans l'histoire et dans la légende qui vit toujours chez nous, à Bruges. La Troisième Croisade s'acheva en 1192. Elle fut suivie de cinq autres Croisades qui permirent au Royaume Chrétien de subsister jusqu'en 1291 avec même une réoccupation négociée de Jérusalem durant dix ans, dix mois et dix jours. Philippe fut d'abord inhumé en l'Eglise de Saint Nicolas sous les murs de Saint Jean d'Acre. Mathilde fit rapatrier son corps et fit bâtir pour lui la Chapelle de Flandre en l'Abbaye de Clervaux au Luxembourg. Cette chapelle disparut au cours de travaux exécutés de 1718 à 1740.

(à suivre)

La «petite histoire» d'un échouage

Par J.C. BÖTING, 19ème promotion



50 jaar geleden

door Fr. LAUWEREINS (†), zeeloods.

En guise d'introduction

Nous faisons paraître aujourd'hui, une relation vécue de l'échouage sur les bancs des Bermudes du quatre-mâts barque Avenir, navire-école de la marine marchande belge, événement qui se produisit il y a 50 ans et qui défraya la chronique des journaux.

Cet événement en soi ne mérite d'être relaté que pour montrer aux marins d'aujourd'hui et principalement aux jeunes, formés à d'autres disciplines plus cérébrales que celles de la voile, la précarité de la navigation d'alors, à la fois de par ses calculs et de par sa manœuvre. Reportons-nous à l'époque : le Commandant Van de Sande qui commandait l'AVENIR était âgé de 30 ans, ses officiers étaient plus jeunes que lui, les cadets avaient entre 16 et 19 ans.

Le navire n'avait ni hélice, ni moteur ; quatre mâts et 3.000 m² de voiles assuraient seuls sa propulsion. Une machine à vapeur de quelques chevaux servait les pompes et les cabestans. (On parlait beaucoup des pompes sur les navires autrefois, et on s'en servait encore plus !)

Pour la navigation, pas de compas gyroscopique, pas de radar, ni de Decca, de Loran, d'Omega, pas de calculatrice de poche pour accélérer les calculs, tout cela n'existait pas, pas même de radio à longue portée qui n'en était qu'à ses débuts, pas de tables de navigation Dieumegard ou HO 214. Un compas magnétique, des sextants, un chronomètre, un recueil d'éphémérides et des sondes à main, tels étaient les seuls moyens de nos prédécesseurs, il y a 50 ans !

Cet article n'a pas pour but de critiquer l'enseignement maritime, bien que l'auteur se rapportant à ses notes d'autrefois (il était cadet de 1ère année) et à sa mémoire, nous rende l'atmosphère de grogne qui régnait au poste avant, et qui pour cacher l'angoisse des novices, se révéla hargneuse et revendicatrice, ni de dénoncer les conditions de vie faites à ces élèves-officiers. Certes la vie de tous les jours était déjà rude et le confort tel que nous l'entendons aujourd'hui, singulièrement absent à bord des navires marchands d'alors. L'on estimait donc qu'il n'y avait pas de raison de chouchouter les cadets, futurs officiers de ces navires ; le lecteur le constatera lorsqu'il les verra réduits à la condition de manœuvres, de débardeurs, suppléant par leurs bras et leurs jeunes forces de 20 ans, au manque de machines, et sauvant ainsi leur bâtiment, tout en râlant, ce qui est bien belge !

On en retiendra aussi que la détermination farouche du commandant à s'en sortir coûta à sa popularité et l'exposa au jugement des hommes, mais qu'elle a eu la force et le pouvoir de contre-carrer la suite logique des événements qui auraient autrement débouché, non sur un incident de navigation, mais sur un drame.

Nous avons eu le bonheur de rencontrer un autre témoin de cet événement, cadet-ancien celui-là, qui s'en souvenait avec fierté, et nous a confié ses photos, images-témoins que nous soumettrons à l'appréciation sagace de nos lecteurs.

Par ailleurs, nous pouvons vous présenter le rapport de mer du Commandant Van de Sande, que nous illustrons volontiers d'un croquis des lieux.

L'éditeur
J.C. Lienart
Capitaine de Frégate

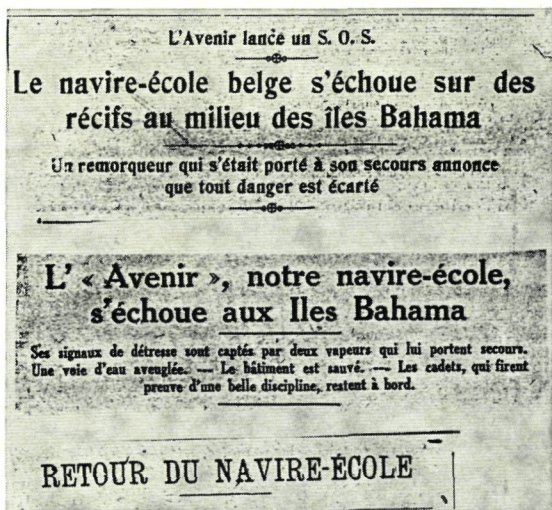
La «petite histoire» d'un échouage

J.C. BÖTING, 19ème promotion

Il y a cinquante ans, le public était alerté par la presse du samedi 7 janvier 1928 annonçant en première page sous gros titres la nouvelle pour le moins inquiétante pour nos parents : (1)

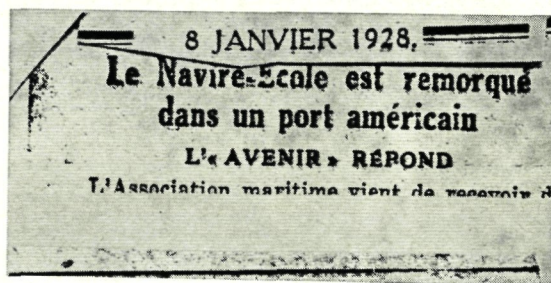
L'AVENIR LANCE UN S.O.S.... Le navire-école belge s'échoue sur des récifs au milieu des îles Bahamas... un remorqueur qui s'était porté à son secours annonce que tout danger est écarté ».

Suit dans le quotidien NEPTUNE d'Anvers qui s'intitule « Belgian Lloyd & Daily News » le signalement d'un appel S.O.S. reçu par la station T.S.F. de Palm Beach le 5 janvier au soir et émanant du navire-école belge « L'Avenir » échoué au milieu des îles Bahamas.



Après une brève description situant les îles Bahamas, le journal relève qu'à l'Association Maritime belge on déclare ne rien savoir de plus que les brefs radiotélégrammes du Lloyds... « ... que (leur) « libellé - même toutefois laisse entrevoir qu'il ne s'agit pas de péril immédiat et qu'étant donné les secours qui se dirigent vers L'Avenir on peut espérer cette alarme s'apaiser rapidement ».

On y rappelle ensuite que « L'Avenir » avait quitté Anvers le dimanche 18 septembre à destination de Tampa Floride, où il était arrivé le 30 novembre. Suivait la composition de l'équipage, 95 hommes dont 64 cadets, commandés par le capitaine Remy Van de Sande assisté de ses officiers cités nominativement ; et qu'il avait quitté Tampa le 28 décembre pour Delfzijl (Hollande) avec un chargement de phosphates.

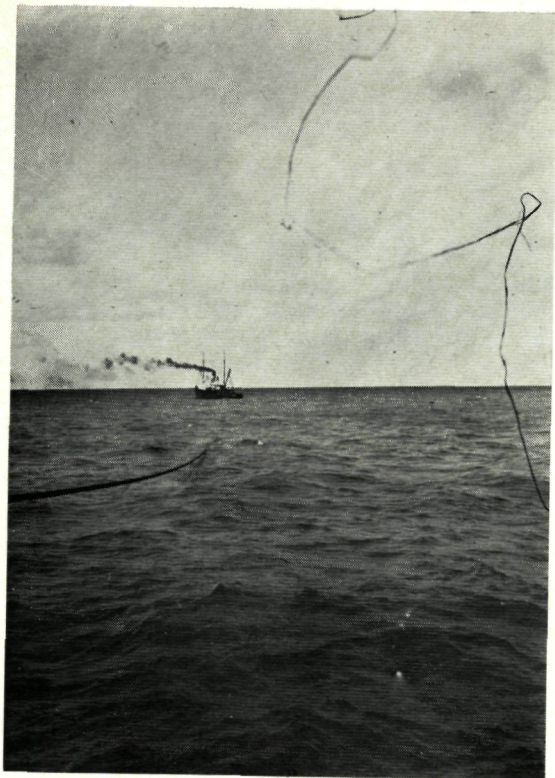


L'information finale, manifestement de dernière minute en gros caractères et précédée du titre « Tout danger est écarté » précise « ... que le remorqueur « WARBLER » a fait savoir qu'il était arrivé le matin du 6 janvier auprès de « L'Avenir » et qu'il se tient sur les lieux prêt à ramener le navire-école au port, si celui-ci ne pouvait pas effectuer les réparations nécessaires et continuer la route par ses propres moyens... »

Si tous les journaux font état en première page et avec photos de L'Avenir des mêmes textes des télégrammes du Lloyds, le journal L'ÉTOILE BELGE du samedi 7 janvier y va en outre de son article en page de « DERNIERES NOUVELLES » donnant des détails qui, vus rétrospectivement, ne manquent parfois pas de saveur !

« Le directeur (de l'Association maritime belge) M. Estur, nous demanda en premier lieu d'être son interprète auprès des parents, afin de leur faire savoir que, jusqu'à maintenant, aucune nouvelle ne confirmait l'échouage du navire-école et qu'aucun danger ne menaçait les cadets, que certainement, une dépêche aurait mentionné en premier lieu, s'il y avait eu des victimes »...

(1) Tous extraits de presse repris textuellement.



« Remorqueur WARBLER a pris l'aussière et commencé à embraquer.

« M. Estur nous signale que ce n'est pas la première fois que le navire-école s'échoue sur un banc de sable et que rien de grave n'est jamais arrivé. » Ben ça a'ors, vrai ou pas, c'est pas flatteur pour les officiers ! « ... que d'après les calculs. L'Avenir, après avoir contourné la presqu'île de Floride, doit suivre la côte à une distance d'un mille et aurait dû se trouver le 5 janvier à la hauteur du Cap Hatteras, soit 500 milles au Nord des îles Bahamas ».

Comme « de beste stuurlui staan aan wal » on se demande comment il est possible de faire avaler de pareilles couleuvres à des journalistes chargés d'informer leurs lecteurs dont beaucoup seront pour le moins anxieux ! Faire dire qu'un voilier quatre-mâts barque, dépendant uniquement du vent pour naviguer doit suivre une côte à un mille est se moquer du monde !

Malheureusement une telle affirmation a été communiquée par une voix aussi autorisée que celle du commandant Meulemeester, ancien commandant du navire-école et mentionnée en première page de la même ETOILE BELGE...

« ... car celui-ci (L'Avenir), lorsqu'il quitte Tampa, suit toujours les côtes à un mille et demi environ... »

Finalement...

« Remorqueur WARBLER on the spot. »



« M. Estur nous prie d'insister sur le fait que si c'est L'Avenir qui s'est échoué, la phrase du second communiqué signalant « il n'y a pas de danger » signifie que certainement le navire n'est pas en perdition ».

« La direction de l'Association Maritime belge, dès qu'elle apprit cette nouvelle, envoya deux radios à « L'Avenir », l'un par l'intermédiaire de la station de Rugby (Ang'eterre), un des postes les plus puissants, qui communique directement avec le navire en détresse ; un autre par la station Nassau, qui se trouve sur les îles Bahamas ».

Cette dernière déclaration fera l'objet d'une lettre d'un lecteur à un journal et est reproduite plus loin ! Ensuite vient sous gros titre « La nouvelle est confirmée ».

« A 4 h. 15, l'agent du Lloyd de Jacksonville (Floride) télégraphiait ces quelques mots :

5 janvier. - L'Avenir s'est échoué sur le banc de sable Bahama. Un bateau de sauvetage est allé à son secours ».

Et l'ETOILE BELGE, prudente, commente comme suit :

« La dépêche, rédigée en anglais, disait bien « salvage boat », signifiant donc que c'est un bateau spécialement construit pour secourir les navires en détresse ».

Pour conclure, le journal reproduit toute la composition de l'équipage citant les noms des officiers, cadets et hommes.

Au sujet des « radios » (sic) envoyés par l'Association Maritime la lettre ci-après extraite d'un journal daté du 8 janvier « Edition de Nuit » vaut la peine d'être reproduite :

« Une suggestion »

« M. Régnier, ingénieur civil des mines de Liège, nous adresse la lettre suivante :

« Monsieur le Rédacteur,

Je lis dans votre édition de ce soir le communiqué relatant l'échouage du navire-école, nouvelle d'autant plus angoissante qu'elle est incertaine.


Peu avant son départ d'Anvers, en septembre dernier, j'avais par l'intermédiaire du Réseau Belge, Association des amateurs-émetteurs de Belgique, suggéré que l'Association Maritime belge complétât à peu de frais l'installation de T.S.F. du bord par une station à ondes courtes ; celles-ci lui eut permis de rester de n'importe quel point du globe en contact direct et constant avec la Mère-Patrie.

Mais « L'Avenir » est partie sans ondes courtes ! Et la Belgique attend anxieusement des nouvelles qui ne peuvent lui parvenir que par voie indirecte ! Cette situation n'ouvrira-t-elle pas les yeux de ceux qui hésitent encore à suivre les progrès merveilleux que les ondes courtes permettent de réaliser dans les transmissions à très longues distances ? »

Oui, oui ! Mais nous autres, les cadets « asmar » nous nous étions déjà rendu compte de la laderie de notre « armement » ! On en verra d'autres !

Enfin, comme consolation, un autre journal après citation de ce qui précède ajoute en dernier lieu sous la rubrique « Sauvés » ! « Les cadets, très vaillants, sont restés à bord, où tout était bien ».

Pour la petite histoire, c'est peu après 08.00 du matin, alors qu'on avait louvoyé pour sortir du détroit de Floride, que l'accident s'est produit. Comme « bleu » de la dernière promotion il se faisait que j'étais garde-chambre occupé au nettoyage de notre partie du poste des cadets. La première équipe qui venait de descendre de quart déjeunait avec

<p>ADMINISTRATION DES TÉLÉGRAPHES ET DES TÉLÉPHONES BEHEER van TELEGRAFEN en TELEFONEN</p> <p>ARRIVÉ à TOEGEKOMEN te</p> <p>7 10 28</p> <p>à h. n. te u.</p>	<p>TÉLÉGRAMME</p>  <p>TELEGRAM</p>	<p>FA</p> <p>L'État n'est soumis à aucune responsabilité à raison du service de la correspondance privée télégraphique</p> <p>7^{er} mars 1851.</p> <p>Luidens art. 6 van de wet van 1 Maart 1851, is de Staat geenszins verantwoordelijk voor den dienst van de private telegrammen.</p>
<p>BOTING R DE LA PRAIRIE 65 GAND</p>		
<p>Indications de service les plus usitées : Meest voorkomende dienstaanwijzingen:</p> <p>D } Télégr. urgent / Dringend teleg. RP } Réponse payée / Antwoord betaald XP } Expres payé / Bode betaald PC } Tél. avec accusé de récept. / Tel. met kennisgev. van ont.</p> <p>En cas d'erreur supposée, s'adresser au bureau télégraphique. In geval van veronderstelde missing, zich tot het telegraafkantoor wenden. Toute réclamation doit être accompagnée du télégramme. Iedere navraag moet vergezeld zijn van het telegram.</p>		
<p>Dé + ANVERS 5166,-23,-7,-11, /59; N</p>		
<p>RADIO COMMANDANT SIGNALE LAVENIR DEGAGE TOUT MONDE</p>		
<p>BIEN PORTANT SE DIRIGE SUR MIAMI OU KEYWEST - ASMAR</p>		

la troisième quand tout à coup une série de secousses ont ébranlé la barque durant lesquelles un sinistre raclement s'est fait entendre venant du fond de la cale. J'entends encore Dutrieux, un ancien à la table des babordais de la troisième crier... « ça y est cette fois-ci... on est échoué ! ».

On n'a pas le temps de se ressaisir car en moins de temps qu'il ne faut pour le dire, les hurlements des chefs d'équipe ont suivi... « All hands on deck... Tout le monde sur le pont ! » Inutile de dire que même les gardes-chambre, hommes de plat se sont précipités sur le pont à la suite des gars de la première et de la troisième par toutes les issues possibles. Déjà les ordres se succédaient... « Chaque équipe à son mât... Amenez les cacatois, les perroquets et huniers volants !... Carguez partout ! »

Bien sûr, on était arrêté, le bateau étant secoué par un roulis saccadé sous l'effet d'une mer qui semblait venir de tous côtés mais dans le branle-bas général on ne s'est vraiment rendu compte de la situation que lorsque tout a été cargué sommairement. Les anciens ont été envoyés d'abord dans la mâture ferler les basses voiles. Que durant cette première journée on n'ait pas eu à se tourner les pouces est évident. Déjà en temps normal on ne pouvait mal de laisser rêvasser les cadets asmar !

Pendant que le plomb de sonde était jeté des deux bords de l'avant à l'arrière par des super-anciens flanqués d'un officier, le gros des asmariens était déjà embraqué à l'ouverture des écoutes et au racolage de tous les seaux et récipients utilisables pour le jet à la mer de la cargaison de phosphates en vrac. Deux journées se sont ainsi passées sans répit dans les tentatives d'allègement d'un navire si ce n'est pour bouffer et roupiller quelques heures la nuit, le système des quarts ne reprenant que le soir. Fourbus, esquintés on n'avait envie que de dormir et pourtant une fois entre nous dans le poste, nous tendions fatalement l'oreille aux discussions entre anciens. Si on devait abandonner le navire on serait rapatriés avec les chances de pouvoir enrôler à bord d'un cargo comme matelot aux gages réglementaires ! Pour nous autres bleus, mis à toutes les sauces, corvées et plus sales jobs et qui ne voyaient de ce fait que le plus mauvais côté de ce schoolschip de malheur... ça nous donnait des espérances chimériques car il faut bien reconnaître que les sentiments envers la barque asmar étaient bien différents suivant l'ancienneté de chacun. Plus ancien on était, plus de droits avait-on de se faire servir et d'eng... uirlander tout ce qui suivait dans la hiérarchie. Mais le plus formidable c'est que de leurs chuchotements il y aurait eu un pétrolier qui nous a dépassés la nuit quelques heures avant l'échouage et qui nous a longuement appelés par signaux lumineux morses.

Cela aurait-il pu être pour nous avertir que nous suivions une mauvaise route ?

Le matin du troisième jour il s'est confirmé que ça tournerait mal. Les canots de sauvetage ont été pourvus de rations supplémentaires et pour midi il y a eu rassemblement général y compris cuis-tots, stewards, le vieux storekeeper « Dréke » jusqu'au zeilmaker qui ne sortait de sa voilerie que lors de toutes grandes occasions. Entouré des officiers, le « vieux », Commandant Vande Sande, d'une voix émue s'est adressé à tout l'équipage

pour annoncer que l'on allait abandonner L'Avenir !

Tous les canots et baleinières allaient être mis à l'eau et tenus à l'arrière par de bosses et montés, chacun pouvait prendre quelques affaires personnelles dans son sac de marin mais limitées au minimum. Tout le monde devait se réunir le soir par canot, suivant le rôle d'abandon et passer la nuit dans la coursive du carré officiers dans la dunette parce qu'il était à craindre que les vergues des mâts de misaine et grands-mâts ne s'abattent sous les secousses !

Ça nous a quand même fait un coup et il y a eu même des super-anciens, ceux de la 17ème qui avaient encore fait l'Australie et le passage par le Cap Horn qui n'ont pas su retenir des larmes. Le vieux « Dréke » et le zeilmaker aussi cela va sans dire.

Et voilà. Chacun a récolté quelques hardes et souvenirs à emporter dans le désordre indisciplinable qui en a résulté dans le poste des cadets. Il n'a évidemment plus été possible aux chefs d'équipe d'imposer des gardes-chambre après le dernier repas du soir ! Le soir venu on s'est tous installés à la lueur des lampes à pétrole dans les coursives des officiers et c'est alors que dans l'attente anxieuse entre deux secousses après lesquelles on s'attendait chaque fois au fracas d'une vergue s'abattant sur le pont que les langues se sont déliées pour discuter ce qui allait arriver ! Un remorqueur était attendu durant la nuit qui prendrait tous les canots en remorque. C'est alors aussi que chaque officier en charge d'un canot est venu confier à l'un ou l'autre ancien « de confiance » sa part de liqueurs et spiritueux de la cave privée des officiers.

Au cours de la nuit, les anciens relevés de quart pour veiller à la bonne tenue des canots amarrés à l'arrière pouvaient annoncer que le feu d'un navire se tenant très proche était visible... sans doute le remorqueur !

Au petit jour... « allez ouste... tous dans le poste ! »... M... alors ! Quel bordel là-dedans ! On grapille par-ci par-là ce qui reste des miettes de la veille. Sous le gaillard avant, logis des cuis-tots, valetaille et autres principaux de l'équipage suivant l'expression consacrée... c'est pas mieux ! Les cochons embarqués à Tampa pour améliorer les menus du dimanche ont forcé la porte de leur réduit... et ont déposé leurs cartes de visite un peu partout ! Enfin on va voir sur le pont en spectateurs. C'est bien juste, un grand remorqueur de haute mer est là tout près au mouillage et ses canots à moteur sillonnent tout autour de nous occupés à sonder sans arrêt. Durant la matinée un des canots vient le long du bord et c'est sans doute le « skipper » qui vient voir le « vieux ». Peu de temps après le bruit se répand qu'on est occupé à soiffer du champagne à l'arrière pour la signature du contrat de sauvetage-remorquage ! ... Et c'est aussitôt fini de sa prélasser... les chefs d'équipe nous ont bien vite de nouveau sous leur coupe pour notre plus grosse aussière en coco du gaillard pour l'amener à l'arrière d'où on la passe au remorqueur. Pour midi tout est bien bossé solidement de part et d'autre et le « Warbler » commence à embraquier... on en sortira... on n'en sortira pas car le gros coco gémit en se tendant par moments au point qu'on croit

qu'il va péter ! C'est un bouillonnement incessant d'écume sur l'eau et seulement vers quatre heures de l'après-midi tout à coup... une légère secousse... un frôlement de la quille... on flotte... on est dégagé !

Adieu veau, vache, cochon, couvée pour ce qui est de notre rapatriement avec ou sans sous à la clef ! Et du coup la routine asmar accélérée cette fois reprend, quarts, corvées... et quelle corvée de nettoyage de toute cette crasse accumulée depuis hier soir pendant que sur le pont on rentre la grosse aussière pour la repasser au « Warbler » par le gaillard. On shifte du système de quart par équipes au quart et quart par bordées et, au souper, Bouboule Dhondt, chef de la première fait irruption dans la poste. « ... Silence là-dedans Nom de D... ! Tous ceux qui ont reçu des bouteilles des officiers doivent les remettre pour huit heures... Compris ! »

... Silence général... pas de réaction... tout doucement les conversations reprennent d'abord plutôt murmurées pour revenir petit à petit au diapason normal. Comme ce sont des super et des anciens qui ont ce breuvage réconfortant en leur possession, les bleus ne s'avisent pas à poser des questions indiscrettes !

A minuit, bien à la remorque du « Warbler » route au sud, relève des bordées babord et tribord bien alignées sur le pont. Appel et relève des hommes de barre, vigies et cadets de quart. Les relevés viennent faire rapport à l'officier de quart dans le cagnard... et doivent regagner leur place dans la bordée relevée...

... Mais Nom de D... qu'est-ce qu'on attend pour laisser descendre la bordée libre ? On est là à attendre quand finalement... « Inspection des cassettes ! » Par groupes de deux quatre on descend pour inspection de nos cassettes, sac de marin, malles, hamac... tout y passe quoi ! Les officiers sont furibards. La bordée libre aussi... c'est autant de perdu en roupillade ! Le matin au déjeuner les habituels coups de gueule font place à un murmure interrompu seulement par les appels aux gardes-chambre et hommes de plat. Pourtant le « sujet » de conversation ne manque pas et finalement l'un ou l'autre ancien laisse tomber à tout hasard qu'on aurait seulement trouvé une bouteille vide cette nuit dans la cassette d'un sukkeleir qui n'avait peut-être même pas trempé dans toute l'affaire ! Nous autres on rigole bien entendu sous cape de la bonne blague qui arrive aux officiers !

Pendant la journée, comme le vent est favorable,

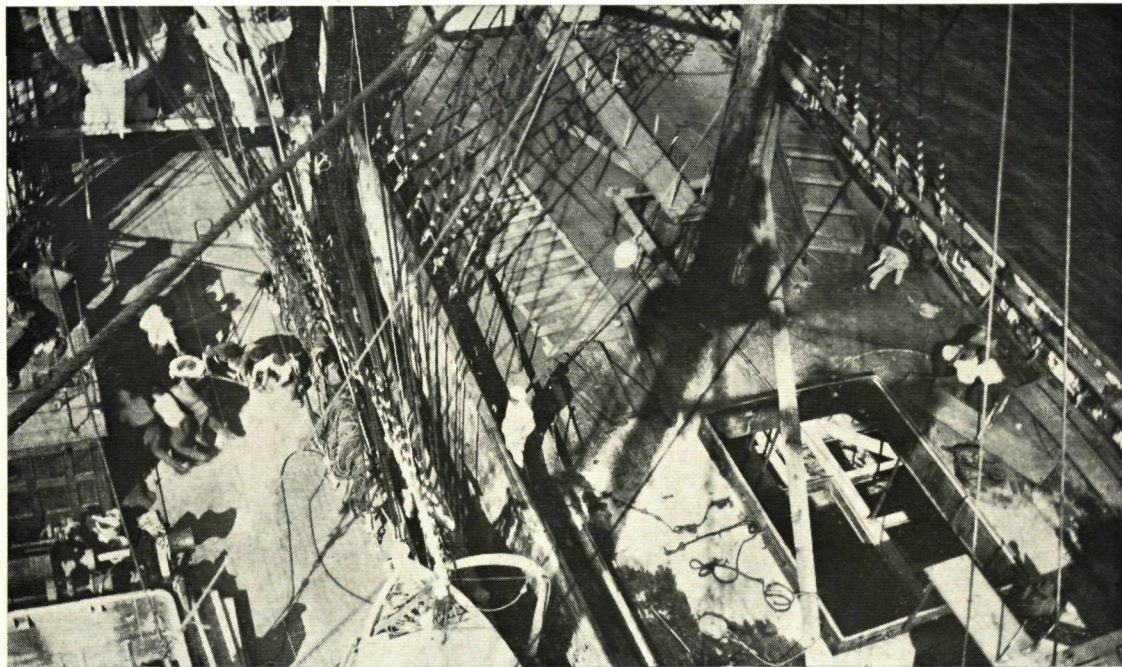
« Pont principal, avec la pompe 'Stone' embarquant un coup de mer. »





« Débarquement du cadet Segaert à Key-West. »

Photo Saccasyn « Forçats asmar déchargeant phosphate au cabestan de Charleston. »



le vieux a décidé d'aider le remorqueur en mettant les huniers sous voiles ! Bien sûr. Il faut quand même épargner les frais à notre pauvre armement ! Et un officier annonce sans rire qu'il ne faut pas avoir peur de monter dans la mâture... les secousses de l'échouage n'ont fait que la raffermir ! Non, sans blague !

