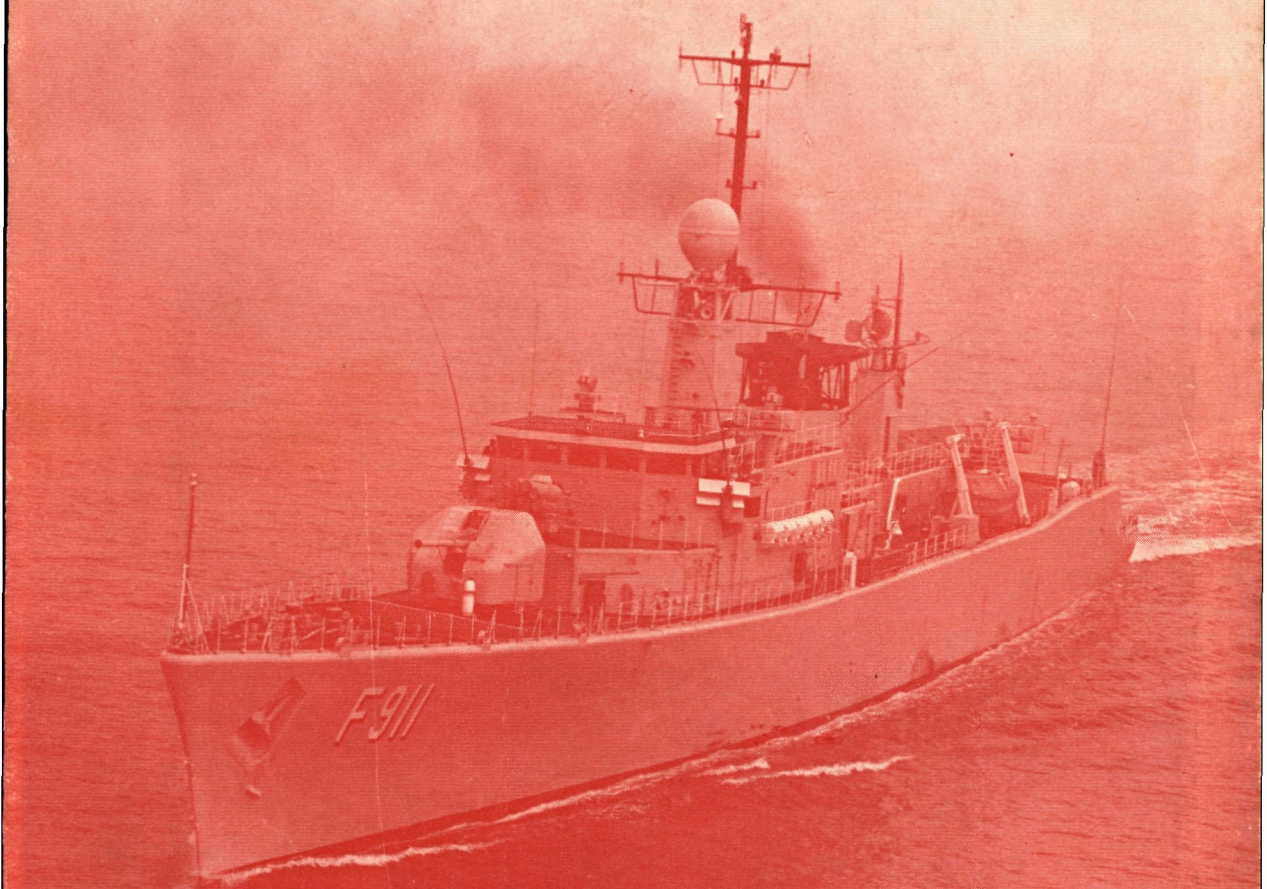
NEPTUNUS
info marine

26° jaargang nr 176
26° année no 176

4



tweemaandelijks maritiem tijdschrift 1978 - 1979

revue maritime bimestrielle

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.

amerace **INTAIR DIVISION**

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

NEPTUNUS
info marine

maart 1979 — 26e jaargang nr 4

mars 1979 — *26e année n° 4*

LID

fppb

MEMBRE

sommaire neptunus
inhoud neptunus

de belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog (III)
door j. verleyen 2

après trente ans d'aventure, le dernier des vikings prend sa retraite
par j.-m. de decker de brandeken 12

l'évolution du trafic maritime aux ports d'ostende de zeebrugge et de gand
par h. rogie 18

bibliografie
door e. van haverbeke 21

woorden uit de zeemanskist « bewakening en betonning »
door oppermeester j.-b. dreesen 22

panorama maritime
par h. rogie 24

goede reis westdiep, inch' allah
door fregatkapitein m. verboven 28

nos chantiers navals, baptême des cargos rouliers « clervaux » et « belvaux »
par e.a. van haverbeke 39

juni '40, *een op 't nippertje ontsnapping uit frankrijk*
door j.c. böting 41

info-marine 47

info-reserve 53

inhoud info-marine
sommaire info-marine

info-marine

info-reserve

neptunus winkeltje - la boutique neptunus

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, 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

Sekretaris - 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. Verboven, J. Dreesen, E. Poullet, A. Dryepondt, A. Schram, H. Rogie, U. Derycke.

De Belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog (III)

Door J. Verleyen

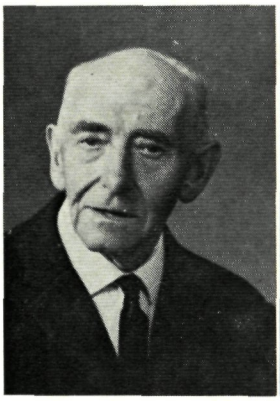
Met de N. 59 « Getuigt voor Christus » te Duinkerke...

Dit kleine houten vaartuig van 39,87 B.T. en 8,37 N.T. werd gebouwd, in 1937, te Oostende. Het werd uitgerust met een motor Deutz van 100 P.K. Het had dus praktisch dezelfde afmetingen en dezelfde kracht als de N. 49.

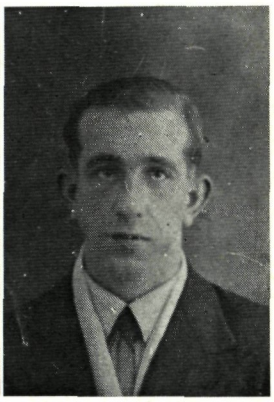
Ter gelegenheid van het verlies van de N. 49 « Onze Lieve Vrouw van Vlaanderen » (zie NEPTUNUS 1978/1979 Nr. 2), hebben wij reeds het feit in het daglicht gesteld dat Reder VERCOUTTER Raphaël twee van zijn drie vaartuigen bij de ontruiming van Duinkerke verloor. Het verlies van de N. 49 was slechts tijdelijk daar het vaartuig, na de oorlog, terug in de vaart kwam. Het verlies van de N. 59 « Getuigt voor Christus » was integendeel definitief.

Laten wij motorist August DECROP ons vertellen : « Wij zijn afgevaren uit Nieuwpoort op 19 mei 1940, » op een zondagmorgen, bestemming of verzameling » te Dieppe met bijna de gehele Nieuwpoortse » vloot. Bemanning bestond uit Schipper Camiel » VERMOTE, matroos Léopold LEGEIN en ikzelf als » motorist. Wij hadden aan boord de vrouw en de » dochter van de schipper, mijn vrouw, diens vader, » broer, schoonbroer en drie zusters, alsmede een » loodsmatroos Rochus VANNEUVILLE, diens vrouw » en zoon. Ook een nijveraar in sigaren, diens vrouw » en schoonmoeder, waren aan boord. Het voorin » en het ruim waren boordevol bezittingen van allen » die aan boord waren. Ook aan dek, stonden drie » of vier tonnen gezouten kabeljouw (moluwe), die » achtergelaten waren door de N. 36 van Geertje » SCHOOLAERT.

» Toen wij buitenvaarden, bemerkten wij een in twee » gebroken Franse destroyer (bijlage 1) die een » voltreffer gekregen had van een duikbommenwer- » per (stuka). Wij hadden die ontploffing gehoord, » even voor ons vertrek, toen wij nog aan de kade » lagen. Wij voeren verder, maar, even voor Duin- » kerke, werden wij opgehouden. Men was immers » bezig met mijnen te dreggen die de Duitsers daar » in de pas gegooid hadden. Daar keerden ver- » schillende vaartuigen terug naar Nieuwpoort. Na » drie à vier uur wachten, mochten wij eindelijk » door. Duinkerke was, dan al, één rokende en » brandende stad en haven. Eveneens, ontmoetten » wij nog een groot Amerikaans tankschip, dat de



Camiel VERMOTE



Leopold LEGEIN

» naam PANAMA op zijn zijde geschilderd had, en » dat nog doorvoer naar Duinkerke. In de voor- » nacht, kwamen wij voor Dieppe en daar bleven wij » buiten de rede om de dag af te wachten.
» Die nacht, zagen wij niets anders dan weerlichten » vanuit het land. In feite, was het het flitsen van » de kanonnen en de bommenontploffingen. In de » morgen, wilden wij Dieppe binnenvaren maar wij » werden er tegengehouden door een loodsbootje » dat zei dat de haven volgegooid was met mijnen.
» Die dag, is er de Oostendse treiler "Normandie" » (bijl. 2), met de familie LENAERTS, in de lucht » gevlogen. Wij moesten dus doorvaren naar Fé- » camps waar wij aankwamen op 20 of 21 mei. Het » haventje of het dok lag bomvol vaartuigen. Wij » zijn daar 2 of 3 dagen gebleven. Reeds kwamen » er daar visbakken [1] aan uit Boulogne die volgela- » den waren met vluchtelingen. Wij mochten dan » verder naar Saint-Vaast-la-Hougue en zij zegden » ons dat wij, van daaruit, zouden mogen gaan » vissen en dat onze families er een woonst gingen

(1) In de visserstaal, betekent « visbak » uitsluitend een grote treiler gelijk de oude stoomtreilers. Boulogne is een belangrijke thuishaven van « visbakken ».

» hebben, enz... In St. Vaast aangekomen, zaten wij » in de val. Wij mochten niet binnen en moesten in » de baai voor anker gaan. Daar lagen wij met een » hele vloot Oostendenaars, Nieuwpoortenaars,, Zee- » bruggenaars en Heistenaars. Er lagen daar ook » verscheidene destroyers die voor waakhond speel- » den. Over het oorlogsgebeuren, hadden wij hoe- » genaamd geen nieuws. Wij zijn daar zo verschei- » dene dagen gebleven en wij werden behandeld » net als "vijfde kolonisten", in mijn gedacht. Als er » inkopen moesten gedaan worden, mocht er maar » 1 man per schip aan wal. De boot moesten wij » vastmaken aan het stakketsel of de havenmuur » en dan moesten wij onder begeleiding van een » schildwacht met het geweer zo onze inkopen gaan » doen [2]. Toch kwam het nieuws dat de Belgen de » strijd gestaakt hadden. Voor ons, was dat een » opluchting, want wij dachten aan onze overge- » bleven familie en aan ons volk.

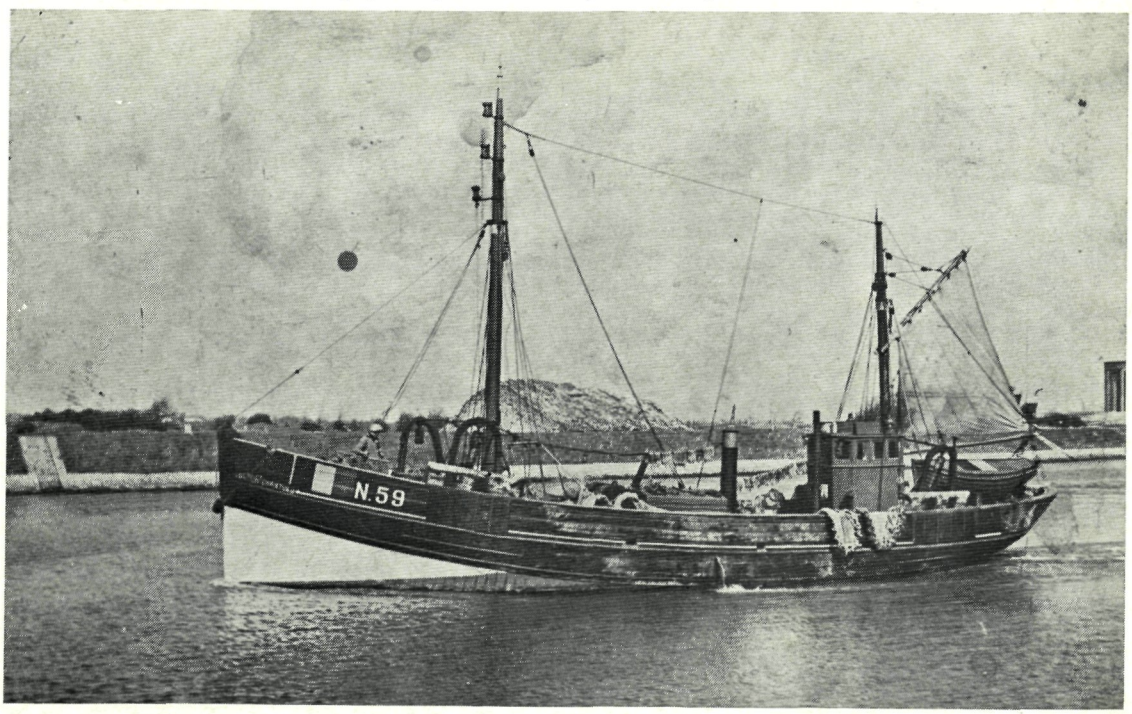
» Wat later, kwam het bevel dat wij naar binnen » moesten. Alles moest van boord, vistuig, alles wat » wij bezaten en ook onze families. Het schip en » de bemanning werden aangeslagen door de Fran- » sen. Zij zegden ons dat wij voor de koopvaardij » moesten varen en dat zij goed voor onze familie- » leden zouden zorgen. Zij zouden ondergebracht » worden te Valognes, een tiental Km. van St. Vaast. » Het was dan onze beurt om naar binnen te varen » en het waren matrozen van de Franse Marine die

Engel VERLEENE
Schipper DG 772

» alles van boord haalden. Alles werd, op een hoop, » op de kaai gegooid. Onze families moesten de » boot verlaten en werden naar de trein gebracht. » Het was een hartverscheurend moment en iedereen » was de kluts kwijt. Toen konden wij nog niet ver- » moeden dat het een afscheid zou worden van » 5 lange jaren en voor anderen voor eeuwig. Als » het schip leeg was, vulden zij het ruim met kistjes » levensmiddelen, beschuit, corned beef en noem » maar op. Ook het vooronder was vol en, op het » dek, werden er tonnen wijn geplaatst. Zij maakten » ons wijs dat wij koopvaardij gingen varen tussen » Engeland en Frankrijk. Wij zouden betaald worden » als de Franse koopvaardij. Dan, moesten wij terug » voor anker in de baai. Kort nadien, moesten wij » vertrekken. Naar ik mij nog herinner, bestond ons » konvooitje uit vier schepen, de onzen N. 59, de » H. 77 (Bijl. 3), de H. 16 (Bijl. 4) en een Frans » scheepje van Duinkerke-Grevelingen. Daar, was » Engel VERLEENE, een Koksijdenaar, aan boord. » Ieder schip had twee Franse matrozen aan boord. » Wij hadden er ook twee plus hun commandant.

(2) Het verhaal van August DECROP stemt volledig overeen met het relaas van Waterschout DE POORTER die ter plaatse, als verbindingsofficier, was. (Zie bijlage van artikel over H. 42 Pharaïlde in NEPTUNUS 1978/1979 Nr. 1).

N. 59 « Getuigt voor Christus » op de Yzer (rechts : Gedenkteken van Koning Albert) tijdens de mobilisatie 39/40 (Belgische Vlag geschilderd op voorsteven).
Uitstekende foto medegedeeld door Reder VERVOUTTER R. Gezien langs bakboord (kant van de aanvaring). Men bemerkt voormast - stuurkot - achtergalg - visplanken en bootje waarvan sprake in het verhaal van A. DECROP.



» Ik kon wat behoorlijk Frans spreken en, toen pas,
» vernam ik van hen dat het niet naar Engeland
» was dat wij moesten, maar wel Duinkerke, dat al
» ingesloten was. Wij moesten er soldaten gaan
» weghalen om hen over te brengen naar Engeland.
» Die levensmiddelen en die wijn waren eigenlijk
» voor die soldaten bestemd. Zo, tot dan toe, waren
» het allemaal leugens dat men ons wijsgemaakt
» had. Nu voeren wij naar de Downs. Daar lag een
» groot Frans oorlogschip[3] waar wij langszij moes-
» ten om ingeschreven te worden en zeker nog om
» andere formaliteiten te vervullen. Daar, hoorde
» men reeds de kanonnen schieten aan de overkant
» Kales-Kaap Griz-Nez. Vandaar, vertrokken wij naar
» Duinkerke. Toen wij de Franse kust bereikten, was
» het al donker. Er blies toen een zuidelijke wind en
» al de rook van die brandende olietanken van
» St. Pol woei over zee waardoor het zicht ferm
» werd belemmerd. Het was volop blackout, geen
» licht op de boeien en, in de pas, ook niets.
» Daarbij, vaarden er aan topsnelheid destroyers
» voorbij, die soldaten evacueerden vanop het strand
» tussen De Panne en Duinkerke. Het was daar echt
» levensgevaarlijk want er waren er die rakelings
» voorbij voeren. Wij stonden alle drie op de uitkijk
» terwijl de commandant stuurde. Opeens, ontwaar-
» den wij een berg van schuimend fosfoorwater, dat
» op ons afkwam en... HET WAS GEBEURD ! ! ! Hij
» raakte ons aan de voormast en alles ging zo
» razend snel. Ik had een zwiep gekregen en ik
» kroop recht tussen de achterste galg en het
» stuurhuis. Ik hoorde het kraken van de neer-
» vallende mast en het breken van het glas van de
» lantaarnen. Ik zag nog net zijn glanzend schroef-
» water. Mijn twee makkers waren ook weggezwiept
» geworden terwijl de schipper zelf gewond was
» geraakt aan de benen door de ankerketting, die,
» tussen zijn benen door, overboord liep. Ons klaar-
» liggend anker lag binnenboord en was, door onze
» weggerukte voorsteven, overboord gevallen. Zo
» kwamen wij aan het anker. De N. 59 draaide zich
» in tij en, door de druk, begaf het voorste water-
» dicht schot. Hij begon snel te zinken. Ik probeerde
» nog mijn papieren te halen uit het logies maar
» dat stond al half onder water en, daarbij, maakte
» die draaiende motor in het water zo'n hels lawaai.
» Wij sprongen naar de reddingsboot om die over-
» boord te gooien maar het lukte ons niet. Door de
» slag van de aanvaring, zat hij knel. Onze reserve
» visplanken lagen daar en die moeten zich ver-
» plaatst hebben of verschoven zijn. Nu, wij hadden
» geen tijd om dat uit te pluizen. Tot ons geluk,
» had het scheepje van Duinkerke-Grevelingen, met
» Engel VERLEENE aan boord, het gebeuren gezien
» en kwam ons seffens ter hulp. Hij liep nogal on-
» zacht tegen onze achtersteven en sloeg wel een
» meter of meer achteruit. In alle geval, ik sprong
» naar zijn voorsteven. Ik had hem beet, ik hees mij
» op maar ik verloor een klomp. Ik gooide een touw
» naar de N. 59 en trok hem bij zodat mijn makkers,
» de commandant en de twee Franse matrozen aan
» boord konden. Alleman was overgesprongen toen
» de N. 59 het begaf en in het water verdween. Met
» de Duinkerke-Grevelingen, voeren wij, tussen wrak-
» ken, door de haven binnen. De lucht hing vol met
» "flares" die door vliegers uitgeworpen waren en
» het was er zo klaar als bij daglicht. Bommen
» wierpen zij niet maar wij hoorden wel obussen

(3) Heel waarschijnlijk de aviso « Savorgnan de Brazza » (Zie NEPTUNUS 78/79 Nr. 1).

» voorbijzoemen en ontploffen op het strand of in » de dokken. Wij voeren naar een steiger waar de » H. 77 reeds lag en wij zijn daar op haar over- » gestapt, tesamen met de commandant. In een » handomdraai, was het schip vol met soldaten. Zij » wilden allen om het eerst aan boord komen om » weg te zijn uit die hel. Het waren allen Fransen » afkomstig uit alle rangen. Zij waren moe en af- » gemat. Wij hebben daar ten hoogste maar een » 20-tal minuten gelegen en weg waren wij de haven » uit. Op de H. 77, waren zij maar met twee mannen, » de schipper Dries GHESELLE en motorist, of » matroos, Karel VERBEKE. Waar de andere be- » manningsleden gebleven waren weet ik niet. De » schipper was gewond wegens een val aan boord. » Karel VERBEKE, met de bijnaam "Karel PRUME", » was een moedige jongen en hij heeft, bij de » evacuatie, veel verdienstelijk werk gedaan. Enkele » jaren geleden, is hij verdronken op zee[4]. Om » beurten, stonden wij op de uitkijk of aan het wiel. » Met het dagen, waren wij al een goed einde ge- » varen, toen het, opeens, potjemist werd. Wij stop- » ten en lieten ons drijven en gelukkig, na een uurtje, » klaarde het op en wij ontwaarden op een 50-tal » meter van ons een visbak volgeladen met Duitse » krijgsgevangenen, die ook naar Engeland over- » gebracht werden[5]. Wij vaarden verder en door » een misverstand en te weinig zicht, liepen wij nog » vast op de Goodwin Bank. De H. 16 trok er ons » af. In de namiddag, kwamen wij dan te Ramsgate » aan. In korte tijd, stonden al die soldaten met » onze commandant aan de wal. Het moet dan de » tweede juni geweest zijn... ».

August DECROP herinnert zich dus heel goed de gebeurtenissen. Hij heeft toch wat geaarzeld over de juiste data en het nummer van het vaartuig van Duinkerke-Grevelingen. Hij was toch absoluut zeker over de immatriculatie DG. Gelukkig genoeg, beschikken wij over een kort verslag van Schipper Camiel VERMOTE, verslag kort na de oorlog opgesteld. De opeising greep plaats te Saint-Vaast-la-Hougue, de 31ste mei in de morgen. De N. 59 vertrok vanuit St. Vaast, op dezelfde dag, rond 11 u. (morgen). De 1ste juni, rond 8 of 9 u. (morgen) was het vaartuig in de rede van Dover, om naar Duinkerke te vertrekken. « Op 2 juni 1940, om 1 uur 's morgens, verklaart Schipper VERMOTE, toen wij dicht de haven van Duinkerke genaderd waren, werden wij plotseling aangevaren door een torpedoboot. De N. 59 werd getroffen aan bakboord. De torpedoboot, die zonder lichten vaarde, stopte niet, waarschijnlijk omdat de bemanning gezien had dat wij door andere vissersvaartuigen vergezeld waren. In minder dan 5 minuten, verdween het schip in zee ». De data zijn juist, volgens August DECROP. Wat de juiste identiteit van de « redder » betreft

August DECROP

(DECROP spreekt nog altijd van hun « redder »), hebben wij kunnen vaststellen dat het wel de DG 772 « Sainte Julienne » was met de Belgische schipper Engel VERLEENE aan boord.
Laten wij nog opmerken dat drie van de vier Belgische vaartuigen die te Duinkerke werden verloren, slachtoffers zijn geweest van aanvaringen. De H. 5 « Sunny Isle » (bijl. 5) en de O. 274 « Maréchal FOCH » (bijl. 6) werden door Britse oorlogsbodems aangevaren.

Onthaal (?) in Engeland...

August DECROP verklaart verder : « Onmiddellijk na » de ontscheping, te Ramsgate, van de soldaten en » franse matrozen, kwamen er Havenofficieren aan » boord en vroegen naar de monsterrol van de H. 77. » Zij vroegen onze namen. Natuurlijk, stonden de » namen VERMOTE, DECROP en LEGEIN niet op » de monsterrol. Zij vroegen dan naar ons paspoort » dat wij, natuurlijk, niet meer bezaten. Wij zegden » dat "our boat sunk" doch zonder resultaat. "O.K. » Boys", zei een havenofficier, "on to the shore !". » Daar, stonden politiemannen met een busje. Wij » werden erin geduwd en weg naar de gevangenis ! » Zij deden ons daar geen kwaad. Zelf, heb ik er » voor een paar schoenen mijn enige klomp ver- » wisseld aan een cipier die al tuk was op een » "Warsouvenir". Wij waren vuil en smerig en wij » hadden een baard van ik weet niet hoeveel dagen. » Na een dag of drie, werden wij weggevoerd, met » een bus, naar Greenwich (of Gravesend ?), langs » de Thames. Daar, werden wij ondergebracht in » een groot gebouw waar het krioelde van Polen. » Daar ontmoetten wij dan drie Heisterse vissers. » Het waren Louis VLIETINCK en zoon en dan nog » een derde van de H. 5, ook gezonken in de haven » van Duinkerke. Zij waren erg ongerust. Zij hadden » twee vermisten, een broer en een zoon. Doch, » gelukkiglijk, zijn die ook gaaf en gezond opge- » doken. Daar, moesten wij "het bad in" en werden » er behandeld met D.D.T. (ontluisd). Wij kregen dan » een pakje met een deken, een laken en een hoofd- » kussen. Wij werden gefotografeerd en kregen een » soort paspoort "Belgian War Refugie" met een » nummer. 's Anderendaags, moesten wij weer weg » en dan belandden wij, ten laatste in "Tooting S.W. » 17 te Londen". Wij werden daar ondergebracht bij » twee oude mensen. Wij zijn dan aangifte gaan » doen op het Belgisch Consulaat in Regentstraat. » In het begin, waren wij goed in het oog gehouden. » Liepen wij een straat te ver, dan zond de politie » ons terug. Achteraf, beterde het dan wat. Wij

(4) Karel VERBEKE kwam om het leven, op 17 oktober 1967, met de Z.443 « Mercator ». Hij was toen 52 jaar oud. Dit staat aangeschreven in het Kerkhof van de in zee verdwenen vissers, in de tuin van het Nationaal Visserijmuseum te Oostduinkerke. Dries GHESELLE kwam om het leven, bij een ongeval thuis, kort na de oorlog (verstikking door gas). En hij had zoveel gevaren getrotseerd te Duinkerke en later, bij de bevrijding, te Antwerpen !

(5) Verschillende verhalen over de ontruiming van Duinkerke en andere havens maken melding van evacuatie van Duitse krijgsgevangenen. Zij hadden zelf voorrang op de Britse en Franse troepen. De Britse Overheid had het werkelijk op prijs gesteld deze enkele krijgsgevangenen vast te houden en ze naar Engeland over te brengen.

» wilden werken om wat geld te hebben en, alle
» dagen, gingen wij naar de Werkbeurs gaan vragen.
» Maar, altijd, werden wij vriendelijk afgescheept
» "Pershaps to morrow !" (bijl. 7).
» Wij hebben daar ook vele bombardementen mee-
» gemaakt. Op het laatst van september, kreeg ik
» bericht dat ik wegmocht als ik wilde varen. Ik
» kreeg geld van een comiteit om naar Newlyn af
» te reizen. Mijn twee makkers van de N. 59 konden
» zo rap aan geen vaart geraken en werden te werk
» gesteld in fabrieken. Zij hebben, daar, de oorlog
» doorgebracht.
» Onze vrouwen en familie, die wij achtergelaten
» hadden te St. Vaast, hebben nooit Valognes ge-
» zien. Zij zijn daar, te St. Vaast, op de trein gezet
» naar Cherbourg, waar zij op een stoomboot, die
» munitie aan boord had, ingescheept werden voor
» Saint Malo [6]. Daar zijn zij met bussen en karren
» dieper Frankrijk ingetrokken tot in het Departe-
» ment Lot, rond Frayssinet-le-Gelat. Op het einde
» van de zomer 1940, kregen zij de toelating om
» naar België terug te komen. Voor hen wachtte
» *hier ook een hard leven daar hunne echtgenoten,*
» hun kostwinners, niet bij hen waren ».

Oorlogsavonturen ter zee, vanuit Newlyn-Penzance...

Vanuit deze haven van Cornwall, ons reeds door het verhaal van Th. DE GROOTE bekend, heeft August DECROP, gans de oorlog, op Belgische vissersvaartuigen gevaren en namelijk op de twee Nieuwpoortenaren die daar hun thuishaven hadden. Hij is begonnen met de N. 63 « Sincerity » (bijl. 8). Daarna, heeft hij gevaren met de O. 279 « Notre Dame délivrez-nous » (bijl. 9). Dit vaartuig had altijd volk nodig want niet iedereen was liefhebber om, in die tijd, met een stalen schip te varen omwille van de magnetische mijnen. Daarna, is hij overgestapt op de O. 138 « Simone-Marcelle » (bijl. 10). Hij maakte enkele reisjes met de N. 50 « Heldenhulde » (bijl. 11). *Halfweg de oorlog, werd hij aan*gemonsterd op de O. 244 « Philomène » (bijl. 12) waarmee hij terug thuis kwam.
August DECROP heeft de gebeurtenissen van het Belgisch vissersmilieu te Newlyn (bijl. 13) gevolgd zoals de dood bij luchtaanval van Camille GHYS (bijl. 14) en de mysterieuze verdwijning van de O. 339 « Charles-Madeleine » (bijl. 15). Th. DE GROOTE heeft ons ook ervan gesproken. Hij spreekt nog van het verlies van een Oostends vaartuig van reder Jacobus of « Ko » MAES (bijl. 16). Schipper Arthur ZONNEKEYN was, op dat moment, aan boord. Zij hadden iets opgevist, bom of zeemijntje, die ontplofte. Heel het schip was ontzet en zonk. De bemanning bleef ongedeerd en kon zich redden met het bootje. Twee Engelse soldaten waren ook aan boord.
Verschillende avonturen heeft hij persoonlijk meegeleefd.
« Het was nog in 1940. Wij waren met de meeste
» Newlynse vaartuigen aan het vissen vooraan in
» de baai. Daar was wel vis te vangen. Eén van de
» vaartuigen had zelfs een visboei uitgezet. Plots,
» in de donkere nacht (de schepen moesten inder-

Zoals in vele steden van de zuidelijke kust Engeland en van Bretagne, zijn er palmbomen te Newlyn. Op 7 februari 1943, heeft a/s Charles RYSSEN (N. 49 O.L.V. van Vlaanderen) gebruik gemaakt van een zo zeldzaam verlof om een goeien dag te komen zeggen aan de Nieuwpoortenaren aldaar.

» daad varen en vissen zonder lichten) verschenen
» er midden de vissende trawlers enige snelboten
» (bijl. 17). Zij kwamen vermoedelijk uit Brest en
» waren op zoek naar een convooi. Zij begonnen te
» vuren op al wat zij zagen. Er waren vliegers bij
» die "lichtflares" uitwierpen zodat heel de zee
» verlicht was lijk een heldere dag. Natuurlijk, was
» het "sauve qui peut". De meeste vaartuigen had-
» den geen tijd om hun korreboel in te winden. Het
» was een vlucht, links en rechts, om vandaar weg
» te geraken. De O. 249 "Marguerite-Simonne" (bijl.
» 18) van reder Louis DECROP, met schipper Ger-
» main LYCKE uit Koksijde aan boord, kon niet
» ontkomen, werd getroffen en zonk snel. De be-
» manning kon zich redden in het bootje en nader-
» hand opgepikt worden [7].
» Daar was ook een Engels scheepje, dat werd ook
» getroffen, gelukkig juist boven de waterlijn en bij
» heel kalme zee. Daarbij, werd het nog ferm ge-
» mitrailleerd. Alles was als afgezwaaid boven dek.
» De bemanning vluchtte in hun bootje en dan nog
» werd de kop van het bootje stukgeschoten zodat
» zij allen zo dicht mogelijk van achter in het bootje
» gingen zitten om drijvend te blijven. Toen het dag
» werd, zagen zij op afstand hun vaartuig nog
» drijvend. Zij zijn aan boord gegaan en zijn erin

(6) Mevrouw Simone DE GROOTE, echtgenote van de schipper van de H. 42 Pharaïlde, was aan boord van die pakketboot met haar kindje van 2 jaar en half. Zij brengt hulde aan de commandant die zijn opperste best heeft gedaan om het verblijf van de vrouwen en kinderen te verbeteren. In het begin was er sprake naar Engeland te varen.

(7) Th. DE GROOTE heeft melding gemaakt van deze aanval op 25 oktober 1940.

Wij hebben deze Badge van de « Merchant Navy » op het Waterschoutsambt te Newlyn-Penzance gekregen. Dit was toegekend aan de bemanning van deepsea trawlers. In gelijk welke grote haven, konden wij gaan eten in kantienen aan een spotprijsje en zonder rantsoenzegels. Wij waren daar erkend en gelijkgesteld als de Koopvaardij. Met deze badge, mochten wij binnen in « The British Legion ». Dit waren « pubs » voorbehouden aan Oudstrijders 14/18 en aan alle Strijdkrachten Air Force, Army, Navy enz. Er mochten daar geen vrouwen binnen. Daar, kon je spelen op vogelpik, biljart, kaarten en een goeie pint bier drinken. Het was open van 18 tot 22 uur. Je kon blijven tot 23 u. maar van 22 u. af, werd er geen bier meer besteld.

» gelukt Newlyn te bereiken met hun zo erg toe-
» getakeld vaartuig.
» Verschillende vaartuigen hadden ook flinke schade
» opgelopen toen het haventje aangevallen werd
» door Duitse vliegers. Daar lag immers, in het
» midden van de haven, een betonnen schip of
» lighter afkomstig nog uit de oorlog 14/18. Die
» boot deed daar dienst als kolenopslagplaats. Dat
» was nog uit de tijd van stoomtrawlers, drifters,
» enz. die konden daar bunkeren. Op zijn dek,
» stonden er kraantjes, masten met hefbomen, enz.
» De Duitsers hadden dit opgemerkt en kwamen er
» bommen op gooien. Een bom viel er heel dichtbij
» zodat er een groot gat ingeslagen werd en er
» een grote hoeveelheid kolen uitstroomde. Vele
» Belgen hebben door dit gebeuren nooit kolen
» hoeven te kopen. Zij gingen er naartoe 's avonds
» met een roeibootje, kolen gaan dreggen. Het was
» laag water toen dit gebeurde, er was een ferme
» golfslag in de haven en verscheidene schepen
» hadden flinke schade door met hun kiel op de
» steenachtige rotsbodem te stompen. 's Anderen-
» daags, gaf de Duitse radio uit dat zij een oorlog-
» schip gekelderd hadden te Newlyn ! ! ! Dat was
» nog in 1940.

» Nog in 1940, was ik dan aan boord van de N. 63
» "Sincerity" van Reder Charles CALCOEN. Wij
» bedreven dagvisserij, zo was dit 's morgens heel
» vroeg uitvaren en 's avonds laat binnenkomen. Op
» een vroege morgen, vaarde de hele vloot uit. Het
» was nog donker. Ik en een makker waren bezig
» het vistuig klaar te maken want zij hoefden niet
» ver te varen om de visserij te bedrijven. Voorbij
» het "stick van Mousenhole", een rots rechtover
» Mousehole gelegen, werden wij door vliegers be-
» schoten. Ook andere vaartuigen waren hun doel-
» wit. Iedereen zocht, zoveel mogelijk, dekking. Ik
» kon niet of was te laat om naar beneden te vluch-
» ten. Ik liet mij vallen langs de verschansing en ik
» hoorde, langs deze zijde van het schip, de kogels
» in het water uitdoven, uitsissen. Toen dit voorbij
» was, zagen wij, een eind van ons, een grote
» ontploffing en een geweldige vuurzee. Wij dachten
» dat het een van onze vaartuigen was. Doch, ge-
» lukkig, was het een van die bommenwerpers die
» zij vanop het hoogland neergeschoten hadden.
» Alle vaartuigen liepen terug naar de haven, er was
» geen schade, geen dood of geen gewonde. Doch
» van die vliegers hadden zij ook bommen gegooid
» op Newlyn. Een vijftal knapen van 250 Kg ! Geen
» enkel was ontploft ! Zo'n bom volstond om heel
» Newlyn plat te leggen. Doordat zij niet ontploft
» waren, dachten zij dat het tijdbommen waren en
» alles werd ontruimd. Toen zij, na enige dagen,
» nog niet ontploft waren, hebben zij die bommen
» uitgedolven en toen bleek dat die bommen gesa-
» boteerd ofwel van te laag uitgegooid waren. Het
» was maar een geluk want vele Vlaamse vissers-
» families woonden daar vlakbij. Eén van die leeg-
» gemaakte bommen stond buiten, als souvenir, voor
» een café of "Pub" genaamd "The Fisherman's
» Arms Inn".

» Toen ik aan boord van de O. 138 was, heb ik een
» onderzeeër zien in de grond schieten. Er kwam
» een groot konvooi op ons af. Wij moesten ruimte
» maken. Wij hadden, van heel ver, de komst van
» dit konvooi gehoord aan de ontploffingen van
» dieptecharges. Wij hadden ons kor binnengehaald,
» toen, plots, uit dit konvooi, een, twee destroyers,
» full speed, wegvaarden, al dieptecharges uitgooi-
» end. Zij hadden een onderzeeër ontdekt en, waar-
» achtig, op een duizendtal meters voor ons, kwam
» die sous-marin aan de oppervlakte boven. Wij za-
» gen mannen aan dek lopen en een witte vlag aan
» het voormastje ophijsen voor overgave. Maar zij
» aanvaardden geen overgave van onderzeeërs meer.
» Het was een kanonnade van al de destroyers en
» ook van de vrachtboten van het konvooi. Hij dreef
» niet lang boven en, om zeker te zijn, gooiden zij
» nog een groot aantal dieptecharges uit op de
» plaats waar hij verdween. Dat was buiten de licht-
» toren Wolf tussen Land's End en de Lizards.

» Het was halfweg de oorlog. Ik was dan voor enkele
» reisjes mede met de N. 50 « Heldenhulde » van
» Reders Frans NYVILLE en A. CALCOEN. Dit
» vaartuig is niet betrokken geweest bij de ont-
» ruimingen. Hij is rechtstreeks vertrokken uit Diep-
» pe naar Engeland. De reder vaarde niet mede.
» De schipper was Charles DELANGHE die, bij de
» ontruiming van Duinkerke, aan boord was van de
» N. 49 "Onze Lieve Vrouw van Vlaanderen", tesa-

» men met Charles RYSSEN, Albert DECLERCQ en » Richard VAN DEN ABEELE [8]. Wij waren ter vis- » vangst. Ik was van wacht. Met dageraad, ontwaar- » de ik een vreemdsoortig vaartuig, een zeilschip » dat met een goede bries op ons afkwam. Later, » heb ik vernomen dat het een tonijnvanger was. » Die tonijnvangers zijn heel flinke snelle zeilsche- » pen. Ongerust, ook omdat wij zover in zee waren, » riep ik de bemanning aan dek om onze korreboel » binnen te halen... Doch, voor wij het binnenboord » hadden, was het mysterieus vaartuig reeds bij ons » en vroeg... de koers naar Falmouth. Hij had neer- » geschoten vliegers aan boord. Wij hebben dit schip » tot aan Falmouth gebracht. Wat later, kwam dit » schip te Newlyn varen waar ik de bemanning » leerde kennen. Dit Franse vaartuig was een tonijn- » vanger (thonier).

» Die heel snelle zeilvaartuigen vaarden ver in de » Atlantische Oceaan, Golf van Biskaye, Middel- » landse Zee, de Marocaanse kust, enz., om de » tonijn te gaan opsporen. Of zijn thuishaven » Paimpol of Concarneau was is mij ontgaan (het » is zolang geleden). Ik houd mij toch het meest » voor Concarneau [9]. De Bretoense naam van dit » schip was "Reder ar Mariou", wat in het Frans » "Coureur des Mers" betekende. Nadien, was ik » heel goed bevriend met die mannen en met hen » heb ik veel pintjes bier in "The British Legion" » gedronken. En zo vernam ik dat het in opdracht » was van de "Maquis" (het Frans Verzet) dat zij » met die neergeschoten vliegers naar Engeland ge- » komen waren en dat die "Maquis" zich over hun » nagelaten familie ontfermde. In Engeland zelf, » waren zij door de Vrije Fransen van Generaal de » GAULLE goed geholpen. Te Newlyn, was er nog » een ander groot tonijnvanger. De schipper van dit » vaartuig was Yves PICOLEC, een grote struise » vent. Toen hij vertrok, als Frankrijk bevrijd was, » zei hij mij : "Auguste, si vous venez à Concarneau, » demandez après le Capitaine PICOLEC et vous » serez comme à la maison". Het waren allen stoere » en brave kerels die Bretoenen. Het was wat moei- » lijk hen te benaderen maar eenmaal als zij je » accepteerden, was je hun vriend voor altijd. Eén » van deze kapiteinen heeft mij, als souvenir, een » "Croix de Lorraine" gegeven. Ik bewaar het nog » altijd. Eén van deze kapiteinen heeft ook, na zijn » terugkomst in Frankrijk, een kaartje of twee aan » mijn vrouw gestuurd met de vermelding : "Bon » courage, Madame DECROP, bientôt votre mari » viendra à la maison !". Er waren daar nog kleinere » Franse vaartuigen en alle bedreven de lijnvisserij. » Eén ervan was de "Espérance" uit Boulogne. Er » was maar één schip dat de korreplankenvisserij » bedreef. Dit was de "Entente Cordiale" met een » bemanning uit Boulogne en Fécamps. Toen zij » vertrokken, als Frankrijk bevrijd was, werden zij » begeleid door een Franse destroyer. Het was » ontroerend al die Franse schepen, grote en kleine, » te zien naar huis varen. Ik heb met al die mannen » vele pintjes gedronken in "The British Legion", » een pub voorbehouden voor Oudstrijders, Strijd- » krachten en zeevolk. Wij, vissers, waren daar ook » lid. Wij hadden immers dezelfde rechten als de » koopvaardij. Wij hadden een "Badge of the Mer- » chant Navy" bekomen en mochten gaan eten in » kantienen te Falmouth, Fleetwood, enz. aan een » goedkoop prijsje. Wij waren, in Engeland, veel » beter gewaardeerd dan hier.

» Later, bij de bevrijding van België, was ik aan » boord van O. 244 "Philomène" en wij varen ook » bij nacht, plotseling, midden een hevig zeegevecht. » Duitse snelboten vielen er ook een konvooi aan. » Het was een hel ! Wij konden ontkomen met het » verlies van onze korreboel en... de schrik in onze » broek ! ! !

» Een andere nacht, waren wij ook ter visvangst. » Wij hadden, heel die nacht, ontploffingen van diep- » techarges waargenomen. Toen het daglicht werd, » was de zee rond ons een laken van dode pilchards. » Wij sloegen vast aan, vermoedelijk een wrak en » als wij onze korre binnenhalen, dreef er een lijk » langszij. Wij hebben hem aan boord gehaald en » het was een Duits marine-soldaat. Hij had dit » apparaat om uit een gezonken onderzeeër te ont- » komen. Hij was nog niet lang dood. Te Newlyn, » zegden ons officieren van de Navy dat hij zich » gezelfmoord had door die kraantjes van dit ap- » paraat open of toe te draaien ! Aan de hand van » foto's van U-Boten die hij bij zich had, konden » zij uitmaken welke U-Boot het was. Antwerpen » was dan al bevrijd en die U-Boten opereerden dan » vanuit St. Nazaire of Lorient en kwamen nog » konvooien in het Kanaal aanvallen. Hij had echter » bij zich nog andere foto's afkomstig uit Frankrijk... »

En dit, beste lezer, is het verhaal van August DECROP, motorist van de N. 59 « Getuigt voor Christus ». Hij heeft de gebeurtenisen goed bekeken en voor ons goed beschreven. Hij heeft nochtans geen nota's gehouden en daaruit vloeien natuurlijk zekere aarzelingen. Hij spreekt nog altijd van zijn « redder » Engel VERLEENE en wenst hem een hulde te brengen. Dit zal het voorwerp uitmaken van een bijzondere mededeling.

* *
*

Bij beslissing van de Minister van Verkeerswezen te Londen, van 21 juli 1941, werden de namen van de N. 59 « Getuigt voor Christus », VERMOTE Camille, schipper, DECROP August, motorist en LEGEIN Léopold, matroos (onder resp. nummers 314, 315 en 316) in het « Gulden Boek van het Zeewezen » ingeschreven met de citatie : « Hebben in gevaarlijke omstandigheden werkelijk medegewerkt aan de ontruiming van Duinkerke en door hun besloten daad talrijke geallieerde soldaten gered ».