C'est ainsi qu'on arrive à Key-West juste à temps pour débarquer Segaert de la 16ème atteint de la fièvre typhoïde paraît-il. Courte escale à part cela inutile car on ne peut y accepter L'Avenir pour réparations. Embarquement de quelques provisions et en avant, en route de nouveau à la remorque pour Charleston, South Carolina.

Arrivés dans ce berceau de la Sécession Sudiste, nous allions faire connaissance avec ce que devait être la vie à bord des négriers des siècles passés ! Evidemment, la chaudière qu'on appelait le petit cheval et qui servait à l'épuisement des eaux de cale avait claqué ! Il paraît qu'on avait employé de l'eau de mer pour la faire marcher pendant l'échouage pour pomper les bouchains. Et voilà. Du coup pas moyen de faire tourner les treuils à vapeur pour décharger la cargaison avant d'aller en cale sèche. Qu'à cela ne tienne... les cadets feront ça à l'huile de bras ! Pendant que les chefs d'équipe et les super-anciens se mettent à gréer les vergues et mâts de charge et coudre de grands sacs en toile à voile pour servir de bennes, la bleusaille est répartie en petits groupes pour arrimer le phosphate en vrac dans les tanks à ballast car on va garder ceux-ci pleins en cale sèche pour gagner du temps et en même temps décharger le contenu des cales dans une vieille coque de schooner, le « Derwent » amarré le long du bord. Je me demande si on a jamais autant rouspété, juré et vomi le schoolschip à tous les diables qu'alors !

D'abord pour arriver dans les tanks à ballast il faut dégager le phosphate des trous d'homme y donnant accès. Munis de pelles et à la lueur de lampes à pétrole on finit par ramper quasiment à plat ventre sur le dessus du phosphate dans les tanks pour égaliser. On jure, on sacre, on tousse crachant de la poussière et quand on remonte sur le pont on a tous l'air de nègres blancs. Un copain de promotion qui veut photographier un de ces groupes de forçats asmar est proprement rabroué par un officier.

Il ne faut pas beaucoup de temps pour que les premiers « sacsennes » soient fin prêts... et en avant, les uns dans l'entrepont et la cale, d'autres dans le « Derwent » pour y arrimer toute cette poussière pendant que le reste tourne à longueur de journées comme des mulets à pousser les barres de cabestan pour hisser les bennes de la cale.

Le cœur n'y est pas pour entonner nos habituelles chansons... grivoises (hum) d'encouragement. Seulement des murmures de rogne et de grogne étouffés par le trépigement forcé de nos grosses godasses sur le pont pour faire passer notre colère ce qui provoque des engueulades des officiers. Ceux-ci sont manifestement aussi de mauvais poil.

Dans les postes, les grasses plaisanteries asmar, les gueuleries des anciens font place à une rancœur générale contre la vieille caisse, les officiers, l'asmar, le vieux et tout et tout. Notre zèle bien involontaire doit servir à obtenir les bonnes grâces de ce rapiat d'Estur. Il faut bien essayer de blanchir cet em...bêtant échouage d'une manière ou de l'autre... ! Pour comble on ne peut pas sortir le soir. Je ne m'en rappelle pas la raison. Peut-être est-ce toujours cette affaire de bouteilles de liqueurs qui pesait sur l'estomac des officiers. Après tout, c'était encore le temps de la prohibition aux Etats-Unis. Il faut croire que cela a quand même étonné les habitants de ne pas voir les cadets d'un navire-école sortir en ville car une délégation d'un queconque patronage conduit par un pasteur est venue demander que l'on puisse venir un soir à son local. Cela aurait été refusé une première fois par le vieux.

En attendant nous continuons à trimer comme des nègres à ce déchargement de malheur et un jour, probablement un samedi ou un dimanche nous avons pu endosser notre uniforme de sortie pour passer une soirée chez ces quakers ou autre congrégation protestante. Mais pas de blagues hein... en rang par quatre... gauche-droite... gauche-droite avec les supers en serre-file encadrés par les chefs d'équipe et les officiers derrière ! Arrivés au patronage après avoir été débarassés de nos képis et paletots-vestons au vestiaire nous avons été accaparés par petits groupes de quatre ou six à des petites tables présidées chacune par une respectable dame patronnesse avec par-ci par-là une fille un peu plus accorte. Sandwichs typiquement américains, limonades et orangeades. On essaye de se tenir le plus convenablement possible. Questions habituelles sur nos voyages, études, occupations à bord, la Belgique etc., la cordiale et sincère hospitalité américaine est décidément un sujet d'étonnement pour nous et à cet égard Charleston ne le cède en rien à Tampa d'où nous avons pourtant gardé un si merveilleux souvenir. Les chefs d'équipe de la 16ème y avaient retrouvé des familles

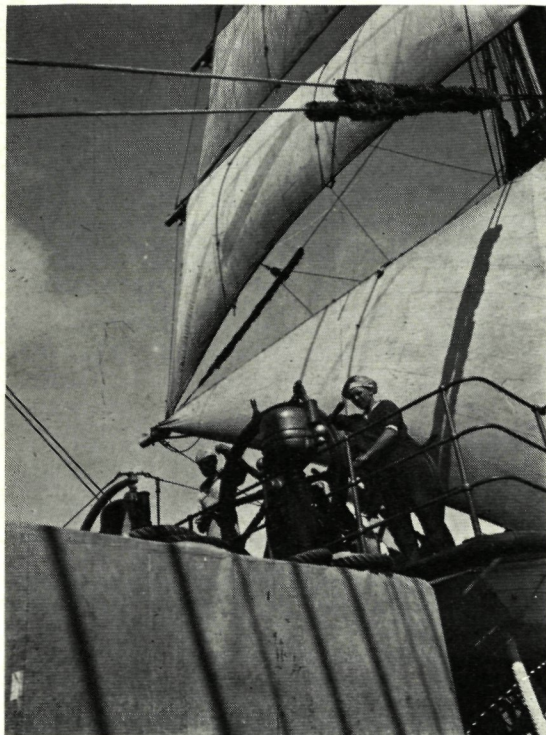
et sans doute des girls-friends heureuses de les revoir. Bien entendu l'un ou l'autre petit malin a quand même essayé de se débîner à l'anglaise mais en a été pour ses frais. Les vestiaires étaient bouclés à clef ! Quand les conversations ont commencé à languir après qu'on fut rassasiés de sandwiches à feuille de salade et mayonnaise sucrée, ce doit avoir été un officier qui aura suggéré que pour remercier ces braves gens nous devrions quand même y aller d'une de nos chansons de marins ! Zut alors, ça c'est bien leur marotte aux patronages... les « sing-songs »,... et nos chansons asmar ne sont pas, mais là pas du tout à faire entendre en société ! Enfin nous montons sur l'estrade qui sert de scène et faisons face au public avec le vieux au milieu des officiers en première loge ! On se regarde, gênés... quelques toussotements et finalement deux trois voix bien fermes entonnent... « Le cordonnier Pamphile... immédiatement suivi en chœur par toute la bande rigolarde « A élu domicile... » et tout le reste ! Le vieux et les officiers se bidonnent comme des petits fous, rigolent aux larmes... Dieu de bon Dieu pourvu qu'il n'y en ait pas parmi nos hôtes qui comprenne le français ! Mais non, les applaudissements crépissent pour saluer la fin de notre performance et après encore quelques limonades bien méritées nous prenons congé et rentrons à bord tout fiers de notre exploit !

Le déchargement se termine finalement et L'Avenir rentre dans le dock flottant, les réparations s'effectuent et après la remise à flot, stupéfaction générale, ce sont maintenant des nègres qui rechargent.

« L'Avenir en dock flottant à Charleston, février 1928 ».



et triment dans les cales ! Evidemment, les treuils marchent de nouveau et sont manœuvrés par des noirs ! Eh bien ça c'est le comble, serait-il possible que nous ayons dû faire un travail dont les stevedores noirs ne voulaient pas ?



Hommes de barre.

Au retour par l'Atlantique Nord avec ses vents d'ouest du mois de mars, nouvelles misères. C'est maintenant durant chaque quart que quatre hommes doivent s'atteler à tourner les bras-manivelle de la dure pompe « Stone » du pont principal.

Et cette fois-ci, c'est pas pour une fois par nuit comme à l'aller pour remplir les fameux sanitaires mais bien pour vider les bouchains où il faut que l'eau s'infiltre comme dans une passoire. On se demande ce qu'on a bien pu foutre dans cette cale sèche de Charleston. On en devient fou à force de tourner et de tourner encore les manivelles de cette maudite pompe sur le pont principal qui embarque continuellement des coups de mer par les sabords dans cette incessante tempête de l'Atlantique.

Enfin après 29 jours de traversée on passe glorieusement la Manche et le Pas de Calais toutes voiles dehors... une performance, pour charger et ferler tout ce bazar dans un froid de loup en arrivant au mouillage au milieu de la nuit au large de Delfzijl.

11 avril 1928... les journaux annoncent en première page le retour du navire-école :
« ... attendu avec d'autant plus d'impatience que les parents sont encore sous le coup des nouvelles angoissantes annonçant l'échouage du navire-école

au banc du « Little Bahama » lors de son départ de Tampa ».

Après la relation de l'accostage et la montée à bord des parents et des embrassades qui s'en suivent... Le capitaine Van der Sande, commandant de « L'Avenir », se prête à mille questions. Ce n'est pas l'échouement qui nous a mis en danger, mais bien la tempête qui précéda.

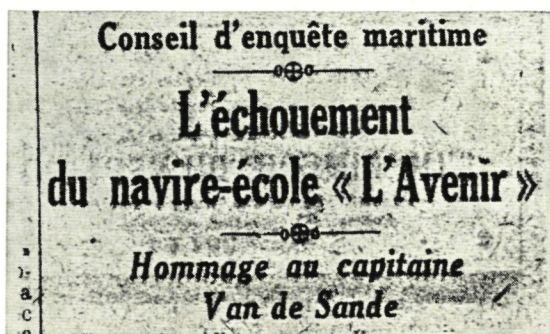
Les cadets montrèrent beaucoup de courage et de dévouement, ils ont droit à toutes nos félicitations. J'ai cru un moment que nous étions perdus ; heureusement, les choses ont bien tourné pour nous. je n'ai jamais lancé de S.O.S. J'ai simplement demandé qu'on nous envoyât un remorqueur pour nous déhaler. Ce sont les journaux américains, qui s'étant emparés de cette nouvelle lancèrent, à travers le monde, la rumeur que « L'Avenir » était en perdition.

Notre détresse était cependant réelle, car, si le vent avait soufflé du Nord-Ouest, nous étions irrémédiablement perdus ».

Et l'ETOILE BELGE de clôturer son article par :
« ... Seuls, quelques cadets du « Comte de Smet de Nayer », en bel uniforme admirent encore de beau voilier, sur lequel ils embarqueront bientôt ». C'est ça, on les attend de pied ferme... les « bleus ».

Epilogue. A peine une dizaine de jours plus tard, le NEPTUNE reproduit déjà à la date du samedi 28 avril 1928 les conclusions du Conseil d'Enquête Maritime, (institué seulement par une loi du 30 juillet 1926 en vue de la répression des fautes professionnelles) sur l'échouement du navire-école « L'Avenir » avec sous-titre « Hommage au capitaine Van de Sande » :

« Hier après-midi, au cours d'une audience spéciale, le Conseil d'enquête maritime a rendu son jugement dans l'affaire de l'échouement, aux îles Bahamas, du navire-école « L'Avenir ».



Le jugement retrace toutes les circonstances dans lesquelles cet échouement s'est produit et relève la belle conduite de l'équipage qui, après trois jours et trois nuits de veille consécutifs, vit le beau voilier s'échouer et dut lutter courageusement pour préserver l'orgueil de notre marine nationale. Le jugement mentionne également le magnifique travail des cadets qui, en quelques heures et avec des moyens de fortune, jetèrent 300 tonnes de phosphate par-dessus bord, pour alléger le navire et prévenir qu'il ne se fendit en deux.



Photo Saccacyn (19me). - December 1927. - Het lossen van de lading cement in Tampa.

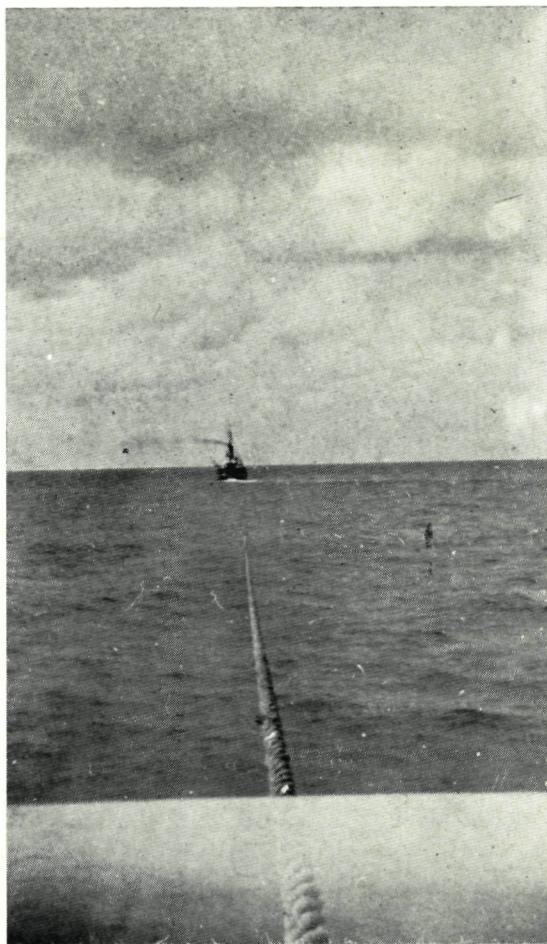
alsook een boot uitzettend om naar diep water te peilen. Rond het schip peilden wij van 31/2 tot 3,75 vaam, de bodem bestaande uit grind zand met zeegras. Er werd gepeild tot 400 m achteruit, en op de zijde in de richting van diep water ;
 31/2 - 3,75 - 4,5 - en 7 vadem
 6,4 - 6,85 - 7,38 - 9,4 en 12,8 vadem

Daar de bries opriste en de boot met lange lijnen moest gehouden worden waren de peilingen min of meer juist. De tijdsverschillen in deze streken zijn zeer klein en met de halve eb gestrand zijnde besloot ik 70 m³ zoet water te pompen en lading uit te werpen om het schip vlot te krijgen, daar de plaats zeer onveilig was en open van alle winden, en we 100 mijlen verwijderd waren van de dichtste haven. 'S namiddags veranderde de stroom naar 't WSW en 't schip nu merkkelijk gelicht zijnde gaf ik order om terug de zeilen bij te zetten om het af te dringen. De wind was NO t. O. Rond 4 uur waren reeds 45 vadem uitgelopen en het schip heeft al schokkende gedeinsd. Wij blijven echter terug zitten en schokken geweldig, peilen acht 21 voet (6,40 m). Besluit ketting terug in te hiewen om het schip op effen bodem te krijgen. Een lek opgelopen in de achterpiek gelukken dit te verminderen maar niet te stoppen. De draadloze antenne

breekt voortdurend daar het schip begint te lijden. De wind is fel opgefrist. 'S avonds wordt het buig en ik bestel een sleepboot om schip en lading te redden. Des 's nachts zware buien en regenvlagen vanuit het Noorden. De 5e januari trachten wij een anker in de boot te krijgen maar de reddingsboot Nr. 2 slaat vol ter hoogte der verschansing door de korte woelige zee. Verplicht dit ook op te geven maar houden alles klaar om bij de eerste kans het uitbrengen te wagen. 'S namiddags slaat onze werkboot die wij gebruiken om te peilen, vol water, kapseist en gaat verloren. 'S avonds lek in de vóór dubbele bodem. De wind blijft frisch en de zee woelig den gansen nacht maar verminderd 's morgens ; het schip heeft geweldig te lijden 's nachts ; wij manœuvreren met de ketting om het schip bij rijzend water vaster te trekken. Den 6e januari is de sleepboot « Warbler » in onze nabijheid. De assistentie-officier vergt dat ik een kontrakt teken alvorens te willen beginnen. Om schip en lading te redden ben ik verplicht een contract « no cure no pay » te tekenen.

Een lijn wordt aangegeven om 9 uur. De sleeper trekt in de richting door mij aangegeven. 'S namiddags wordt het schip reeds achteruit gehaald enige schokken verdragende. Om vier uur is het schip vlot en ik zet zeilen bij. Nieuwe lekken in de ballast-tanks en achter-dubbele bodem nr. 3 doch leveren

6 januari 1928 - Op sleep door « WARBLER ».



Zeeverklaring over de reis Tampa-Delfzijl, na aankomst te Delfzijl den 23 maart 1928 met een lading phosfaat.

Donderdag de eerste December kwam het schip aan te Tampa met een lading cement. Na lossing van deze lading was het schip den 23 December 1927 tot lading gereed. Het schip was in volkomen goede staat om koopmansgoederen te vervoeren en wij begonnen dezelfde dag te laden. Den 26 December waren wij met het laden gereed. Wij hadden in totaal 3220 ton 720 kilo phosfaat en 60 ton oude zakken. Gemiddelde diepgang 23 voet en 8 duim (ongeveer 7 m 21). Rond want en takel waren in uitmuntende staat. Pompen in orde, bilges vrij en lading goed gestuwd. Slingschotten in de ruimen. Luiken verzekerd met goede deksels en vier presenningen.

In het begin hielden tegenwinden bovengemeld schip van zijn koers en Florida strait werd al laverende doorgezeld. Het weder is overdekt. Na 31 December zware buien en regenvlagen. Wind aanhoudend verspringend. De wachten werden verdubbeld op 1 januari. Een extra uitkijk werd in de zaling gezet. Temperatuur van het zeewater werd regelmatig genomen. De derde januari klaart het weder 's avonds even op en ik kan de breedte door Poolsterhoogte bepalen op 27° 05 N rond elf uur.

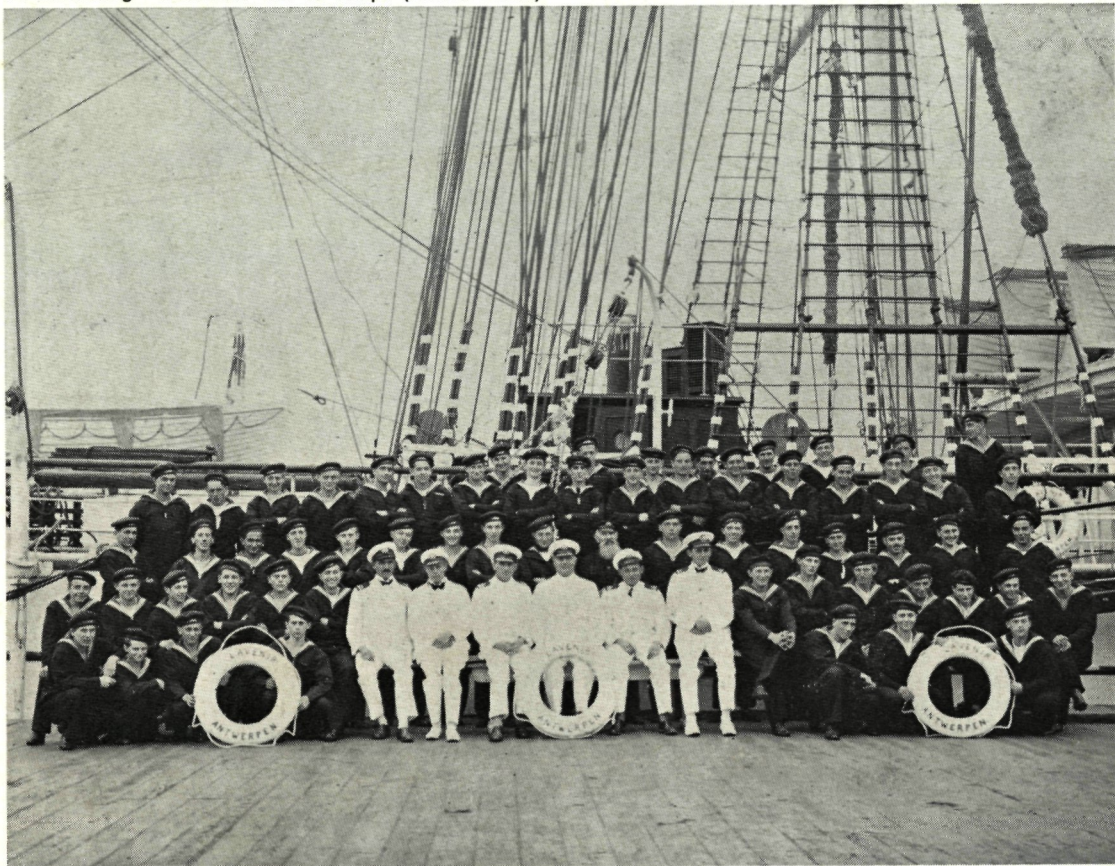
Het flikkervuur van Jupiter werd gezien door de uitkijk, officier van de wacht en door mij wel boven de kim in het WSW. Onze koers onder

stuurdboordhals is ongeveer West, recht op de Flandriawal.

Een zware noorder overvalt het schip en alle hands worden uitgepord, om zeilen in te nemen en over de ander boeg te gaan liggen daar het weder terug diezig is en er een zware zee loopt. Kort na middernacht is de wind terug naar het Noordwesten gesprongen en verminderd. Na het schip rond gekregen te hebben tegen 00 u 10, blijft diezig het weder en wij sturen gedurende de eerste wacht ongeveer N 52 E gemiddeld. Na vier uur begint de wind weder te spelen en wij doen een gemiddelde koers van N 79 E. Sedert over stag gaan hadden wij om 8 uur zowat 23 mijl gelocht. Rond acht uur schijnt het weder te willen opklaren en de zon steekt even door, waarmede wij twee observaties verkrijgen en een hoogtelijn die het schip wel WNW van het gegist zet, ongeveer 12 mijl bij NW der gronden. Ik had gegist met stroom op 27° 17 N en 79° 22 W om 8 uur.

De wind nog meer schralende, gaf ik order om over stag te gaan. Eerst werd de bezaan bijgezet om door de wind te geraken. Even over de zij kijkende bemerkte ik verandering in het water. Liet aanstonds het schip in de wind gooien - all hands aan dek zijnde maar ik voelde het schip raken en weldra bleven wij zitten. Alle zeilen waren reeds bak maar het schip bleef geboeid. Onze pogingen om met de zeilen vlot te komen bleven vruchteloos. Het was toen ongeveer 8 u 25 A.M. Ik liet het bakboord anker vallen en liet aanstonds rond het schip peilen

De bemanning - December 1927 te Tampa (Florida U.S.A.)



50 jaar geleden

door F. LAUWEREINS (+) zeeloods

In januari 1978 is het 50 jaar geleden dat het Schoolschip AVENIR strandde op de « Little Bahama bank » voor de kust van FLORIDA. Weinig « faits divers » uit het leven van een schip hebben een zo blijvende indruk op me gelaten dan dit gebeuren. Het is voor mij dan ook de reden om deze gebeurtenis even in herinnering te brengen.

De, naar mijn mening, beste manier om dit te doen is aan de hand van de zeeverklaring van de toenmalige kommandant, kapitein Remy van de Sande, verklaring die hier volgt :

L'AVENIR





« Anvers, octobre 1928, groupe de 'rescapés de la 19ième' ... anciens maintenant avant second voyage Fort de France - Tampa - Rotterdam - Anvers ».

En conséquence, le Conseil décide qu'aucune faute ne peut être reprochée au capitaine Van de Sande et le renvoie, sans le moindre blâme.

Ensuite, au nom du Conseil, M. le Président s'adresse au capitaine Van de Sande pour le féliciter chaleureusement de sa belle conduite au cours des péripéties de l'échouement, et pour lui exprimer toute la fierté qui anime les membres du Conseil de voir les destinées de notre navire-école et l'éducation de nos cadets, confiées à un marin aussi brave que le capitaine Van de Sande.

M. le commissaire de l'Etat rappelle avec quelle anxiété le monde maritime belge attendait le jugement du Conseil d'enquête, et se déclare heureux du brillant acquittement qui enlève toute tache

à la carrière du capitaine Van de Sande. M. le commissaire se rallie entièrement à l'hommage rendu par le Conseil ».

Devant un jugement coulé en force de chose jugée pour reprendre le jargon judiciaire, tout commentaire au sujet de circonstances particulières ayant pu constituer relation de cause à effet avec l'échouage il y a cinquante ans n'est pas de mise et ne pourrait d'ailleurs qu'engendrer d'oiseuses polémiques.

Toutefois, vu avec le recul du temps et compte tenu du caractère inévitablement rude de l'apprentissage au métier de marin, je ne puis néanmoins me défendre d'un certain scepticisme quant à « l'éducation », en tant que complément nécessaire à l'instruction, qui nous fut donnée à l'époque !





L'AVENIR op sleep.

geen direct gevaar. De assistentie-officier wilt ons niet naar Jacksonville slepen daar hij beweert die haven niet te kunnen maken met deze wind. Er waait een frissche bramzeilkoelte O-N-O. Ik ben verplicht de sleepboot naar KEY-WEST te volgen waar wij dan aankomen de 8e januari om 7 uur 's morgens. Heb aanstonds Lloyds agent verzocht een duiker te vragen en twee experten te benoemen.

Diensvolgens dezelfde dag verhaald en aan de pier van Pertens dok vastgemaakt. Den 9e januari heb ik voorlopig protest genoteerd voor de Heer Charles Taylor, notaris naar wie ik refereer. Dezelfde dag wordt bodem inspectie uitgevoerd door duikers waarbij onderzoek door twee experten. Aan hun verklaring evenals de bevindingen van de duikers wordt hierbij gerefereerd. Wij schatten de geworpen lading op minstens 250 ton fosfaat. Ik verzocht de Heer Bland G.H. agent van Bureau Veritas om een voorlopig bewijs van zeewaardigheid op te stellen hetgeen ik niet verkreeg; hij verlangde het schip gedroogdokter en gerepareerd alvorens een bewijs te verlenen. Voor deze Heer Bland, eveneens Belgisch consul te Jacksonville heb ik de 11e januari verklaring afgelegd waarnaar ik refereer. Den 23e januari Key West verlaten naar Jacksonville gesleept door sleper A.B. Cotter. Aangekomen te Charleston den 27e januari. Den 28e januari een voorlopige verklaring afgelegd voor de Belgische consul en de 21e februari een definitieve waarnaar wordt gerefereerd. Daar nodig bevonden wordt lading te lossen om in de droge dok te kunnen komen, losten ongeveer 1500 ton fosfaat in de lichter « Remost » en gingen in droge dok de 9e februari. Het onderzoek laten doen door de heer Bland zee-expert en de Heer Lucas, Lloyds agent; constateerden averij aan de achterstevan, kiel en verscheidene

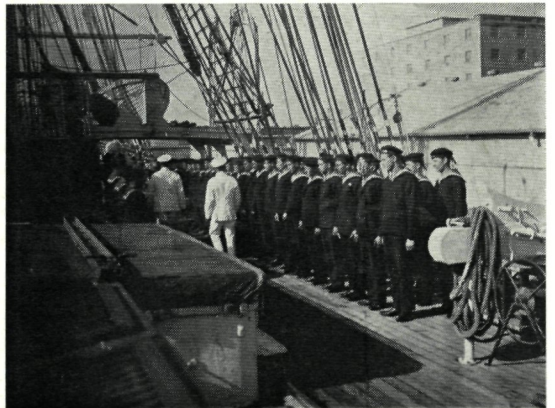


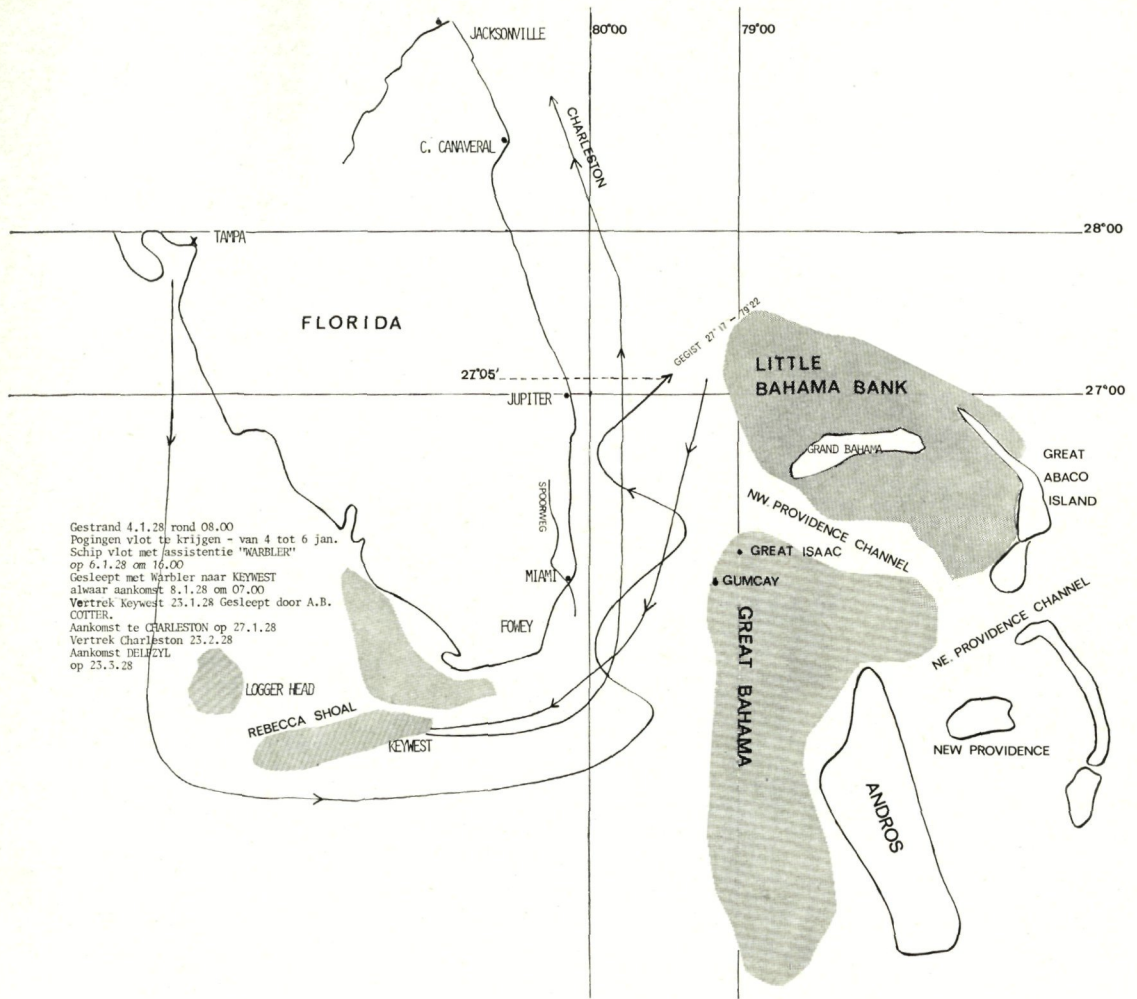
Duiker gaat schip onderzoeken te Key-West.

rijen platen waarvan verslag werd opgemaakt door deze Heren. Naar dit verslag wordt eveneens gerefereerd. De reparatie door hen geest aanstonds begonnen 's anderendaags. Na goedkeuring der reparaties het droge dok verlaten en terug lading ingenomen. Heb een bewijs van zeewaardigheid ontvangen van de Heer Bland voor Bureau Veritas. Op 20 februari is de lading terug aan boord. Alles is terug in goede staat en na bezichtiging door de Heer Lucas voor Lloyd wordt verslag hierover opgemaakt.

Het schip wordt zeeklaar gemaakt; pompen, takel, want, wordt nogmaals goed nagezien, luiken verzekerd met vier presenningen. Het schip verlaat Charleston den 23e februari en werd gesleept tot aan de buitenboei waarna de loods ontscheept en het schip onder zeil werd gezet.

Inspectie van de bemanning.





Niets gebeurde in het begin der reis en het schip geraakte weldra op de breedte der Azoren eilanden,

Den 11e maart begon het gevoelig te waaien uit het zuiden. Het schip lijdt veel onder het zware slingeren en stampen. Den nacht van 11e tot 12e maart moest er voor de storm gelensd worden en 's anderendaags waren wij verplicht olie te gieten om de kracht der brekers te verminderen die op luiken en dek neerkwamen. Dit weder duurde tot de 30e maart maar gedurende verscheidene dagen liep er een wilde zee en hooge deining waardoor het schip en want veel te verduren kregen. Het is niet uitgesloten dat door het werken van het schip een lek ontstaan is in de dubbele bodem en achterp'eken hetwelke wij uitpompten doch bleek het niet absoluut dicht te zijn. Werden echter door handpompem gemakkelijk lens gehouden. Den 18e maart passeerden wij Start Point. Den 21e maart 07,15 voormiddag op 6 mijlen van Terschellingen bank kregen wij de sleepboot « Drente » die ons naar Delfzijl sleepte. Wij kregen den 23e voormiddag 6 uur de loods van Delfzijl aan boord en kwamen te 2 u namiddag in de haven van Delfzijl aan alwaar wij onder een loodsaanwijzing het schip aan de kade vertuigden.

Tenslotte verklaar ik nog te protesteren van alle kosten, schade en interessen welke het gevolg van deze reis mochten zijn of worden. Om die te verhalen waar en aan wie zulks behoren.

Kapitein Remy van de Sande
getekend : Poriau-Sebrechts.

Alhoewel er onmiddellijk na de stranding wel wat verwarring was en verschillende manœuvres door elkaar werden gegeven, moet gezegd worden dat ondanks alles een reuze stemming aan boord heerste.

Mijn grootste wens is dat de publicatie van deze tekst zou bijdragen tot een betere kennis van de toenmalige gebeurtenissen.

F. LAUWEREINS.

Saint-Bernard ou requins des océans ?

Par Jean-Marie de DECKER de BRANDEKEN

Rappelez-vous, c'était hier !

A dix heures du matin, le 16 Mars dernier, l'« Amoco Cadiz », pétrolier de 230.000 tonnes, double l'île d'Ouessant quand l'homme de barre pousse un juron : le gouvernail ne répond plus. Et pour cause, il est cassé. Son commandant, Pascuale Bardari (italien, maître à bord d'un navire battant pavillon du Libéria et appartenant à une compagnie américaine) appelle par radio-téléphone le siège social de l'Amoco Petroleum à Chicago. Il demande que's sont les ordres.

Déjà un remorqueur allemand de 12.000 CV, le « Pacific », basé en permanence à Brest, a capté le message et file vers le navire en détresse — sa proie, diront certains — battant de justesse un autre remorqueur, allemand lui aussi, et lui soufflant l'affaire sous le nez.

Car, il y a affaire et celle-ci n'apparaît pas mauvaise pour tout le monde. Elle peut même être excellente. Si l'« Amoco Cadiz » — la « proie » — lui demande assistance et s'il réussit à le sauver, la prime est fameuse : 10 % au moins de la valeur du navire et de sa cargaison.

Entretemps, Radio-Conquet », qui a aussi reçu le message, propose une aide. « Nous n'avons besoin de personne. Tout va bien à bord » répond le commandant du super-tanker autour duquel tourne, dans la tempête — comme une hyène autour d'une charogne, diront encore certains — le « Pacific ». Durant ce temps, depuis Chicago, l'Amoco Petroleum, marchande pied à pied, par téléphone, avec la compagnie allemande Bugsier, propriétaire du remorqueur et dont le siège est à Hambourg, les conditions d'un sauvetage. Cinq heures passent durant lesquelles l'« Amoco Cadiz » ne lance pas un S.O.S. A quinze heures, quand l'accord sera enfin conclu, le « Pacific » essaiera de remorquer le monstre. Trop tard. Le remorqueur n'est pas assez puissant et la tempête est trop forte. Les câbles posés cassent. A 18 heures, le tanker dérive. Son sort est joué. L'« Amoco Cadiz » finit sa course sur

les rochers de Portsall au milieu des fusées de détresse. Pour le sauver, il eut été besoin non pas d'un, mais de six Saint-Bernard. Ou requins.

Saint-Bernard ou requins, les remorqueurs de haute-mer ? La querelle est ouverte. On peut en penser ce que l'on veut. Une chose est certaine, c'est que l'assistance en haute-mer est une activité de professionnels, sans rapport avec la philanthropie, régie par des conventions internationales et dont les enjeux se chiffrent en millions de dollars, basée comme toutes les affaires sur l'appât du gain, la recherche du profit et qui peut paraître répugnante à certains car elle ne s'exerce que lorsque des vies humaines sont en péril. Une autre ne l'est pas moins, c'est que si elle n'existait pas, il faudrait l'inventer, car grâce à elles des vies humaines sont sauvées, par dizaines, chaque année. La mer est une jungle, on ne s'y fait pas de cadeaux. A cet égard là, elle n'est pas différente de la terre.

Le remorquage en haute mer : un métier.

Le remorquage de haute mer est un métier d'une exceptionnelle rudesse, qui nous ramène à l'époque de la marine en bois et de ses hardis matelots. Les équipages touchent terre bien moins souvent que ceux des autres bâtiments de commerce et travaillent beaucoup plus qu'eux au contact de l'élément liquide. Moitié sauveteurs, moitié corsaires, la tempête et le feu sont la raison d'être de ces marins pas comme les autres.

Depuis près d'un siècle, les Hollandais ont pratiquement le monopole de cet extraordinaire métier qui consiste à procéder à des remorquages apparemment impossibles, à travers tous les océans, au mépris des plus effroyables tempêtes.

Il faut être un de ces foutus cinglés de Hollandais pour faire pareil métier, a dit un capitaine au long cours britannique.

Ce métier, ce sont pourtant les Anglais qui l'ont inventé. Cela se passait en 1860. Cette année-là, un Anglais du nom de John Roger Watkins prouva

que le moyen le plus simple d'amener une drague de Gravesend à Cadix consistait à l'y traîner... par mer.

C'était l'époque des empires coloniaux, et de partout affluait la demande de dragues à godets et de suceuses permettant de construire des ports et de rendre les rivières navigables. Les Hollandais joignaient à une longue tradition maritime une vaste expérience en matière de dragage de rivières et de créations de canaux. Cette conjonction convenait parfaitement aux besoins du remorquage de haute mer. Bientôt des dragues construites en Hollande et remorquées par des équipages hollandais sillonnèrent lentement toutes les mers du globe. On reconnut très vite que les patrons hollandais se classaient parmi les meilleurs navigateurs. L'un d'eux réussit l'exploit de franchir le détroit de Magellan, avec sa remorque, en hiver et sans cartes. Un autre, passant sa remorque à bord d'un navire désamarré qui dérivait dans la tempête au large des côtes des Pays-Bas, s'avança si près des écueils sur lesquels se brisait la mer en furie que, lorsqu'il eut finalement gagné le large, son pont était entièrement couvert de sable.

Les Hollandais donc, mais il ne sont pas seuls. On compte encore dans cette aristocratie si exclusive et si onéreuse du remorquage, des Anglais, des Français et des Belges, des Norvégiens et des Allemands pour ce qui est de nos parages.

Les Hollandais n'en restent pas moins les seigneurs parmi les seigneurs. Primus inter pares. Et aux Pays-Bas, remorquage et sauvetage en haute mer sont synonymes de Smit.

Remorquage = Smit.

Cela a commencé très petitement en 1842, avec Fop Smit, propriétaire d'un petit chantier naval. Cette année-là, il obtint une concession lui permettant d'établir un service de remorquage dans l'estuaire de l'Escaut, au sud-ouest des Pays-Bas. Ses moyens étaient très limités, un unique remorqueur à roues de 140 chevaux. Il en fit apparemment bon usage puisqu'un siècle plus tard, la L. Smit and Co de Rotterdam était devenue la plus importante compagnie du monde armant des remorqueurs de haute mer : 180 unités de toutes puissances et de toutes tailles, dont 18 remorqueurs océaniques. Un record absolu.

« A 15.15 GMT PERÇU UN S.O.S. ASSEZ FAIBLE SUR 500 KILOCYCLES. ESSAYONS D'ENTRER EN CONTACT SUR HUIT MEGACYCLES ET RADIO KINGSTON TENTE OBTENIR INFORMATIONS DE RADIO MIAMI. POSITION DU S.O.S. ESTIMÉE A 19.12 NORD, 67.40 OUEST ».

Ce message émanant de l'opérateur-radio du remorqueur « Smit Salvor », basé à Kingston (Jamaïque) concernait l'« Epic Colocotronis », un pétrolier grec en détresse. Il fut le point de départ d'une des opérations de sauvetage dramatiques les plus récentes réalisées par la firme de Rotterdam.

L'« Epic Colocotronis » se trouvait à 600 miles de la Jamaïque, soit à deux jours de navigation. C'était faisable. Sans perdre une seconde, le « Smit Salvor » se mit en route, après avoir obtenu par radio le feu vert du Q.G. de Rotterdam, auquel il relayait par la suite toutes les informations reçues du pétrolier grec.

« NAVIRE TOUJOURS A LA DERIVE MAIS D'APRES INFORMATIONS REÇUES SUR LE POINT DE COLLER. INCENDIE CAUSE PAR COURT CIRCUIT DANS SYSTEME ELECTRIQUE DE LA SALLE DES MACHINES. EQUIPAGE ENTIER, 36 PERSONNES, EVACUE. NOTRE DISTANCE 590 MILES ».

Pendant ce temps, à Rotterdam, on s'informe sur l'« Epic Colocotronis ». On apprend qu'il transporte 54.000 tonnes d'huile lourde et que sa position se situe à 100 miles au nord de Mona Island, exactement au milieu du Mona Passage. L'état-major de Smit décide de dépêcher, à tout hasard, sur les lieux, un second remorqueur, le « Schelde », point d'attache Curaçao.

Dans le courant de la matinée du lendemain est diffusé le premier Lloyd's Intelligence Message donnant des détails au sujet de l'incident ; quelque 16 heures après que le « Smit Salvor » ait capté le premier message de détresse ! On localise les propriétaires du pétrolier à Londres. On se met en rapport avec eux. Quarante huit heures plus tard, les conditions du groupe Smit sont acceptées et le traditionnel accord de sauvetage dit « Lloyd's Standard Form » est signé. « Lloyd's Standard Form », Kékséksa ? Nous y reviendrons.

Entretemps, le « Smit Salvor » est sur place. Les chambres de machine et des pompes sont inondées et l'arrière du pétrolier est sous eau. L'équipage du remorqueur installe douze pompes à bord et entreprend de redresser la gîte. Un travail de plusieurs heures. Ceci fait, le remorqueur prend le pétrolier en remorque et se met en route vers Haïti. Refus de l'autorisation d'accoster à Port-au-Prince de la part des autorités haïtiennes, à cause des risques éventuels de pollution.

Demi-tour et cap sur Kingston (Jamaïque). Lorsque le convoi atteint Kingston, l'« Epic Colocotronis » est à la remorque depuis cinq jours. Aucun signe de fissure dans la coque n'a été décelé. Accord pour une inspection du chef de port. Accord de celui-ci pour autoriser l'« Epic Colocotronis » à relâcher à Kingston. De pétrolier grec est remis à flot à coups de pompage. Il pourra prochainement reprendre la mer. La Smit and Co a rempli son contrat. Pour elle, cela n'a jamais été qu'une journée ou quelques journées comme les autres.

Tandis que le « Smit Salvor » ramenait l'« Epic Colocotronis » à bon port, les dix-sept autres remorqueurs océaniques de la Smit, dispersés aux quatre coins du monde, accaparaient la motié des opérations de remorquage transocéanique. Le « Ierse Zee » et le « Tasman Zee », accouplés en tandem, faisaient route vers l'est dans l'Atlantique Sud en halant péniblement le superpétrolier « Naess Spirit », qui avait perdu son hélice dans le port de Rio de Janeiro et allait se faire réparer dans un chantier du Cap. Le « Witte Zee » remorquait un ferry-boat et un chaland frigorifique de Bilbao jusqu'à Montevideo.

Dans le golfe Persique, l'« Elbe » était occupé à ramener une grue flottante d'Abadan à Karachi. Le « Caribische Zee » venait de remettre à flot un pétrolier échoué à la pointe occidentale de Cuba et faisait route à toute vapeur pour venir en aide au cargo panaméen « Christopher », en perdition au large des côtes du Honduras. Le « Noordzee »

remorquait la plateforme de forage « Condeep », un monstre de 30.000 tonnes de Stavanger à son point d'ancrage en Mer du Nord, tandis que le « Smit Rotterdam » accomplissait une mission similaire, ayant à mener à bon port une autre plateforme, le « Chris Seger », de Trinidad à Singapour : distance 13.000 miles.

Des navires étonnants...

Pour mener à bien ces missions étonnantes, il faut des navires étonnants.

A quoi ressemble un remorqueur de haute mer ? A un percheron flottant, c'est-à-dire à un bâtiment dont les dimensions sont à peu près deux fois celles d'un remorqueur de port. Il est petit, lourd, trapu, très haut de l'avant, très bas de l'arrière — un haut château prolongé par une plage en forme de soucoupe occupant les deux tiers de sa longueur —, avec des moteurs générant une énergie de quelque 20.000 chevaux-vapeur. Un ramassis de puissance, un concentré d'énergie.

Et, en plus de cela, un équipement unique en son genre.

Double installation radio. Emetteur couvrant tout l'hémisphère. Deux radars radio-goniomètre. Sondeur à ultra-sons. Gyro-compas. Une salle des machines de paquebot miniature où se déchaînent les 5.000 C.V. des énormes diesels. Atelier. Réserve de ciment rapide pour aveugler les voies d'eau. Pompes d'assèchement, capables d'écluser mille tonnes d'eau à l'heure. Manches à incendie qui vous déversent leurs deux mille litres à la minute. Un monitor, à mousse carbonique, pour qui un incendie de pétrolier n'est qu'un jeu. Bazookas lançant des roquettes porte-amarré. Et, enroulé sur un travail monumental, le câble d'acier, gros comme le bras, long d'un kilomètre et demi que flanque tout un arsenal de grelins, chanvre et nylon.

Pour secourir les naufragés, deux baleinières au moins, embarquant septante personnes, huit bouées, dont quatre lumineuses, trente-cinq brassières de sauvetage, deux radeaux Bombard se déployant

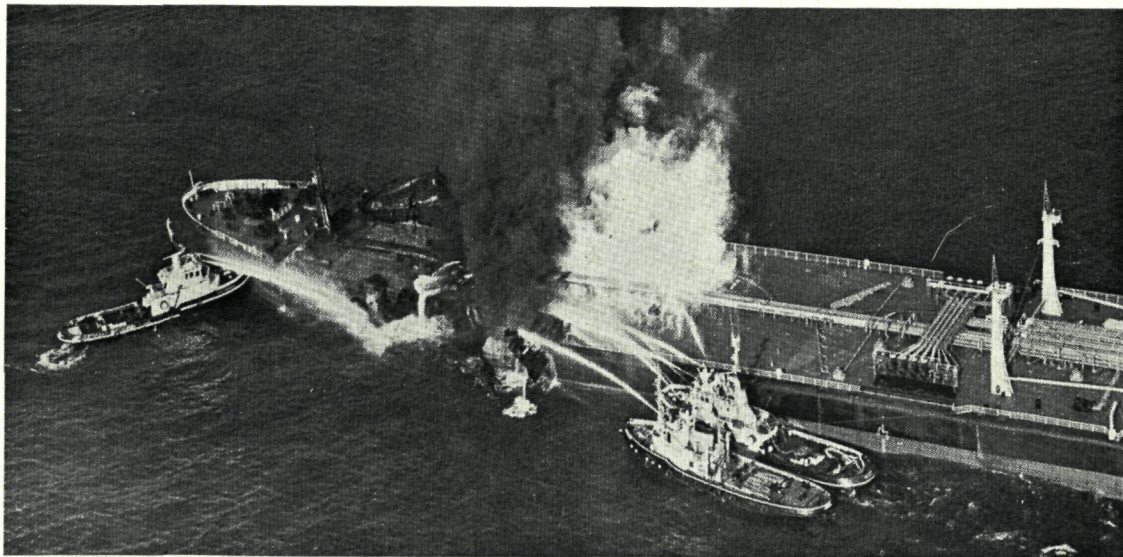


Un des éléments essentiels du remorqueur de haute mer : le treuil sur lequel s'enroule un kilomètre et demi de câble d'acier.

automatiquement sous l'action d'une bouteille de gaz. Le tout logé dans une coque de cinquante-trois mètres de long, dix de large, cinq de creux, de 700 à 1.000 tonneaux de jauge, monté par une vingtaine d'hommes, cabines individuelles : lavabos, chauffage central, douches, etc... possédant trente-cinq jours d'autonomie en haute mer et fonçant à travers les lames les plus dures à la vitesse de vingt nœuds.

... et des hommes, qui ne le sont pas moins !

Pour manier de tels engins, il faut des êtres à part. « Nous ne pouvons pas employer des hommes trop prudents, dit Arthur Wijsmuller, l'un des directeurs du Bureau Wijsmuller, le principal concurrent hol-



Le feu en mer... Par épais brouillard, au large des côtes de Hollande, le « Diane », pétrolier de 60.000 tonnes est victime d'une collision, qui provoque explosion et incendie à bord. Les remorqueurs de la Smit sont sur place dans les minutes qui suivent. Ils réussiront à sauver le navire.

au port de Gand. Celles-ci s'élevaient en effet à 11.156.074 tonnes de fret, soit 26 % de plus que l'année précédente. Ce résultat exceptionnel fut réalisé grâce surtout à une plus-value de 1,39 millions de tonnes de minerais (+ 35 %) et de 550.000 tonnes de produits agricoles (+ 40 %).

Pour ce qui a trait maintenant à l'exercice 1977, on notera que le total des arrivages n'accuse qu'un léger recul de 0,4 % par rapport à l'année précédente. Il s'élève en effet à 11.107.655 tonnes et se décompose comme suit en ce qui concerne les quatre principaux trafics d'importations :

Quantité	Accroissement	сυοπηροδωμ
Minerais	4.441.433 t.	— 15 %
Prod. agricoles	2.508.148 t.	+ 29 %
Prod. pétroliers	1.199.835 t.	+ 12 %
Charbons	890.158 t.	— 18 %

On remarquera que des trois principaux trafics d'importation à caractère spécifiquement industriel, seul celui des dérivés pétroliers enregistre une hausse s'élevant à quelque 135.000 tonnes en chiffres absolus. Les combustibles solides accusent, en effet, un nouveau recul se chiffrant cette fois à environ 208.000 tonnes, tandis que les minerais sont en baisse de 843.000 tonnes. Ces deux trafics destinés à Sidmar ainsi qu'à la sidérurgie de l'hinterland gantois reflètent une fois de plus l'état de crise conjoncturelle que connaît ce secteur de l'économie tant sur le plan national qu'au niveau européen.