Ik dank August DECROP voor zijn verschillende verhalen en voor de door hem verzamelde inlichtingen en foto's. Hij heeft zijn moeite, zijn voetstappen en zijn fietstochten niet bespaard. Bovendien, heeft hij hetzelfde gedaan voor de N. 25 « Sainte Eugénie », de N. 53 « André-Lucienne » en de N. 58 « Abel DEWULF », die later aan de eer zullen komen.

---

(8) Zie NEPTUNUS 1978/1979 Nr. 2.

(9) Over de thuishaven van het ontvluchte Franse vaartuig, heeft August DECROP wat geaarzeld. Dank zij de vriendelijke tussenkomst van de « Maire » van de Stad Concarneau, heeft de « Administrateur principal des Affaires Maritimes - Chef du Quartier de Concarneau » ons laten weten dat de « thonier » « Reder ar Moriou » geïmmatriculeerd was te Camaret, onder nummer CM 2704. Spijtig genoeg, zijn de bemanningsleden van de oorlogsjaren, ondertussen, overleden. Wij danken deze twee Franse Overheden. Camaret is een haven gelegen op het schiereiland van Crozon (waarop het Nationaal Gedenkteken ter hulde van de Vrije Franse Strijdkrachten, een reusachtige « Croix de Lorraine », opgericht werd). Dichtbij Brest, is Camaret veel beter gelegen om te vluchten naar Engeland dan Concarneau.

BIJLAGEN

1° Vernieling van een oorlogschip, vlakbij Nieuwpoort, op zondag 19 mei 1940 :

August DECROP heeft gesproken van een « Franse destroyer » en dit stemt overeen met de algemene opinie. Het was echter een Britse oorlogsbodem. Wij danken de Franse Marine Nationale die ons, zeer vriendelijk, een kort verslag over deze gebeurtenissen heeft gestuurd.

Op zondag 19 mei 1940, rond 6 uur 's morgens waren de Belgische kust en de Scheldemonding door het 2de Franse smaldeel van « torpilleurs » beschermd. Deze « torpilleurs » worden nog door « vedetten » bijgestaan en moeten, als het nodig is, op de Schelde zelf tussenkomen. Voor het ogenblik, houden deze vaartuigen zich in de rede van Duinkerke waar de wacht werd doorgebracht.

Bovendien, wordt een dekking van de Belgische kust tegen luchtaanvallen door een Britse divisie van « anti-aircraft destroyers » verzekerd. Deze vaartuigen patrouilleren, voor het ogenblik, voor Nieuwpoort. Zij moeten de schepen die burgers vanuit Oostende evacueren, in het bijzonder, beschermen. Op 06 u. 20, wordt de anti-aircraft destroyer « H.M.S. WITHLEY » door Duitse bommenwerpers aangevallen. De bommen ontploffen dichtbij genoeg om zware schade te veroorzaken. De ketelruimten worden door het water overrompeld. Het 2de Franse smaldeel van « torpilleurs » rukt uit vanuit de rede van Duinkerke en komt ter plaatse, te 09 u. 35, terzelfdertijd als de sleepboot « ROBUSTE ». De « H.M.S. WITHLEY » ligt echter reeds gestrand en in twee gebroken. De « H.M.S. VIMERIA » is bezig het personeel te ontruimen. Te 11 u. 00, komt ter plaatse de « flottila leader » « H.M.S. KEITH » die het nog drijvende voorgedeelte van de « H.M.S. WITHLEY » vernielt. Te 18 u. 30, roept de Britse Admiraliteit de « A/A vessels » terug. De 20ste mei, wordt de Franse Admiraliteit te Duinkerke (Amiral NORD) op de hoogte gesteld dat de vernieling van het voorgedeelte onvoldoende is en stuurt ter plaatse de « Chasseur 9 » en de « Chasseur 10 » om de vernieling te voltooien. Dit kort en toch nauwkeurig verslag werd voor ons aan de hand van verslag 19 OP/2 Flot.torp. van 1 juni 1940 en verslag van « Chasseur 9 » opgesteld.

Onze betreurde medewerker P.E. SCARCERIEAUX heeft ons inlichtingen over de « anti-aircraft destroyers » gelaten. Zij waren afkomstig van de oudste klassen van destroyers vanaf 1917 tot 1920. « H.M.S. WITHLEY » 1918 - 1.100 T. - 34 kn. - 4 x 102 a/a/. « H.M.S. VIMIERA » (licht verschil in de naam) 1917/18 - 1.090 T. - 34 kn. - 4 x 102 a/a - 8 mi a/a (zelfde klasse als de « H.M.S. VALENTINE » waarvan het wrak zolang tussen Terneuzen en de monding van de Braakman is gebleven). « H.M.S. KEITH » 1930 - 1.360 T. - 38 kn. - 4 x 120 - 2 x 40 a/a - 4 mi - 8 T. 533.

2° O. 288 DE NORMANDIE

137,32 B.T. - Oostende 1936 - 240 P.K. - Rederij LENAERS M. & A. Verloren te Dieppe op magnetische mijnen. - Vele slachtoffers.

3° 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 VERKEKE Charles, matroos) - Schipper Dries werd gekwetst te Duinkerke (3 ribben gebroken) - vrijwilliger voor Antwerpen a/b O. 276 Lucienne-Christian - De H. 77, met thuishaven Brixham, werd op 12 december 1942, bij mijnontploffing, verloren. De zes bemanningsleden vonden de dood : POTS Albert (Coloraine Fr. 11/08/1916), LENAERTS Arthur (Adinkerke 14/09/1911), MALLEFEYT Louis (Heist 9/01/1904), MALLEFEYT Constant (Heist 10/09/1928 - 14 j. !), POTS Arthur (Oostende 28/06/1911) en BULTEEL Amandus (De Panne 1/05/1920).

4° H. 16 EMMA-LEON

33,77 B.T. - Zeebrugge 1932 - 100 P.K. - Reder VLIETINCK Jozef, niet ingeschreven in het « Gulden Boek van het Zeewezen » ondanks een prachtige deelneming aan de ontruiming van Duinkerke - Verloren te St. Vaast-la-Hougue - zal het voorwerp uitmaken van een artikel.

5° H. 5 SUNNY ISLE †

50,58 B.T. - Brixham 1912 - 100 P.K. - Reder VLIETINCK Frans - ingeschreven in het « Gulden Boek van het Zeewezen » voor Duinkerke.

276 VLIETINCK Frans, schipper
277 VLIETINCK Louis, motorist
278 SAVELS Leopold, matroos
279 VLIETINCK Jacobus, matroos
280 VLIETINCK Marcel, scheepsjongen

Verloren, bij aanvaring in de haven van Duinkerke.

6° O. 274 MARECHAL FOCH †

87,12 B.T. - Fécamp 1930 - 200 P.K. - Reder LEBLUY. Vrijwilliger uit Dartmouth - Ingeschreven in het « Gulden Boek van het Zeewezen » voor Duinkerke :

339 LUSEYNE Pierre, schipper
340 DECOSTER Ferdinand, motorist

Verloren, bij aanvaring, vóór de Engelse kust.

7° Toestand van de Belgische vluchtelingen in U.K. in het begin :

Carlo G. SEGERS, Hoofdredakteur van het maritiem tijdschrift « SIRENE », lid van het « Navorsing- en Studiecentrum voor de Geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog », en, in het bijzonder, belast met de studie van de toestand van de Belgische vluchtelingen in U.K. heeft dit goed beschreven :

« Het is niet te geloven en het was toch de waarheid. Alhoewel Engeland, sedert 9, 10 en bijna 11 volle maanden, in staat van oorlog was, waren er nog te veel Britse werklozen. De verplichte militaire dienst was nog niet toegepast en het bedrijfsleven was nog niet op oorlogsvoet (de zorgvuldige voorbereiding was echter aan de gang). De Britse werklozen genoten van absolute prioriteit om werk te bekomen. Eigenaardig genoeg, kregen de vluchtelingen werk dank zij de hevige bombardementen. Zij werden dan in de ontruimingsploegen van de puinen aangeworven. Zij bekwamen dan de bezoldiging van een hulparbeider en het was nog beter dan de schamele vergoeding van vluchteling. Het was een hard werk en het ergste was het gebrek aan werkkledij en werkschoenen ». Het was zelfs onmogelijk, voor een Belg, zich, als vrijwilliger, door een leger of een marine te laten aanwerven (behalve bij de « Forces Françaises Libres » van Generaal de GAULLE).

8° N. 63 » SINCERITY »

53,08 B.T. - Lowestoft 1902 - 100 P.K. - Reder CALCOEN K. - Oorlogsthuishaven : Newlyn-Penzance (gans de oorlog).

9° O. 279 « NOTRE DAME DELIVREZ-NOUS »
72,91 B.T. - Oostende 1929 - 150 P.K. - Reder LAPLASSE A. - Oorlogsthuishaven : Newlyn-Penzance, later Fleetwood.
10° O. 138 « SIMONE-MARCELLE »
64,36 B.T. - Oostende 1927 - 150 P.K. - Reder VERHAEGHE A. - Oorlogsthuishaven : Newlyn-Penzance, later Fleetwood.
11° N. 50 « HELDENHULDE »
31,75 B.T. - Oostende 1936 - 100 P.K. - Reders NYVILLE F. & CALCOEN A. - Oorlogsthuishaven : Newlyn-Penzance (gans de oorlog).
12° O. 244 « PHILOMENE »
67,43 B.T. - Oostende 1929 - 150 P.K. - Reder PROVOOST H.

13° **Belgische vissersvaartuigen te Newlyn Penzance**

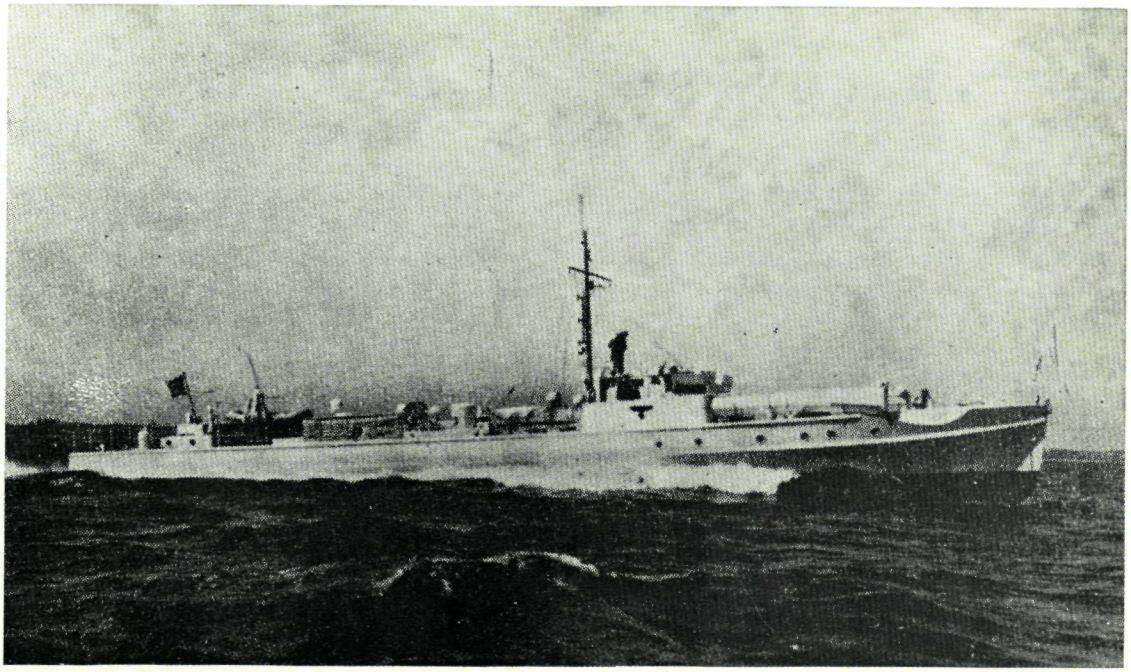
Theophiel DE GROOTE, schipper van de H. 42 « Pharaïlde » (zie NEPTUNUS 1978/79 Nr 1) heeft getracht, op ons verzoek, een lijst op te stellen. Wij hebben de lijst, aan de hand van de « officiële lijsten van 1940 en 1947, bijgevuld.
— H. 11 Jan-Virginie (na oorlog Z. 488)
52,25 B.T. - Zeebrugge 1931 - 100 P.K. - Reder DEWAELE Leopold, in 1940, door NAVY opgeëist.
— H. 14 Ster der Zee
42,81 B.T. - Zeebrugge 1924 - 100 P.K. - Reder VANTORRE Robert. Eerst te Newlyn, later te Brixham - door mijn gebleven (geen inlichtingen).
— H. 28 De Hoop (na oorlog Z. 500)
52,85 B.T. - Zeebrugge 1936 - 100 P.K. - Reder D'HOORE Jeroom. In 1940, door NAVY opgeëist - Reder D'HOORE Jeroom is de vader van Jozef D'HOORE, de held van de s/s EMERAUDE van Rederij Cockerill.
— H. 35 Joseph (na de oorlog Z. 503)
42,66 B.T. - Oostende 1924 - 100 P.K. - Reder VLIETINCK Jozef. - In 1940, door NAVY opgeëist.
— H. 37 Louisette-Francine (na oorlog Z. 504)
68,27 B.T. - Oostende 1929 - 150 P.K. - Reder VANTORRE Aimé. - Newlyn tot mei 1944 - later Fleetwood.
— H. 41 Jacomina (na oorlog Z. 507)
44,19 B.T. - Brugge 1927 - 120 P.K. - Reder ACKX Frans. - Ingeschreven in het « Gulden Boek van het Zeewezen » voor Duinkerke. - Opgeëist door Ministry of War Transport in 1944.
— H. 42 Pharaïlde (na oorlog Z. 508)
44,19 B.T. - Heyst 1928 - 100 P.K. - Reder DE GROOTE Theophiel. - Ingeschreven in het « Gulden Boek van het Zeewezen » voor Duinkerke. - Opgeëist door Ministry of War Transport in 1944 - in dienst te Antwerpen.
— H. 48 Alex-Gabrielle (na oorlog Z. 509)
57,09 B.T. - Zeebrugge 1924/25 - 150 P.K. - Reder DEWAELE Petrus. - In 1940, door NAVY opgeëist.
— H. 49 De Blauwvoet (na oorlog Z. 510)
59,57 B.T. - Zeebrugge 1937 - 150 P.K. - Reder UTTERWULGHE Petrus. - Heel oorlog Newlyn.
— H. 53 Bertha-René (na oorlog Z. 513)
22,85 B.T. - Zeebrugge 1922 - 50 P.K. - Reder BEERNAERT Anselmus. - Heel oorlog Newlyn.
— H. 56 Zeemeermin (na oorlog Z. 514)
62,74 B.T. - Zeebrugge 1935 - 150 P.K. - Reder VANDIERENDONCK Frans. - Ingeschreven in het « Gulden Boek van het Zeewezen » voor Duinkerke (vrijwilliger uit Dartmouth) Newlyn tot mei 1944 - Fleetwood en terug Newlyn.
— H. 70 Jeanne-Madeleine (na oorlog Z. 523)
43,78 B.T. - Zeebrugge 1930 - 100 P.K. - Reder DOBBELAERE Germain. - Heel oorlog Newlyn.
— H. 82 Frank (na oorlog Z. 530)
67,43 B.T. - Oostende 1928 - 150 P.K. - Reder VAN HULLE Prosper. - In 1940, door NAVY opgeëist.
— Z. 5 Yvonne-Maurice
53,09 B.T. - St Malo 1918 - 130 P.K. - Reder VANTORRE Leopold. - Heel oorlog Newlyn.
— Z. 9 Minerva (na oorlog Z. 408)
45,63 B.T. - Oostende 1935/36 - 100 P.K. - Reder DUYSSERS Médard. - Heel oorlog Newlyn.
— Z. 10 Marie-Joseph (na oorlog Z. 409)
44,98 B.T. - Zeebrugge 1931 - 120 P.K. - Reder COUWYZER Leopold. - Heel oorlog Newlyn.
— Z. 15 Blanche-Marguerite na oorlog Z. 413)
101,66 B.T. - Oostende 1939 - 200 P.K. - Reders DEMEESTER J. & P. - In 1940, door NAVY opgeeist. - Was in dienst te Antwerpen in 1944.
— Z. 21 Debra-Huysseune (na oorlog Z. 418)
46,37 B.T. - Zeebrugge 1922 - 140 P.K. - Reder VLIETINCK Victor. - In 1940, door NAVY opgeëist.
— Z. 34 Valerie-Octavie (na oorlog Z.431)
42,87 B.T. - Zeebrugge 1923 - 100 P.K. - Reder VANTORRE Leopold. - Heel oorlog Newlyn.
— Z. 46 Augusta
55,86 B.T. - Zeebrugge 1933 - 100 P.K. - Reders DEMEESTER J. & P. - Newlyn - later Brixham.
— O. 131 Roger-Denise (na oorlog O. 131)
73,49 B.T. - Oostende 1930 - 150 P.K. - Reders VERHAEGHE E. & DANEEL E. - Newlyn tot mei 1944 - later Fleetwood.
— O. 138 Simone-Marcelle (na oorlog O. 138)
64,36 B.T. - Oostende 1927 - 150 P.K. - Reder VERHEGHE A. - Newlyn tot mei 1944 - later Fleetwood.
— O. 191 Angèle-Emile (na oorlog O. 191)
68,38 B.T. - Vlaardingen 1924 - 150 P.K. - Reder VELGHE E. - Newlyn - later Milford Haven.
— O. 211 Général LEMAN (na oorlog O. 211)
85,57 B.T. - Maassluis 1919 - 150 P.K. - Reder GERYL I. - In 1940, door NAVY opgeëist.
— O. 225 Guido GEZELLE (na oorlog O. 225)
86,38 B.T. - Temse 1932 - 180 P.K. - Reder GERYL P. - Ingeschreven in het « Gulden Boek van het Zeewezen » voor Duinkerke - vrijwilliger uit Dartmouth - heel oorlog Newlyn - verloren in 1951.
— O. 246 Frans-Elsa (na oorlog O. 246)
71,25 B.T. - Oostende 1929 - 150 P.K. - Reder LEGEIN Frans. - Newlyn - later Fleetwood - de « gunners » a/b hebben een Duits vliegtuig neergeschoten.
— O. 277 Madeleine-Henriette (na oorlog O. 277)
66,01 B.T. - Oostende 1928 - 150 P.K. - Reder LAPLASSE Th. - In 1940 of 1941 door NAVY opgeeist.
— O. 279 Notre Dame délivrez-nous (na oorlog O. 279)
72,91 B.T. - Oostende 1929 - 150 P.K. - Reder LAPLASSE A. - Newlyn - later Fleetwood.
— O. 308 Jan DENYE (na oorlog O. 187)
85,37 B.T. - Temse 1931 - 230 P.K. - Reder DENYE J. - Newlyn - later NAVY.
— O. 312 De Zeester (na oorlog O. 249)
74,06 B.T. - Kales 1930 - 150 P.K. - Reder LENAERS M. - Newlyn - later NAVY - op 17 juli 1940 door Duitse vliegtuigen aangevallen. - GHYS Camille verloor het leven.
— O. 338 Georges-Valère (na oorlog O. 122)
76,89 B.T. - Oostende 1931 - 150 P.K. - Reders MARVELLIE A. & DANNEEL L. - Newlyn - later Fleetwood.
— O. 339 Charles Madeleine
99,82 B.T. - Oostende 1939 - 200 P.K. - Reder

EVERAERT Charles. - Verloren in juli 1940 met zes bemanningsleden.
— N. 50 Heldenhulde (na oorlog N. 733)
31,75 B.T. - Oostende 1936 - 100 P.K. - Reders NYVILLE F. & CALCOEN A. - Heel oorlog Newlyn.
— N. 63 Sincerity
53,08 B.T. - Lowestoft 1902 - 100 P.K. - Reder CALCOEN K. - Newlyn - later Brixham en terug te Newlyn.
— B. 30 Jean-André (na oorlog B. 610)
57,61 B.T.-Blankenberge 1924 - 100 P.K. - Reder GODERIS E. - Heel oorlog Newlyn.
Eens te meer, heeft Th. DE GROOTE zijn uiterste best gedaan om ons te helpen. Hij vraagt toch indulgentie voor mogelijke vergissingen.
14° O. 312 DE ZEESTER
76,06 B.T. - Kales 1930 - 150 P.K. - Reder LENAERS M. - Volgens de Federatie van de Belgische Zeelieden van de oorlogen 14/18 & 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.
15° O. 339 CHARLES-MADELEINE
99,82 B.T. - Oostende 1939 - 200 P.K. - Reder EVERAERT Charles. - Volgens de Federatie van de Belgische Zeelieden van de oorlogen 14/18 en 40/45, is dit vaartuig (thuishaven Newlyn), op 27 juli 1940, in raadselachtige omstandigheden verloren.
Zes bemanningeleden zijn te betreuren :
KROOTHOEP Maurice (Oostende 20/11/1894),
KROOTHOEP Raymond (Oostende 9/04/1926),
DEVINCK Julien (Lievin 14/09/1912),
EVERAERT Charles (Oostende 23/03/1896)
EVERAERT Charles (Oostende 31/07/1924)
en ROTSAERT Jozef (Heist 14/12/1914).
DEVINCK en ROTSAERT waren aan boord van de H. 41 Jacomina te Duinkerke.
16° O. 272 MARIE-ROBERT
68,05 B.T. - Oostende 1929 - 150 P.K. - Reder MAESEN J. - In de documentatie van de Federatie van de Belgische Zeelieden van de oorlogen 14/18 & 40/45, vinden wij : O. 272 - reder MAES - thuishaven Brixham - in de lucht gevlogen te Newlyn in 1944 - geen melding van de slachtofferslijst.

17° **E-Boats of S-Boten**

De geallieerden hebben altijd gesproken van de E-Boats (Enemy War Motorboat). De Duitse « Schnellboten » waren meer torpedoboten dan vedetten. In 14/18, hadden de Duitsers reeds « echte » torpedoboten (torpedo als belangrijk wapen) gebruikt (b.v. Marinekorps FLANDERN waarvan enkele vaartuigen in onze « Corps des Torpilleurs et Marins » werden gebruikt). Bij het heropbouwen van de Duitse Marine, vanaf 1933, werd een nieuwe torpedoboot ontworpen. Deze vaartuigen werden uitgerust met drie Dieselmotoren Daimler-Benz van 1.320 P.K. (16 cylinders), bereikten de snelheid van 35 knopen, hadden een bemanning van 18 mannen, vier torpedos, een licht kanon en automatische wapens, soms acht mijnen. Zij waren zeer zeevaardig, hadden een lange aktieradius en, dank zij de dieselmotoren, waren meer veilig wat het gevaar van brand of ontploffing betreft dan vaartuigen met benzinemotoren. Zij hadden een lengte van 32 m. en een verplaatsing van 78 T. Later, werd de snelheid tot 40 knopen gebracht en de bemanning bereikte 30 koppen. Op 8 mei 1945, kregen de geallieerden de overgave van 91 dergelijke eenheden. Zij werden uitsluitend verdeeld tussen Engeland, de Verenigde Staten en Rusland. Door hun nachtelijke aanvallen, hebben zij de oostelijke en zuidelijke kusten van Engeland onveilig gemaakt (daaruit de bijnaam van « E-boats alley »).
18° O. 249 MARGUERITE-SIMONNE
69,92 B.T. - Oostende 1930 - 150 P.K. - Reder DECROP L.A. - Verloren op 25 oktober 1940 bij aanval van Duitse S-Boten.

Legende : Cliché « Wandelaar et sur l'Eau » met toelating van « Sur l'Eau ».
« En van die gevaarlijke snelboten, E-boten uit Brest, hadden wij een heilige schrik », zegt Augsut DECROP - Zie bijlage 17.



Après trente ans d'aventure

Le dernier des vikings prend sa retraite

Par Jean-Marie de DECKER de BRANDEKEN

Thor Heyerdahl raccroche. La nouvelle est officielle. Estimant qu'il n'a plus rien à faire expérimentalement pour souligner combien il est probable que les hommes primitifs aient traversé les grands océans, dans les temps les plus reculés, Thor Heyerdahl renonce à la navigation.

L'anthropologue norvégien de la mer, héros du « Kon Tiki », du « Râ » et du « Tigris », met ainsi fin à 63 ans, à une vie d'aventure qui, en trente ans, lui a fait traverser le Pacifique, l'Atlantique et l'océan Indien, à bord de radeaux en balsa, en papyrus ou en roseau. Avec lui prend sa retraite le dernier Viking des temps modernes.

Thor Heyerdahl, rappelez-vous, c'est d'abord le « Kon-Tiki ». 1947.

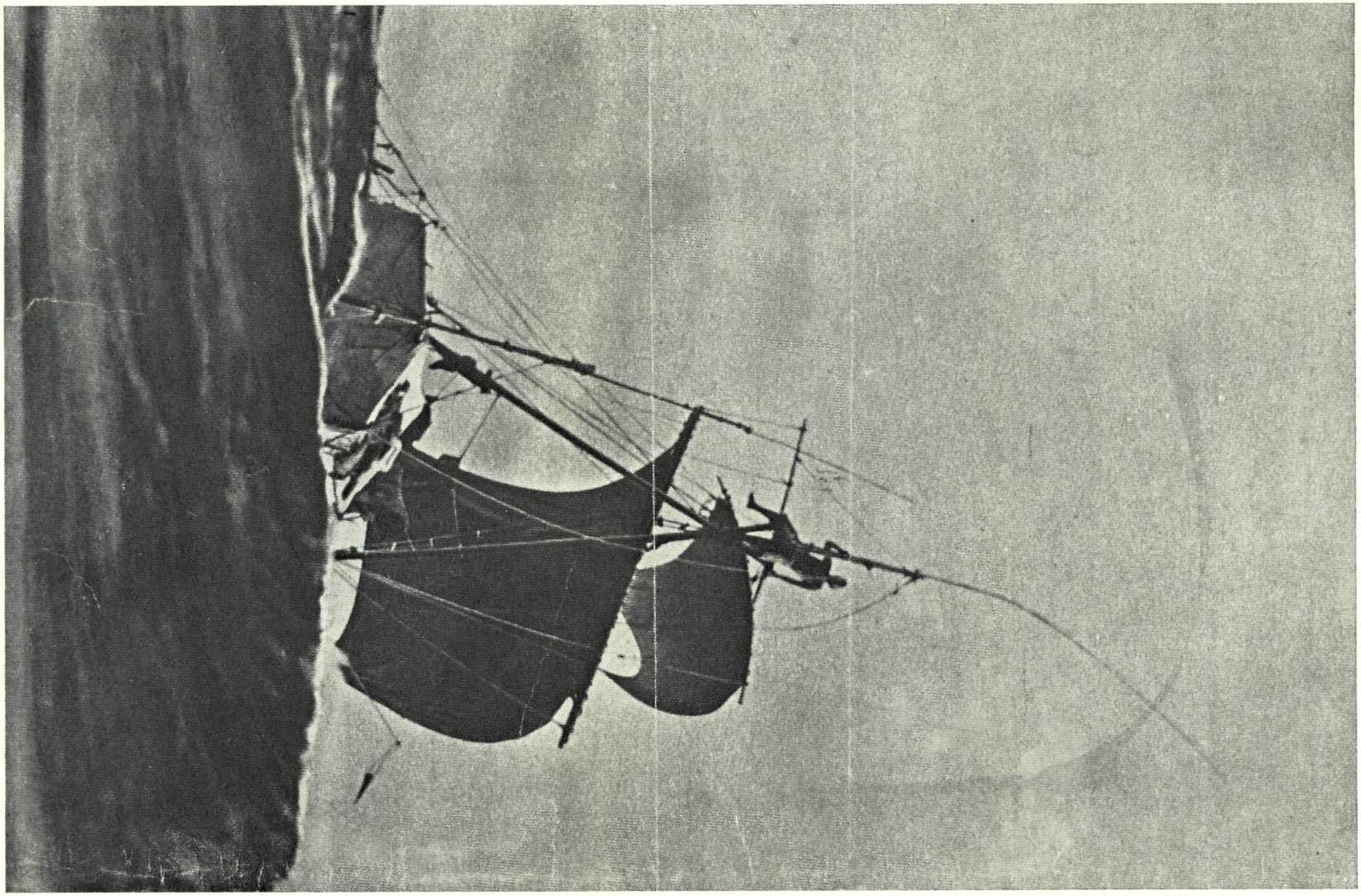
Le Kon-Tiki

Le 17 août de cette année-là, le poste de radio de Tahiti captait le message suivant : « Monsieur le Chef de Raroïa à Monsieur l'Administrateur des Tuamotu... Je vous annonce la nouvelle qu'un radeau a échoué près de Raroïa avec six personnes étranges bien vivantes. Stop. Bien à vous. Stop. Le chef Terrifaatau. »
Cette dépêche souleva la plus grande stupeur. Elle avait été retransmise par un sans-filiste amateur de Rarotonga, dans l'archipel des îles de Cook, qui l'avait lui même captée dans la matinée. Elle avait accompli près de 6.000 kilomètres dans l'éther avant de parvenir à destination.

Dix jours auparavant le 7 août, les indigènes Raroïa avaient découvert sur le rivage des boîtes de conserves provenant à 'évidence d'un naufrage. Le soir, sur un îlot désert de l'autre côté du lagon, ils aperçurent des lueurs. Ce fut la panique. Des fantômes hantaient les récifs. Mais à l'aube, une fumée monta au-dessus de l'îlot, rassurante : les fantômes ne font pas de feu. Une expédition de pirogues à balanciers s'organisa.
Elle découvrit bientôt un curieux spectacle : sous un bouquet de cocotiers, sir géants blonds tout nus, fumés par le soleil, salés par les embruns et prodigieusement barbus, s'escrimaient à tour de rôle sur la manivelle de leur générateur de radio pour annoncer au monde l'épilogue de leur extraordinaire aventure.

Au large, les vagues géantes s'écroulaient sur un extravagant esquif accroché au récif, un radeau

A 63 ans, pour Thor Heyerdahl, l'aventure est finie...



Cette photo prise d'un youyou a stupéfié le monde en 19 47 : le « Kon-Tiki » sur le Pacifique déchainé.

de troncs d'arbres surmonté d'une paillote presque effondrée.

Ainsi s'achevait la croisière scientifique du « Kon-Tiki », la plus étonnante des aventures de mer de l'après-guerre. Pendant cent et un jours, cinq Norvégiens et un Suédois, à bord de ce radeau, avaient traversé le Pacifique, des côtes du Pérou jusqu'en Polynésie.

Tout avait débuté dix ans plus tôt, en 1937. Cette année-là, le jeune Heyerdahl recueille aux îles Marquises une légende selon laquelle les ancêtres des Polynésiens sont arrivés à bord de bateaux plats, guidés par le dieu Tiki (soleil). Il compare cette tradition aux légendes de la civilisation pré-inca.

Le culte du dieu Kon-Tiki, chef d'un peuple blanc mystérieusement disparu, auquel elles se réfèrent souvent, le persuade que la Polynésie a été peuplée par des hommes venus d'Amérique du Sud. Oui, Tiki, le dieu-soleil a conduit ses fidèles à travers l'immensité du Pacifique, huit mille kilomètres d'océan, et il leur a donné des îles qui s'étendent sur une surface quatre fois grande comme l'Europe.

Reste à faire partager cette découverte au monde savant.
Personne ne voulut croire à sa thèse. Les hommes blancs n'avaient pu aller dans les îles du Pacifique, lui fit-on valoir, puisqu'ils n'avaient pas de bateaux. Ils avaient des radeaux en bois de balsa, répliqua Heyerdahl. Des radeaux, rugirent les savants : « Essayez donc d'aller du Pérou aux îles du Pacifique en radeau ! » « J'irai, répondit tranquillement le Norvégien ». On le crut fou. Il ne désarma pas.

Son enthousiasme était tellement contagieux que des subventions particulières commencèrent à affluer. L'armée et la marine américaine s'intéressèrent au projet et s'engagèrent à fournir du matériel et des rations alimentaires. Thor connaissait en Norvège des gaillards qu'un petit tour en radeau pouvait tenter. Il n'eut aucune peine à en trouver quatre, auxquels vint se joindre l'explorateur suédois Bengt Danielsson.

Les six hommes établirent leurs quartiers et leur chantier à l'arsenal du port de Callao, où ils reproduisirent d'une façon rigoureusement exacte un radeau conforme aux descriptions laissées par les premiers explorateurs espagnols qui les avaient encore vus en service. Ainsi naquit le « Kon-Tiki ». Neuf troncs en bois de balsa vert en formaient la plate-forme. Le plus long qui mesurait 14 mètres, placé au milieu, dépassait aux deux bouts. Les autres étaient disposés symétriquement de chaque côté. A l'arrière, un bloc de balsa, épais et court, placé en travers, supportait le long aviron de queue servant de gouvernail. Tout tenait en place au moyen de 300 cordes végétales. Pas un clou, pas un rivet, pas un centimètre de fil de fer ne devait entrer dans la construction du radeau. Le pont, en bambou, était couvert de nattes de jonc. Pas de bastingage. Au centre s'élevait une petite cabane de bambou tressé, couverte de feuilles de bananier. Les deux mâts, en bois dur de manguier, s'inclinaient l'un vers l'autre et se croisaient au sommet, entre lesquels une voile carrée pouvait être tendue.
Nombreux sont les « experts » qui viennent visiter l'arsenal et tous repartent en haussant les épaules. La veille du départ, le ministre péruvien de la Marine vint inspecter l'embarcation et fut « terrifié » par ce qu'il vit. Il fit signer à Thor Heyerdahl un papier dégageant la marine péruvienne de toute responsabilité quant aux suites de l'affaire. « Vous coulerez, lui prédit-il. Le balsa va se gorger d'eau ». Heyerdahl refuse de se laisser impressionner. Il croit dur comme fer à sa théorie et se dit que si, cinq cents ans plus tôt, des hommes ont pu faire la traversée sur des radeaux semblables, il peut le faire aussi.
Et il la fit.

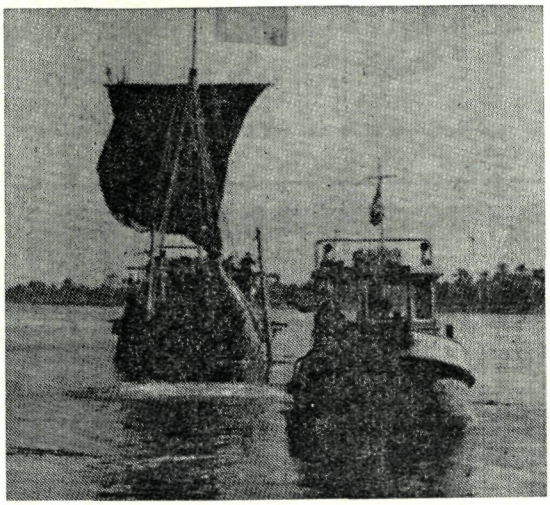
Les inquiétudes des premiers jours furent bien vite dissipées. Le «Kon Tiki » fit mentir les pessimistes. Il montait imperturbablement à la lame et si, à l'extérieur, le balsa se gorgeait d'eau, il suffisait d'enfoncer une lame de couteau à travers la couche spongieuse pour constater que le cœur restait ferme. Heyerdahl avait eu raison d'utiliser des balsas frais abattus, encore gorgés de sève comme on le lui avait conseillé. Il avait eu raison aussi d'imiter les anciens Péruviens pour l'assemblage des troncs en employant des cordes de chanvres, plutôt que du fil d'acier. Sur les grosses lames, toute la pression était absorbée par ces cordes. Elles craquaient et geignaient sans cesse, mais le matin il suffisait de les resserrer. Et elles tinrent. Avec du fil d'acier, les troncs, en jouant entre eux, auraient été rapidement coupés.

Ce ne fut pas pour autant une traversée de tout repos. On ne pouvait espérer traverser le Pacifique sans essuyer au moins une tempête. Il y en eut plusieurs, dont l'une dura cinq jours. Lorsqu'elle s'apaisa enfin, elle laissait la voile déchirée, l'aviron de queue cassé et les dérives très lâches parce que les cordes qui les tenaient s'étaient usées, mais l'équipage et la cargaison s'en tirèrent sans dommage. Plus il y avait de trous dans le radeau, plus l'eau s'en écoulait vite. La remise en ordre ne fut pas très difficile.

A deux reprises, les navigateurs du « Kon Tiki » faillirent perdre un compagnon de route : Knut Haugland, qui avait décidé de nager un peu, et Herman Watzinger, tombé à l'eau à la suite d'un faux pas. Le radeau filait si vite que les hommes faillirent ne pouvoir jamais le regagner. On frôla la tragédie.

Un jour aussi, un requin-baleine d'une longueur de 15 mètres, le plus grand poisson connu, vint tourner pendant plus d'un heure autour du radeau qu'il aurait pu transformer en fétu de paille d'un simple coup de queue. Jusqu'au moment où l'un des hommes, énervé, lui enfonça le plus puissant des harpons dans la tête. Le monstre mit une ou deux secondes à comprendre ce qui lui arrivait, puis réagit avec violence. La ligne du harpon se déroula avec une rapidité folle. Heureusement, elle se cassa comme un brin de fil. Une fois encore, les passagers du « Kon-Tiki » sentirent, pendant un moment, un frisson leur glacer la moelle.

Mais tout est bien qui finit bien. Le 7 août, le but — les îles polynésiennes — était en vue et, avant lui, la barrière de coraux qui en défendait l'accès et sur laquelle des lames de 8 mètres rebondissaient. Le radeau, par chance, ne s'écrasa pas sur les récifs, mais, soulevé par les vagues, s'échoua sur eux. Plus de peur que de mal. Ses passagers purent sauter dans les eaux calmes et gagner une petite île où ils passèrent dix jours avant d'être



Le départ du « Tigris » à l'embouchure du Tigre.

découverts par les indigènes des îles voisines. Le voyage avait pris fin. Thor Heyerdahl avait gagné son pari.

Une autre aventure commençait pour lui et ses compagnons. Celle du succès. Le livre qui raconte leur expédition est traduit en 63 langues et se vend à près de deux millions d'exemplaires. Le film, tourné par Heyerdahl dans un but scientifique et sans penser qu'il pourrait être présenté au public, remporte l'« Oscar » du documentaire. La folle aventure de ces six jeunes gens, condamnés à mort par tous les experts de toutes les marines du monde, se révèle finalement comme une des plus extraordinaires réussites commerciales du siècle.

Une expédition anthropologique aux Galapagos en 1953, pour prouver la possibilité d'une présence des Indiens, antérieure à l'arrivée des Européens, suivie en 1956 d'une expédition analogue à l'île de Pâques, occupent ensuite Thor Heyerdahl. Mais en 1969, il renoue avec sa vocation: la démonstration expérimentale des possibilités des grandes navigations primitives.

Le Râ

Il voulait prouver, cette fois, que les ressemblances entre les civilisations égyptiennes et sud-américaines peuvent être dues à de très anciens voyages d'Egyptiens, Mésopotamiens ou Phéniciens. Il avait été stupéfait en visitant l'Egypte en touriste, de découvrir, peints sur les murs des tombeaux de la Vallée des Rois et des Grandes Pyramides, des bateaux exactement semblables à ceux qu'il avait vus au Mexique et au Pérou, comme eux en papyrus, comme eux relevés à l'avant et à l'arrière. Il avait découvert encore d'autres coïncidences troublantes. Comme les pyramides... Cela l'avait convaincu que des relations très précises avaient existé jadis entre des Egyptiens, Mésopotamiens ou Phéniciens et les peuples du continent américain.

Et, une fois encore, il décida de le prouver. Ce fut la construction du « Râ », radeau de papyrus semblable à ceux que construisaient les Egyptiens au troisième millénaire avant Jésus-Christ.

Et, une fois encore, il se heurta au scepticisme général. Toutes les autorités en la matière estimaient que les bateaux en roseaux n'avaient jamais été utilisés que sur le Nil. Nul n'avait jamais entendu dire que les anciens Egyptiens les aient fait naviguer sur la Méditerranée. Le savant directeur de l'Institut du Papyrus du Caire avait vérifié lui-même, en plongeant pendant un certain temps quelques papyrus dans sa baignoire remplie d'eau de mer, que l'eau salée en saturait rapidement les tiges. « En moins de quinze jours, j'ai vu apparaître des bulles provoquées par la fermentation du papyrus ». Condamnation sans appel !

Thor Heyerdahl n'osa pas répliquer au savant directeur qu'il ne comptait pas entreprendre son expédition dans une baignoire. Dans une baignoire, les papyrus restent dans une même eau qui se pollue, alors qu'elle se renouvellerait constamment sous le « Râ ». D'autre part, le schéma de construction du « Râ » était à peu près celui d'un panier, et l'eau ne pourrait pénétrer à l'intérieur des tiges dont les extrémités, recourbées vers le haut, resteraient au-dessus de la surface liquide.

Si les experts considéraient son projet comme irréalisable, grand bien leur fasse. Pour lui, le mot impossible n'existait pas. Une entreprise apparemment aussi insensée, celle du « Kon-Tiki », ne l'avait-elle pas rendu célèbre quelques années auparavant ?

Le plus difficile de la nouvelle entreprise, finalement, ne fut pas tellement le voyage, que la construction du bateau.

Il y a longtemps qu'on ne cultive plus le papyrus en Egypte. Il en pousse des quantités sur les rives du fleuve Tchad. Mais il aurait fallu beaucoup trop de temps pour en transporter une quantité suffisante

Le Râ

au Caire par voie d'eau, et l'avion était trop cher. Heyerdahl se rend en Ethiopie, où le papyrus est abondant autour du lac Tana, source du Nil bleu, et du lac Zwai, au sud d'Addis-Abeba. Il y rencontre un Italien, qui passe contrat avec des moines et des pêcheurs pour récolter douze tonnes de tiges d'une longueur exceptionnelle, comprise entre 5 et 6 mètres. L'Italien garantit la livraison sur la côte occidentale de la mer Rouge, après avoir traversé des montagnes de 3.500 mètres. Il ne reste plus qu'à s'entendre avec un Grec, qui transportera le chargement à bord de son navire jusqu'à Suez. En février, les 500 balles de payprus sont rendues au Caire, où Heyerdahl a obtenu du gouvernement égyptien quelques arpents de sable derrière la IIIe pyramide. Et les quatre Tchadiens qu'il a recrutés pour construire le navire — aujourd'hui encore les bateaux du Tchad sont construits en papyrus — se mettent à l'œuvre.

Le futur navire commence par quatre tiges de papyrus solidement attachées à un bout par un anneau de corde. Un second lien est enroulé autour des papyrus à quelque distance du premier. A travers ce deuxième anneau, on force de nouvelles tiges en aussi grand nombre que possibe. Autour de la gerbe ainsi formée, on passe un peu plus loin le troisième anneau, dans lequel on enfile encore d'autres tiges. L'ensemble prend peu à peu l'aspect d'un croissant en paille tressée, qui forme le cœur de l'ouvrage. On fabrique alors des croissants identiques dont les brins s'entremêlent à ceux du premier, et le travail finit par donner l'idée d'un gigantesque régime de bananes.

Le 29 avril, le travail est terminé. Le « Râ » a 17 mètres de long, 5,20 mètres de large. Il emportera un canot insubmersible, un générateur électrique pour les caméras sous-marine et une radio. On le charge sur un « trailer », qui l'amène à Alexandrie, où il est embarqué à bord d'un cargo suédois, destination Safi, sur la côte atlantique du Maroc.

Il y fit une entrée sensationnelle et, en présence d'une foule énorme, fut baptisé officiellement en hommage au dieu-Soleil jadis adoré de part et d'autre de l'Atlantique par des peuples utilisant des bateaux semblables.

Mis à l'eau, il flotta superbement et ne chavira pas. Il resta huit jours au port, pour le chargement de l'approvisionnement et pour vérifier que les roseaux ne s'imbibaient pas. Et son équipage prit possession du navire. Il ne s'agissait plus, cette fois, comme pour le « Kon-Tiki », de six Vikings aux barbes rousses, mais d'un équipage international, car le « Râ» allait naviguer sous pavillon de l'O.N.U. A bord, un Suédois (Heyerdahl), un Egyptien, un Soviétique, un Américain, un Italien, un Japonais, un Mexicain et un Marocain. La S.D.N. sur vagues.

Foule énorme, encore, à l'appareillage le 25 mai, qui applaudit lorsque la dernière amarre glisse dans l'eau glauque du port. Halé par quatre barques à rames, comme aux temps antiques, le « Râ » appareille doucement. Et, sous la clameur des sirènes, sa voile pourpre flamboyant dans le soleil, il s'en va vers le large, escorté par une flotille de bateaux de pêche et salué par les ovations de 3.000 personnes.