Si les arrivages n'ont régressé que de 0,4 % en tout, c'est donc grâce à l'apport accru de dérivés pétroliers et surtout, comme ce fut le cas les deux années précédentes, aux déchargements sensiblement activés de produits agricoles. Ceux-ci augmentaient de 584.000 tonnes l'année passée, affichant ainsi un taux d'expansion de 29 %. Depuis 1976, les céréales occupent en importance la seconde place parmi les trafics d'importation du port de Gand, retrouvant ainsi la position privilégiée qui fut la leur avant la dernière guerre mondiale.

Le bilan des exportations au plus bas.

Passons maintenant à l'analyse du trafic maritime à la sortie et rappelons tout d'abord les résultats enregistrés en 1976. Cette année-là, le total des exportations atteignait 4.179.618 tonnes, régressant de 476.000 tonnes, soit 10 % par rapport à l'exercice précédent. Ce recul était essentiellement la conséquence des prestations plutôt médiocres des deux principaux trafics d'exportation. Les chargements de produits sidérurgiques baissèrent en effet de 226.000 tonnes (— 18 %), tandis que l'exportation de dérivés pétroliers regressait de 203.000 tonnes (— 9 %).

Au cours de l'exercice 1977, les produits pétroliers exportés par la raffinerie gantoise de Texaco connurent une nouvelle baisse qui se chiffre à quelque 421.000 tonnes, soit — 20 % par rapport à l'année

précédente. Les produits de la sidérurgie enregistrent toutefois une certaine relance, de l'ordre de 168.000 tonnes, soit 17 % comparé à 1976. En ordre secondaire, on notera le recul important enregistré aux rubriques de céréales (— 245.000 t.) et des engrais chimiques (— 75.000 tonnes).

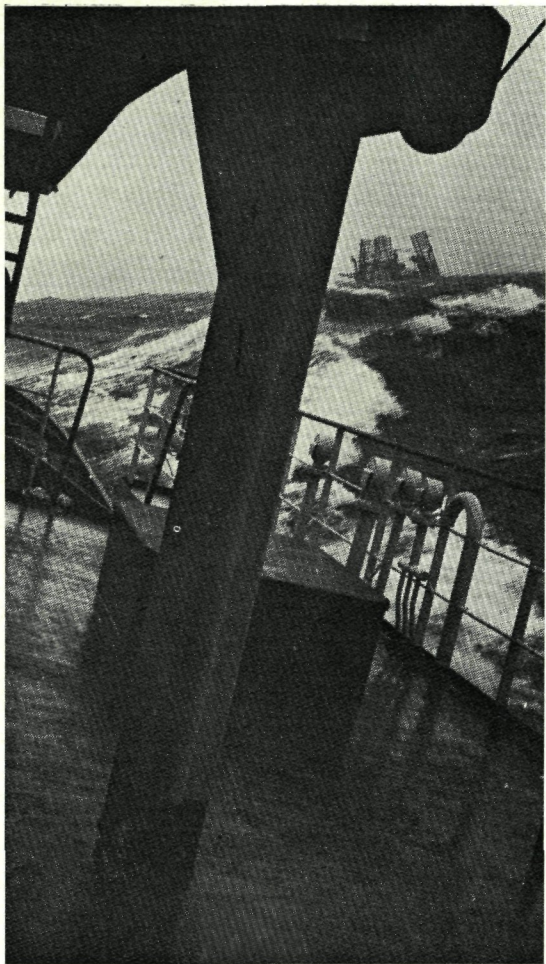
Ici aussi, il convient de considérer ces fluctuations de trafics en fonction de l'évolution de la conjoncture économique générale. C'est ainsi que l'exportation de dérivés pétroliers a été influencée par une certaine réorientation dans le secteur de l'énergie, tandis que la relance des chargements de produits sidérurgiques est avant tout la conséquence de l'exécution de contrats à longs terme. Ces fluctuations se soldent en fin de compte par un mali de 670.000 tonnes à l'exportation, soit plus de 15 % par rapport à 1976. En chiffres absolus, les sorties ne totalisent plus que 3.520.322 tonnes, ce qui signifie le bilan le plus bas depuis la mise en service de la nouvelle écluse de Terneuzen fin 1968. Résumons donc comme suit l'évolution des trois principaux trafics à l'exportation au cours de l'exercice écoulé :

Quantité	Accroissement	Exportations
1.602.812 t.	— 20 %	Produits pétroliers
1.147.073 t.	+ 17 %	Prod. sidérurgiques
182.809 t.	— 57 %	Céréales

Concluons brièvement maintenant. Un chiffre de 11.107.655 tonnes à l'importation ajouté aux 3.520.322 tonnes enregistrées à la sortie, nous donne un bilan global de 14.627.977 tonnes de fret pour l'exercice 1977. Par rapport à l'année précédente, la moins-value atteint 707.715 tonnes, ce qui représente un taux d'expansion négatif de 4,6 %. Comparé à l'année record 1974, le recul du trafic au port de Gand se chiffre à 7,6 %, ce qui n'est certes pas si grave pour un port qui traite en ordre principal des trafics à caractère spécifiquement industriel et qui, par conséquent, est particulièrement sensible aux fluctuations de la conjoncture économique.

Terminons cette brève analyse par un aperçu de l'évolution du trafic maritime des marchandises depuis l'inauguration de l'écluse de 60.000 tonnes de Terneuzen :

Année	Entrées	Sorties	Total
1968	1.397.508	1.386.023	2.783.531
1969	4.896.900	4.285.769	9.182.669
1970	6.179.793	4.217.447	10.497.240
1971	7.875.548	3.871.648	11.747.196
1972	9.129.131	4.614.173	13.743.304
1973	9.714.903	4.979.893	14.694.796
1974	10.286.169	5.564.334	15.850.503
1975	8.875.490	4.655.785	13.531.275
1976	11.156.074	4.179.618	15.335.692
1977	11.107.655	3.520.322	14.627.977



Gros temps sur l'Atlantique... La plateforme de forage « Endeavour » remorquée des Etats-Unis jusqu'en Mer du Nord par le remorqueur « Zwarte Zee ».

Hier, ils étaient réputés, dans tous les ports du monde, pour leur opiniâtreté et une brutalité sans pareille. On raconte qu'il y a quelques années, l'équipage d'un remorqueur se prit de querelle, à Singapour, avec celui d'un torpilleur américain et le rossa de telle manière que le lendemain, quand le remorqueur appareilla, les Américains se mirent à la lisse de leur bâtiment et restèrent figés dans un garde-à-vous respectueux devant leurs adversaires de la veille.

Parmi eux, les plus rudes étaient les convoyeurs, dont le travail ignoré, pénible et dangereux, consistait — et consiste toujours — à effectuer de longues traversées à bord d'un raffiot puissant mais inconfortable, dont ils ne pouvaient sortir qu'une fois la mission accomplie. Trempés et glacés dans l'Atlantique Nord en hiver ou se déshydratant lentement sous un soleil implacable, dans l'Océan Indien ou les mers chaudes, dont le seul contact avec le monde extérieur se bornait à échanger des signaux optiques, ils actionnaient des pompes quand le bâtiment confié à leur garde faisait eau exagérément, capelaient de nouveau la remorque quand le navire partait à la dérive au cours d'une

tempête et parfois devaient tenter de se sauver à la nage quand il coulait sous leurs pieds.

De nos jours, la vie des équipages de remorqueurs est un peu moins dure, mais à peine. Leurs navires sont climatisés et les convoyeurs sont en contact, par poste de radio portatif avec le remorqueur. Après cinq mois de mer, les hommes rentrent chez eux pour un congé de trois mois. Toutefois, les données fondamentales, marines et atmosphériques, restent inchangées. Le métier demeure dur et dangereux et les salaires, quoique plantureux, sont limités par la rude loi de la concurrence internationale.

Rien d'étonnant donc que le recrutement constitue un problème pour toutes les entreprises de remorquage et sauvetage en mer. « Pour ceux qui recherchent uniquement les satisfactions financières, la mer n'est plus une proposition attrayante, reconnaissent les responsables. Pourquoi partir en mer sans votre femme, sans votre maison et sans votre voiture ? »

Saint-Bernard ou requins ?

Il est un aspect de leur profession qui n'attire pas aux patrons de remorqueurs de haute mer la sympathie des milieux maritimes. Ni celle du grand public lorsqu'il s'agit de drames de la mer du type de celui de l'« Amoco Cadiz ». C'est le fait que ces Saint-Bernard, ces anges de miséricorde sont avant tout poussés par l'appât du gain. C'est ce qui leur vaut dans certains milieux d'être considérés comme des requins. Ou des vautours. Et pourtant !

Guéri ou non, vous payez votre médecin ; parfois, par le truchement de votre veuve. Même s'il estime votre cause perdue d'avance, votre avocat vous réclame une provision. Le plus désolant échec n'affecte en rien les finances de ces spécialistes qui compatissent sans doute à votre infortune, mais ne vous tendent pas moins leur note d'honoraires. Le remorqueur de haute mer, lui, a besoin de réussir.

En matière de sauvetage, l'usage de la mer a, depuis longtemps, consacré le contrat dit « Lloyd's Open Form » (contrat de sauvetage avec arbitrage devant le Lloyd's de Londres). Sa formule : « No cure, no pay » (« pas de succès, pas de paiement ») signifie que si le remorqueur ne parvient pas à sauver le bâtiment, il ne touche pas un sou, quels que soient les efforts déployés et le temps passé. Le remorqueur vous tire d'affaire : vous le payez. Il échoue : vous ne lui devez rien. C'est là son risque. Il partage votre mauvaise fortune. C'est pourquoi il doit réussir.

C'est pourquoi, aussi dans l'Atlantique, la mer du Nord, le golfe Persique, la Méditerranée et l'océan Indien, basés à tous les points stratégiques aux croisements des routes maritimes, les remorqueurs de haute mer sont en permanence prêts à appareiller dans les dix minutes et leurs opérateurs radios scrutent incessamment les ondes, à l'affût d'un éventuel message de détresse. Tandis qu'au centre de transmission de la compagnie, un certain nombre d'autres opérateurs de radio explorent sans arrêt les ondes courtes et que, dans chaque port important du globe, ses agents sont, eux aussi, à l'affût de toutes les nouvelles.

C'est pourquoi, encore, ces petits bâtiments, sont équipés de machines d'une puissance énorme qui leurs permettent de pousser jusqu'à vingt nœuds quand le besoin s'en fait sentir et sont d'une manœuvrabilité exceptionnelle. Le succès financier dépend essentiellement de la vitesse. En effet, un sauvetage réussi pouvant rapporter des sommes considérables, de nombreux concurrents sont à l'écoute sur les mêmes longueurs d'ondes, et d'autres remorqueurs, sous pression et leur équipage à bord, sont prêts, eux aussi, à foncer vers un éventuel navire en détresse et à lui proposer un marché.

C'est pourquoi, enfin, il arrive parfois, au moment où les lames martèlent les flancs d'un navire désemparé, que les ondes retentissent des tracta-

tions qui s'opèrent entre victimes et sauveteurs. C'est dans ces moments-là que les capitaines du commerce traitent de requins et de vautours les patrons des remorqueurs.

Quand il y a péril de mort, les équipages, bien entendu, ne pensent plus au contrat, car ce sont des marins avant tout. Des marins courageux et ayant une parfaite connaissance du code de la mer. A ce moment-là, les requins redeviennent des Saint-Bernard. Les faits sont là, qui prouvent qu'à ces coquilles de noix d'innombrables navires, leurs équipages et leurs passagers doivent d'avoir survécu à ce qui aurait pu être des catastrophes en mer.

(A suivre.)

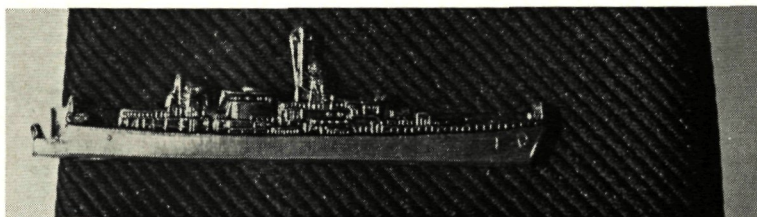


NIEUW !
PRACHTIGE DASSPELD
VAN DE E71 - FREGAT

IN VERGULD METAAL

SLECHTS

220,- fr. + 20,- fr. verzendingskosten



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

panorama maritime

par HENRI ROGIE

maritiem panorama

Après avoir donné un aperçu du trafic maritime aux ports d'Ostende et de Zeebrugge au cours de l'année 1977, voici l'analyse des résultats enregistrés dans nos autres ports de mer.

G A N D

1. Zeescheepvaart

	Aantal + verg. '76	BNT + verg. '76
Totaal aangekomen zeeschepen	2.927 (— 332)	8.847.483 (— 4 %)

2. Zeegoederentrafiek (in ton)

Aanvoer	Afvoer	Totaal + verg. '76
11.107.655 (— 0,4 %)	3.520.322 (— 15 %)	14.627.977 (— 4,6 %)

Nouveau record quant au tonnage unitaire moyen.

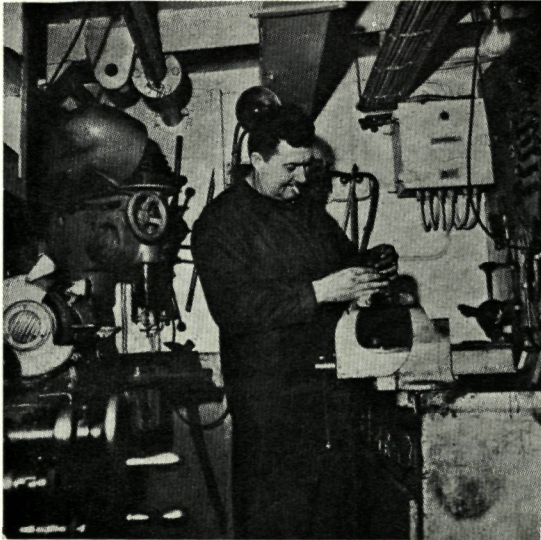
Les chiffres que vient donc de publier l'INS au sujet du trafic portuaire de la cité d'Artevelde nous révèlent, une fois de plus, une évolution en sens opposés quant aux entrées de navires de mer au cours de l'exercice 1977. En effet, le nombre de navires réceptionnés accuse une nouvelle baisse, de l'ordre de 10 % cette fois, ne s'élevant plus qu'à 2.927 unités, soit le chiffre le plus bas depuis la mise en service de la nouvelle écluse de Terneuzen fin 1968. Par contre, leur jauge globale atteint 8.847.483 TNB, ce qui n'est que 4 % de moins qu'au cours de l'exercice précédent. La perte enregistrée quant au nombre de navires réceptionnés a donc largement été compensée par un tonnage unitaire nettement plus élevé. Celui-ci atteint en effet 3.023 TNB en moyenne, ce qui représente un chiffre record pour le port de Gand. Rappelons que le tonnage unitaire moyen ne se chiffrait qu'à 620 TNB avant l'inauguration de la nouvelle écluse de Terneuzen.

Depuis lors, la taille des navires-citernes, minéraliers et autres transporteurs de vrac qui empruntèrent le canal maritime de Gand n'a cessé de croître ainsi que nous le renseigne le tableau récapitulatif suivant :

Année	Nombre d'unités	Tonnage TNB moyen	Tonnage TNB global
1968	2.697	1.670.904	620
1969	3.578	5.136.748	1.436
1970	3.634	5.843.566	1.608
1971	3.813	6.862.468	1.800
1972	4.093	8.261.475	2.018
1973	3.789	8.113.877	2.141
1974	4.093	9.175.221	2.241
1975	3.398	7.880.613	2.319
1976	3.259	9.274.137	2.846
1977	2.927	8.847.493	3.023

Léger recul du trafic d'importation.

Rappelons d'abord qu'en 1976, les importations par voie maritime avaient atteint un chiffre record



Dans son atelier à l'outillage perfectionné, le mécanicien assure les réparations qu'exige l'énorme machinerie du remorqueur. Arrivé sur le théâtre des opérations, il se mue, comme les autres membres de l'équipage, en sauveteur.

landais de la Smit. Un homme prudent a tendance à être entravé dans ses décisions.

Alors que n'importe quel patron de remorqueur de haute mer serait capable de prendre le commandement d'un grand paquebot des lignes de l'Atlantique, la plupart des capitaines au long cours seraient vite en difficulté s'ils essayaient de manœuvrer un remorqueur attelé d'un remorqué.

Sur la minuscule passerelle de son bâtiment, le commandant du remorqueur doit sans cesse regarder derrière lui. A la manière d'un cerf-volant au bout de sa corde, le remorqué a une fâcheuse tendance à décrire des arcs de plus en plus grands, au point d'arriver soudain par le travers du remorqueur et même de le dépasser. L'énorme câble d'acier, fouettant l'eau, exerce alors une traction latérale si terrible sur le petit navire que celui-ci risque d'être désemparé et même de chavirer.

Quand un vent violent commence à peser sur l'immense « voilure » que représente la coque d'un bâtiment remorqué, le patron le plus habile peut se trouver en danger. Il y a quelques mois, l'« Oceaan » de la Smit remorquait de Québec à Gênes un vieux transporteur de minerais des Grands Lacs, chargé de 15.000 tonnes de ferraille, quand une tempête, ayant presque la puissance d'un ouragan, s'abattit sur les deux bâtiments. Le massif transporteur de minerais, dix fois plus lourd que l'« Oceaan », se rua par le travers de ce dernier et l'entraîna si irrésistiblement que la barre cessa d'agir. Sa plage arrière entièrement plongée sous les flots, le remorqueur commença à prendre une gîte inquiétante à bâbord. Il ne restait d'autre ressource que d'envoyer des hommes à l'arrière, dans l'océan en furie pour larguer la remorque. Le minéralier coula deux jours plus tard.

Sur un remorqueur, on est bien plus souvent en butte au mauvais temps qu'à bord de tout autre navire. Au cours d'une effroyable tempête dans le golfe de Gascogne, deux remorqueurs de la Smit, en route vers l'Indonésie avec une drague, luttèrent

contre les éléments déchaînés pendant trois semaines entières sans réaliser aucun progrès. C'est un exemple. Il y en a des dizaines d'autres qui, chacun pourrait faire l'objet d'un article.

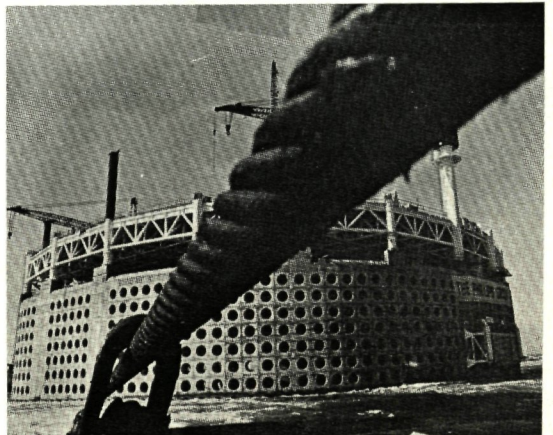
Le voyage le plus pénible accompli par un remorqueur de la Smit fut incontestablement celui du « Noordzee » qui, parti de la Nouvelle-Orléans, avait cette fois-là pour mission de gagner la Terre de Feu, à la pointe extrême de l'Amérique du Sud avec, en remorque à 500 mètres derrière lui, deux énormes pontons métalliques, chacun deux fois plus grands que lui. Sur l'un étaient chargés à même le pont, un remorqueur de port et une grosse pelle avec son équipement dragline. Sur l'autre : 350 tonnes de lourds tuyaux d'acier.

Un temps clair et calme n'affecte pas les bâtiments de fort tonnage. Pour un remorqueur de haute mer avec remorque, un temps clair et calme n'en est pas moins synonyme de tangage et de roulis permanents. La plupart du temps, les hommes d'équipage ne pouvaient apercevoir les pontons, car leur navire est si bas sur l'eau qu'ils doivent lever la tête pour voir la crête des lames si minimes soient-elles quand ils sont dans un creux.

Lorsque le vent se met à mugir et que les lames deviennent plus importantes, les hommes sont forcés d'entrer dans l'eau, parfois jusqu'aux épaules, pour manipuler la remorque sur la plage arrière. Lors de son lent voyage le long des côtes sud-américaines, le « Noordzee » essuya une bonne dizaine de sérieux coups de tabac. Quand il atteignit enfin la Terre de Feu, après cent quatre jours de mer, il avait parcouru 8.200 milles à une vitesse moyenne inférieure à 4 nœuds.

Ces hommes là avaient gagné un repos bien mérité, direz-vous. Sans doute, mais le repos n'était pas au rendez-vous. Aussitôt arrivé, le « Noordzee » dut appareiller de nouveau immédiatement, pour traverser l'Atlantique cette fois, à destinations de Swakopmund, en Afrique du Sud, où l'attendait une autre opération de remorquage.

Un métier dur, donc, que celui des équipages de remorqueur de haute mer. Et, à peu près, aussi dur aujourd'hui qu'hier.



Plus de 45.000 tonnes de béton et d'acier en laisse... Cinq remorqueurs hollandais, allemands et norvégiens amènent des côtes norvégiennes au gisement Ekofisk en Mer du Nord, pour y être immergé, ce réservoir de stockage de pétrole d'un million de barils.

ANTWERPEN

1. Zeescheepvaart

	Aantal	BNT + verg. '76
Totaal aangekomen zeeschepen	17.703 (— 8)	+ 2 miljoen t.

2. Zeegoederentrafiek

	Hoeveelheid	Groeiritme
Totale trafiek	69 miljoen t.	+ 2,8 %
w.o. containergoed.	4,8 miljoen t.	+ 31 %
Ro/R - vracht	1 miljoen t.	+ 27 %

Na het povere 1976, kende het maritiem verkeer van onze metropoolhaven een lichte heropflakking tijdens het afgelopen jaar. Deze vaststelling is beslist verheugend wanneer men bedenkt dat de meeste grote Europese havens een lichte achteruitgang boekten. Ter illustratie: Marseille (— 5 %), Le Havre (— 4,6 %), Duinkerken (— 2,5 %), Bordeaux (— 6 %), Rotterdam (— 4 %), Amsterdam (— 11 %) Hamburg (+ 2,5 %) en Zeebrugge (+ 3 %). In al deze havens was de import van ertsen en ruwe aardolie immers sterk gedaald, wat de eindcijfers beslist ongunstig beïnvloedde.

Zo Antwerpen voor 1977 een positieve balans kon voorleggen, is dit in hoofdzaak te danken aan de forse vooruitgang van het stukgoedverkeer, sektor waarin de haven een vrij goede faam blijft genieten. Daarbij komt nog dat de bevaarbaarheid van de Schelde van jaar tot jaar verbetert. Schepen tot maximum 44,6 voeten kunnen thans bij gunstig tij de haven aanlopen, terwijl circa 90 % van het scheepvaartverkeer op de Schelde onafhankelijk is geworden van de getijstanden. Grotere ladingen kunnen derhalve in steeds mindere tijd van en naar Antwerpen vervoerd worden.

Zowat 17.703 zeeschepen in totaal gingen vorig jaar de metropoolhaven aanlopen. Dit was 8 eenheden minder dan in 1976, maar hun globale tonnenmaat steeg met nagenoeg 2 miljoen BNT. De gemiddelde tonnage per binnengevaren eenheid was derhalve een flink stuk gestegen, wat wel degelijk wijst op de aanwezigheid van grotere zeeschepen op de Schelderivier.

De 17.703 in- en uitgevaren eenheden zorgden voor een globale goederentrafiek van 69 miljoen ton. Aangezien in 1976 een totale goederenverhandeling van 67,1 miljoen ton werd geboekt, bedraagt het groeiritme van het Antwerpse maritiem verkeer 2,8 % voor het afgelopen jaar. Waarempel een vrij positief resultaat in deze harde tijden van economische recessie!

Zo het massagoedverkeer met 0,8 % achteruitgang (— 9 % bij aanvoer en + 20 % bij afvoer), noteerde men echter een flinke vooruitgang van de stukgoedtrafiek met 9,5 % (— 10 % bij aanvoer en + 24 % bij afvoer). Hierbij is het tevens duidelijk dat zich een merkwaardige heropflakking van de afvoertrafiek heeft afgetekend in de loop van het voorbije jaar. In vergelijking met het povere 1976 was de progressie bijzonder opvallend voor de rubrieken staalprodukten (+ 19 %), containergoederen (+ 31 %) en Ro/Ro-vrachten (+ 27 %). Merken wij hierbij op dat de staaltrafiek ook te Gent een lichte re'ance boekte in 1977, terwijl Zeebrugge eveneens zijn container- en Ro/Ro-trafiek op gevoelige wijze wist te activeren.

Wat meer bepaald deze laatste trafieken betreft, citeren de statistieken van de Antwerpse haven-direktie een meerwaarde van 56.900 verscheepte containers voor het dienstjaar 1977. Het volume van de aldus vervoerde goederen steeg van 3.723.200 ton in 1976 naar 4.878.500 ton in het voorbije jaar. Het groeiritme bedraagt dus 31 %, hetzij 19 % bij de lossingen en 42 % bij de ladingen.

Bijna de helft van de totale containertrafiek betrof Noord-Amerika. Ook het Ro/Ro-verkeer boekte vrij gunstige resultaten. Dank zij de invoering van nieuwe lijndiensten naar o.m. Gothenburg, Sharjah, Lagos/Apapa, Hodeidah, Helsinki en Marmina beliep de globale Ro/Ro-trafiek ruim 1 miljoen ton in 1977, hetzij 27 % meer dan het jaar voorheen.

Tot slot van deze beknopte analyse willen wij even wijzen op het merkwaardig jaarbilan van de Schelde-Rijnverbinding. In 1976, eerste volledig dienstjaar van de nieuwe vaarweg, werden aan de Kreekraksluizen in totaal 62.873 eenheden geteld.