Il double la bouée. Les barques sont remplacées par un chalutier qui le prend à la remorque jusqu'à 15 milles au large, afin de lui permettre de se mettre sous le vent. Il allait affronter, dès le départ, la partie la plus délicate du parcours : prendre le courant des Canaries, puis doubler l'archipel.

Bientôt la côte n'est plus qu'une ligne sombre qui s'estompe dans la brume de chaleur. Là bas, droit devant, les côtes du Mexique à 90 ou 100 jours de navigation. Entre les deux, la mer, cette vieille compagne de l'homme, à la fois cruelle et maternelle.

Les deux premières semaines de navigation se passèrent sans incident. Le « Râ » naviguait à 2,5 nœuds de moyenne, soit environ 100 km par vingt-quatre heures. Au bout de ce temps, son équipage constata que l'arrière s'inclinait vers la mer. L'eau embarquait et stagnait à cet endroit. Heyerdahl et ses hommes eurent beau dégager cette partie et transporter des poids vers l'avant, rien n'y fit. Le Norvégien finit par comprendre qu'il aurait fallu, comme les dessins égyptiens indiquaient, relier au pont la haute poupe recourbée par un filin solide.

Ils le firent, mais c'était trop tard. L'arrière, de plus en plus lourd, freinait le bateau et pire, le faisait zigzaguer.

Le 8 juillet, des vagues géantes submergèrent le « Râ ». Les filins maintenant en place les gros rouleaux de papyrus se rompirent. Le bateau fut fendu à tribord sur toute sa longueur. Au prix d'efforts énormes, l'avarie fut réparée tant bien que mal, mais une tempête de quatre jours reprit le travail de destruction. Le bateau gîtait dangereusement, la cabane-logement était envahie par les vagues, le mât bringuebalait.

Pourtant ce qui restait du « Râ » bondissait sur la mer, la voile toujours hissée et gonflée au maximum. Il fallut pourtant l'amener lorsque la violence du vent augmenta encore. Il fallut aussi couper le mât. Vingt quatre heures plus tard, malgré l'avis de ses co-équipiers qui désiraient poursuivre malgré tout, Thor Heyerdahl décida d'abandonner son bateau de roseaux et de transborder tout son monde à bord d'un yacht qui était venu à la rencontre du « Râ » pour filmer l'arrivée du bateau de papyrus aux Bermudes.

Le but poursuivi était pratiquement atteint. Le « Râ » avait navigué pendant huit semaines, essuyant de fortes tempêtes, et parcouru 5.000 kilomètres, gardant son équipage sain et sauf. La preuve était faite largement que de pareils bateaux avaient été conçus pour la haute mer. Le vice de fabrication de la poupe, faute des constructeurs tchadiens du radeau, expliquait à lui seul les difficultés et les dégâts des deux dernières semaines.

Quelques mois plus tard, riche de l'expérience acquise au cours de la première traversée, le même équipage quitta Safi sur un nouveau bateau de papyrus, le « Râ II ».

Cette fois, la poupe avait été attachée au pont par un filin, ce qui lui permettait de rebondir comme un ressort au-dessus des vagues. Quant aux boudins de roseaux, ils avaient été formés, puis liés entre eux à l'aide d'une seule corde longue de plusieurs centaines de mètres. Plus de risque de

désagrégation. Le bateau, en effet, tint bon, et malgré plusieurs fortes tempêtes il arriva à Bridgetown, capitale de la Barbade après cinquante-sept jours de mer. Il avait parcouru 6.200 kilomètres. Thor Heyerdahl avait prouvé sans conteste, cette fois, qu'un bateau en papyrus pouvait traverser l'Atlantique.

Les années suivantes, l'anthropologue se fait écologiste pour dénoncer la pollution des grands océans, ce qui lui vaudra le prix international Pahlavi pour la défense de l'environnement que lui remettra, au siège de l'O.N.U., Mr. Kurt Waldheim, secrétaire de l'organisation internationale.

Le Tigris

Mais une troisième aventure maritime l'attend. En 1977, il veut prouver qu'il y a 5.000 ans, les Sumériens (anciens habitants de l'Irak) naviguaient déjà en haute mer à bord d'embarcations fragiles et légères, à partir de l'embouchure du Tigre et de l'Euphrate et, partant, sont à l'origine de la civilisation dans l'Océan Indien.

Selon une technique vieille de cinquante siècles, il fait construire une embarcation avec des roseaux coupés dans les marais du confluent du Tigre et de l'Euphrate. Ce radeau, baptisé « Tigris », a dix-huit mètres de long, six de large et est pourvu d'un mât de dix mètres et de six rames « de secours ». Fin novembre, âgé de 63 ans, Heyerdahl, reprend la route de l'aventure avec un équipage international de dix hommes, dont des Irakiens bien sûr, des Américains et un Russe. Le « Tigris » arbore, tout comme le « Râ », le pavillon de l'O.N.U. Cette fois, il ne s'agit pas d'un voyage avec une destination précise. Il s'agit de se laisser porter par les vents et les courants aussi loin que possible dans les eaux redoutables de l'océan Indien. L'entreprise est d'autant plus périlleuse que la route est inconnue.

Soixante-dix jours plus tard, à l'issue d'une traversée sans histoire, le « Tigris » arrive à Karachi. Pari gagné, une fois de plus.

Ce sera le dernier. Ce que la mer n'a pu faire — décourager l'anthropologue — la guerre va le réussir.

De retour de Karachi, le « Tigris » arrive en avril 1978 à la corne de l'Afrique embrasée et se voit refuser l'autorisation de faire escale à Massaoua, port éthiopien de la Mer Rouge. « Nous avons passé des mois en l'an 3.000 avant Jésus-Christ, dit Heyerdahl. Et quand nous sommes revenus à notre époque, à l'entrée de la Mer Rouge, nous avons découvert que nos pays développés vendaient à de pauvres gens des armes dix fois plus meurtrières que les arcs qu'ils avaient abandonnés à la demande des missionnaires, au XIXe siècle ». Pour protester, arrivé à Djibouti, il brûle le « Tigris », qui ne rejoindra jamais le « Kon-Tiki » le « Râ II » au musée maritime d'Oslo.

J.M. de DECKER

Gravelines ou Grevelingen

PAUSE...

Sans nous en rendre compte, nous sommes arrivés à un tournant de l'histoire de notre cité. En effet, jusqu'à présent, nous avons évoqué des événements dont les souvenirs visibles ne sont pas parvenus jusqu'à nous. Avec la période des Habsbourgs, nous allons entrer dans une période au sujet de laquelle nous allons pouvoir citer, de plus en plus, des constructions ou vestiges de constructions encore visibles. Les archives, encore existantes, deviennent, elles aussi, plus nombreuses.

C'est le moment de nous arrêter et de jeter nos regards légèrement en arrière mais surtout dans l'avenir pour atteindre, même, nos jours actuels. Il nous a semblé, après longue réflexion, préférable de placer ici le chapitre spécial consacré à l'hinterland de Gravelines plutôt que de le reléguer à la fin du travail sous forme d'annexe.

Cette pause est aussi l'occasion de saluer une naissance alors que, dans la dernière publication, nous devions déplorer un décès. Une association historique, une sorte de « Heemkring » comme nous dirions, est née à Gravelines. Elle a choisi pour dénomination : « Gravelines toujours ». La présidence en a été confiée à Monsieur Marcel LAIDEZ, dont les lecteurs connaissent déjà le nom grâce à l'une ou l'autre citation. On ne pouvait mieux choisir après le décès du regretté Maurice TORRIS. Marcel LAIDEZ est un historien amateur sérieux qui se consacre depuis des années à l'étude du passé de Gravelines. Il a publié une notice qui sera suivie d'un travail plus étendu... Des contacts amicaux ont déjà été noués antérieurement, il suit nos articles avec le plus grand intérêt et il est prêt à nous aider. Nous sommes prêts à l'aider également. C'est donc avec joie, que nous adressons, publiquement cette fois, nos sincères félicitations à Monsieur Marcel LAIDEZ et que nous formons les meilleurs vœux pour « Gravelines toujours ».

VERLEYEN Jean.

L'évolution du trafic maritime aux ports d'Ostende, de Zeebrugge et de Gand

par Henri ROGIE

A. Progression remarquable du trafic containerisé au port de Zeebrugge

Le premier bilan semestriel concernant les activités maritimes des ports de mer belges nous est livré cette année par Zeebrugge. Une rapide analyse des chiffres que vient de publier la M.B.Z. laisse apparaître une régression des importations de pétrole brut et du trafic transmanche Ro/Ro en général. Le trafic des marchandises containerisées affiche par contre un « boom » remarquable de l'ordre de 57 % par rapport au semestre correspondant de 1977.
Ces diverses tendances se dessinaient déjà très nettement dans l'analyse du premier bilan trimestriel que nous avons publiée à l'époque. En voici donc la confirmation à l'issue des six premiers mois du présent exercice. Cette évolution se reflète d'ailleurs de façon assez précise dans les chiffres que publie la M.B.Z. concernant le nombre de navires réceptionnés au cours de cette période.

Cargos et porte-containers en nombre accru

Ces données nous indiquent en effet que le nombre de cargos et de porte-containers entrés au port de Zeebrugge est en nette hausse par rapport au semestre équivalent de l'année dernière. Cette progression s'élève à 174 unités, soit 17 %, pour ce qui concerne les cargos conventionnels, et à 151 unités, soit 46 %, quant aux navires porte-containers venus accoster à l'O.C.Z. et au Short-sea terminal.
Par contre, les navires-citernes sont en baisse de 6 unités, soit de 2 %, et les ferries des services transmanches vers Douvres, Hull, Folkestone et Harwich régressent, quant à eux, de 212 unités, soit de 8 % par rapport au 1er semestre 1977.
Au total, le nombre de navires de mer entrés à Zeebrugge au cours de ces six premiers mois 1978 atteint 5.236 unités, ce qui signifie 107 unités ou 2,5 % de plus qu'au cours du semestre équivalent de l'exercice précédent. Résumons comme suit le détail que nous venons de commenter :

Types	Nombre	Accroissement
Ferry-boats	2.378	— 212
Porte-containers	475	+ 151
Pétroliers	239	— 6
Cargos	1.144	+ 174
Total	**5.236**	**+ 107**

Importations de pétrole brut en baisse de 23 %

Ainsi que nous le disions dans notre introduction, les importations de pétrole brut accusent une régression assez sensible. Elle s'élève en effet à quelque 623.000 tonnes en chiffres absolus, soit 23%, comparée au même semestre de 1977. Les marchandises importées par les ferries du link transmanche reculent également et ceci d'environ 77.000 tonnes, soit de 8 %. C'est encore le cas pour les arrivages de matériaux de construction, autre important trafic du port de Zeebrugge. Cette rubrique accuse en effet une perte de quelque 46.000 tonnes, soit 5 % par rapport à 1977.
Les importations de marchandises containerisées affichent par contre un « boom » vraiment remarquable. Cette progression atteint en effet plus de 226.000 tonnes, ce qui est 51% de mieux comparée à la même période de l'exercice écoulé. Les nouvelles lignes transocéaniques inaugurées l'an passé à l'O.C.Z. ont donc amorcé une nette relance de ce trafic qui avait trop longtemps périclité.
Voici maintenant comment nous pouvons résumer l'évolution des 4 principaux trafics d'importation du port de Zeebrugge pour ce qui a trait à ce 1er semestre 1978 :

Importations 1-6-1978	Quantité absolue	Evolution
Pétrole brut	2.035.605 t.	— 23 %
Mat. construction	792.975 t.	— 5 %
Marchandises Ro/Ro	784.785 t.	— 8 %
Fret containerisé	666.764 t.	+ 51 %

Exportations de fret containerisé en hausse de 65 %

Passons au chapitre des exportations où nous notons un recul de 9.600 tonnes, soit — 1 %, à la rubrique des marchandises Ro/Ro transportées par les ferries transmanches de la S.B.A., des Northsea Ferries et de la Townsend-Thoresen. Le recul de ce trafic est donc légèrement moins prononcé à la sortie qu'à l'entrée.
Quant aux exportations de fret containerisé, on notera qu'elles affichent une progression encore plus remarquable qu'à l'entrée. En effet, le gain se chiffre ici à 242.000 tonnes, ce qui représente

un rythme d'expansion de 65 % comparé au semestre équivalent de 1977. Gain également à la rubrique des produits pétroliers, autre important trafic d'exportation de notre Noordzeepoort. Il atteint quelque 18.700 tonnes, soit 17 % par rapport à 1977.
L'évolution des 3 principaux trafics d'exportation du port de Zeebrugge peut donc être résumée de la façon suivante pour ce qui est de la période janvier-juin 1978 :

Exportations 1-6-1978	Quantité absolue	Evolution
Marchandises Ro/Ro	952.246 t.	— 1 %
Fret containerisé	612.321 t.	+ 65 %
Prod. pétroliers	126.783 t.	+ 17 %

Bilan global du trafic maritime en recul de 4,3 %

Le pétrole brut, les matériaux de construction et les marchandises Ro/Ro étant en baisse, il en résulte un déficit assez important quant au résultat global des arrivages. Bien que les importations accrues de fret containerisé aient apporté une large compensation, le chiffre final accuse encore un mali de 534.000 tonnes, soit — 10 % comparé au 1er semestre 1977.
La situation est toutefois bien meilleure en ce qui concerne le bilan global des exportations. Seul le fret Ro/Ro était en baisse, de sorte que le résultat final pouvait amplement bénéficier des gains réalisés aux rubriques des dérivés pétroliers et du fret containerisé. Ce qui nous donne somme toute un boni global de 238.000 tonnes, soit + 15 % comme taux d'accroissement.
En chiffres absolus maintenant, voici comment se présente l'évolution du bilan global des arrivages et des chargements pour le 1er semestre 1978 au port de Zeebrugge :

1er semestre 1978	Quantité globale	Evolution
Importations	4.684.227 t.	— 10 %
Exportations	1.802.541 t.	+ 15 %
Trafic total	**6.486.768 t.**	**— 4,3 %**

GAND

Après le port de Zeebrugge, voici Gand qui nous livre le bilan de son trafic maritime pour ce 1er semestre 1978. Disons d'emblée que les chiffres publiés sont le reflet des fluctuations qu'a subies la conjoncture économique au cours de cette période. Les importations sont en effet en léger recul, tandis que les exportations continuent de régresser à un rythme sensiblement élevé.
C'est que le trafic maritime du port de Gand, au caractère industriel prédominant, est particulièrement sensible aux variations des échanges commerciaux. Ceux-ci n'ont guère évolué de façon réjouissante au cours des six premiers mois de cette année. Nos importations accusent en effet une faiblesse persistante qui n'est pas sans influencer nos exportations puisque nous connaissons une économie essentiellement transformatrice.
Les statistiques que nous possédons à ce sujet se rapportent aux 5 premiers mois de l'année et ils révèlent que le volume de nos ventes extérieures est passé de 34,2 à 32,6 millions de tonnes d'une période à l'autre. Cette régression de nos exportations, qui se chiffre donc à 4,6 % pour la période précitée, explique d'ailleurs l'ampleur de notre déficit commercial totalisant déjà 50 milliards de FB à la fin mai.

Navires réceptionnés et jauge globale

Revenons-en au port de Gand et voyons brièvement comment cette évolution conjoncturelle s'est répercutée sur le trafic maritime. Analysons tout d'abord l'évolution du mouvement portuaire et à ce propos, notons que les 1.471 navires de mer réceptionnés au cours de ce 1er semestre 1978 sont en baisse de 2,9 % par rapport à la période correspondante de l'année précédente. Affichons ici un premier tableau qui mentionne le nombre d'unités réceptionnées par semestre depuis l'année 1976 :

Nombre d'unités réceptionnées	1er Sem.	2me Sem.
Année 1976 :	1.636	1.623
Année 1977 :	1.516	1.411
Année 1978 :	1.471	—

Publions un tableau identique pour ce qui a trait à la jauge globale que représentaient les navires entrés au port. Si ce tonnage accuse ce semestre-ci un recul de 10 % comparé aux six mois équivalents de 1977, il est nettement meilleur que celui totalisé au cours du semestre précédent. Précisons encore que le tonnage unitaire moyen s'élévait à 3.988 tx bruts.

Tonnage global brut	1er Sem.	2me Sem.
Année 1976 :	5.757.771	6.778.101
Année 1977 :	6.465.899	5.549.826
Année 1978 :	5.867.336	—

Evolution des importations

Passons maintenant au chapitre des importations et mentionnons d'emblée le bilan réalisé : 5.563.403 tonnes de marchandises par voie maritime, soit près de 352.000 T. ou 5,9 % de moins qu'au cours du 1er semestre 1977. Par rapport au second semestre de la même année, il y a toutefois un gain de 371.000 t., soit de 7 %. Avant de passer au détail, voyons d'abord comment ont évolué les arrivages depuis l'exercice 1976 :

Importations	1er Sem.	2me Sem.
Année 1976 :	5.038.741 t.	6.117.333 t.
Année 1977 :	5.915.214 t.	5.192.414 t.
Année 1978	5.563.403 t.	—

Pour ce qui est maintenant des principaux trafics d'importation, le tableau ci-dessous nous montre que des trois grands trafics à caractère industriel, seuls les minérais sont en hausse par rapport au semestre correspondant de 1977. Le gain se chiffre en effet à 359.000 t., soit quelque 14 %. Les produits pétroliers et les combustibles solides sont par contre en net recul, de l'ordre de 127.000 t. (— 19 %) et de 193.000 t. (— 42 %) respectivement. Notons en outre une perte de 465.000 t. (— 39 %) à la rubrique des céréales et une hausse de 51.000 t. (+ 21 %) aux engrais.

Importations 1-6-1978	Quantité absolue	Evolution
Minerais	2.799.000 t.	+ 14 %
Céréales	710.000 t.	— 39 %
Prod. pétroliers	541.000 t.	— 19 %
Engrais	293.000 t.	+ 21 %
Combustibles sol.	261.000 t.	— 42 %

Evolution des exportations

Venons-en aux exportations par voie maritime où nous constatons un recul global de 560.000 tonnes comparé au semestre équivalent de 1977. Il s'agit là d'une régression relativement prononcée, se chiffrant à quelque 28 %. Si l'on compare les 1.415.768 tonnes réalisées ce semestre-ci au bilan du semestre précédent, la perte n'est que de 128.000 t. ou de 8 %. Résumons comme suit les bilans semestriels des exportations, en baisse constante depuis le début de 1977 :

Exportations 1-6-1978	1er Sem.	2me Sem.
Année 1976 :	2.010.563 t.	2.169.055 t.
Année 1977 :	1.976.153 t.	1.544.069 t.
Année 1978 :	1.415.768 t.	—

Lorsqu'on examine les derniers résultats semestriels plus en détail, on remarque d'emblée que ce sont les deux principaux trafics d'exportation du port de Gand qui sont les responsables de ce déficit. En effet, tant les produits métallurgiques que les dérivés pétroliers sont en baisse et cela de 20.000 t. (— 3 %) et de 486.000 t. (— 49 %) respectivement. Cette tendance régressive s'inscrit d'ailleurs bien dans le contexte de l'évoluton actuelle de notre économie. Quant à la rubrique des céréales, troisième en importance au chapitre des exportations, on note une progression de l'ordre de 20.000 t. (+61%), toujours comparée au semestre correspondant de 1977. On retiendra que ce dernier trafic contient une part importante de transit.

Exportations	Quantité absolue	Evolution
Prod. métallurgiques	538.000 t.	— 3 %
Prod. pétroliers	486.000 t.	— 49 %
Céréales	131.000 t.	+ 61 %

Bilan semestriel global

En ce qui concerne maintenant le bilan global de ce 1er semestre 1978 au port de Gand, un dernier tableau nous montre que le trafic maritime de marchandises a régressé de 13 % par rapport à la période équivalente de l'année précédente. En chiffres absolus, le recul atteint plus de 912.000 tonnes. Si l'on fait par contre la comparaison avec le 2me semestre de 1977, on constate une plus-value de 242.000 tonnes ou de 3,6 %, ce qui est dû à un meilleur résultat enregistré aux importations comme nous l'avons expliqué plus haut.

Gand 1-6-1978	Quantité absolue	Evolution
Entrées	5.563.403 t.	— 5 %
Sorties	1.415.768 t.	— 28 %
Total	**6.979.171 t.**	**—13 %**

OSTENDE

Après Zeebrugge et Gand, voici le port de commerce d'Ostende qui affiche le bilan de son trafic maritime pour les six premiers mois de l'année en cours. A l'analyse des chiffres publiés apparaît d'emblée une nette analogie dans l'évolution des échanges maritimes à partir des trois ports précités. Les importations sont en effet partout en baisse, tandis que les exportations connaissent un regain d'intérêt assez appréciable, excepté à Gand.
Pour ce qui a trait à Ostende en particulier, spécifions que son port de commerce accuse un recul des importations de l'ordre de 12 % alors que ses exportations affichent un boni assez remarquable qui s'élève à quelque 33 %. Voyons maintenant ces résultats un peu plus en détail.

Recul des arrivages

Passons maintenant au détail d'Ostende et notons bien qu'il s'agit des résultats semestriels enregistrés dans la partie du port gérée par l'autorité communale. Les données du trafic transmanche relevées au terminal de la R.T.M. n'entrent donc pas en ligne de compte dans le présent article.
Ainsi, en ce qui concerne les six premiers mois de l'exercice en cours, c'est un total de 553 navires marchands qui était enregistré à l'entrée des trois bassins du port de commerce. Reporté au semestre correspondant de 1977, leur nombre diminue de 38 unités, soit de quelque 6 %. De ces 553 navires réceptionnés, 106 naviguaient sur ballast, ce qui représente près de 20 % du total.
Les 447 unités qui entrèrent chargées ont importé 619.530 tonnes de marchandises en tout, ce qui est 87.192 tonnes de moins qu'au cours des six premiers mois de 1977. Quelques 85% de ces marchandises étaient constitués de dérivés pétroliers et de sables et graviers. Les premiers nommés régressaient de 11.730 tonnes, soit de 7 %, tandis que les graviers en provenance des côtes anglaises reculaient de 41.241 tonnes, soit de 9. %.
Le recul enregistré à la rubrique des dérivés pétroliers s'explique en partie par une diminution des importations de fuel par les entreprises UCB de Zandvoorde qui se sont reconverties au gaz naturel. Les sables et graviers, quant à eux, régressent depuis le début de l'année car la firme importatrice « Zeemineralen » assure depuis cette période une partie de ses importations via le petit port de Nieuport connecté depuis peu à l'autoroute E5 via la bretelle de Jabbeke.

Donnons à présent un aperçu de l'évolution des principaux trafics d'importation au port communal d'Ostende :

Entrées 1-6-1978	Quantité absolue	Evolution
Sables-graviers	380.186 t.	— 9 %
Prod. pétroliers	147.710 t.	— 7 %
Prod. chimiques	58.382 t.	+ 5 %
Bois	9.830 t.	— 33 %
Far. de poisson	6.080 t.	— 26 %
Engrais	5.717 t.	— 6%
Bétail	3.397 t.	+ 39 %
Divers	8.228 t.	—
Total	**619.530 t.**	**— 12 %**

Progression remarquable du trafic à la sortie

Venons-en aux exportations par voie maritime qui se sont élevées à 57.482 tonnes pour ces six premiers mois de 1978. Ici, il y a gain par rapport à la période équivalente de l'année précédente. Il se chiffre à 14.454 tonnes, soit quelque 33 % de plus. A l'exception du trafic de véhicules neufs qui régressaient de 7.000 tonnes, tous les principaux trafics d'exportation affichaient des chiffres en net progrès. Citons ainsi les engrais de l'UCB qui gagnaient 1.257 t. (6 %), les fourrages 7.541 t. (+ 5,7) et les fécules 3.163 t. (+ 45 %). Mentionnons tout spécialement le nouveau trafic de pommes de terre à destination des ports de l'Afrique du Nord qui passe de 1.200 t. en 1977 à 13.588 t. pour ce premier semestre 1978.
Résumons donc comme suit l'évolution des exportations par voie maritime au port de commerce d'Ostende :

Sorties 1-6-1978	Quantité absolue	Evolution
Engrais	21.665 t.	+ 6 %
Pommes de terre	13.588 t.	(× 11)
Fécules	10.176 t.	(+ 45 %)
Fourrages	8.860 t.	(+ 5,7 %)
Voitures	1.903 t.	(— 77 %)
Divers	1.290 t.	—
Total	**57.482 t.**	**+ 33 %**

Quant au bilan global de ces six premiers mois 1978, résumons-le par un dernier tableau qui laisse apparaître un mali de 9 % reporté au semestre correspondant de 1977.

Ostende 1-6-1978	Quantité absolue	Evolution
Entrées	619.530 t.	— 12 %
Sorties	57.482 t.	+ 33 %
Total	**677.012 t.**	**— 9 %**

★

BIBLIOGRAFIE

LEEFMILIEU-ONDERZOEK

Onlangs verscheen de uitgave « LEEFMILIEU-ONDERZOEK IN BELGIE ». Deze inventaris geeft een ruim overzicht van de researchwerkzaamheden welke in dit domein gedurende de laatste jaren in ons land uitgevoerd werden. De 760 geciteerde onderzoeksprojekten worden in detail beschreven. Deel 1 (Projecten) bevat per instelling : naam, adres en apparatuur/faciliteiten. Per project worden volgende gegevens verstrekt : leden van de akademische staf, looptijd van het onderzoek, omschrijving van het onderzoek, doel van het onderzoek, gebruikte methoden, toepassingsmogelijkheden en begunstigden.

Deel 2 (Index) bevat naast de inhoudstafel, een lijst van onderzoekers en drie trefwoordenlijsten (nederlands, frans, engels) om het opzoeken te vergemakkelijken.

Deze tweedelige uitgave is te bekomen bij het Nationaal Centrum voor Wetenschappelijke en Technische Documentatie, Keizerslaan 4, 1000 Brussel tegen de prijs van 300 BF.

DE BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1979

De 41e jaargang van dit lijvig boekwerk is verschenen. Het bevat dit jaar meer dan 1.300 bladzijden en wordt op alle vissersvaartuigen, zowel de Nederlandse als de Belgische, welke de Noordzee en de Atlantische Oceaan bevaren tot aan Afrika, gebruikt. De vele inspanningen die in het verleden geleverd werden om onze « Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak » zo kompleet en zo nuttig mogelijk te maken, werden ook voor de huidige verder gezet.

Daarvoor konden wij opnieuw beroep doen op een groep administratieve- en technische deskundigen, die ook nu weer het beste van hun kunnen hebben gegeven om onze uitgave te doen uitgroeien tot een onmisbaar vade-mecum voor ieder persoon of bedrijf die iets te maken heeft met de internationale maritieme wereld ; zij het nu de schipper aan boord van zijn eenvoudige treiler, de bevelvoerder op de brug van een grote tanker, de kommandant van de Zeemacht of de Staatspakketboten. Iedereen wordt geholpen in een steeds komplekser wordende reglementering.

Alle rubrieken werden grondig nagezien en aangepast. Nieuwe ingelast, vervallen weggelaten. De nieuwe betonningsstelsels, waarin de volledig nieuwe reglementering inzake de verkeersscheidingsstelsels voor het Nauw van Kales werd opgenomen, zijn vooral van uitermate groot belang voor alle zeevissers, tot welke natie zij ook behoren.
De oplage is beperkt en de prijs vastgesteld op 800 fr. waaraan dient bijgevoegd 48 fr. B.T.W. en 65 fr. verzendingskosten (90 fr. voor buitenland), te storten op postchecknummer 000-0418987-44 van het « Nieuwsblad van de Kust », H. Baelskaai 30, Oostende. De B.T.W. is niet verschuldigd voor schepen.

De redaktie van Neptunus ontvangt en bespreekt reeds meer dan tien jaar deze Zeemansalmanak, m.a.w. we hebben de evolutie van dit referentiewerk bijzonder goed kunnen volgen... ieder jaar lijviger, vollediger, beter uitgevoerd. Misschien een opmerking, om de hoogwatertafels te lezen (B146-B171) moet men goede ogen hebben, een corpus groter zou beter zijn. Anders niets dan lof.

E.V.H.

Bebakening en betonning

OPPERMEESTER J.B. DREESEN

Twee woorden die bij ons nogal eens door elkaar gehaald worden zijn BEBAKENING EN BETONNING. Onze noorderburen hebben daar schijnbaar geen last van want voor hen blijken de twee betekenissen nauwkeurig omlijnd en algemeen gekend. Dat dit bij ons minder het geval is vindt naar alle waarschijnlijkheid een oorzaak bij het feit dat onze BEBAKENING vertaald werd uit het Franse BALISAGE zoals dit tenandere met veel van de bij onze marine gebruikte termen is gebeurd. Tot voor enkele jaren ging men meestal een Frans woord vertalen en het gebruiken zonder zich bewust te zijn van het feit dat er daarnaast een oeroud en degelijk Nederlands woord voor bestond.

Onder BEBAKENING verstaat men het aanbrengen van merktekens ter oriëntering van de zeevarenden, en meer in het bijzonder ter markering van vaargeulen, obstakels, redegrenzen, aanlooproutes en dies meer. De hiertoe gebruikte zee- en landmerken bestaan voornamelijk uit vuurtorens, lichtschepen en vlotten, radio- en zichtbare bakens, licht- en radarreflectoren, diverse soorten boeien en tonnen. Behalve in de algemene betekenis (baken) gebruikt men het woord bebakening ook wel naast betonning en kustverlichting ter aanduiding van de plaatsing van uitsluitend vaste bakenconstructies in of aan een vaarwater.

De BETONNING daarentegen bestaat uitsluitend uit het aanbrengen van tonnen en boeien of andere drijvende of verankerde voorwerpen voor de bebakening van de genoemde vaarwaters, obstakels, ondiepten en dergelijke. Als zodanig is betonning dus een onderdeel van de bebakening.

Bebakening en betonning vallen in ons land onder de bevoegdheid van een staatsdienst die uit twee afdelingen bestaat : de dienst voor de Kust en de Scheldedienst.

Tegenwoordig wordt bebakening in toenemende mate geconformeerd aan de Internationale afspraken (Routering, Uniform betonningsstelsel). Dit is niet altijd het geval geweest. De bebakening van zeegaten is in Europa ontstaan in de 15de eeuw op initiatief van belanghebbende schippers. Elke belangengroep bouwde dan ook zijn eigen stelsel op en hield het in stand, zonder daarbij rekening te houden met wat elders gebeurde. In de 17de eeuw, toen het een aangelegenheid van de havensteden werd, verbeterde de toestand enigszins. De verscheidenheid in de gebruikte merken, bakens en tonnen was echter nog zo groot dat het aanlopen van een vreemde haven een uitermate moeilijke zaak was.

De idee van een eenvormig stelsel ontstond in 1889 toen de maritieme staten van enige omvang voor de eerste maal, te Washington, vergaderden om tot een akkoord te komen in verband met een algemeen reglement ter voorkoming van aanvaringen op zee. Op diezelfde bijeenkomst werd ook het probleem van de bebakening aangesneden. Hierbij kwam men overeen om op de weg van zee naar de haven, gaande in de richting van de hoofdvloedstroom, rode spitse tonnen aan stuurboord en zwarte stompe boeien aan bakboord te voorzien.

Bij de invoering van de lichtboeien, plaatsten sommige Europese landen echter rode lichten op zwarte bakboordboeien teneinde deze te laten aansluiten met de rode lichten van de haveningangen. In tegenstelling daarmee werden in Noord-Amerika de rode lichten op de rode stuurboordboeien geplaatst. De menigvuldige pogingen die daarna werden gedaan om tot een eenvoudig stelsel te komen bleven vruchteloos. Wel werd in 1936 te Genève het UNIFORM BETONNINGSSTELSEL vastgelegd.

Dit stelsel had echter enkele grote tekortkomingen. Het geheel van deze regels, als compromis opgevat, vertoonde alle kenmerken van een ingewikkeld systeem daar het in feite een samenvatting was van alle vroegere gebruikte betonningsmethoden. Ook de wijze waarop diverse landen het Uniform Systeem interpreteerden liep vaak sterk uiteen, zodat tegenstrijdigheden ontstonden. Bovendien bleven een aantal landen weigeren het UNIFORM STELSEL in te voeren. Dit was onder andere het geval met Noord- en Zuid-Amerika, Japan en de Filipijnen. Oorspronkelijk was het echter de bedoeling geweest een markeringssysteem in te voeren waarbij de zeevarenden bij het zien van gelijk welk merk, instinctief, positief en correct zouden reageren. Dat het UNIFORM BETONNINGSSTELSEL hier niet aan beantwoordde is door veelvudige ongevallen bewezen.

Vers in ons geheugen staat nog de ramp nabij de VARNEBANK in het NAUW van KALES in 1971. Alhoewel reglementair betond, werden de wrakstukken van de grote tanker TEXACO CARIBBEAN overvaren door de BRANDENBURG die daarop zonk. Enkele weken later werden deze wrakken, spijts het uitleggen van twee bemande wrakschepen en zo maar eventjes 14 wrakboeien andermaal overvaren door de NIKI, vaartuig dat eveneens verging. Een en ander kostte het leven aan liefst 51 opvarenden.

Deze weinig ideale toestand deed in 1971 de INTERNATIONAL ASSOCIATION of LIGHTHOUSE AUTHORITIES (IALA) ertoe besluiten een TECHNICAL BUOYAGE COMMITTEE op te richten met als taak een nieuw, eenvormig betonningsstelsel te ontwerpen.

Uit de bus kwam echter een tweedelig stelsel omdat het eens te meer, ondanks uitputtende besprekingen, niet mogelijk bleek één voor alle betonningsautoriteiten aanvaardbaar systeem te ontwerpen. Deze stelsels waren het systeem A : het gecombineerd kardinaal en lateraal stelsel, rood aan bakboord en het systeem B : het enkelvoudig lateraal stelsel, rood aan stuurboord.

Nu heeft het MARITIME SAFETY COMMITTEE van de INTERGOVERNEMENTAL MARITIME CONSULTATIVE ORGANISATION (IMCO) het beginsel van deze 2 stelsels aanvaard en zijn akkoord betuigd met SYSTEEM A (voor SYSTEEM B moet voorlopig nog flink wat studiewerk gedaan worden). Ook besloot men er werk van te maken, door in NW-Europa te beginnen.

De wijziging van de NW-Europese betonning startte midden april 1977 met het gedeelte KANAAL, NAUW VAN KALES en ZUIDELIJKE NOORDZEE. In 1978 werd de rest van de NOORDZEE volgens het nieuwe stelsel afgewerkt.

In 1979, 1980, 1981 komen dan de Franse Atlantische kust, de nog overblijvende kusten van Groot-Brittannië, Ierland, Noorwegen, Denemarken, West-Duitsland, de Westkust van Zweden en de Baltische zee aan de beurt.

Hierbij gaat men van het princiep uit dat de IMCO VERKEERSSCHEIDINGSSTELSELS het eerst aan bod komen, daarna de naderingen naar de havens, vervolgens de kustwateren en de kustroutes om te eindigen met de rivierbetonning. De duurste onderdelen van de bebakening of de betonning blijven de boeien, dit voornamelijk door hun aantal. Heel de hierboven beschreven vernieuwingsoperatie zal dan ook aan de diverse landen een flinke stuiver kosten, vooral als men rekening houdt met het feit dat elke boei met uitrusting, zonder het leggen, om èn bij een miljoen van onze franken kost. De boei bestaat tegenwoordig uit een stalen drijflichaam, meestal verankerd met een ketting, waarin een WARTEL en een SPRUITSTUK steken, en verbonden aan een zware betonnen schijf, de TONSTEEN.

Boeien komen niet alleen in de betonning voor, maar worden in zeer uiteenlopende vormen en formaten voor allerlei doeleinden gebruikt. Zij variëren van de kleine ankerboeitjes (slechts enkele decimeters doormeter), waaraan een jachtje zijn verankerde MEERDRAAD oppikt, tot de LIGHTFLOATS van meer dan 12 meter lengte met circa 10 meter lichtopstand, die als onbemand lichtschip dienen.

Eenmaal soms tweemaal per jaar worden boeien en kettingen verschoond, d.w.z. vervangen om de aangroei te kunnen verwijderen.

Gaat het over betonning dan spreekt men van een LICHTBOEI, als ze voorzien is van een BOEILICHT ; een BRULBOEI en een BELBOEI, al naargelang de geluidsinstallatie waarmee ze uitgerust zijn ; een WRAKBOEI en een SPARBOEI. Sommige boeien worden hierbij echter als « ton » aangeduid. Zo spreekt men van een VERKENNINGSTON, een UITERTON, een SCHEIDINGSTON, een BAKENTON en een BOLTON.

Dienen ze op een of andere wijze voor het afmeren van schepen dan kan dat een MEERBOEI (wie herinnert zich nog de tijd van de Algerines en het gebruik van de BOEIREEP), een AANLEGBOEI of een KOMPASBOEI zijn.

Een JOON is een boeitje gebruikt voor het aangeven van visnetten.

En dan bestaan er nog een hele reeks boeien die voor andere, bijzondere doeleinden gebruikt worden en waaronder we noteren, de REDDINGSBOEI, een TELEFOONBOEI, het reeds genoemde ANKERBOEITJE, een WEERBOEI, een STROOMBOEI, DANBOEIEN (van het Engelse Danger Area Navigationbuoy = wordt in onze marine MARKEERBOEI Mark II genoemd) en dan de jongste spruit in de boeienfamilie de geautomatiseerde NAVIGATIEBOEI.

Al die boeien worden gestockeerd in een BETONNINGSMAGAZIJN en gelegd door een BETONNINGSVAARTUIG, dat wij op onze kust een BOEIENLEGGER noemen.

J.B. Dreesen.

Postzegelnieuws

Wij verontschuldigen ons bij de lezers - en ook bij de auteur - maar wegens reden van technische oorsprong zijn de illustraties bij het deel VII niet klaar gekomen. De redaktie heeft dan ook besloten het artikel een nummer uit te stellen.

panorama maritime

par Henri ROGIE

La présente contribution à notre panorama maritime traite de l'importance de la fonction portuaire d'OSTENDE.

Si d'aucuns s'efforcent de promouvoir à tout prix la vocation purement touristique de la ville d'Ostende, ce serait certes manquer de clairvoyance que de minimiser pour cela sa fonction spécifiquement portuaire. Quelque 11.600 emplois dépendent directement des activités maritimes et industrielles du port ostendais, ce qui représente plus de la moitié de la population active de la ville.
C'est donc dire toute l'importance que revêt le secteur portuaire de notre Reine des plages et l'attention toute particulière qu'il convient de lui accorder.
Traitons d'abord brièvement de l'importance de la pêcherie, de la navigation de plaisance et de la présence de la Force Navale à Ostende. Nous passerons ensuite au port de commerce et commenterons enfin les activités de la R.T.M.

Situation préoccupante dans la pêcherie

Commençons donc notre rapide tour d'horizon par le port de pêche, là où aime flâner le touriste en quête de pittoresque. Disons d'emblée que l'infrastructure de ce port est encore en pleine expansion car on avait vu grand lors de l'élaboration de son plan de modernisation, il y a de cela quelque 10 ans.

Le « Visserskaai »

Depuis lors, il y eut hélas les mesures d'extension des eaux de pêche décrétées par l'Islande et d'autres pays, l'aggravation du climat social dans le secteur de la pêche côtière, la disparition progressive de certaines espèces de poissons et toutes les mesures de restriction des prises qui en découlèrent.
Tous ces événements, et bien d'autres encore, tant d'ordre structurel que conjoncturel, portèrent un sérieux coup à l'essort de notre pêcherie. Tant et si bien qu'on assista à une lente régression à tous les niveaux : unités de pêche, équipages enrôlés, capitaux investis et apports de prises affichèrent des chiffres sans cesse rétrogradants.
La situation était donc devenue progressivement préoccupante dans ce secteur qui, en ce qui concerne Ostende, fournit du travail à quelque 4.500 personnes, qu'ils soient pêcheurs, armateurs, débardeurs, distributeurs, réparateurs ou embauchés dans les industries dérivées.
Aussi, vu son importance sur le plan de l'emploi, convenait-il d'entamer une vaste opération de sauvetage au profit de notre pêcherie, cela tant sur le plan local qu'au niveau national. Elaboré dans une perspective largement européenne, un vaste plan de restructuration est mis progressivement en application. Il vise donc à une certaine relance d'une industrie qui d'aucuns voyaient déjà définitivement condamnée. Nous en reparlerons par ailleurs plus en détail dans un prochain article.

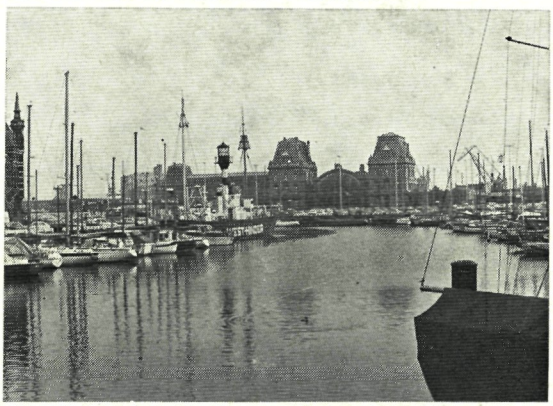
Le port de pêche, côté « Baelskaai »

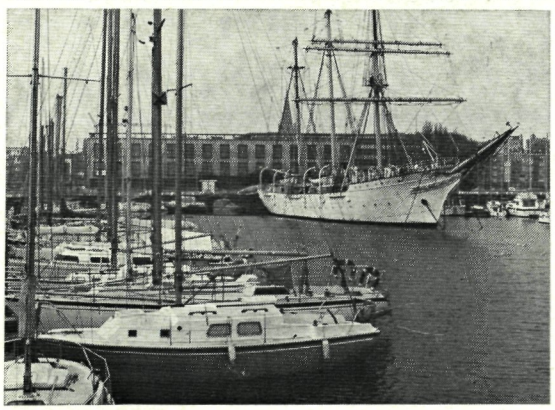
Le port de plaisance en plein essor

Passons maintenant au secteur de la navigation de plaisance qui occupe quatre emplacements différents dans la partie du complexe portuaire gérée par l'autorité communale d'Ostende.

Le « Royal Yacht Club Ostend »

C'est ainsi que dans le vieux bassin de chasse évoluent les embarcations de l'important centre nautique de l'ADEPS. Tout près de là, dans le fond de l'avant-port, sont situées les installations du Royal Yacht Club Ostend, tandis que les deux bassins que longe le pittoresque Visserskaai sont réservés aux bateaux du Northsea Yachtclub.



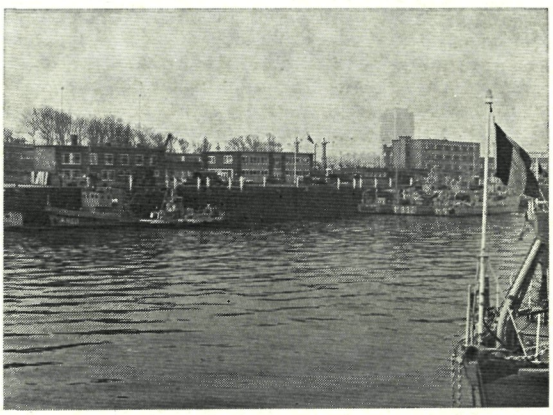


Le Port « Mercator »

Enfin, il y a le nouveau port Mercator implanté au centre même de la ville et qui constitue une magnifique réalisation, tant sur le plan nautique que touristique.
Il est évidemment impossible de procéder au recensement du nombre d'emplois se rapportant directement aux activités du yachting. Cela est d'autant plus vrai que le trafic aux différents bassins de plaisance constitue avant tout un apport non négligeable à l'industrie touristique locale. Les finances communales y trouvent également une importante source de revenus, surtout depuis la mise en service du complexe Mercator, lequel est géré exclusivement par l'autorité communale d'Ostende.
A l'encontre du secteur de la pêcherie, c'est à un essor vraiment remarquable que nous assistons dans le domaine de la navigation de plaisance. Aussi, les quelque 250 millions de FB que la cité d'Ensor a investis dans l'équipement de son nouveau port Mercator ne peuvent qu'être rentables d'autant plus qu'ils profitent également au développement du tourisme et du commerce locaux.

La Force Navale redéfinit son rôle

Il est un fait que la présence de la Force Navale dans le port d'Ostende a trop longtemps été sous-estimée. Ce n'est que lorsqu'on parla de transférer à Zeebrugge une partie de la flotte opérant habituellement à partir d'Ostende qu'on réalisa ce que représentait l'existence de la base navale pour l'économie locale.