Verleden jaar steeg dit cijfer tot 67.589, hetzij een vooruitgang van 7,5 % in procentuele cijfers uitgedrukt. Voor beide dienstjaren lagen de bereikte resultaten ver boven de verwachtingen, wat gewis getuigt van de belangrijkheid van de nieuwe vaarweg.

BRUXELLES

1. Zeescheepvaart

	Aantal	NMT + verg. '76
Totaal aangekomen zeeschepen	608 (— 50)	320.271 (— 9 %)

2. Zeegoederentrafiek (in ton)

Aanvoer	Afvoer	Totaal + verg. '76
372.879 (+ 9,2 %)	277.986 (— 6,9 %)	650.865 (+ 1,7 %)

3. Binnenscheepvaart (in en uitgevaren,

Aantal	Metrieke tonnenmaat	Goederen in t.
24.442	20.797.985	10.069.943
	(— 23 %)	(— 4,2 %)

Entamons enfin l'analyse de l'activité portuaire de Bruxelles au cours de l'année écoulée. Spécifions que les statistiques citées dans cet article sont celles qui viennent d'être publiées par la S.A. du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles. Disons d'emblée que le secteur maritime affiche une légère relance des activités, fait qui ne s'était plus produit depuis l'année record 1973.

Le nombre de navires de mer qui ont emprunté le canal maritime de Bruxelles au Rupel est toutefois en régression de 50 unités par rapport à 1976. Il ne s'élève en effet qu'à 608 unités, lesquelles totalisent une jauge nette de 320.271 tonnes Moorsom. Celle-ci est également en recul comparée à l'exercice précédent, soit de 9 %.

Taille et jauge des navires réceptionnés.

De ces 608 navires entrés au port de Bruxelles, 52 % seulement étaient chargés, les autres naviguant sur lest. A la sortie, le pourcentage d'unités chargées s'élevait à 57 %, soit 352 navires sur les 609. La jauge moyenne de ces unités demeure relativement basse : 528 tnM contre 535 tnM en 1976. La répartition des navires par catégorie de jauge peut se résumer par le tableau suivant en ce qui concerne l'année écoulée :

Tonnes Moorsom	1977
moins de 250 t.	104
250 - 500 t.	336
501 - 1.000 t.	76
1.000 - 1.500 t.	59
1.501 - 2.000 t.	14
plus de 2.000 t.	19

Trafic maritime global en légère hausse.

Pour ce qui est maintenant du trafic de marchandises par voie maritime, c'est par un volume global de 650.865 tonnes que se clôture le bilan 1977 au port de Bruxelles. Par rapport à l'exercice précédent, il s'agit là d'une hausse de quelque 10.700 tonnes, soit 1,7 % exprimé en chiffres relatifs. Notons que c'est la première fois depuis l'année record 1973 que le trafic maritime affiche une progression ainsi qu'en témoignent les chiffres suivants :

Année	Trafic total	Taux d'expansion
1973	1.084.570 t.	Record absolu
1974	998.372 t.	— 7,9 %
1975	837.538 t.	— 16 %
1976	640.112 t.	— 23 %
1977	650.865 t.	+ 1,7 %

Progression remarquable du trafic à l'entrée.

Ce bilan qui reflète une nette relance des activités maritimes est avant tout le résultat de l'activation du trafic à l'entrée. En effet, les arrivages se sont élevés à 372.879 tonnes l'année écoulée, contre 341.620 tonnes en 1976. Le gain se chiffre donc à plus de 31.000 tonnes, soit 9,2 % en chiffres relatifs. Voici comment se répartissent les tonnages importés :

Entrées 1977	Quantité	Croissance
Prod. chimiques	127.641 t.	+ 37 %
Pr. métallurgiques	93.276 t.	+ 10 %
Mat. construction	57.403 t.	— 23 %
March. diverses	40.908 t.	+ 105 %
Prod. agricoles	28.049 t.	— 22 %
Prod. de carrière	22.311 t.	— 41 %
Hydrocarbures	3.291 t.	+ 30 %

On remarquera que les importations de produits chimiques ont fortement augmenté (+ 34.000 t) de même que les produits de la métallurgie (+ 17.000 t). Les arrivages d'acier en provenance de Pologne, qui étaient nuls en 1976, se sont élevés à 45.000 tonnes.

Par contre, les importations de produits de carrière, principalement celles en provenance de la Norvège, ont sensiblement régressé (— 15.000 t). Il en est de même des arrivages de matériaux de construction (— 17.000 t). Ce recul est dû à la diminution des importations de bois en provenance de la Russie et de la Finlande.

Net fléchissement du trafic d'exportation

Venons-en aux exportations par voie maritime qui ont atteint 277.986 tonnes pour l'année 1977, régressant de 20.500 tonnes ou de 6,9% par rapport à l'exercice précédent. Comme l'indique le tableau ci-dessous, tous les trafics à la sortie sont en baisse, à l'exception des combustibles solides et des produits de carrière.

Les produits métallurgiques reculent de 3.500 t. malgré l'exportation de quelque 18.000 t. d'acier à destination de la Pologne. Spécifions que ces exportations étaient inexistantes en 1976 et qu'elles sont intervenues par la suite en exécution des accords particuliers sur l'acier conclus entre la Belgique et la Pologne dans le but de soutenir notre industrie sidérurgique.

Les chargements de matériaux de construction ont fléchi de 12.000 t. suite à la baisse des exportations d'éternit à destination de l'Angleterre. Les produits agricoles n'accusent qu'un recul de 800 t. et les produits de l'industrie chimique pas plus de 1.620 t. Ce qui nous donne en résumé :

Sorties 1977	Quantité	Croissance
Pr. métallurgiques	117.698 t.	— 2 %
Prod. chimiques	89.268 t.	— 2 %
March. diverses	33.312 t.	— 15 %
Mat. construction	20.393 t.	— 36 %
Combustibles solides	9.910 t.	+ 12 %
Prod. agricoles	3.745 t.	— 17 %
Prod. de carrière	3.660 t.	+ 150 %

Pavillons et pays d'origine et de destination.

Terminons cette brève analyse du trafic maritime au port de Bruxelles par quelques tableaux récapitulatifs. Affichons tout d'abord celui retraçant l'évolution du trafic de marchandises par navire de mer au cours des quatre dernières années :

Année	Entrées	Sorties
1974	634.273 t.	364.099 t.
1975	516.558 t.	320.980 t.
1976	341.620 t.	298.492 t.
1977	372.879 t.	277.986 t.

Quant à la répartition du trafic maritime de marchandises d'après les principaux pays d'origine et de destination, voici ce que nous donne un aperçu succinct :

Pays d'origine ou de destination	Entrées	Sorties
U.K.	53.864 t.	141.090 t.
Espagne	4.404 t.	25.989 t.
Italie	—	18.991 t.
Pologne	74.693 t.	18.486 t.
R.F.A.	58.676 t.	13.696 t.
France	17.260 t.	13.225 t.
Danemark	5.571 t.	12.628 t.
Finlande	36.086 t.	4.585 t.
R.D.A.	14.474 t.	4.450 t.
U.R.S.S.	33.959 t.	1.000 t.
Suède	31.803 t.	—
Norvège	15.715 t.	1.328 t.

Enfin, toujours en ce qui concerne l'année 1977, voici la répartition des navires réceptionnés selon le pavillon d'origine :

U.K.	218	Chypre	19
R.F.A.	131	Finlande	8
Panama	37	Malaisie	7
Danemark	46	France	6
Pays-Bas	34	Grèce	5
Norvège	27	Espagne	5
Suède	27	Divers	11
URSS	19	Total	608
Pologne	17		

Postzegelnieuws

De geschiedenis der scheepvaart op postzegels (V)

door Eerste Meester A.A. Jacobs

Nieuwe Vooruitgang in de Wetenschap

Als een eeuw van ontdekkingen de geschiedenis ingaat als een mijlpaal, dan is dat doordat zij voor vele volkeren nieuwe en bredere wegen heeft geopend.

Tot nu toe was heel de zeevaart afhankelijk van de grillen van de elementen, van de wind die met de golven speelt. Heeft Columbus niet per toeval Amerika bereikt en Vasco da Gama niet toevallig de weg naar Indië? De kaarten waarover de zeelieden beschikten waren verre van volledig. Vele vragen bleven onbeantwoord: Hoe kan men het aantal zeewegen vergroten? Hoe kunnen ontdekkingsreizen zowel ter zee als te land vergemakkelijkt worden?

De zeelieden zijn eeuwige dankbaarheid verschuldigd aan de Deense astronoom Tycho Brahe (Denemarken YV 307). Hij was het die de correctietabellen ontwikkelde en een bruikbare sterrekatalogoog voor ± 777 sterren op punt stelde.



Yv. 307

De vlaming GERARD KREMER had een speciale aandacht voor de nautische geografie. Tot dan toe had men alle meridianen weergegeven door rechte lijnen, die uitgaan van de polen om van graad tot graad op de evenaar uit te komen. Zo werden driehoeken gevormd met de basis op de evenaar en de top aan de pool. Dit gaf wel een vertekend beeld van de realiteit. Immers meridianen die in werkelijkheid gebogen zijn, werden voorgesteld als rechte lijnen. Reizen bleef vooralsnog een avontuurlijke aangelegenheid. De zeelieden gaven plaatsbepalingen die meer het product waren van hun fantasie, dan van nauwkeurige berekeningen.



Yv. 1213

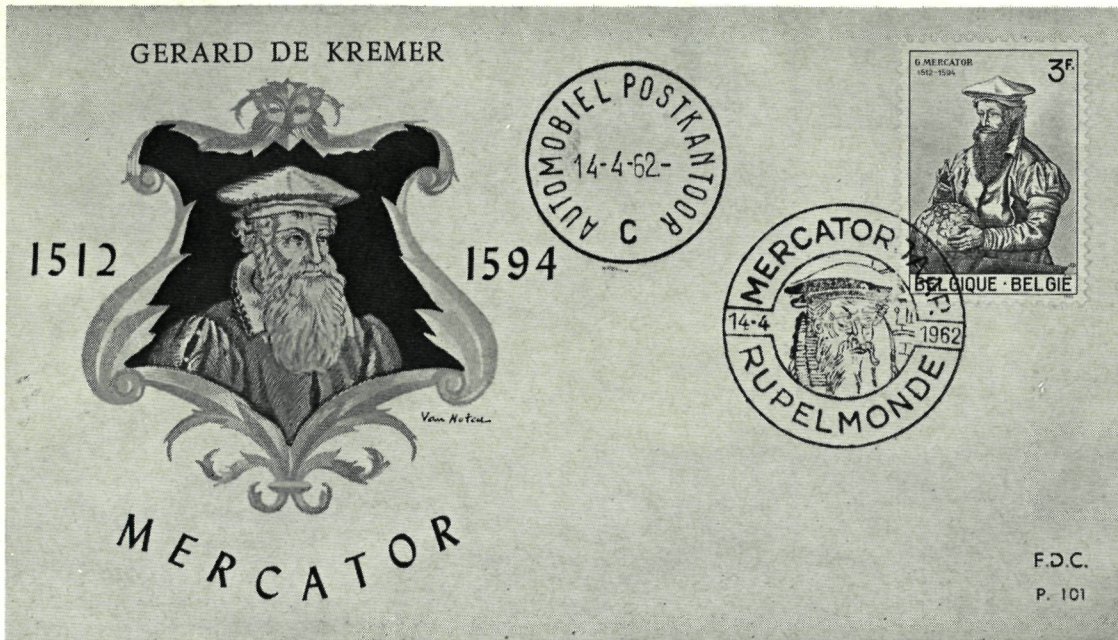


Yv. 588

MERCATOR (België Yv 1213) gaf de meridianen aan door loodlijnen getrokken op de evenaar. Hij overdreef bewust — behalve op de evenaar — de afstand die ze in werkelijkheid scheidt, en dit des te meer, naarmate men de pool nadert. Om de juiste verhouding tussen de meridianen en de breedtecirkels weer te herstellen, overdreef hij van de andere kant de lengte van de meridianen in dezelfde verhouding; hoe dichter bij de pool, hoe kleiner de afstand tussen de parallellen. Al waren de afstanden van het ene punt tot het andere onjuist, de richtingen op de kaart waren precies dezelfde als in werkelijkheid. De zeevaarders hadden slechts de richtingshoeken van het ene punt naar het andere op hun kompas over te brengen volgens de kaart. Ze konden zich niet meer in hun koers vergissen. Jammer genoeg heeft MERCATOR het ingebruik nemen van zijn kaarten niet meer beleefd. Slechts vijf jaar na zijn dood begon men aarzelend gebruik te maken van zijn kaarten. Maar sindsdien loodsen ze nog steeds de schepen over de oceanen.

De grote tijd der Nederlanden

Bij het begin der 17e eeuw hebben een aantal bekende en minder bekende Nederlanders indrukwekkende activiteiten ontplooid en zich op vele gebieden een grote naam verworven. Het zijn niet alleen de admiraals die de roem van Nederland als zeevarende natie hebben bewerkt, maar ook de kooplieden, de reders, de scheepsbouwers, de kartografen en de ontdekkingsreizigers. De Nederlandse Vloot groeide gestadig aan. Haar bekwame



zeelieden vestigden zich aan de kaap de Goede Hoop (Zuid Afrika Yv 17). Het oog van de wereld was op Nederland gericht.

De Hollanders sloten een verdrag met Spanje, verspreidden zich over de Indische oceaan, gingen aan land op Sumatra en veroverden de Molukken (Curacao Yv 109). Op 25 november 1577 werd PIETER PIETERSZON HEYN geboren. Nog zeer jong ging hij al naar zee. Reeds in 1595 werd hij door de Spanjaarden gevangen genomen. In 1602 vrijgelaten, nam hij dienst bij de Verenigde Oost-Indische Cie. Heyn vocht bij Amber Ternate en bij Batjan. In 1623 werd hij vice-admiraal in dienst van de West-Indische Compagnie. In 1628 bemachtigde hij in de baai van Mantanzas in Cuba op de Spanjaarden een lading zilver voor de waarde van ettelijke miljoenen guldens (Nederland Yv 405).



Yv. 405

Nog geen maand terug in zee ontmoette PIETER HEYN op 18 juni 1629 drie kapers. In plaats van af te wachten ging hij zelf tot de aanval over maar tijdens het gevecht werd hij dodelijk gewond.

Een andere unieke Nederlander was MAARTEN HARPERSZON TROMP. Amper negen jaar geworden was hij al op zee. Als knaap diende hij

bij zijn vader aan boord tijdens de slag bij Gibraltar in 1607. In 1622 na jaren dienst op de koopvaardij, werd hij luitenant op een oorlogsschip.

Twee jaar later voerde hij het bevel over een schip van 40 stukken. Tromp maakte zich verdienstelijk in de blokkadevloot van de Vlaamse kust en van Duinkerke. Het is op zijn voorstel dat fregatten werden gebouwd. Deze schepen waren uitermate geschikt om kapers te bestrijden. In 1639 viel Tromp de Spaanse vloot aan en versloeg deze totaal.

Tromps grote verdienste ligt vooral in het feit dat hij de grondslag heeft gelegd aan een tactiek die later succesvol zou blijken bij een « ontmoeting » op zee. Die tactiek, het formeren in kiellinie, werd voor het eerst uitgetest bij Ter Heyden, waar hij sneuvelde (Nederland Yv 410).



Yv. 410

MICHEL ADRIAANSZON DE RUYTER, zag het levenslicht te Vlissingen op 24 maart 1607 als zoon van een bierdragersknecht. Ging in 1622 als matroos naar zee en bracht het in 14 jaar tot kaperskapitein. Als Schout bij Nacht vocht hij in 1641 bij kaap St.-Vincent tegen de Spanjaarden. In dienst van de Staten-Generaal maakte hij verschillende tochten naar West-Indië. Onder W. DE WIT diende



Yv. 402



Yv. 407



Yv. 671



Yv. 406



Yv. 409



Yv. 408

hij bij Dover ; onder M.H. TROMP bij Dungeness. Hij onderscheidde zich in de driedaagse zeeslag bij Nieuwpoort en Terheide (Nederland Yv 402, 407).

Nog vele Hollandse zeehelden passeren de revue : o.a. CORNELIUS TROMP, een voortreffelijk aanvoerder tijdens de campagnes van 1652, 1656 en 1662. Hij was de grote rivaal van DE RUYTER. TROMP overleed juist toen hij in 1691 een grote vloot zou gaan bevelen.

Verder bekwam DE RUYTER met succes Algerijnse zeerovers die de Middellandse Zee onveilig maakten. Belast met het commando van een expeditie naar de kusten van Guinea en West-Indië, maakte hij tijdens deze reis 30 Engelse schepen buit. In 1665 werd DE RUYTER opperbevelhebber van de vloot. In 1607 commandeerde hij de tocht van de vloot. In 1670 commandeerde hij de tocht naar Chatham waarbij o.a. de Royal Charles (100 stukken) werd buitgemaakt. Ook tijdens de derde Engelse Oorlog (1672-74) onderscheidde hij zich in verschillende zeeslagen. In 1675 werd hij met een minivloot naar de Middellandse Zee gestuurd om er de Spanjaarden te steunen bij het neerslaan van een opstand op Sicilië. In 1676 behaalde hij bij Stromboli een overwinning op de Franse vloot aangevoerd door DUQUESNE. Gewond in de slag bij de Etna overleed DE RUYTER op 29 april 1676. Op 25 augustus 1841 werd er voor hem een standbeeld opgericht te Vlissingen.

JAN EVERTSEN, succesvol in de strijd tegen de Duinkerke kapers CALLAERT en ROMBOUITS. Als vice-admiraal onderscheidde hij zich in de slag bij Terheiden (1664) en in de slag bij Lowestoft in 1665. Evertsen sneuvelde in de tweedaagse zeeslag van 1666 (Nederland Yv 408). Vermeldenswaard zijn ook : WILLEM JOSEPH VAN GHENT, HERK HIDDENS DE VRIES en vooral CORNELIS EVERTSEN DE JONGSTE (« Keesje de duivel » genoemd). Het is deze laatste die in 1690, in de slag van Bevesier, de nederlandse Vloot van de ondergang redde (Nederland Yv 406-409).



Bijdraaien en bijliggen.

OPPERMEESTER J.B. DREESEN

Een van de eerste manœuvres die we onze leerlingen in de zeilkursus aanleren is het BIJDRAAIEN (fr. **METTRE EN PANNE**). De reden hiervoor is, dat een BIJGEDRAAIDE boot nagenoeg stil ligt onder vol tuig, wat zeer handig en voorzichtig is bij het verwisselen van stuurman en fokkemaat.

Een zwaardboot bijdraaien doet men door hem in de wind op te sturen, de fokkeschoot TE LOEVERT stijf aan te halen om zo de fok BAK te zetten. Bij de meeste boten van deze soort wordt hierbij de grootzeilschoot afgevierd om te vermijden dat de boot enige vaart krijgt en het roer wordt tegengelegd. Op ongeveer een gelijke wijze werd eertijds door de grote zeilschepen bijgedraaid. Zo vinden wij bij Mossel in «Manœuvreren»: «om bij te draaien moet men in het algemeen eerst bij de wind opsturen, de onderzeilen gijen, vervolgens een der beide marszeilen tegenbrassen, het roer aan de lij leggen en de kluiverschoot afvieren».

Bij een FREGAT (historisch-snelzeilend driemast-oorlogsschip met 20 tot 60 stukken) braste men de grote mast tegen, het schip viel dan, na eerst in de wind te zijn opgelopen, weer deinzend af en zo vervolgens. Het bleef daarbij nagenoeg op zijn plaats, doch verlierde sterk. Ofschoon men op zo'n bijgedraaid schip geen vaart aan de log kon bespeuren, blijft het toch nimmer geheel en al op dezelfde plaats stil liggen.

Bijdraaien deed men zoals gezegd om de vaart uit het schip te halen en te trachten het tijdelijk zoveel mogelijk op dezelfde plaats te houden. Behalve voor het opnemen van een loods, het te water laten of aan boord hijsen van een sloep zoals dit bv het geval kan zijn bij «man over boord», (en vroeger ook voor het loden met het zwaarlood op diep water) wordt ook wel bijgedraaid om daglicht af te wachten als men 's nachts te vroeg voor een haven of een nauwte komt en niet wil of kan ankeren. Bijdraaien kan dan ook in dezelfde betekenis gebruikt worden voor andere vaartuigen dan voor zeilschepen.

Bijdraaien verschilt van OP EN NEER HOUDEN of GAANDE HOUDEN want met deze uitdrukkingen wordt bedoeld dat men met weinig vaart van en naar de haven toe, of voor de haven op voldoende veilige afstand, op en neer blijft varen.

Het woord bijdraaien heeft in onze taal (natuurlijk) ook een figuurlijke betekenis gekregen. Zo zegt men van iemand die minder koppig wordt; langzamerhand toegeeft; inschikkelijker of meegaander wordt; een toontje lager zingt; water in zijn wijn doet of zoete broodjes bakt, dat hij **bijdraait** of **bijgedraaid** is.

Volgens BRANS, in zijn commentaar op het Zee-aanvaringsreglement, blijft een zeilvaartuig dat bijgedraaid ligt, aan de uitwijkregelen onderworpen en moet het dus handelen in overeenstemming met de boeg waarover het ligt.

BIJLIGGEN is geen bijdraaien. BIJLIGGEN (fr. **PRENDRE LA CAPE** ou **SE METTRE EN CAPE**) is een van de manœuvres die net als het LENZEN uitgevoerd kan worden om een storm te laten overwaaien. Bij zeer slecht weer is BIJLIGGEN echter minder gevaarlijk dan LENZEN.

Bijliggen gebeurt aan boord van een zeilschip door onder klein zeil zo dicht mogelijk met de kop op de zee of de stormrichting te gaan liggen en daar te houden. Het schip zal nu eens oploeven, dan weer afvallen, zeer weinig vaart over de voorsteven lopen, maar sterk VERLIJEREN (afdrijven). Door het in deze richting te houden presenteert men steeds de boeg en voorsteven aan de aanrollende zeeën en zal men door het aan de windzijde gevormd zog onder invloed van het afdrijven weinig of geen water aan dek krijgen.

Ook op stoom- of motorschepen gaat men bijliggen teneinde schade aan schip of lading door overkomende zeeën of zwaar stampen of slingeren te voorkomen. Hiervoor zal men een positie kiezen of vinden waarbij wind en zee onder een niet te grote hoek met de langsrichting van voren inkomt. De machine laat men langzaam vooruit draaien zodat er nog juist kan gestuurd worden. Sommigen gaan over de achtersteven bijliggen, teken dat hun schip het kan verdragen. Anderen stoppen het volledig en laten het zelf zijn evenwichtspositie zoeken. Dit laatste is echter reeds de oorzaak geweest van veel ongelukken.

Normaal is het zo dat men de beste positie van het schip in de gegeven omstandigheden naar bevinding moet vaststellen. Ook dient men er voor

te zorgen dat gevaarlijke manoeuvres zoveel mogelijk vermeden worden en men niet in een moeilijke positie terecht komt door de drift van het schip, het zogenaamde OP of AAN LAGER WAL geraken. Deze laatste uitdrukking wordt ook veel in de figuurlijke zin gebruikt.

Bij de kleine handelsvaart en in de visserij noemt men bijliggen ook wel STEKEN. Dit heeft te maken met het feit dat het schip in deze positie bijna uitsluitend STAMPT en hierbij de steven telkens weer opnieuw in de golven **steekt**. STEKEN gebruikt in de betekenis van bijliggen is echter minder juist omdat men bij het steken het schip met de kop recht op de wind en de zee houdt en dat kan uiteraard enkel met een motor- of stoomschip.

Ligt een schip bij zonder zeilen, dan zegt men dat HET VOOR TOP EN TAKEL DRIJFT (fr. LA CAPE SECHE in de tegenstelling met LA CAPE COURANTE ou SOUS VOILES).

Nog een toemaatje uit de wereld van bijdraaien en bijliggen.

OP PAALTJES LOPEN doet een ledig of op ballast varend schip als het bij een van voren inkomende zee zwaar stampen.

Men zegt dat **HET SCHIP HET IN DE WIND HEEFT** als de wind en de zee nagenoeg van voor inkomen.

Als slecht weer op komst is dient een eerste zorg te zijn dat niets **LEVENDIG** kan worden.

Van een schip dat uit nood of op goed geluk een haven tracht binnen te lopen wordt ook wel gezegd dat het een **BIJLEGGER** is.

En van de uitdrukking **OVER DE WIND GESCHOREN LIGGEN** vond ik tot nog toe de juiste verklaring niet. Misschien kunt U me helpen.



DIT IS HET EERSTE NUMMER VAN DE JAARGANG 1978 - 79

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 PREMIER DE L'ANNEE 1978 - 79

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.

Onze scheepswerven

Doop van de Motor Bulk Container Carrier «Helen»

Op vrijdag 2 juni 1978 te 15 u. werd op de scheepswerven Cockerill Yards Hoboken, de motor bulk container carrier «HELEN» gedoopt. Het heeft Mevrouw HELEN BINGHAM, echtgenote van Mr. J. BINGHAM, Senior Partner, Bingham - Bigotte and Company, behaagd het meterschap van het schip te aanvaarden.

Het schip is bestemd voor de rederij «Antwerp Bulkcarrriers N.V.». Het zal Antwerpen als thuis-haven hebben.

Het opbouwen van het schip in het bouwdok is begonnen op 23 januari 1978.

Voornaamste kenmerken van het schip :

Lengte over alles	199,00 m
Lengte tussen de loodlijnen	190,00 m
Breedte tussen de spanten	29,30 m
Holte	15,35 m
Diepgang	11,05 m
Draagvermogen	42.000 T
Proeftochtsnelheid	15,15 knoop
Inrichting voor	31 personen

Klasnotatie

Het schip wordt gebouwd onder toezicht van de Klassifikatiemaatschappij «Lloyd's Register of Shipping» voor de klasnotatie + 100 A1 met de notatie : «Strengthened for carriage of heavy density or cargo, holds n° 2, 4 and 6 or hold 4 may be empty, + L.M.C. "UMS" Automation».

Het schip zal onder Belgische vlag varen en voldoet aan de voorschriften van B.Z.I.