La base Navale d'Ostende

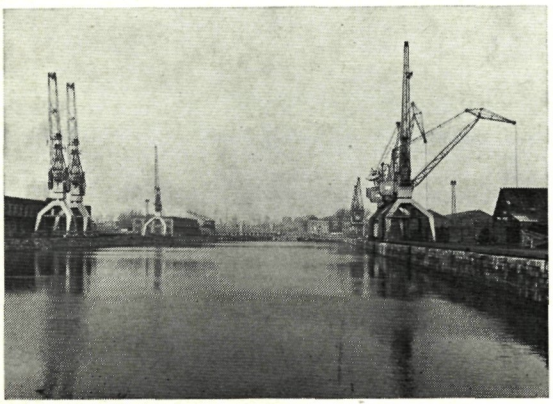
En effet, avant ce transfert actuellement en voie de réalisation, pas moins de 2.100 emplois étaient occupés tant par des militaires que par du personnel civil au sein des installations de notre marine de guerre située à Ostende. Alors que les cols bleus se rencontrent surtout au quartier Bootsman Jonsen et à la base navale située dans l'avant-port, c'est aux ateliers du Groupement logistique qu'est affectée la main-d'œuvre civile encadrée par du personnel militaire. Notons que la majeure partie de tout ce personnel réside dans la ville même ainsi que dans les environs immédiats.
C'est bien dire toute l'importance qu'occupait notre Force Navale au sein de l'activité économique de la région ostendaise. Cette importance prit toute sa signification lorsqu'on envisagea — il y a quelque cinq ans de cela — de transférer le gros de la flotte à Zeebrugge. On se rappellera d'ailleurs les démarches qu'entreprirent alors les autorités communales ostendaises auprès des responsables de la place Dailly afin d'obtenir l'annulation de l'ordre de transfert.
C'était toutefois ignorer qu'un dock destiné à l'usage exclusif de la Force Navale était déjà en voie d'aménagement dans l'avant-port de Zeebrugge. Pour des raisons d'ordre nautique et opérationnel, il importait d'y établir la base des nouvelles frégates ASM et des grandes unités de soutien logistique.

Ce transfert est maintenant en voie d'exécution et lorsqu'il sera achevé d'ici 2 ans environ, un effectif de quelque 1.500 hommes demeurera à Ostende et restera donc intégré dans l'activité maritime et portuaire de la cité balnéaire.

L'essor remarquable du port de commerce communal

Brossons maintenant un rapide aperçu des activités du port de commerce communal et de celui appartenant à la Régie des Transports Maritimes. Mettons surtout l'accent sur leur importance dans le secteur de l'emploi et insistons sur le peu d'intérêt que leur témoignèrent les mandataires locaux et le pouvoir central durant de trop longues années.

Il aura fallu l'apparition de nouvelles figures parmi les responsables de l'économie portuaire locale pour que nous assistions à une nette relance du trafic maritime aux bassins de commerce, cela malgré toutes les entraves apportées par une récession économique générale. En effet, alors que d'aucuns voyaient déjà l'avenir du port de commerce irrémédiablement condamné à cause d'un trafic en régression constante, quelques courageux songèrent à remonter le courant en procédant avant tout à la modernisation de l'infrastructure portuaire. Cela se passait en 1968 et il fallut attendre sept ans pour voir les premières réalisations concrètes d'un vaste plan d'aménagement entretemps approuvé par le département des Travaux publics. De nouvelles grues équipèrent les trois docks du port de commerce et le « diepwaterkaai » entièrement remodelé était prêt à accueillir de nouveaux trafics maritimes. Cela ne se fit pas longtemps attendre et c'est ainsi que le bilan de l'année 1976 franchit pour la première fois le cap du million de tonnes quant aux marchandises acheminées par voie maritime. Avouons que le résultat obtenu était vraiment remarquable.



Des nouvelles grues équipèrent les docks

Il est vrai que le bilan précité — 1.238.459 tonnes pour être précis — ne représente même pas 2 % du trafic global de nos cinq ports de mer. Ce qu'il importe toutefois de souligner pour ce qui a trait au secteur social, c'est le nombre relativement élevé d'emplois en rapport direct avec les activités de ce « petit » port de commerce. En effet, un premier effectif composé de dockers, de douaniers et de personnel communal se chiffre à quelque 250 unités, tandis que les entreprises commerciales axées sur l'activité portuaire n'occupent pas moins de 350 personnes. En outre convient-il de tenir compte de la main-d'œuvre occupée dans les industries locales dont les activités sont étroitement liées au trafic maritime et fluvial du port de commerce. A titre d'exemple, citons l'important complexe chimique de l'UCB, situé le long du canal Ostende-Bruges et qui occupe environ un millier de personnes.

Travaux de modernisation dans la perspective de nouveaux trafics

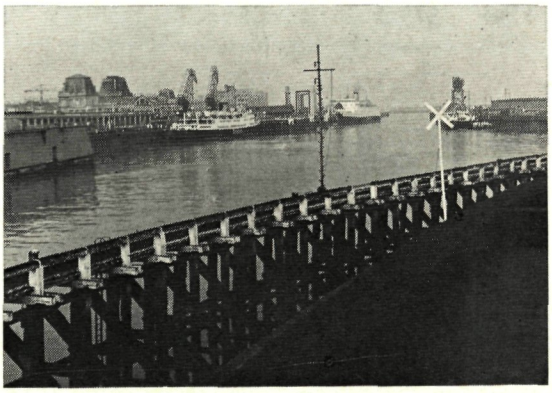
En ces temps de récession persistante, la promotion de l'emploi n'est certes pas chose aisée. Pour ce qui est du secteur portuaire, cette politique implique avant tout l'activation de trafic maritime et pour ce faire il apparaît nécessaire de poursuivre l'effort de modernisation et d'extension de l'infrastructure portuaire.

C'est d'ailleurs dans cette optique que les responsables ostendais n'ont cessé de solliciter le département des Travaux publics pour l'obtention de nouveaux crédits. Ils y réussirent fin août de l'année écoulée (1977) en obtenant du ministre Mathot un crédit de plus de 850 millions de FB destiné au rééquipement de la partie du port gérée par le pouvoir communal. C'est ainsi qu'en 1978 ont été entamés les travaux concernant le placement de nouvelles portes à l'écluse Demey (13 millions), la mécanisaton du pont enjambant la jonction des deux bassins de commerce (4 millions), ainsi que la construction d'un hangar polyvalent au « diepwaterkaai » (80 millions) dont l'accès sera porté à la profondeur — 8 m (40 millions).

Tous ces travaux visent surtout à faire d'Ostende un port d'accès facile et rapide afin d'y attirer de nouveaux trafics tant à l'entrée qu'à la sortie. En effet, pas moins de 75 % des déchargements sont constitués de dérivés pétroliers, tandis que le rapport import/export est de 13/1. Il est donc bien évident que de nouveaux trafics doivent être trouvés et à ce sujet, pourquoi ne pas songer aux coasters soviétiques qui quittent Ostende sans le moindre fret de retour ? D'aucuns préconisèrent aussi de doter le port de commerce d'un service de fret Ro/Ro vers les ports anglais. Mais c'était là ignorer les projets de la R.T.M. qui passa assez rapidement à l'action en créant son service « Ostende Freight Ferries » sur les lignes transmanches dès 1972.

Le port de la R.T.M. au service du tourisme

Le nouveau service Ro/Ro de la R.T.M. connut rapidement le succès espéré et l'introduction progressive de nouveaux-car-ferries du type drive in/drive



out sur les liaisons transmanches Ostende-Douvres/Folkestone permit d'activer son rendement de façon optimale. C'est ainsi que le bilan de l'exercice 1977 affichait un total de 697.856 « unités »-véhicules transitées par les trois terminaux Ro/Ro du port de la R.T.M. Ces statistiques englobent le trafic purement touristique qui, lui, se chiffre à quelque 300.000 véhicules. Une simple soustraction nous donne donc le bilan du trafic de fret Ro/Ro assuré par la Sealink.

En plus du trafic Ro/Ro, tant touristique que purement commercial, les ferries polyvalents de la Sealink continuent d'assurer un important trafic de passagers dont le bilan pour l'année 1977 s'est élevé à 2.783.914 transits pour Ostende, soit pratiquement le double du chiffre réalisé par Zeebrugge. C'est dire toute l'immortance que représentent les activités du port de la R.T.M. pour une ville comme Ostende dont toute une infrastructure et une grande partie de la population se trouvent au service de l'industrie touristique. Il y a aussi le commerce local ainsi que le monde des affaires qui profitent largement, surtout en période estivale, des avantages de la fonction transitaire qui caractérise les activités du port de la R.T.M.

Quant au secteur de l'emploi directement en rapport avec cette partie du complexe portuaire ostendais, nous recensons un effectif total de quelque 2.800 personnes occupées soit comme personnel naviguant à bord des ferries, soit comme personnel technique dans les divers ateliers d'entretien et de réparation du génie maritime.

En guise de conclusion, si l'on fait le total des emplois relevant des diverses activités du complexe portuaire ostendais, on s'aperçoit qu'il représente plus de la moitié de la population active de la ville. Et d'aucuns de conclure : Ostende est d'abord une ville portuaire avant d'être une cité balnéaire.

★

Goede reis Westdiep, Inch' Allah.

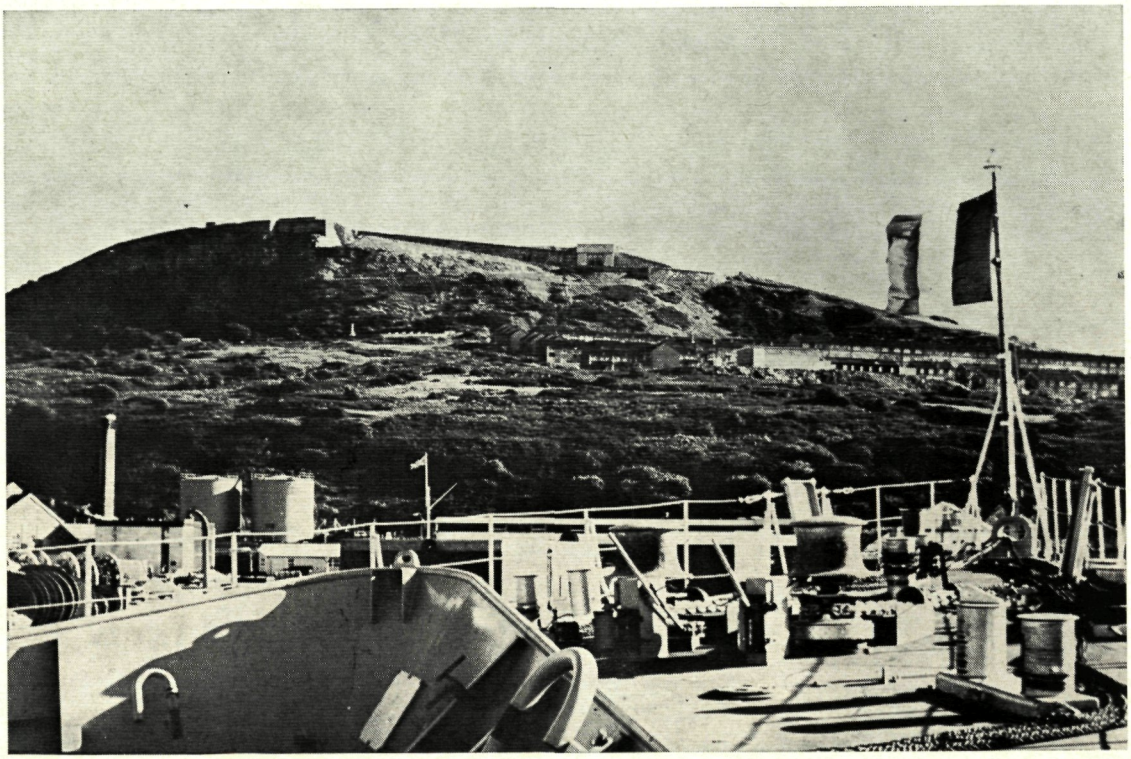
Door Fregatkapitein M. VERBOVEN

't Zou een lange reis worden, het schip vertrok op een zondag, de wind blies genadig uit het westen en de zon goot de haven vol witte glinsteringen. Op de kaai van de Zeebrugse basis stonden dan ook een massa uitwuivende en meelopende familieleden en kennissen toen de « Westdiep » die namiddag van 24 september in een grote bocht uit de dok langs de pier naar zee draaide.

In feite was het een gecombineerde reis : eerst veertien dagen voor intensieve training naar Portland en daarna meteen de eindejaarskruisvaart naar de Middellandse Zee en het Midden-Oosten. Waar de training te Portland er vooral op gericht was om schip en bemanning op mekaar in te spelen, dan lag de nadruk tijdens het tweede en langere deel vooral op het volledig uittesten van schip en materiaal vóór het einde van de waarborgperiode. Dat zo'n test gepaard ging met uitgebreid vlaggevertoon en bezoeken aan havens met exotisch klinkende namen, maakte het geheel bijzonder aantrekkelijk.

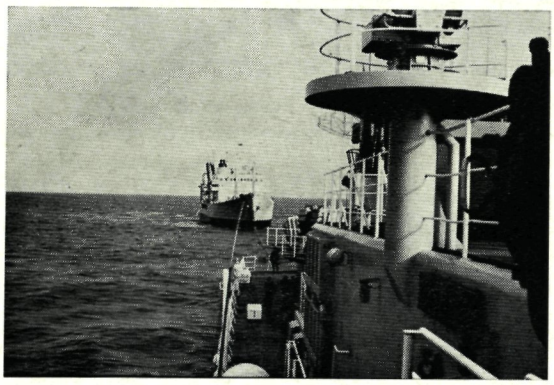
Na een nachtje varen lag de « Westdiep » te Portland, een grote rotsklomp die met een keilige navelstreng aan de Engelse zuidkust vasthangt. Onze aankomst was meteen de start van twee weken stevig aanpakken en hard aangepakt worden. Een zwerm inspecteurs overspoelde dagelijks het schip en liet alles bijzetten, optuigen, draaien, uitvallen, fiktief uitbranden en onder water lopen. Daarna zetten ze zich ijverig aan 't rapporten schrijven

Portland, een grote rotsklomp.



waarop stond wat allemaal niet naar hun zin was en of we er zo vlug mogelijk wat aan wilden doen. Wat goed bleek, stond er niet op, want dat beschouwden ze als normaal en daarover hoefde dan ook geen kostbaar papier te worden vuilgemaakt.

Na een week havenkritiek mochten we het ook op zee eens gaan bewijzen. Van 's morgens vroeg werden schip en bemanning achter hun vodden gezeten met branden en lekken in « met voorbedachte rade » uitgekiende compartimenten en met defekten die een varend schip in een handomdraai tot een drijvend omhulsel degradeerden. Die voorvallen werden afgewisseld met verscheping of olieladen op zee, helikopters die personeel komen ophalen of afzetten, slepen, onderscheppen van vliegtuigen, pingen op een onderzeeboot, en intussen gooit een leukerd periodisch een « drenkeling » over boord en wil hem dan direkt terug aan boord gehaald zien. Laat op de avond ging de « Westdiep » bekaf ten anker op de rede om het er 's morgens vol modder en met de glimlach weer uit te trekken voor nog een dagje zeetraining. Zo'n tempo is natuurlijk niet eeuwig vol te houden en na een week op zee hing de vermoeidheid voelbaar in het schip. Maar het resultaat was onmiskenbaar en de zelfzekerheid van het boordpersoneel groeide met de dag. Toen het schip op 6 oktober definitief uit Port'and vertrok, leek de eindejaarsreis dan ook een zachtgekookt eitje in vergelijking met de voorbije weken.



En nog Portland... Sleepoefening.

EINDELIJK BEGINT DE REIS

Het was heerlijk najaarsweer bij het buitenvaren en dat hield zo aan tot ver in de golf van Gascogne. Dan voelde ze zich blijkbaar verplicht om even grimmig te doen ; maar 't ging precies niet erg van harte en na Cabo Vilano vlakte de zee weeral af.

De Portugese kust vond het ook nog wat vroeg op het jaar voor slecht weer ; ze pakte 's morgens wel uit met dikke mist en voor de rest van de dag met een nevelige kust. Dat bleef zo duren tot Gibraltar, waardoor de rots zelf helemaal niet te zien was. De Middellandse Zee hing nog altijd even blauw onder een lichter getinte hemel. De romantische witte golfkopjes vielen de eerste dagen wel iets groter uit dan verwacht en tegen een harde oostenwind bokste de « Westdiep » langs de Afrikaanse kust richting Sicilië. Pas ter hoogte van Kaap Bone werd de zee rustig. De warmte kroop door het schip, de zonneschittering op het water deed pijn aan de ogen. De kust, de hellingen en de vloeiende toppen van Pantellaria lagen in bruine, groene en okertinten midden een indigoplas te bewijzen dat het nu menens was met al die verhalen over de Middellandse zee. Dezelfde namiddag zat de « Westdiep » dicht onder de glooiende Siciliaanse zuidkust met hier en daar vulkanische bulten waarop grote trossen huisjes hingen. Voorbij de zuidoostelijke punt lag de laatste oversteek voor ons. In de voormiddag van de volgende dag schemerde aan bakboord het grijze silhouet van de Peloponnesische bergruggen, langzaam aflopend naar kaap Matapan. Het was de algemene poetsdag waarvoor het schip een paar uur ankerde in Sarakinikibaai, een kleine inham met hellingen vol bosjes lavendel en een geel strand achter een groenblauwe waterrand.

GRIEKS INTERMEZZO

De morgen hing nog fris en helder over de golvende stad en de bespikkelde grijs-bruine bergen rondom toen de « Westdiep » zich voorzichtig langs een geankerd schip naar de kaai toewerkte. Piraeus zelf was natuurlijk bijzaak en buiten de oude jachthaven met terrasjes langs de waterkant en de oude huisjes die als een amfitheater langs de helling hangen en uitzien over de ronde havenkom en de zee had het niet veel aantrekkelijks te bieden.

Bezoek aan de Acropolis te Athene.

« Terrasjes » is eigenlijk een te zwak woord voor wat dat in Griekenland voorstelt. Hier wordt uitgebreid geterrast. Niet zo maar een paar voorzichtige stoelen en tafeltjes, maar werkelijk pleinen vol ; honderden meters lang en tientallen meters diep vullen ze reusachtige voetpaden. Met hun eeuwigblauwe hemel, blakende zon en zachte avonden voelen de Grieken zich geroepen om uitgebreid zonneklopper te spelen ; ze doen dat dan ook met veel overtuiging en ze kunnen dat urenlang drukbabbelend volhouden onder 't slurpen van ettelijke kopjes stroperige koffie. Het « terrasitis » tastte al vlug de bemanning aan ; zonder aansporing vulden ze de gelederen van de zonaanbidders.

De grote trekpleister was vanzelfsprekend wel Athene zelf, met de Akropolis aan de top van het bezoeklijstje. De nieuwe stad is even onaantrekkelijk als alle andere Europese steden. Daarom bleef iedereen rondhangen in het oude stadsgedeelte, aan de voet van de Akropolis. De nauwe straatjes, de winkeltjes met de uitgestalde waren tegen de gevels en op het voetpad, de slenterende mensen : het leek wel één grote uitverkoop. Daartussen lagen

lommerrijke pleintjes, natuurlijk allemaal ingericht als terrasjes, en in de stijle steegjes hingen Griekse openluchtcafeetjes vol guirlandelicht, schetterende muziek, eeuwigpratende Grieken en trosjes buitenlandse toeristen.
Bij het vertrek, op maandag 16 oktober, had de harde noorderwind van de laatste dagen zich leeggeblazen. Met een beetje hartzeer over al het mooie dat we achterlieten, gleed de « Westdiep » weg uit Piraeus en Athene, rondde Sounio, slingerde tussen enkele eilanden en stak dan recht de Egeïsche zee over, richting Dardanellen.

HALF OOST, HALF WEST

Pas 's avonds, een paar uur na zonsondergang, nam het schip de nauwe doorgang en enkel de volle maan streek harde schaduwen en grijs licht over de kusten. De zee van Marmara lag onbeweeglijk als een matzilveren schaal in de vroege morgen. Istanbul zat ergens achter de mistlaag waar de scheepshoorn doorheen scheurde. Pas vlak bij de toegang tot de Gouden Hoorn sneed het schip het mistgordijn open en lag de heerlijke boog van de stad als een groot openluchttoneel voor de boeg.

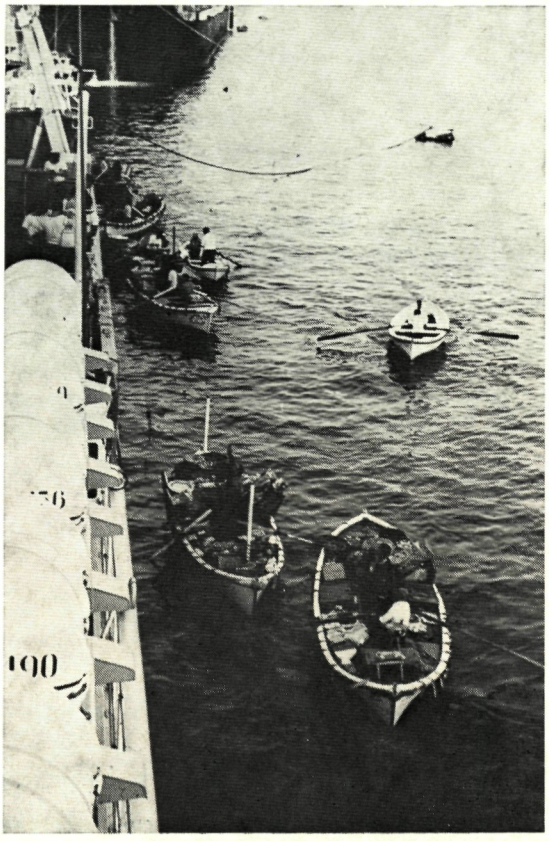
De « Blauwe Moskee » te Istambul.