Bouw

Het schip is verdeeld door middel van 9 dwarse waterdichte schotten die tot aan het hoofddek strekken, en die de volgende indeling geven : de voorpiek, de ruimen n° 1 tot n° 7, de machinekamer en de achterpiek.

De schotten die de scheiding vormen tussen de verschillende ruimen zijn vervaardigd uit gegolfdde platen.

Een dubbele-bodemtunnel is voorzien van de achterzijde van ruim 1 tot in de machinekamer.

De dubbele bodem is onderverdeeld in tanks voor waterballast en brandstof.

Onder het hoofddek, aan SB en BB zijde van de ruimen, zijn doorlopende topzij-ballasttanks voorzien. De topzijtanks zijn zo ingericht dat zij voor graantransport kunnen gebruikt worden.

Laadruimen

In het totaal zijn er 7 laadruimen.

Het schip is ingericht voor het vervoer van bulk-lading zoals ertsen, granen en kolen, en voor containervervoer.

De capaciteit van de laadruimen bedraagt 54.615 m³ graan. Voorzieningen zijn getroffen voor het vervoer van in het totaal 1097 TE U equivalenten 20' en 40' ISO containers, in de ruimen en als deklading.

Ook is het schip ingericht voor het vervoer van gezaagd en gepakt hout als deklading.

De luikhoofdopeningen op het hoofddek worden afgesloten met stalen luiken die naar SB en BB openrollen en die hydraulisch en door middel van luiklieren kunnen bediend worden.

De laadruimten zijn voorzien van natuurlijke ventilatie.

Akkommodatie

De bemanning is ondergebracht in afzonderlijke, modern ingerichte hutten. Alle bewoonbare lokalen, alsmede het stuurhuis, zijn geklimatiseerd. Een ontspanningslokaal staat ter beschikking van de bemanning. De koelruimten voor proviand zijn voorzien van een automatische koelinstallatie.

Het schip is uitgerust met 2 glasvezel versterkt polyester reddingsvloepen : 1 motorreddingsvloep en 1 handbediende. Iedere vloep kan 37 personen bevatten.

Verder zijn er 2 opblaasbare reddingsvloten geïnstalleerd, 1 voor 20 personen en 1 voor 6 personen.

Dekinstallatie

Alle dekwerktuigen worden elektro-hydraulisch aangedreven. Twee ankerlier-verhaallieren zijn op het bakdek geïnstalleerd, twee sets luiklieren van 2 ton en 3 sets verhaallieren van 12 ton zijn op het hoofddek voorzien.

Op het achterschip zijn 2 davits van 2 ton voorzien, die de proviandmagazijnen en de machinekamer kunnen bedienen.

De stuurmachine is van het elektro-hydraulische type.

De nodige schikkingen zijn genomen om later 4 dekkranen te installeren.

Navigatie

Alle navigatie-apparatuur is van het modernste type, zoals het gyrokomas, log, echopeiler, 2 radars, positieaanduider, Decca-Navigator, enz.

Machineinstallatie

Deze is ontworpen volgens de vereisten gesteld voor het verkrijgen van het « Lloyds Machinery Certificate » L.M.C. « Unmanned Machinery Space » UMS. Het schip wordt aangedreven door een 6 cylinder, enkelwerkende tweetakt, opgeladen dieselmotor « Sulzer 6 RND 68 M » die een maximum continu vermogen van 11.400 BHP bij 150 omw./min. kan ontwikkelen.

De motor werd gebouwd bij Cockerill.

De schroefas is voorzien van een Simplex compact afdichting. De vierbladige schroef is vervaardigd uit mangaan brons.

De elektrische energie wordt geleverd door drie dieselgeneratoren die in de machinekamer opgesteld zijn.

Elke set bestaat uit een opgeladen dieselmotor van 690 BHP bij 900 omw./min. gekoppeld aan een generator van 450 kW.

De oliigestookte stoomketel en de uitlaatgassenketel hebben elk een stoomproductie van 1.350 kg/uur bij 7 kg/cm².

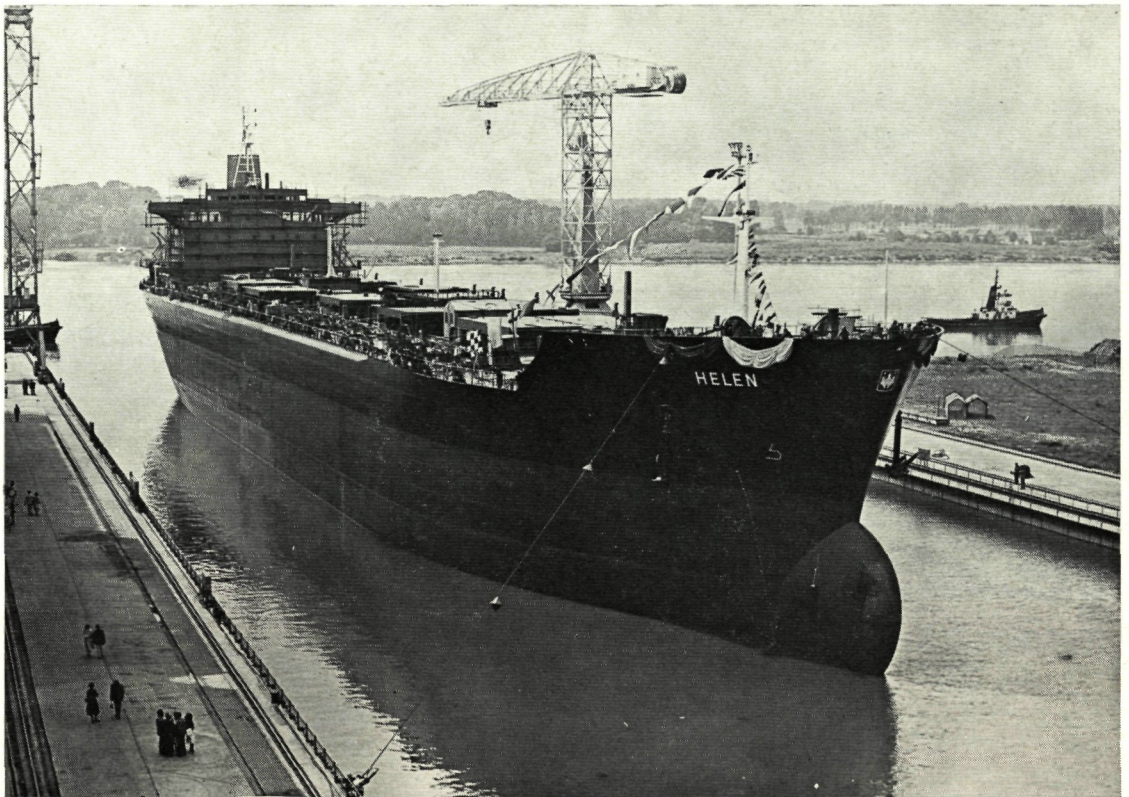
Andere hulpwerktuigen waaronder diverse pompen, compressoren, olie- en waterverwarmers, koelers, separatoren, enz. vervolledigen de installatie.

Er is aan boord een drinkwaterverdamer geïnstalleerd met een capaciteit van 25 ton per 24 uur. Er is verder een werkplaats met draaibank, boormachine, enz. aan boord.

Het schip zullen wij in september 1978, nadat alle proeven bevredigend zijn verlopen, aan de rederij « Antwerp Bulkcarriers N.V. » afleveren.

« De Belgische Regering heeft onder de Wet van » 1948 de bouw van deze schepen aangemoedigd » door aan Antwerp Bulkcarriers N.V. een krediet te » verlenen van 80 % van de waarde van de schepen » over een periode van 15 jaar aan een uiteindelijke » rentevoet van 3 % . »

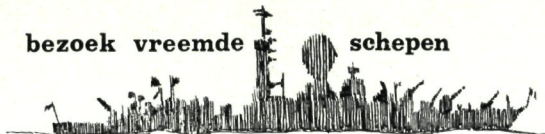
De Motor Bulk Container Carrier « HELEN ».



INFO MARINE



bezoek vreemde schepen



visites navires étrangers

De Franse onderzeeboot « NARVAL » bracht een routinebezoek aan BRUGGE van 2 mei tot 5 mei 1978.

De onderzeeboot « NARVAL » stond onder het bevel van Korvetkapitein DE LAUZON.

Karakteristieken :

Waterverplaatsing : 1 635 Ton

Afmetingen : 77,6x7,8x5,4 m

Bemanning :

6 officieren

30 onderofficieren

30 kwartiermeesters en matrozen

* * *

De Franse onderzeebootjagers « CASABIANCA » en « MAILLE BREZE » brachten een routinebezoek aan GENT van 16 mei tot 19 mei 1978.

De schepen stonden respectievelijk onder het bevel van Kapitein-ter-Zee BOILLLOT en Fregatkapitein FAIVRE.

Karakteristieken :

Waterverplaatsing : 3.900 Ton

Afmetingen : 132,5x12,7x6,3 m

Bemanning :

16 officieren

104 onderofficieren

151 kwartiermeesters en matrozen

* * *

De Nederlandse 3de Mijnenbestrijdingsflottielje bestaande uit de mijnenvegers: Hr.Ms. RHENEN - STAPHORST - HOOGEVEEN - SITTARD - HOUTEPEN en CHÖMPFF brachten een routinebezoek aan OOSTENDE van 22 mei tot 26 mei 1978.

De flottielje stond onder het bevel van Kapitein Luitenant-ter-Zee L.G. VERHOEVEN.

Karakteristieken :

Waterverplaatsing (Ton)

Afmetingen

Bemanning

RHENEN	453	45,7x8,5x2 m	38
STAPHORST	453	45,7x8,5x2 m	38
HOOGEVEEN	453	45,7 8,5x2 m	38
SITTARD	453	45,7x8,5x2 m	38
HOUTEPEN	169	27,5x5,6x1,6 m	14
CHÖMPFF	169	27,5x5,6x1,6 m	14

* * *

De Engelse kunstmijnenveger WALKERTON bracht een routinebezoek aan GENT van 25 mei tot 29 mei 1978.

Het schip stond onder het bevel van Luitenant-ter-Zee A.A.S. ADAIR.

Karakteristieken :

Waterverplaatsing : 425 Ton

Afmetingen : 46,3x8,8x2,5 m

Bemanning : 29

* * *

De Britse onderzeeboot HMS SUPERB bracht een routinebezoek aan ZEEBRUGGE van 29 mei tot 3 juni 1978.

Het schip stond onder het bevel van Commander G.W.R. BIGGS R.N.

Karakteristieken :

Waterverplaatsing : 4.600 Ton

Afmetingen : 83x13,3x9,5 m

Bemanning :

14 officieren

50 onderofficieren

61 matrozen

* * *

Le chasseur Britannique de mines HMS SHOULTON et le dragueur de mines HMS GLASSERTON, ont fait une escale non-officielle à BRUXELLES du 7 juin au 12 juin 1978.

Les navires étaient respectivement placés sous le commandement du Lieutenant-Commander C.J.H. RICHARDS R.N. et Lieutenant D.J. STIERLS.

Caractéristiques :

Déplacement : 425 tonnes
Dimensions : 46,3x8,8x2,5 m
Equipage : 29

Les dragueurs Britanniques de mines de petits fonds HMS FLINTHAM et HMS DITTISHAM, ont fait une escale de routine à LIEGE du 16 juin au 20 juin 1978.

Caractéristiques :

Déplacement : 159 tonnes
Dimensions : 32,1x6,6x1,8 m
Equipage : 15

Les navires étaient respectivement placés sous le commandement du Lieutenant-Commander P. DODSWORTH et Lieutenant G.R. BENT.

Het Britse fregat HMS RHYL bracht een routine-bezoek aan OOSTENDE van 16 juni tot 18 juni 1978. Het schip stond onder het bevel van Commander P.C. PHIPS RN.

Karakteristieken :

Waterverplaatsing : 2.800 Ton
Afmetingen : 112,8x12,5x5,3 m
Bemanning : 235.

STANAVFORCHAN te Oostende

Van 7 tot 10 juli i.l. bracht het permanente natomijnvegerssmaldeel van het Kanaal met 5 mijnenvegers, de Belgische TRUFFAUT, de Engelse BOS-SINGTON, de Nederlandse GIETHOORN en SIT-TARD en de Duitse KONSTANZ een bezoek aan Oostende. Dit smaldeel staat reeds voor 1½ jaar onder het bevel van de Belgische Fregatkapitein (SBH) MARIN, gewezen Commandant van de Marinebasis Oostende.



KONSTANZ

Ter gelegenheid van deze aanwezigheid werden, in de Marinebasis Oostende verschillende militaire activiteiten gepland waaronder zeker de plechtigheid van 7 juli te 11.00 uur voor de uitreiking van de « OPERATIONAL EFFICIENCY TROPHY » de nodige belangstelling verdiende.

Die dag heeft, Kapitein ter Zee (SBH) E. POULLET, Commandant van de Groepering Operaties Zee-macht, deze onderscheiding toegekend aan de meest verdienstelijke scheepsbemanning als beloning voor hun inzet in het voorbije operationeel jaar. Het was de Commandant van de KONSTANZ die de Trophy mocht ontvangen.

Nederlands Eskader te Zeebrugge



CPV (SBH) E. POULLET overhandigt de « TROPHY ».

Op 11 augustus bracht een Eskader van de Koninklijke Nederlandse Marine een bezoek aan Zeebrugge, samengesteld uit HM. DE RUYTER (Vlaggeschip van de KNM), de HM. POOLSTER, HM. FRIESLAND en HM. AMSTERDAM. Bevelhebber van het Eskader was Schout-bij-Nacht J.H. SCHREURS.

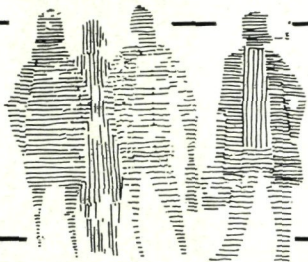
STANAVFORLANT te Zeebrugge



STANAVFORLANT te Zeebrugge.

Het Noord Atlantisch Permanent eskader van de NAVO (Stanavforlant) was van 26 augustus tot 1 september in Zeebrugge. Het was samengesteld uit de geleidewapenfregatten HURON (Canada), TATNALL (USA), PHOEBE (Engeland), BAYERN (Duitsland), en NARVIK (Noorwegen), de onderzeebootjager LIMBURG (Nederland), het fregat ALM. PEREIDA DA SILVA (Portugal) en de vloottanker GREY F.OVER uit Engeland. Het eskader stond onder bevel van Commodore G.L. EDWARDS van de Canadese strijdkrachten, die aan boord was van de HURON.

het leven in onze groeperingen la vie dans nos groupements



Remise de commandement de l'Ecole

Belgo-Néerlandaise de la guerre des mines

à Ostende le 30 juin 1978.

Suite à un accord bilatéral entre la Belgique et les Pays-Bas, l'instruction à la guerre des mines de la Force Navale Belge et de la Marine Royale Néerlandaise se réalise en commun depuis le 1 avril 1965 à l'école de la guerre des mines à Oostende.

Il est précisé que les fonctions de directeur et de commandant des études s'intervertissent, c'est-à-dire qu'elles ne peuvent être occupées simultanément par des Officiers supérieurs belges ou néerlandais.

La fonction de directeur a été assumée depuis le 17 décembre 1976 par le Capitaine de Frégate F.J.M. VAN BEGIN de la Force Navale Belge. Durant la période de son commandement, il a essayé de réaliser les objectifs de l'école et d'approfondir ceux-ci. Son attention particulière allait à l'extension du champ d'action de l'école, aussi bien sur le plan international qu'au sein de l'OTAN. La poursuite du développement d'un computer servant la guerre des mines lui tenait fort à cœur.

Respectant les accords belgo-néerlandais précités, un officier supérieur de la Marine Royale Néerlandaise, le Capitaine de Vaisseau S.J. de JONG est devenu directeur de l'école à partir du 1 juillet 1978.

Le remplaçant du Chef d'état-major de la Marine Royale Néerlandaise, « Schout bij nacht » H.L. van BEEK, au nom des ministres de la défense nationale des deux pays, a institué le Capitaine de Vaisseau dans son nouveau commandement.

L'adjoind du Chef d'état-major de la Force Navale, le Capitaine de Vaisseau A. SCHLIM, remplaçant du Chef d'état-major de la Force Navale, Vice-amiral J.P. VAN DYCK, était présent à cette cérémonie ainsi que différentes personnalités belges et néerlandaises.

Le Capitaine de Corvette VERHOEST a remplacé le KLTZ S.J. de JONG comme commandant des études. Cet Officier supérieur belge était il y a peu directeur des études au centre de formation navale à St.-Kruis-Brugge.

Bevelsoverdracht van de Belgisch-Nederlandse Mijnenbestrijdingsschool te Oostende op 30 juni 1978

Ingevolge een bilaterale overeenkomst tussen België en Nederland worden sedert 1 april 1965 de opleidingen in de mijnenbestrijding voor de Belgische Zeemacht en de Koninklijke Nederlandse Marine gezamenlijk uitgevoerd bij de Mijnenbestrijdingsschool te Oostende.



**V.l.n.r. CPF. van BEGIN ; Kapitein ter Zee S.J. de JONG
en Schout-bij-Nacht H.L. van BEEK.**

Er is bepaald dat de functies van « directeur » en de aan deze toegevoegde « hoofd opleidingen » afwisselend, doch niet gelijktijdig, door een Belgisch of Nederlands hoofdofficier zullen worden bekleed. De functie van directeur werd sedert 17 december 1976 bekleed door Fregatkapitein F.J.M. VAN BEGIN van de Belgische Zeemacht. Tijdens zijn bevelsperiode heeft hij steeds getracht de doelstellingen van de school en de verdere uitbouw te realiseren. Zijn bijzondere aandacht gold het werkterrein van de school uit te breiden zowel internationaal als in de NAVO.

Ook de verdere ontwikkeling van de computer in de mijnenbestrijding ging hem zeer ter harte.

In overeenstemming met eerder genoemd Belgisch-Nederlands akkoord werd vanaf 1 juli 1978 een hoofdofficier van de Koninklijke marine, Kapitein ter zee S.J. de JONG, gewezen hoofd opleidingen, met de functie van directeur belast.

De plaatsvervangende Chef van de Marinestaf, Schout-bij-Nacht H.L. van BEEK, heeft hem, namens de betrokken ministers van Landsverdediging en van Defensie, met deze bestuursfunctie bekleed.

De Adjunkt Stafchef van de Zeemacht, Kapitein-ter-Zee A. SCHLIM, Adjunkt en plaatsvervanger van de Stafchef van de Zeemacht, Vice-Admiraal J.P. VAN DYCK, was bij deze plechtigheid aanwezig, evenals een aantal andere Belgische en Nederlandse autoriteiten.

Als H.O. werd KLTZ S.J. de JONG opgevolgd door Korvetkapitein J. VERHOEST. Deze Belgische hoofdofficier was tot voor kort Directeur der Studies in het Centrum voor Marinevorming te

ST.-KRUIS-BRUGGE.

ADIEUX EN MUSIQUE

Le commandant Guy Duijck qui dirigeait la musique de la Force Navale depuis quinze ans nous a quittés, l'âge de la retraite ayant sonné pour lui. Il aura eu une carrière bien remplie !

Il n'a que vingt ans en 1947 quand il s'engage comme hautbois dans la musique de la Force Navale, mais déjà il a obtenu des premiers prix de conservatoire en solfège, hautbois, cor anglais et musique de chambre. Depuis, il n'a jamais cessé d'accumuler les distinctions et les honneurs. A 24 ans, il sera le plus jeune candidat à avoir réussi le concours de Chef de Musique Militaire.

Il quittera alors la Force Navale pour diriger la Musique de la Première Brigade d'Infanterie en Allemagne. Il reviendra en 1963 au commandement de notre musique et ne la quittera plus.

Entre-temps, il aura récolté des prix internationaux aux Pays-Bas, au Grand Duché de Luxembourg et en Allemagne notamment.

La cérémonie d'adieux s'est déroulée en présence de la Presse, d'autorités civiles et militaires.

A cette occasion, le Capitaine de Vaisseau (BEM) Ir. E. Poulet, qui est vice-président de l'association d'entraide de la Force Navale, a présenté à la presse le dernier disque enregistré par la Musique sous la direction de Guy Duijck. La moitié des compositions sont d'ailleurs de lui. Une partie des profits de la vente de ce disque ira à l'association d'entraide de la Force Navale (ASBL) qui s'occupe plus particulièrement d'aider les veuves, les orphelins et les enfants handicapés de la Force Navale. Pendant que se déroulait cette petite cérémonie, le Godetia voguait vers le large. Au retour, la Musique au grand complet est alignée sur le pont arrière et joue en l'honneur du commandant Duijck. C'est de cet endroit qu'il la dirige pour la dernière fois non sans une certaine nostalgie, faut-il le préciser ? Cette entrée dans le port d'Ostende fut très remarquée. Vous avez fait une belle prestation, Commandant, à bientôt...

ORIGINEEL AFSCHIED COMMANDANT-KAPELMEESTER G. DUIJCK

Guy Duijck is slechts twintig als hij in 1947 in dienst gaat bij de muziekkapel van de Zeemacht als hobospeler. Nochtans heeft hij dan reeds eerste prijzen behaald aan het conservatorium voor notenleer, hobo, Engelse hoorn en kamermuziek. Van toen af stapelde hij aanhoudend onderscheidingen op. Op vierentwintigjarige leeftijd is hij de enige jonge kandidaat die slaagt in het examen voor Militair Muziekkapelleider.

Hij verlaat dan de Zeemacht om de muziekkapel te leiden van de Eerste Infanteriebrigade in Duitsland. In 1963 neemt hij terug de leiding van onze muziekkapel, en dit om haar niet meer te verlaten.

Ondertussen verzamelde hij internationale prijzen in onder andere Nederland, het Groot Hertogdom Luxemburg en Duitsland.

De afscheidingsplechtigheid werd bijgewoond door de pers, burgerlijke en militaire autoriteiten.

Kapitein ter Zee (SBH) Ir. E. Poulet, vice-voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht, maakte van de gelegenheid gebruik om de laatste

plaat voor te stellen opgenomen door de muziekkapel onder leiding van Guy Duijck. Hij componeerde trouwens de helft der nummers. De opbrengst van de plaat gaat gedeeltelijk naar de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht (V.Z.W.), die zich meer bepaald bezighoudt met hulp aan de weduwen, wezen en gehandicapte kinderen van de Zeemacht. Terwijl deze kleine ceremonie zich afspeelde, stevende de Godetia naar de volle zee. Bij de terugkeer stond de voltallige muziekkapel opgesteld op het achterdek en speelde ter ere van commandant-kapelmeester Duijck. Vanop deze plaats dirigeerde hij haar voor de laatste maal, niet zonder een zeker nostalgie, vanzelfsprekend. Het binnenvaren in de Oostendse haven ging trouwens niet onopgemerkt voorbij.

De redactie van Neptunus wenst Commandant Guy Duijck een goede vaart...

MARINEBASIS ZEEBRUGGE

Dolfijn aangespoeld

Dit dode dier spoelde aan in het dok van de Marinebasis van Zeebrugge op 01 juni 1978. Zijn gewicht bedroeg ongeveer 300 kilogram.

Professor Dr. W.M.A. Desmet, van het koninklijk Instituut dre natuurwetenschappen, werd op de hoogte gebracht van deze vondst. Uit een eerste onderzoek bleek dat het dier tot een eerder zeldzame soort behoorde, waarvan de waarde op ruim 30.000 frank werd geschat.



Het geraamte werd, voor verder onderzoek, door de Marinebasis van Zeebrugge, aan bovenvermeld instituut geschonken.

Eedaflegging

Op vrijdag 16 juni jl. had in de Marinebasis van Zeebrugge een korte plechtigheid plaats, tijdens dewelke zes jonge onderofficieren de grondwettelijke eed aflegden.

De zes betrokkenen zijn: 2MR (damar) A. Martens uit Zedelgem, 2MR P. Lambert uit Brugge, 2MR L. Streeel uit Arlon, 2MR W. Herrebaut uit Nieuwpoort, 2MR E. Chuffart uit Oostende en 2MR P. Weckx uit Merksem.

Op de bijgaande foto ziet U de nieuwe beëdigde onderofficieren, omringd door een delegatie van het personeel van de Marinebasis Zeebrugge.



De nieuw beëdigde onderofficieren.

Plechthigheid in de Marinekazerne Bootsman Jonsen

Op 27 juni jl. had in de Marinekazerne Bootsman Jonsen een korte plechthigheid plaats waarbij een aantal eretekens aan verdienstelijke officieren en onderofficieren werden uitgereikt. Twee onderofficieren legden tevens de eed af.

Eervolle onderscheidingen

Kruis van Ridder in de Leopoldsorde

1LZ ZONNEKEIN

Kruis van Officier in de Kroonorde

KVK BOEHME
FKP JACOBS

Kruis van Ridder in Orde Leopold II

1MC HERKENS

Gouden Palmen in de Kroonorde

1MC SERNEELS
1MC THON
1MC CARREYN
1MC OLLIGSCHLAERGER

Gouden Medaille in Orde Leopold II

1MC CASTER
1MR LOONES

Zilveren Medaille in Orde Leopold II

KMT DEMOERLOOSE

Eedaflegging

2MR GERARD
2MR DEGRYSE



Beveloverdracht 124e Smaldeel

Bij het 124e smaldeel van de kunstmijnvegers der Belgische Zeemacht te Oostende had half juni jl. de beveloverdracht plaats.

De plechthigheid werd geleid door Fregatkapitein Devillers (midden).

Op de foto zien we Luitenant ter Zee, Eerste klas, Vanleeuwen (links) het bevel overnemen van Korvetkapitein Vandenborne, welke in functie gaat bij de Zeemacht te Brugge. De afscheidnemende commandant overhandigt hier de wimpel van het smaldeel aan zijn opvolger.



Goud voor Damar Nancy Vancampo

De Oostendse atlete Nancy Vancampo, damar bij Comlognav, won op 15 juni jl., op de Heysel een 1.500 m. voor dames in de finale van het Belgisch militair kampioenschap. Nancy liep 'n uitstekende ren en liet zich nooit verrassen door haar belagers Vounckx en Michaux. Vancampo regelde haar race perfect en kwam naar het einde toe met de meeste reserves te voorschijn om uiteindelijk met ruim verschil te winnen. Het Oostends meisje liet een 4.54.3 noteren en plukte daarmee de vruchten van haar hard trainingswerk onder de hoede van Patrick Devyt. Vancampo werd de eerste Westvlaamse dame die een militaire looptitel verwierf. Op 14-jarige leeftijd werd zij als kadet reeds Belgisch veldloopkampioene in een wedstrijd met 195 vertrekkers.



Op 29 juni werden 1MC BEUCKELAERE en Damar VANCAMPO, door Korpscommandant FKP SEGAERT ontvangen naar aanleiding van hun respectievelijke kampioenstitel.

1MC BEUCKELAERE werd kampioen voor de Zee-macht in « schieten met oorlogsgeweer AFN. 30 ».



Ook Vice-Admiraal J.P.L. VAN DYCK, Stafchef van de Zeemacht, hield eraan Damar VANCAMPO te feliciteren met haar uitzonderlijke prestatie, hij maakte tevens van de gelegenheid gebruik haar een klein geschenk aan te bieden.

Résultats des championnats militaires individuels de natation

Uitslagen militaire individuele zwembkampioenschappen

Sauvetage - Redden

1e Minne (NAVCOMOST)	1'47''62
100 m. Crawl - Vrije Slag	
2e Van Himste (COMIENAV)	59''73
3e Bossuyt (COMLOGNAV)	1'00''00
4e Delorge (NAVCOMOST)	1'00''66
5e Minne (NAVCOMOST)	1'04''00

100 m. Brasse - Schoolslag

3e Hegyl (NAVCOMOST)	1'17''4
----------------------	---------

100 m. Dos - Rug

1e Van Der Auwermeulen (NAVCOMOST)	1'10''
------------------------------------	--------

100 m. Papillon - Vlinderslag

3e Bossuyt (COMLOGNAV)	1'09''80
------------------------	----------

100 m. Crawl - Vrije Slag Dames

3e N. Van Campo (COMLOGNAV)	1'20''69
5e Broutoux ((COMLOGNAV)	1'43''22
6e C. Van Campo (COMLOGNAV)	1'55''19

200 m. Crawl - Vrije Slag

2e Van Der Auwermeulen (NAVCOMOST)	2'27''
------------------------------------	--------

200 m. Brasse - Schoolslag

3e Hegyl (NAVCOMOST)	2'57''02
----------------------	----------

100 m. Brasse - Schoolslag Dames

4e Van Campo (COMLOGNAV)	1'47''
--------------------------	--------

200 m. 4 Nages - 4 Zwemwijzen

2e Van Himste (COMIENAV)	2'45''21
--------------------------	----------

Pistoolschieten - Tir au Pistolet « Center-Fire »

Individuele Rangschikking ZM - Classement Individuel FN

3e Meunier
7e Nemegehaire
26e Bisschop

Rangschikking per Korps - Classement Intercorps

1e NAVCOMOST

OFFRE... ET DEMANDE

Cette nouvelle rubrique a été créée à la demande d'un grand nombre de nos lecteurs. A partir de ce numéro, un chapitre y sera consacré dans la rubrique INFO-MARINE - INFO-RESERVE. Chaque lecteur de Neptunus qui le désire pourra insérer une offre, une demande ou toute autre communication... et ceci gratuitement.

VRAAG - DEMANDE

1. Briefomslagen of postkaarten voorzien van de scheepsstempel van schepen niet meer bij de Zeemacht zoals Kamina, De Gerlache, De Moor enz...
2. Ook omslagen of postkaarten met scheepsstemfels van andere marines zijn welkom.

A. Jacobs, Moerkerksesteenweg 257, 8310 Brugge 3

* * *

Ik zoek foto's van volgende Belgische Koopvaardij-schepen: Capitaine Brognion, Heusers, Limbor, Potie, Lambe, Frankignoul, Paret, Biebuyck, Paret en Lauwereins, Burckel, Tervaete, Vinkt Marchovelle, Flandres, Christian Sheid, Mahenge.
U bij voorbaat dankend verblijf ik,

C. Declercq, Koninklijke baan 31, 8470 De Panne.

* * *

Neptunus 1957, nrs 3 en 10.
Redactie Neptunus, postbus 17, 8400 Oostende.

* * *

Als oud-gediende van de Belgische Zeemacht ben ik zestien jaar geleden naar Amsterdam verhuisd, waar ik bij de Nederlandse spoorwegen te Amsterdam CS ben gaan werken. « Oude liefde roest niet » zegt men en via Uw blad « Neptunus » ben ik steeds contact met de Zeemacht blijven houden — zij het van op afstand. Ook was het een manier om het wel en wee van mijn oude maats en chefs te blijven volgen, zoals ze sporadisch in de lijst van bevorderingen en helaas ook pensioneringen en necrologie voorkwamen.

Nu is het zo dat mijn hobby het verzamelen van petten, helmen en uniformen van marine-, militaire en gewone politiekorpsen is. Doordat ik in mijn werk dagelijks met diverse politiekorpsen hier te Amsterdam te maken heb, is mijn collectie reeds door de jaren heen aardig gegroeid. Momenteel ben ik de gelukkige eigenaar van een 30-tal verschillende politiehelmen en -petten + een 15-tal uniformen, variërend van de vooroorlogse periode, via het nazitijdperk tot de huidige tijd.

VRAAG... EN AANBOD

Deze nieuwe rubriek wordt op aanvraag van heel wat lezers vanaf dit nummer een vast hoofdstuk in het kader in INFO-MARINE - INFO-RESERVE. Iedere lezer van Neptunus die een vraag, aanbod of mededeling heeft, komt hier aan bod... en dan nog wel gratis.

Hierbij vind ik het echter ontzettend jammer en zeker als oud-zeemachtman, dat ik helemaal niets heb van de naval police van de Belgische Zeemacht.

Zou ik een beroep op U mogen doen om via Uw rubriek « Vraag en aanbod » in deze leemte te voorzien? Of op een andere wijze? Ik zoek dus een matrozenbroek, jumper, koppelriem, beenstukken en helm van de naval police. Matrozenkraag en white fronts heb ik zelf nog. Natuurlijk begrijp ik, dat ik zeker geen nieuw uniform mag verwachten. Indien U aan mijn vraag gevolg zou kunnen en willen geven, mogen het dus gerust oude spullen zijn en ik ben natuurlijk altijd tot tegenprestatie bereid.

Met vriendelijke groeten,

**René Verrycken
ex-seiner N-01542.
Heggerankweg 132-1
1032 JM Amsterdam
(Nederland).**

Zoek volgende boeken te kopen: « Met Lively Lady de wereld rond » van Alec ROSE. « Huwelijksreis op de oceaan » van Erlins TAMS. « Alleen op de wereldzeeën » van Robin KNOX JOHNSTON. « Met de Krona naar de Taha-Aku » van E.W. LAMBERTY.
1MR ENGELS E., Elzenstraat 13, 8000 BRUGGE

AANBOD - OFFRE

Te koop: « Waendelaar sur l'eau »
Jaargangen van 1950 tot 1967.
Ingebonden, **in zeer goede staat**, luxe uitvoering.
Prijs 800 fr. per deel.

Th. ROSCOE: Service Silencieux
S.E. MOUSSON: Grandes Batailles du Pacifique,
Tome I, II, III.

C. Declercq, Koninklijke baan 31, 8470 De Panne.



INFO RESERVE

RESERVEOFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT

OFFICIERS DE RESERVE DE LA FORCE NAVALE

NATIONALE AKTIVITEITEN ACTIVITES NATIONALES

Na de verkiezing van de nieuwe beheerders op het nationaal kongres 1978, had te Brussel op 16 juni jongstleden de vergadering van de beheerraad plaats, waarop de verschillende bestuursfuncties als volgt werden verdeeld :

VERENIGING RO-ZM. JAAR 1978-79.

Raad van beheer en uitvoerend bureau :

Voorzitter : CPF PLANCHAR R.
Italiëlei 84 te 2000 Antwerpen 031/32 69 33
Vice-Vzt/Sekret. : FKP ROGIE H.P.
P.B. 94 te 8400 Oostende 059/70 91 99 - 058/41 35 85
2de Vice-Voorz. : LDV DEMOULIN G.
Permekedreef 15 te 1900 Overijse 02/687 56 47
Adj.-Sekretaris : VTZ BILLIET A.
Beverenstwg. 155A te 8800 Roeselare 051/21 10 33
Penningmeester : LDV MARLIER G.
Av. Abeloois 12/Bt 10 te 1200 BXL 02/771 82 75
Org. Aktiviteiten : FKP VAN LAER A.
Korte Klarenstr. 11 te 2000 Antwerpen 031/33 75 24
Adj.- " " " : LTZ BOTING Y.
Markt 59 te 9900 Eeklo 091/77 10 92
Rekrutering : LDV DEMOULIN G.
Public Relations : FKP ROGIE H.P.
Adj.- " " " : CPC POTHEN Fr.
Av. des Bouleaux 17 te 1950 Kraainem 02/731 03 81
Raadgevers : LDV HORION
Av. Anciens Combattants 85 te 1140 BXL.
Venneborglaan 153 te 2100 Deurne 031/24 07 30
: FKP PECKSTADT Ch.
Eeklostraat 164 te 9910 Mariakerke 091/26 35 63
: CPF DELGOFFE V.
Kempische Veldweg 6 te 2230 Schilde 031/83 19 25
: VTZ GILLIS J.-P.
Donystraat 94 te 3300 Tienen
: CPF BECHET R.

N1 : ROGIE *Adj.-N3* : BOTING
Adj.-N1 : BILLIET *N4* : MARLIER
N2 : DEMOULIN *N5* : ROGIE
N3 : VAN LAER *Adj.-N5* : POTHEN

Afgevaardigden NVRO-UNOR :

HH. PLANCHAR, ROGIE, VAN AVERMAET,
PECKSTADT, POTHEN, HORION, MARLIER.

Gewestelijke afdelingen-voorzitters :

Antwerpen : VAN AVERMAET.
Brabant : HORION.
W.-Vlaanderen : ROGIE.
O.-Vlaanderen : VTZ DE DECKER,
Nieuwpoort 40, 9000-Gent. 091 / 25 78 43.

Reserve-organismen :

Hoofddirectie : CPF PLANCHAR.
Sekretariaat : FKP ROGIE.
DIV-NCSSO : FKP V. AVERMAET.
RES-SQUAD 218.2 : FKP PERSOONS J.,
L. de Vriesstr. 47, 2600-Berchem. 031 / 309731.

Postrekening Vereniging RO-ZM :

Benaming :
Association OR-FN Vereniging RO-ZM
ASBL 000-0468749-45 VZW
1200-BRUXELLES. 1200-BRUSSEL.

Tijdschrift :

INFO-RESERVE (Neptunus)
P.B. 17 te 8400-OOSTENDE
Rekening 280-0400779-12 (abonnement 200,- fr.)
Tel. : 059 / 80 14 02 Ext. 389.
Artikels via ROGIE, P.B. 94 te 8400-OOSTENDE.

MOBILISATIEFUNKTIES RO PETROLEUMSEKTOR

— NVRO kan bemiddelen zodat sommige RO die geen mobilisatie affectatie hebben die hen voldoet kunnen afgedeeld worden voor een nieuw interessant organisme, voor zover dat zij technische en/of commerciële kennis hebben in de

PETROLEUMSEKTOR

- (raffinaderij, stockage, verdeling, enz...)
- De huidige indeling van de belangstellende RO (Macht, Wapen, enz...) heeft GEEN belang. Alle graden kunnen in aanmerking komen.
- De kandidaten zullen zich wenden tot NVRO/G1 met in aanvulling van de gebruikelijke informatie (naam, adres, stamnummer, MK, enz...) gegevens betreffende :
- hun militaire toestand (graad, lopende bevordering, affectatie)
 - hun burgerlijke toestand (functie en huidige firma, bijzondere kennis betreffende brandstoffen, talenkennis)
- De weerhouden kandidaten zullen een interessante affectatie krijgen, die hen zal toelaten nuttig gebruik te maken van hun beroepskennis. Zij zullen hun militaire kennis verbeteren en vervolledigen door overeen te komen korte heroproeping. Zij zullen aan internationale oefeningen deelnemen.

H.P. ROGIE.
N5.

REGIONALE AKTIVITEITEN.

WEST-VLAANDEREN.

Informatiedag voor de drie krijgsmachten.

Te Oostende, op 16 juni jongstleden, organiseerde de Westvlaamse kring van marineofficieren zijn traditionele informatiedag voor officieren van de drie krijgsmachten.

Dit jaar was de opkomst bijzonder groot: niet minder dan 80 reserveofficieren woonden de infovergadering bij. In de officiersmess van de Bootsman Jonsenkazerne werden ze verwelkomd door H.P. ROGIE, voorzitter van de inrichtende kring. Onder de deelnemers bemerkte men 15 Franse reserveofficieren afkomstig uit CALVADOS en aangevoerd door CPV AVENEL. Een exposé met bijhorende dia's en smalfilms over de opdrachten van onze marine werd hen gegeven door FKP-SBH JACOBS, stafchef COMOPSNV en KVK BOEHME, N3-COMOPSNV. Na het maal scheepten de deelnemers in aan boord van de ROCHEFORT en de STAVELOT voor een tocht op zee langsheen onze kust. In de bar van de officiersmess had in de loop van de avond nog een gezellig samenzijn plaats voor de deelnemende officieren van Land-, Lucht- en Zeemacht.

Dat deze infodag door alle deelnemers bijzonder geprezen werd, blijkt uit volgend schrijven gericht aan de organisatoren:

« Le Président de l'ASSOCIATION NATIONALE
» DES OFFICIERS SUPERIEURS DE RESERVE /
» NATIONALE VERENIGING VAN RESERVE
» HOOFDOFFICIEREN, ainsi que les OSR/RHO
» et leurs invités français de l'UNOR - CALVADOS
» (CAEN) conduits par le Colonel (R) B. GUIBE,
» Président-Divisionnaire 32 DIV.MIL. et le Chef
» d'Escadron (R) G. RADUFE, 1er Vice-Président
» de l'UNOR - CALVADOS — auxquels se joignit
» le Capitaine de Vaisseau eR J. AVENEL, Prési-
» dent de l'AMICALE DES MARINS ANCIENS
» COMBATTANTS DE DIEPPE — tiennent à
» exprimer leurs vifs remerciements au Fregat-
» kapitein (R) H.P. ROGIE, Président du ROZM
» WEST-VLAANDEREN, pour sa cordiale invitation
» à participer à l'INFODAG W.-VL. du 16 juin 1978,
» à OOSTENDE.

» L'impeccable organisation et le sympathique
» accueil traditionnel ont provoqué l'enthousiasme
général. BRAVO ZULU! »

PRESIDENT ANOSR/NVRHO.
J.L.A. LUDWIG.
CPF (R)

Internationale schietcompetitie te Duinkerken-Frankrijk.

Op 17 juni laatstleden trok de Westvlaamse schuttersploeg naar le Fort des Dunes te LEFFE-RINCKOEK bij Duinkerken voor het betwisten van de jaarlijkse schietcompetitie ingericht door de RO van Duinkerken. Veertien schuttersploegen, waaronder 4 Duitse, 1 Engelse, 7 Franse en 2 Belgische, namen aan de wedstrijd deel. Onze marineploeg was samengesteld uit OLT/Gen COULON, LDV HARTEEL, LDV DE COSTER en FKP ROGIE.

De competitie kende een vlot verloop in een zeer kameradschappelijke sfeer. Een briljante receptie op het Stadhuis van de oude kapersstad, gehouden in aanwezigheid van de plaatselijke militaire en

burgerlijke autoriteiten, besloot deze zeer geslaagde wedstrijd.

En nu de uitslagen. Op individueel vlak behaalden onze Westvlaamse schutters volgende uitslagen in het « combiné » (geweer en pistool). Er waren 56 deelnemers en het totaal der punten bedroeg 200.

	Plaats	Punten
De Coster	11de	151
Harteel	19de	139
Coulon	22ste	134
Rogie	30ste	112

Het ploegenklassement gaf volgende uitslag in het « combiné »:

1ste Lille-Roubaix-Tourcoing	640 pt
2de Dunkerque III	624 pt
3de Gendarmerie Dunkerque	618 pt
4de RO-ZM W.-Vlaanderen	536 pt

Rijstafel en winterbal

Op vrijdagavond 24 december e.k. organiseert de Westvlaamse marinekring zijn traditioneel winterbal in de officiersmess van de Oostendse marinekazerne. Vóór de dansavond worden onze leden en hun sympathizanten op een lekkere rijstafel vergast. Circulaires hieromtrent worden bijtijds aan alle belangstellenden toegestuurd.

Marche du Souvenir et de l'Amitié.

Du 28 juin au 1er juillet écoulé avait lieu la Xlième édition de la célèbre Marche du Souvenir et de l'Amitié organisée par le 3ième Chasseurs Ardennais sur le parcours Arlon-Vielsalm. Les 125 km de cette belle randonnée pédestre furent parcourus cette année-ci sous un ciel assez maussade par quelque 9.000 marcheurs venus des quatre coins de l'Europe.

Le C.A. de notre association nationale, ainsi que la section « West-Vlaanderen », étaient représentés à la marche par le CPF (R) ROGIE.

BENOEMINGEN - NOMINATIONS

Reserveofficieren hierna vermeld, werden op 27 JUNI 1978 in de hogere graad benoemd.

Les officiers de réserve mentionnés ci-après ont été nommés au grade supérieur le 27 JUNI 78.

Benoemd tot reserveluitenant ter zee 1e klas

Nommés au grade de lieutenant de vaisseau de 1e classe de réserve

GLINEUR G.

Benoemd tot reserveluitenant ter zee

Nommés au grade de lieutenant de vaisseau de réserve

BIEBUYCK M.
CLARYSSE D.
PASTIJN G.
DE BONNET M.
HAEZEBAERT R.
DANIELS F.

T'JOENS P.
SOUMOY J.
LECHAT C.
DE MEETER F.
HOLVOET B.
VANDENABEELE F.
MATHIEU J.

**DES OFFICIERS SUPERIEURS DE RESERVE
NATIONALE VERENIGING
VAN RESERVE HOOFDOFFICIEREN
A LA BUNDESMARINE**

Au cours de la Prestation de Réciprocité « OLDENBURG-VI », en Basse-Saxe (R.F.A.), activité se situant du 03 au 09 JUILLET 1978, 11ème rencontre avec le VERBAND DER RESERVISTEN DER DEUTSCHEN BUNDESWEHR e.V., Bezirksgruppe OLDENBURG-OSTFRIESLAND, WILHELMSHAVEN et SENGWARDEN ont été visitées, à l'initiative de la BUNDESMARINE.

Le CPF(R) J.L.A. LUDWIG, Président de l'ANOSR/NVRHO, pense que les lecteurs de « NEPTUNUS » pourraient être intéressés à la relation de cette journée, bien qu'étant de caractère très général.

*
* *

BUNDESMARINE

Mardi, 040745 Z, le car-Bundeswehr quitte le Fliegerhorst d'OLDENBURG à destination du Marine Stützpunktkommando WILHELMSHAVEN. Nous sommes très cordialement accueillis par le Kapitän-zur-See FELMBERG, Kommandeur du Centre d'Instruction Tactique Naval, qui inaugure la phase académique par une initiation à la structure et aux missions du Groupe.

Le SEETAHTIK AUSBILDUNG est dispensé aussi bien aux Officiers de l'O.T.A.N., qu'à ceux d'autres nations.

Les cours se divisent en STANDARDLEHRGÄNGE et SONDERLEHRGÄNGE (tab. 1) et comprennent des conférences suivies de discussions-débats, des études de situations tactiques navales, des exercices de procédure de transmission et de planification tactique, avec une ou deux équipes, ainsi que des séances de synthèse et d'analyse de manœuvres.

La Conduite de la Guerre sur Mer (Seekriegsführung) est présentée par le Fregattenkapitän POSTEL, Leiter Gruppe Taktik, qui en souligne les principaux aspects : surface (AWW), sous- et anti-sousmarine (Taktik U-Boot Abwehr), tactique des transmissions (Taktik Fernmelder), mines, Aéronavale et attaques par air, guerre électronique.

Cinq groupes d'études en prodiguent l'enseignement (tab. 2).

Terminant la première partie de l'information, le Kapitänleutnant BEHRENS décrit le principe des travaux effectués sur le simulateur tactique ASTT (tab. 3).

Après la pause-café, nous sommes conviés à la visite des « cubicles » de l'ASTT, cabines indépendantes semblables à celles du MCMTT d'EGUERMIN/OOSTENDE, dotées chacune de l'équipement de navigation, de détection Radar/Sonar et de Plot, rencontré à bord des unités naviguantes.

Nous assistons au « replay » du thème « SKAGERAK CONVOY », avec interventions d'avions d'attaque et de protection, de sous-marins et de missiles, sous la conduite du Korvettenkapitän SCHNEIDERPUNG. La représentation électronique, par symboles sur l'écran-radar, des évolutions d'avions lançant leurs bouées-sonar et sono-buoys, au cours de leur chasse aux sous-marins est particulièrement remarquable.

ASSOCIATION NATIONALE

Toutefois, les impératifs du programme nous arrachent au SKAGERRAK !

Nous rembarquons dans le car-Bw, à destination de SENGWARDEN.

L'accueil réservé par COMGERNORSEA (Commander German North Sea) South Area est tout aussi amical que le précédent. Le Kommandeur présente les orateurs. Les Korvettenkapitän HARTWIG et KUTTLER vont détailler la BUNDESMARINE et ses missions, d'une manière extrêmement vivante, à grand renfort de projections d'organigrammes, secteurs géographiques de responsabilité, de photographies de chaque type de navire et d'appareil de l'Aéronavale utilisés par les Forces de Mer allemandes.

Se référant au LIVRE BLANC, ils énumèrent les grandes lignes de la responsabilité navale allemande, dans le contexte O.T.A.N. et dans celui du commandement national.

L'essentiel des missions de protection de la BUNDESMARINE couvre la Marine Marchande, les renforts acheminés par mer, les installations de forage « offshore ». Le contrôle des sorties de la Mer BALTIQUE (SKAGERRAK, KATTEGAT, région JUTLAND), des routes de transit et d'approche est d'un intérêt stratégique vital pour la R.F.A.

La protection des secteurs Mer du NORD et Mer BALTIQUE, attribués à la BUNDESMARINE peut être assurée par le mouillage de champs de mines, l'engagement de sous-marins de tonnage réduit (faible profondeur de la BALTIQUE), de petites unités rapides et de missiles en OSTSEE principalement. Les destroyers, frégates et chasseurs-bombardiers appuyent les Forces AWW et ASW des deux secteurs et veillent à la sécurité de navigation.

Les activités de temps de paix du BSN (Befehlshaber der Seestreitkräfte der Nordsee) atteignent annuellement 140 voyages d'instruction à l'étranger et exercices à la mer, ainsi que 5 prestations O.T.A.N. Le Kapitänleutnant GUHR, Stabsquartier Komd, nous escorte ensuite au travers des salles du bourdonnant centre opérationnel souterrain, dont l'activité 24/24 assure une surveillance permanente et une veille vigilante.

Nous revenons à WILHELMSHAVEN, pour le repas de midi.

Vers 14 h. 00, nous entamons la visite de la gigantesque écluse et des quais de la Base Navale où sont amarrés destroyers et frégates.

La finale est réservée à l'arsenal de la Marine, où le Zersthörer « BAYERN » se trouve en cale sèche. Nous escaladons une suite d'escaliers métalliques du dock, pour accéder à la hauteur du pont du navire, sous la conduite du Kapitänleutnant HERING, U-Jagd Offz du bord, qui nous présente au Fregattenkapitän OELS, Commandant.

Accueil avec la cordialité navale coutumière et visite du bâtiment aboutissent au Mess-Officiers, où une très sympathique réception amicale clôtura la visite et le programme de la journée navale. Nous rentrons au Fliegerhorst d'OLDENBURG, pour

le repas du soir et bénéficions, ensuite, d'une soirée « libre » ! Des pilotes de la 43e JABO-KAMPF-GESCHWADER interviennent brillamment !

J.L.A. LUDWIG, CPF(R).



Galabal Zeemacht Bal de Gala de la Force Navale

TE OOSTENDE — KURSAAL
A OSTENDE — KURSAAL

Op 2 februari 1979
Le 2 février 1979

Balsekretariaat (inlichtingen)

E. VAN HAVERBEKE, Nieuwpoortsteenweg 20A, bus 2, 8400 Oostende
Telefoon : van 8 tot 11 en van 14 tot 16 uur (059) 80 14 03 toestel 389
van 18.30 tot 21 uur (059) 70 83 67

Secrétariat Bal (renseignements)

E. VAN HAVERBEKE, Nieuwpoortsteenweg 20A, boîte 2, 8400 Oostende
Téléphone : de 8 à 11 et de 14 à 16 h. : (059) 80 14 03 ext. 389
de 18.30 à 21 h. : (059) 70 83 67

boutique neptunus

neptunus winkeltje

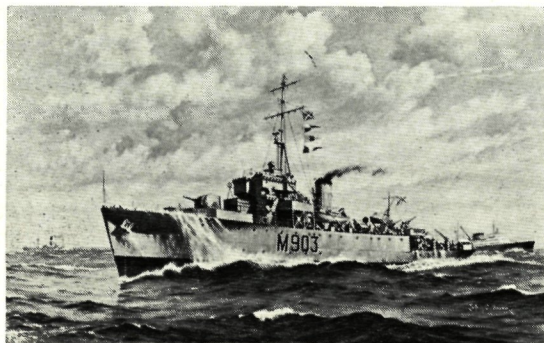
**Commandez
dès à présent
vos cartes de vœux 1979**



**Bestel nu
reeds uw wenskaarten
voor 1979**



**La Frégate F910 « WIELINGEN »
De Fregat F910 « WIELINGEN »**



**M903 « A.F. DUFOUR »
Hoogzeemijnenveger, type Algerie
Dragueur océanique, classe Algerie**



**K133 « H.M.S. BUTTERCUP »
Corvette armée par la Section Belge de la Royal Navy.
Korvet bemand door de Belgische Sektie van de Royal Navy.**

Cette série de trois cartes de vœux, exécutée en quadrichromie, réalisée d'après les peintures de l'artiste Jeffrey C. Bevan, peut être commandée chez Neptunus, au prix de 30,— F, T.V.A. incluse.

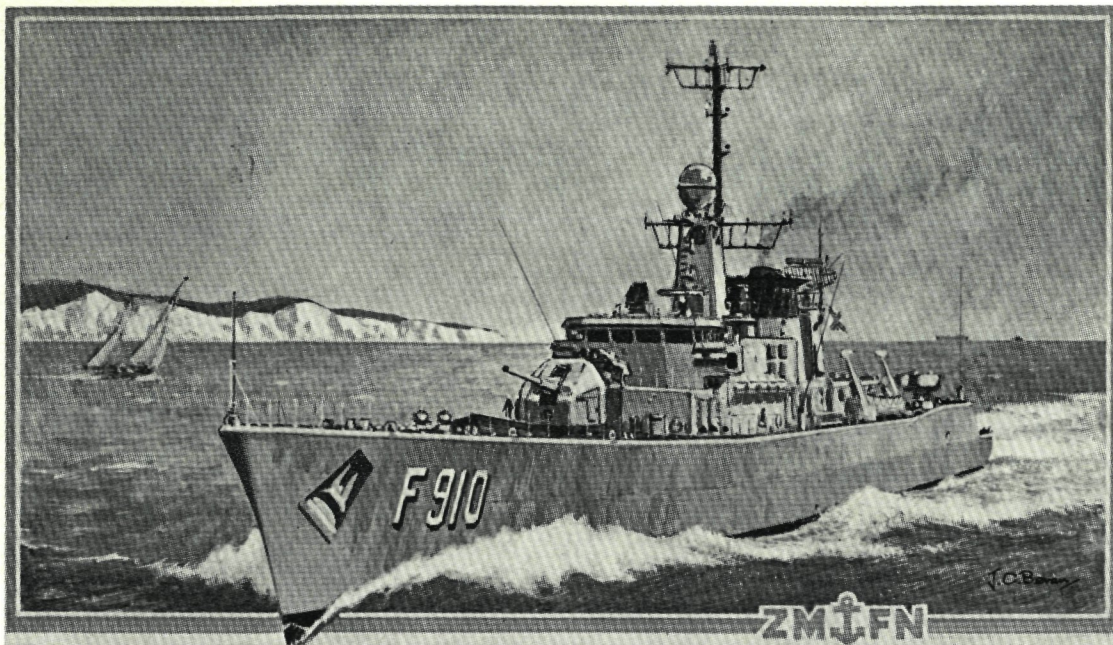
Malgré la hausse énorme du prix de papier et des fournitures d'imprimerie, Neptunus peut livrer ces cartes au prix de 30 F la série.

Vu la demande considérable, ces cartes sont réservées exclusivement aux lecteurs de Neptunus. Les enveloppes et encarts de vœux, en quatre langues, sont compris dans le prix.

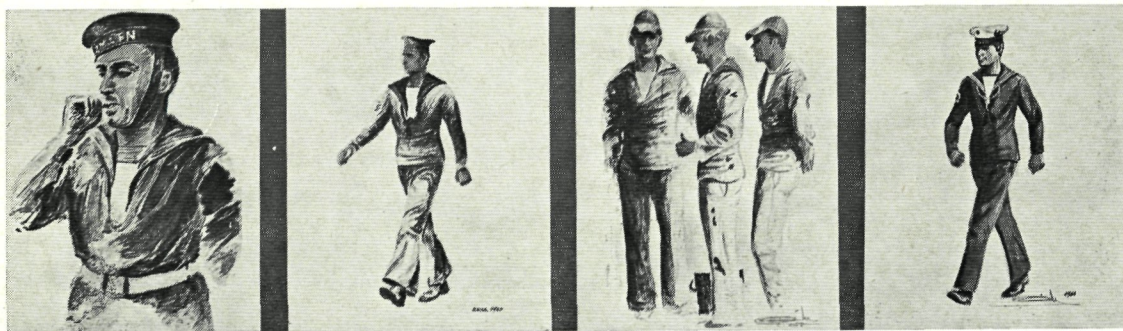
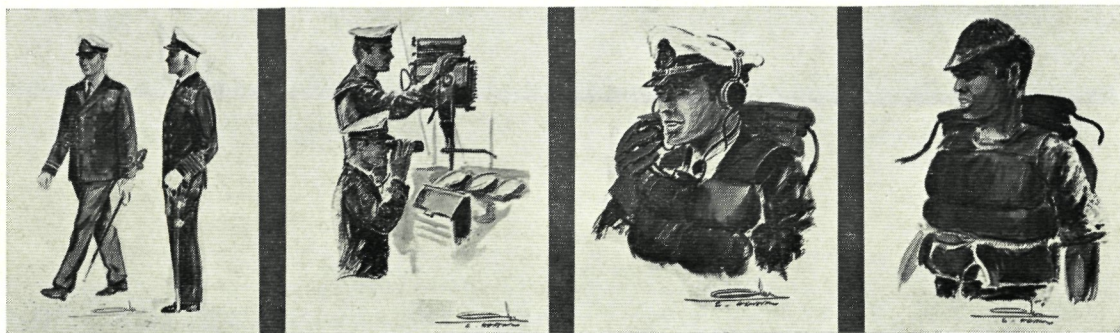
Deze unieke reeks wenskaarten, uitgevoerd in vierkleurendruk, gemaakt naar de prachtige schilderijen van de marinekunstenaar Jeffrey C. Bevan, zijn verkrijgbaar per reeks van drie aan de som van 30,— F, B.T.W. inbegrepen. Niettegenstaande de steeds maar stijgende papier- en drukkosten, kan Neptunus deze kaarten leveren aan de prijs van 30,— F per reeks.

Deze kaarten worden voorbehouden aan de lezers van Neptunus. Bij deze kaarten ontvangt men eveneens de omslagen en een viertalig invoegeblad met Kerst- en Nieuwjaarswensen.

WENSKAARTEN 1979 - DE F 910 - WIELINGEN door J.C. BEVAN
 CARTES DE VŒUX 1979 - LE F 910 - WIELINGEN par J.C. BEVAN



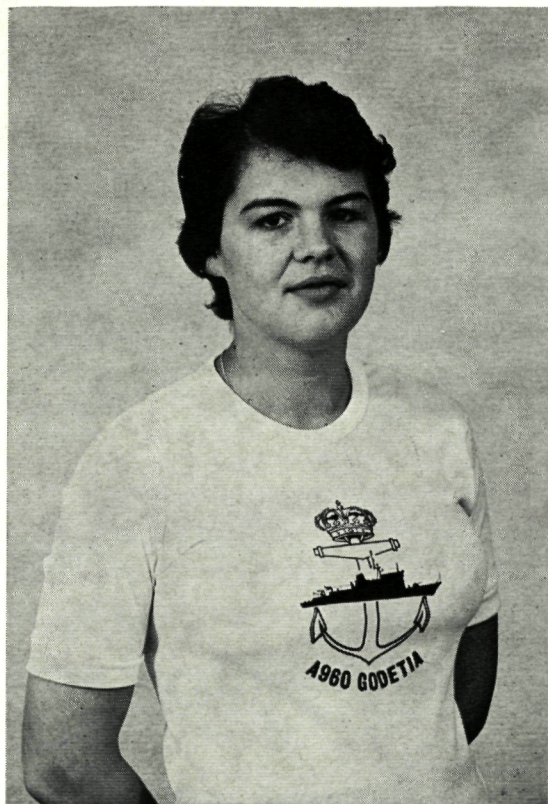
15,— F omslag inbegrepen — 15,— F enveloppe comprise



Wenskaarten uniformen in kleur,
 per reeks van 8.
 Cartes de vœux « Uniformes »,
 série de 8.

Prix spécial de fin d'année :
 3,— F pièce, 20,— F les 8.
 Sans enveloppes.

Speciale eindejaarsprijs :
 3,— F stuk, 20,— F voor 8.
 Zonder omslag geleverd.



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.

NIEUW!
NOUVEAU!

« T-SHIRT » - SCHEPEN

Deze prachtige « T-SHIRT » is te bekomen in drie maten : small, medium en large met volgende opdrukken :
GODETIA - ZINNIA - WIELINGEN - WESTDIEP, enz...

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

Speciale prijs voor de schepen mits bestelling van minimum 20 stuk. Leveringstermijn 3 weken.



« 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 - WIELINGEN - WESTDIEP, etc...

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.

Prix spécial pour les unités F.N.

boutique neptunus

NIEUW ! - NOUVEAU !

« MY DADDY IS IN THE NAVY »



« T-SHIRT »

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.

« T-SHIRT »

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

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.

Avez-vous déjà la
«Cravate force navale» ?

Hebt U reeds een
«Zeemachtdas»

DRAGAGE DECLOEDT



VLAANDEREN XVIII — SLEEPHOPPERZUIGER

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

United Bonded Stores Dealers n.v.

S.A.

OUDE LEEUWENRUI 8, ANTWERPEN 1

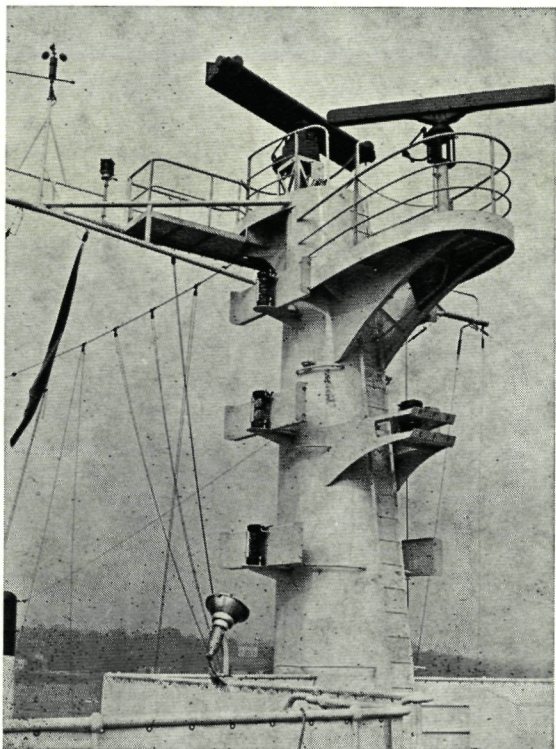
Internationaal Electronics Service N.V. "INES,,

Terbekehofdreef 54 — 2610 WILRIJK

Tel. 031-28.10.32 (10 lijnen) - Telex 31895

Afdeling Marine en Systemen

Agenten voor: Anschutz, Amplidan, Bouyer, Decca Isis, Decca Navigator, Decca Radar, Decca Survey, Hastie, Hovermarine, M.A. De Keijzer, Ginge, Jungner, Redifon, Ring-Master, Simrad



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

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

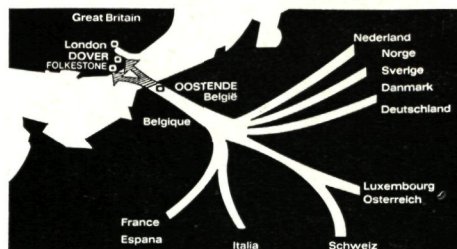
Postbus 389
2000 ANTWERPEN

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



Elektrische installaties
Brandbeveiliging
Scheepsherstelling
Elektrische installateurs van
de Fregatten E71

Twee 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 : 589 BF.,
 ook winter-weekend excursies en nachtretourbiljetten

— 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 (± 35 % vermindering) : Voor een wagen met 2 inzittenden van
 Oostende naar Dover of Folkestone en terug : vanaf 2.804 BF.

5 dagen (minitour) (± 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).

Mazout zonder zorgen



Votre sécurité mazout

BOELWERF

N.V.

TEMSE

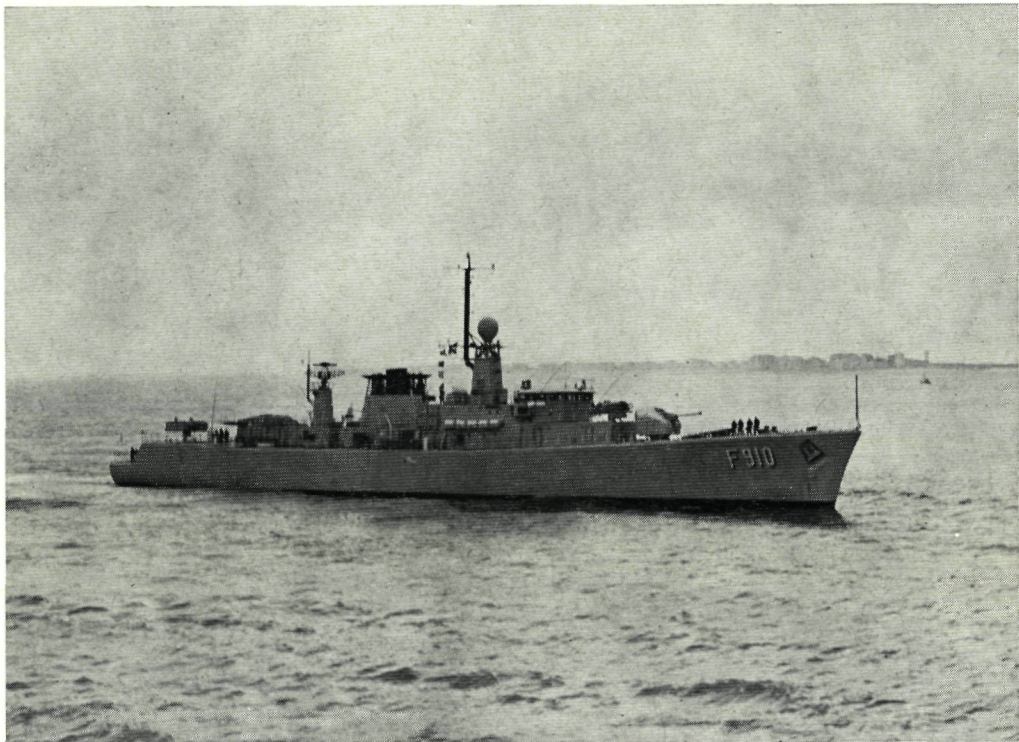
S.A.

TEL. 031/71.09.80

TELEX 31.140

TELEGR.

BOELWERF-TEMSE



**ZEESCHEPEN TOT 180.000 TON DW.
NAVIRES DE MER JUSQUE 180.000 TONNES DW.**

Bouwers van het motorzeilschip « ZENOBE GRAMME », het visserijwachtschip « GODETIA », 4 kustmijnvegers en van de twee fregatten

E 71, F 910 « WIELINGEN » en F 912 « WANDELAAR ».

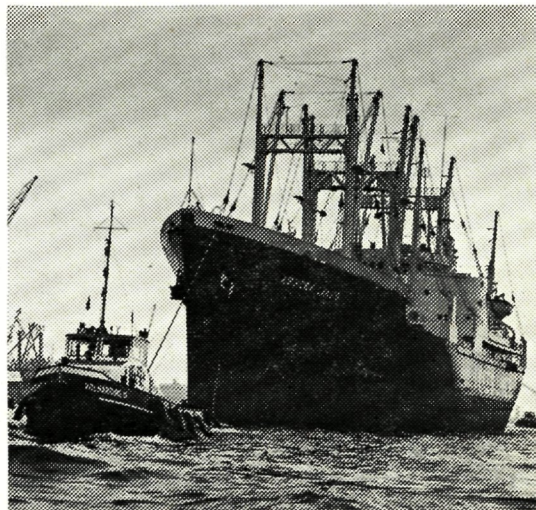
Constructeurs du ketch de recherches « ZENOBE GRAMME », du garde-pêche « GODETIA », de 4 dragueurs de mines côtiers et des deux frégates E 71, F 910 « WIELINGEN » et F 912 « WANDELAAR ».

Signaal's scheepsverkeersleiding 'doet' een hele haven.

En hoe: onbemande radarstations registreren voortdurend positie en bewegingen van de schepen. En geven die door aan de centrale controlekamer.

Draadloos of via kabels. Daar verzamelt en verwerkt een volledig geautomatiseerd systeem alle gegevens. Om vervolgens dat wat belangrijk is te distribueren over de verkeersleiders. Op een zodanige manier, dat die er snel en foutloos mee kunnen werken.

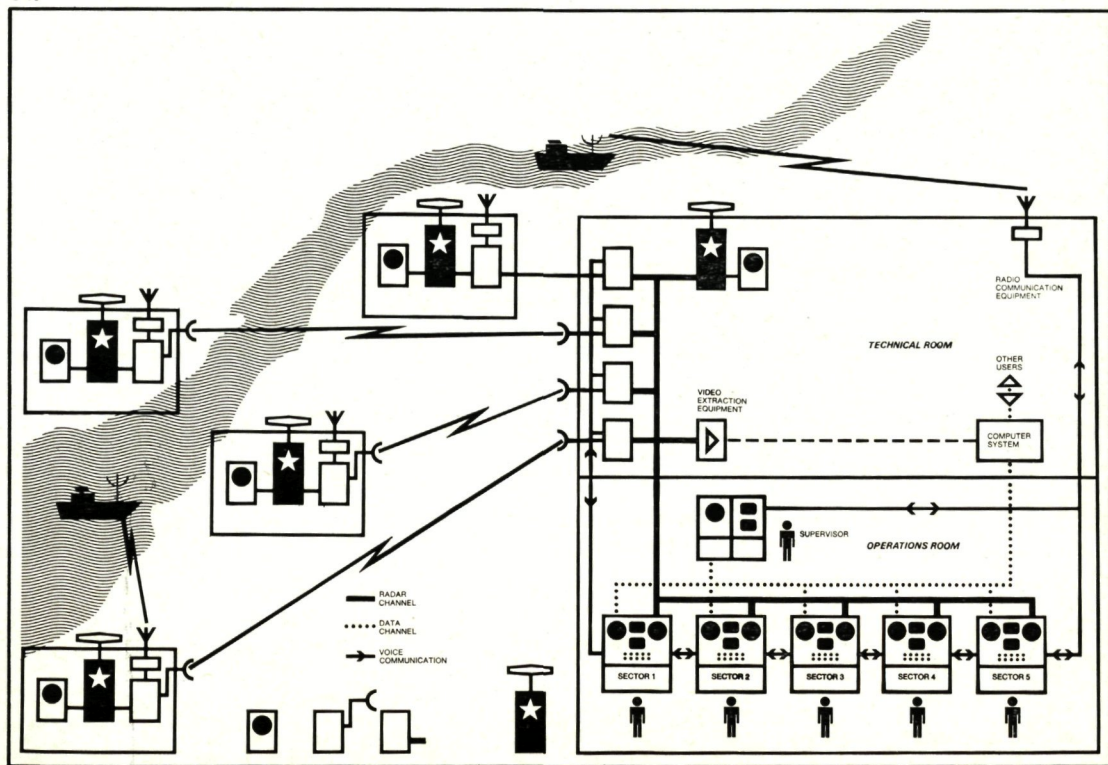
Eventueel kan aan zo'n netwerk een opvolgend systeem worden gekoppeld, terwijl ook havenautoriteiten en scheepsagenten er nuttige informatie uit kunnen putten. Helemaal Signaal, zo'n systeem!



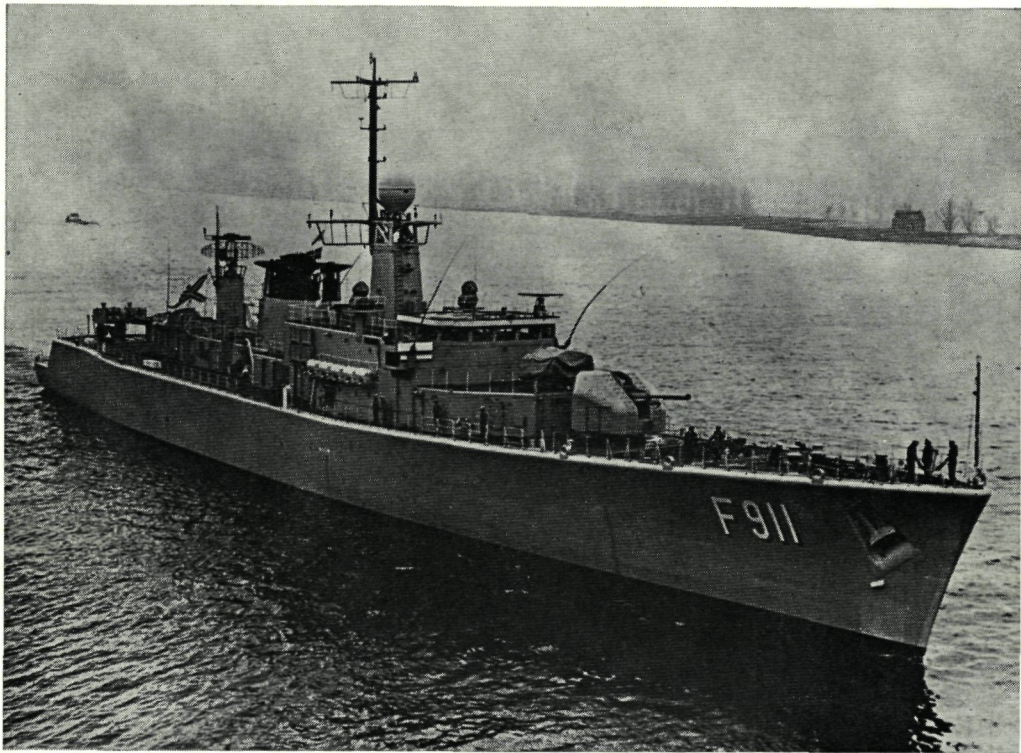
SIGNAAL

Hollandse Signaalapparaten B.V. Hengelo

S-18



BOUWEN EN OMBOUWEN
VAN ZEESCHEPEN
TOT 320.000 TDW
ALLE INDUSTRIELE WERKEN



COCKERILL YARDS HOBOKEN N.V.

2710 HOBOKEN

Tel. 031/27 38 80 — Telex 31.175

Telegr. COCKERILLYARDS HOBOKEN



Une carrière vertigineuse...

Etre jeune et gravir les échelons les plus élevés de l'échelle...

Voilà ce que vous offre la CMB, armement polyvalent, en pleine expansion et actif

dans de nombreux domaines connexes de l'industrie du transport.

Venez naviguer sur un de ses navires modernes.

Débutez votre vie professionnelle par une carrière maritime à la CMB.

C'est votre meilleure garantie pour un avenir sûr et passionnant.

CMB

Se présenter avec carnet de marin au Service du Personnel Navigant, Leopolddok 214, 2030 ANTWERPEN ou téléphoner au n° (031) 41.14.80 ext. 391 ou 379.

De nieuwe,
exclusieve lijn van Sabena

BRUSSEL ATLANTA

New Orleans, Dallas, Houston, Tampa, Mobile... de 30 belangrijkste steden
in de Zuidelijke Staten van de V.S. kan u nog dezelfde dag bereiken



4 non-stop vluchten - en aanvullend 2 full-cargo - per week.

Brussel: het bruggehoofd op het Europese vasteland voor het Zuid-Oosten van de V.S.

Sabena is immers de enige luchtvaartmaatschappij die een rechtstreekse lijnverbinding uitbaat tussen het Europese continent en de belangrijkste transit-luchthaven van de V.S. Deze Sabena-lijn biedt meteen ook de snelste verbinding met de grote steden in de «Deep

South» en de omliggende Staten. Dank zij de talrijke en uitstekende aansluitingen die Hartsfield, Atlanta's luchthaven, biedt, is het mogelijk om dezelfde avond nog New Orleans, Tampa, Mobile, Houston, Dallas, Memphis, Miami, Orlando, Louisville, Columbia... te bereiken.

Voor alle bijkomende informatie kunt U zich wenden tot uw reisagent of tot de kantoren van Sabena.

SABENA

Stichting: 1923
Eerste vlucht naar Afrika: 1925
Allereerste Europese commerciële jet-vlucht Europa-USA: 1960
Eerste Europese lijndienst naar Atlanta: 1978

la force navale recrute !!

De nombreux spécialistes seront nécessaires pour les nouveaux bateaux.

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

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

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

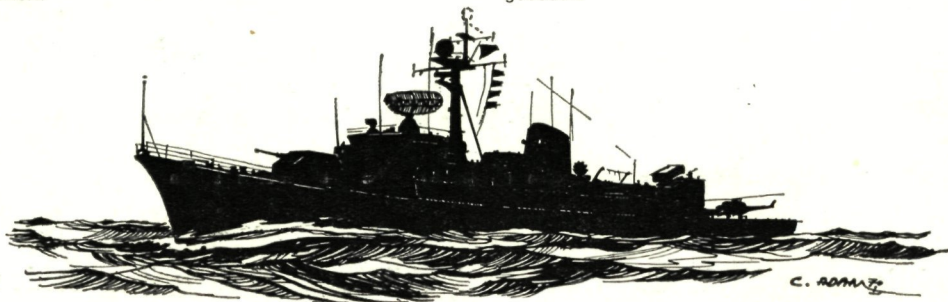
de zeemacht werft aan !!

Nieuwe schepen vergen heel wat specialisten.

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

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

Een beroep naar ieders mogelijkheid en kunnen wordt U geboden.



NEEM KONTAKT MET

PRENEZ CONTACT AVEC

MARINEKAZERNE BOOTSMAN JONSEN

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

Un spécialiste de recrutement vous donnera tous les renseignements nécessaires.

Een rekruteringspecialist zal er U te woord staan.

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

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

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

26e jaargang - neptunus 1978-79 - 26e année

nr 173 - no 173

tweemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimestrielle. éditeur : a.s.b.l. neptunus boîte postale 17 oostende — uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs per nummer 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 périodique belge

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

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

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

Copyright 1978 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.
Clichés : Van Uffelen.

Tel. (091) 25 47 86 Gent