De « Westdiep » ankerde ter hoogte van de Dolmabahce en daarmee ving één van die sprookjesachtige bezoeken aan, waarvan men later denkt dat het allemaal gedroomd is. Een twintigtal familieleden waren achterop gekomen wat op zichzelf al een beetje feeststemming meebracht. En dan het zwerven door de stad van moskee naar moskee, van de Aya Sofia waar je binnen duizelig wordt als je in de koepel kijkt, naar de blauwe moskee gevat in sierlijke minaretten ; in kleine gebedszaaltjes met wanden vol tegeltjes met sierlijke blauwe motiefjes waar je op kousevoeten met gekruiste benen geboeid zit te luisteren naar een prediker die je een uiteenzetting geeft over de Koran. Urenlang dwalen in de overdekte straatjes en gangetjes van de grote bazaar, over de luidruchtige lanen met de brandlucht van geroosterde maïs en gepofte kastanjes, met toeterende automobilisten die er een hoogst persoonlijke visie op na houden wat het besturen van een wagen betreft, langs pleinen waar gehurkte vrouwen je schaaltjes graan toesteken om de kladden rondtrippelende duiven te voeren. Of een uitstap langs de Bosforus, over kronkelende wegen langs helder water en dichtbegroeide heuvels van dorpje naar stadje. Elke bocht brengt een ander vergezicht, allemaal even adembenemend. Op elk pleintje liggen de grote vissen uitgestald op rode ronde schalen, naast hoog opgestapelde karretjes frisse sla, tomaten, dikke radijzen en een variëteit groene, purpere en rode pepers. En slenteren door het enorme fort, dat Sultan Mehmet in een paar maanden optrok. De afmetingen in acht genomen, moet hij daartoe over een paar honderdduizend man hebben beschikt en ieder kreeg vermoedelijk zijn blok steen toegewezen ! Een opstapeling van indrukken, vol kleur en geluid, en de pittige geur van geitekaas en kruiden, of het aroma van de vleesschotel met zachte tomatensaus.

De tijd vloog voorbij en op de avond van de 19e oktober, met de lichtkrans van de stad rondom, tastte de « Westdiep » zijn weg naar de toegang van de zee van Marmara tussen kriskras overstekende en langsschietende bootjes, een versie te water van 't verkeer aan wal. Met hoge vaart en iets langzamer door de Dardanellen, ging het dan naar Izmir, waar 's anderendaags een demonstratie op zee werd gegeven voor de Turkse admiraliteit.

Zelfs voor een voetje aan wal was het bezoek te kort ; dezelfde avond - 't was nog maar eens donker - ging de « Westdiep » alweer anker op en zette koers naar Port Said. Tijdens die oversteek ging de koerslijn tussen de wildweg rondgestrooide eilandjes van de Griekse archipel, geelgrijze groenbespikkelde bergen en rotsen met witte gebouwtjes op de glooiingen en op de toppen. De zon wou aanvankelijk niet zo best mee ; pas tegen het einde van de eilandenslalom gaf ze even wat kleur aan het massieve en sombergroene Rhodes.

Port Said... elk bootje een Arabische markt in miniatuur.



ARABISCHE OUVERTURE

In de nacht staken we de oostelijke Middellandse zee over en kort na de middag ankerde de « Westdiep » in de afwachtingszone van Port Said, klaar voor het Suezkanaal. Even later verhaalde het schip en ging netjes tussen twee boeien op de rede hangen. Op zee was het al voelbaar dat de temperatuur merkelijk hoger lag, maar in de haven zelf wees de thermometer prompt boven de dertig graden.

Pas gemeerd wilden « handelaars » van diverse pluimage aan boord geraken om handtekeningen te krijgen op bestelbonnetjes of rekeningen, of ze zwaaiden met dikke pakken aanbevelingen voor de meest onwaarschijnlijke prestaties, alles gekruid met radde zinnen en sprekende gebaren. Langs het schip schommelden opgepropte bootjes met poefen, matjes, koperen schalen, fleurige prullen ; en in elk bootje een Arabier, het hoofd in de nek, prijzen en aanbiedingen langs de scheepsromp naar boven spuiend. Aan touwtjes reizen zakjes en mandjes op en neer, wijzend, vragend, afbiedend, onvermoeibaar, direkt wat anders bij de hand als er afkeurend met het hoofd wordt geschud. Elk bootje was een Arabische markt in miniatuur.

Egyptische militairen en pantsers langs het Suez-kanaal.

Aanvankelijk zat er weinig schot in de papieren afhandeling van de kanaaldoorvaart, tot eindelijk de juiste personen aan boord kwamen. Ook die sloten zich aan bij het koor van de bedelaars voor sigaretten en whisky, onder het mom dat zo'n ruggesteuntjes alles veel vlotter deed verlopen. Rond twee uur 's nachts - 't moet blijkbaar altijd in het donker - vertrok het konvooi richting Suez, de « Westdiep » aan de kop. Alle schepen hadden op de voorsteven grote schijnwerpers met dubbele stralenbundel, als legendarische monsters. Met regelmatige tussenpozen schoven groene en rode lichtjes op vage vlakke oevers voorbij. In de morgenschemering verhoogden de bermen tot okerbruine heuvels, troosteloos eentonig van horizon tot horizon. Enkel bij het loodsstation Ismailia staken een paar landtongen bestofte palmbossen naar het vlakke water. In het Bittermeer hing het schip een paar uur te wachten in de stovende hitte om het noordwaarts varend konvooi door te laten, en dan ging het weer in slepende vaart langs de zandvlakten van de Sinaï met al haar schakeringen van geel naar bruin. Pas na Ismailia kreeg de rechteroever een vriendelijker tint door de heviggroene aanplantingen en de langgesteelde palmbomen die meebogen in de koele opkomende avondwind. Met een zucht van verlichting zagen we eindelijk de laatste loods van boord stappen.

De lange smalle golf van Suez werd een nachtelijke aangelegenheid met reeksen boortorens en hoge steekvlammen langs de kust. De vochtige warme lucht drukte als een wollen deken op het schip.

's Morgens lag de Rode zee eenzaam, verlaten en vol hete beloften voor ons. En heet was het, die volgende dagen ! Vanuit het luchtbehandelde binnenschip op het open dek stappen, had veel weg van een turks bad. Alleen de vaart van het schip zorgde voor wat windverplaatsing, de Rode zee zelf lag er rimpelloos vlak bij, melkachtig onder een lichtblauwe hemel. Enkel langs het schip viel koningsblauw water uiteen dat gelijkmatig wegdeinde van de zoglijn. Het was meer glijden dan varen, een onwezenlijk tijdloos voortbewegen onder een gloeiende zon van het niets naar het nergens.

DE SAOEDISCHE SPRONG

Zoals gepland liep de « Westdiep » op 26 oktober Jeddah binnen, na heel wat voorzichtig maneuvreren door de nauwe vaargeulen tussen de riffen. De stad lijkt wel een puinhoop of een grote bouwwerf, wat op hetzelfde neerkomt. De oliedollars worden hier in ijltempo omgetoverd tot een betonnen stad doorkruist met autostrades en een dagelijks toenemend havencomplex. Daarrond groeien de villawijken en de huizenreeksen in lichtbruine en mosgroene tinten. En tijdens hun « vrijdagse » zondag laden de Saoedi's, naar westerse gewoonte, hun wagen vol gezinsleden en rijden ze naar strand of bergen. Tussen dat progressieve uitzicht hangen de tegenstellingen van een middeleeuwse traditie die de twintigste eeuw in de schoot geworpen krijgt.

Buiten de klassieke gevangenissen waar je al in kunt geraken als je een kiekje van een moslimse wilt nemen, is ook het afhakken van lichaamsonderdelen nog in voege. Hier zitten er alleen mannen aan het stuur ; gesluierde vrouwen zien immers niet waar ze rijden ! Intussen is die sluier veelal verdwenen, maar dat doet niets af aan het principe van het rijverbod, ook voor Europese vrouwen. Op de weg verloopt alles iets tuchtvoller dan te Istanbul, maar de verkeerslichten zijn er ook uitsluitend decoratief.

Waar wij het al zo moeilijk hebben om consumptieafval op een behoorlijke manier kwijt te geraken, hier bestaat nog niet eens het besef dat er zo'n probleem zou kunnen bestaan. Alles wordt gewoon buitengeslingerd, langs de weg, op straat, op de magere stranden, voor de ingangen. Elk hotel heeft zijn eigen afvalhoop.

In de moderne soeks loopt de meest onwaarschijnlijke mengelmoes van kledingen : van het klassieke lange witte kleed met hoofddoek en zwarte hoofdband, enkele zwartgeklede gesluierde vrouwen naar kleurrijke combinaties en westerse verplicht-zedige modellen.

Buiten de octopusstad en langs de brokkelige koraalkust blakert de vuilgele woestijn onder een helhete zon, eindeloos, hier en daar dorre struiken en grauwe ruwe stenen. Ver in het binnenland een vaagbruine bergketen. Alles is troosteloos, zonder opgewekte schakeringen, zonder groen. Alleen maar

zand en rots, honderden kilometers in het rond. En toch was het boeiend, omdat de Saoedi's en hun land precies het tegenovergestelde zijn van eigen land en leefgewoonten. Hier willen de middeleeuwen in één generatie vijf eeuwen verder springen. Dat er daarbij heel wat brokken gemaakt worden, is onvermijdelijk.

Dank zij de luchtbehandeling bleef het leven aan boord meer dan draaglijk. Alleen de wacht aan dek stond onder gespannen tentjes te apegapen van de hitte. Dat de « Westdiep » in Jeddah lag, bleek vlug algemeen bekend, vooral omdat de ambassadeur op de dag van de aankomst een reusachtige ontvangst had voorzien op de frisgroene binnenplaats van de residentie. Het schip zat nadien praktisch nooit zonder bezoekers, Belgen en andere Europeanen, die allemaal eens wat andere gezichten wilden zien, liefst bij een frisse pint. Bij het vertrek uit Jeddah bleek de kennissenkring dan ook behoorlijk uitgebreid en het was stil op het schip, die zondag op een lege Rode zee.

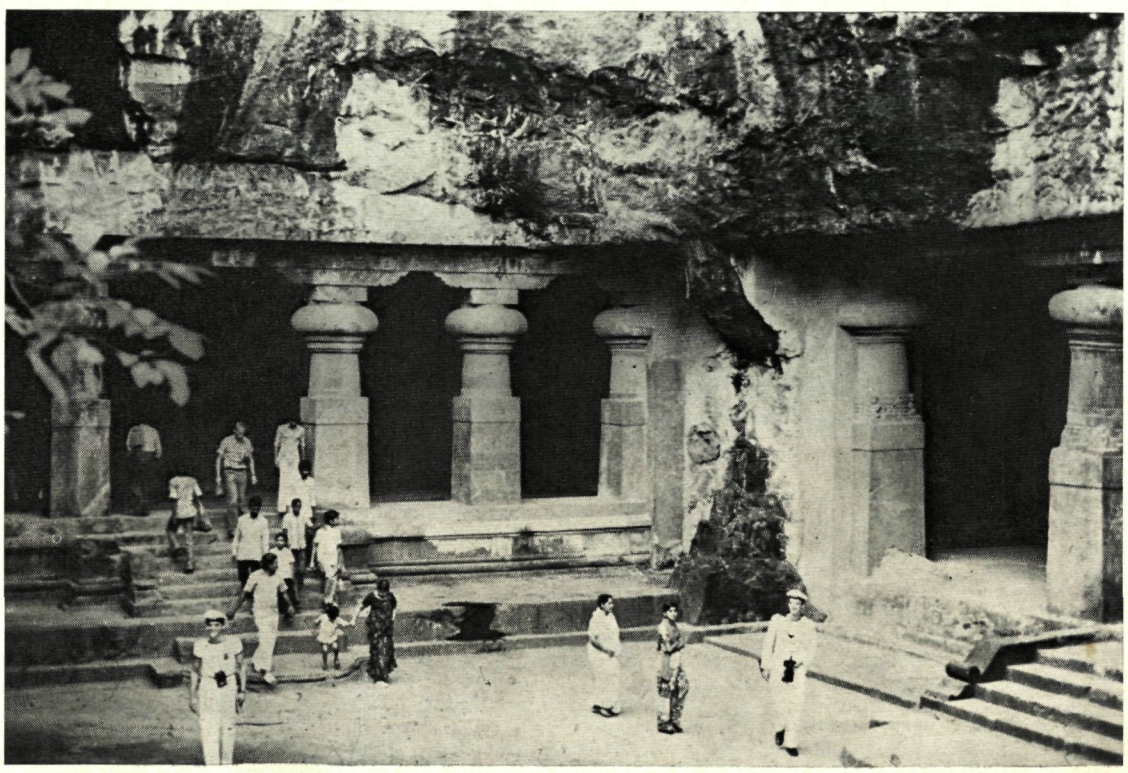
DE INDISCHE MIERENHOOP

's Anderendaags vaarden we in de zuidelijke trechter tussen brokkelige gele eilanden onder witte zoutneerslag en met zwarte lavastrepen tegen de hellingen, onherbergzaam en onbewoond. In de late avond zwaaide het licht van Përimeiland het schip door de straat van Bab-el-Mandeb - nog maar eens 's nachts ! - naar de open ruimte van de Arabische zee.
Daarna volgden de dagen van de oversteek, met in 't begin nog de zich opstapelende tafelbergen en pieken van de Hadramaut, tot de Arabische kust wegviel aan de noordelijke kim ; toen bleef enkel nog de eindeloze zee. Dag in, dag uit, met de regelmaat van wachten, werken, eten, slapen. Het rytme dat elke notie van tijd doet verliezen en voortglijdt of het nooit meer zal ophouden.

Op 4 november hing de morgen nevelig rond de grijze heuvels met daarboven een paar gele zonnestrepen. Laag op het water lag het silhouet van Bombay, een ineengedrukte uitvoering van Manhattan maar met meer groen tussen de gebouwen. Terwijl de « Westdiep » langs een rommelige kaai gleed, kwamen de geurtjes van de stad al tegemoet gedreven.

Waar Jeddah overhoop ligt door het wildweg en koortsachtig bouwen, daar takelt Bombay langzaam af met hetzelfde resultaat. De stad ligt luidruchtig en vuil onder een damphete lucht. Alleen in de voormiddag is het draaglijk en na zonsondergang voelt de lucht fluwelig koel aan. De miljoenenstad leeft buiten, krioelend als een mierennest, donkere Indiërs op z'n westers gekleed en overal de kleurige spatten van bonte sarongs, helrood, roze, groen-en-witte strepen, de hele schakering waterverfkleuren, soms wandelende tapijtmotieven. Onder de galerijen en in de schaduwvlakken langs de hoofdstraten floreert een doorlopende openluchtmarkt, meer een rommelige braderij. Tegen de afbrokkelende grauwe gevels hangen wankele standjes boordevol gebruiksprullen, zichtkaarten, loterijbriefjes, fruit, frisdranken, noten. Daartussen, op matten, banken, brede richels, op het voetpad, slapen mensen door de middaghitte heen ; bundeltjes kleren waaruit magere ledematen steken die misschien nog leven, misschien ook niet. In de zijstraten zitten hele gezinnen midden op de straat. En overal drijft een scherpe adembenemende stank, soms verzacht

Een van de prachtige tempels.



door de zoeterige reuk van de betelkraampjes ; hij walmt je tegen uit de zijstraatjes en pas langs de waterkant geraak je hem ongeveer kwijt.

Bombay - **De zoeterige geur van de vele kraamtjes walmt je tegen.**

In de hoofdstraten schuilen donkere winkels vol rollen blinkende zijde, verrukkelijke drukbewerkte beeldjes en panelen gesneden in geurig sandelhout of koel ivoor, glinsterende rivieren topazen, turkooizen en smaragden. De koopkoorts aan boord steeg dan ook naar ongekende hoogten.

Om op adem te komen, waren er uitstappen gepland naar Elephant-eiland, een groene stompe piek in de golf van Bombay. In de heuvelflanken zijn volledige tempels uit de rotsen gehakt, diepe schemerige ruimten gesteund door dikke pilaren. In de wanden uitgehouwen beelden van de dansende, vechtende, verliefde en mediterende Siwa. En daarbuiten de groene explosie van gewrongen stammen met breeduitwaaierend bladerdek waaronder de zeewind wat koelte blaast.

De laatste avond te Bombay hing de benauwde lucht bladstil in de stad en tussen de bomen. Ergens boven Zuid-Indië kwam een tropische cycloon aanzetten die kleverige lucht legde tot boven Bombay. 's Morgens hingen blauwe strepen tussen onbeweeglijke wolkenvelden boven de baai waarin wazige eilandjes hingen. Op de kaai blies een muziekkapel ons met « Auld long syne » naar buiten ; 't gaf een weemoedig gevoel, een vraag om langer te blijven, om vlug terug te komen, om hen niet te vergeten. De hete zuidenwind dreef de laatste tonen mee tot ver over het water.

GROEZELIG, KLEURIG KARACHI

In de namiddag zat de « Westdiep » opeens in een groep vinwalvissen. Langzaam varend laveerde het schip er langs. Links en rechts spoten fonteinen stuifwater metershoog de lucht in. Dikke logge ruggen buitelden lui boven het wateroppervlak. Eentje gooide zich loodrecht uit het water, scheen even op zijn staart te staan en viel dan met een zware plons in zee. Tegen de avond kwam er een waarschuwing voor tropische storm binnen ; de kern zat gelukkig nog een flink stuk ten zuiden. Een ander bericht wilde het schip 's anderendaags al in Karachi hebben. Van de cycloon zelf hadden we weinig last : een stevige aflandige noordooster en een overtrokken lucht die heel het verblijf te Karachi somber bleef dreigen.

Karachi, Bombay in mineur, met helle schrille kleuren in een povere stad. Vrachtwagens en autobussen zijn er rijdende schilderijtjes, de moskeeën opeengestapelde spatjes verf, de winkelstraatjes een warreling van tinten. Hun mauseleums en graven zijn juweeltjes van filigraan, diepblauwe steentjes en Arabische krullettertjes. Daartussen kruipt de grauwheid, niet zo algemeen als in Bombay, maar met meer opgeheven handen.

Buiten Karachi liggen de vlakten, onoverzichtelijk, met nu en dan een geelbruine of roodbruine heuvelrug. Tot voor een paar weken goot de moessonregen hier nog gestaag over het land ; overal vlekken nog bosjes helgroene struiken, op grote plassen zitten witte reigers opgelijnd op de zandrichels. Over enkele weken geraakt alles opgedroogd, tot de volgende regens. Langs de baan liggen platte, stofferige straatdorpjes, met gammele openluchtwinkeltjes en donkere theehuisjes waarin Pakistani's tijdloos wachten en palaberen.

Na Bombay was de koopwoede iets geluwd, hoewel er toch een onyx- en tapijtenslag viel waar te nemen ; als echte markskramers zeulde iedereen ze de valreep op.

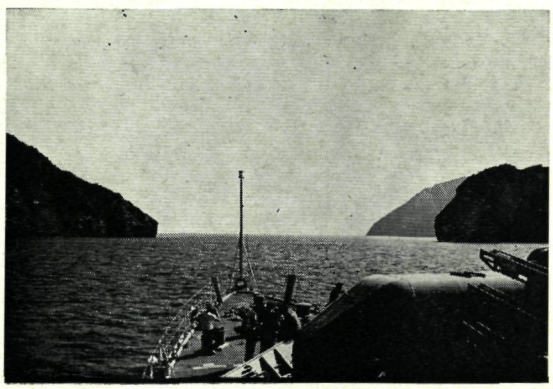
In de eerste helft van november vierde de Islamwereld de Eid, met als hoogtepunt de Hatj. Na een gebedsochtend volgt er een groot feest waarbij het slachten en opeten van schapen en geiten als hoofdpunt op het programma staat. Precies op de morgen van die dag vertrok de « Westdiep » uit Karachi. De stad lag onwaarschijnlijk stil onder de eindelijk weer egaalblauwe lucht. Zonder loods, met enkel een magere meerploeg en een wuivende verbindingsofficier op de kaai gleed het schip een ongewoon stille haven uit, naar de rimpelloze zee, richting Perzische golf.

De zee lag als een metalen plaat, zilverig blikkerend waar « kraaiepootjes » over 't water liepen ; 's nachts lag er een ruwzilveren wig tussen het schip en de witte maan op een donkerblauwe zee.

LUXUEUS KOEWEIT

Vanaf de straat van Hormuz veranderde dat volledig. Rondom stonden hoge vlammen en reuzetankers op de horizon. De koerden liepen tussen de olievelden en de boorputten die in de nachten een rode flikkergloed tegen de hemel slaan. Mina al Ahmadi is één opstapeling van olietanks, pijpleidingen en aanlegsteigers tot ver in zee. Koeweit

De Straat van Hormuz.



De « publieke schrijver » in een van de straten van Kuwait.

drijft op de olie, Mina al Ahmadi is de reuzetepel die het uitspuit over de wereld. Koeweit vaart er wel bij ; de stad is gloednieuw, moderner dan de meeste westerse steden ; de woestijnwegen zijn nu brede autostrades vol Amerikaanse wagens als overduidelijke statussymbolen ; om de toeristen toch nog enkele kamelen te laten zien, is er naar het schijnt een subsidie uitgetrokken om dat stuk folklore in ere te houden. Er varen ook nog enkele « boums » rond, robuste houten boten die als uitgerokken zwanen op het water dobberen ; de zeilen zijn wél vervangen door stevige diesels. Koeweit organiseert zijn rijkdom en doet het zichtbaar met veel overleg.

In de Perzische golf was het merkelijk koeler dan verwacht. Opstomend naar Koeweit zat er onder de Iraanse kust een harde noordwestelijke « shamal », die soms opliep tot kracht zeven. In Mina al Ahmadi bleef die wind hardnekkig koel ergens vanuit het Tweestromenland blazen, zodat de temperatuur soms « vaderlands » zomers aanvoelde ; we haalden dan amper de twintig graden, en de inwoners hielden staande dat het er in de winter behoorlijk kon vriezen.

Voor de bemanning lag het allemaal minder prettig ; eerst met een slingerende « boum » van ankerplaats naar de kaai, dan nog veertig kilometer bus om in Koeweit stad te geraken. De bemanning kreeg amper zijn dagje aan de wal. Maar ook hier had de ambassadeur het allemaal weer fijn voor mekaar gebracht en iedereen kreeg zijn « avondje uit » in de residentie. De dag vóór de afvaart overstroomden twee boumladingen meestal Europese bezoekers de dekken van de « Westdiep » en het schip hing een paar uur vol kindergesnater en vrouwenstemmen.

Op 18 november trok de « Westdiep » het anker uit een taaie leemachtige bodem en ging weer een zuidoostelijke koers voorliggen. De wind bleef vastgenageld in dezelfde richting en blies ons de Perzische golf uit, langzaam verflauwend naarmate de Iraanse kust naderde. Voor de eerste keer deze reis hadden we ruim de tijd ; zondagmorgen ankerde de « Westdiep » zelfs in een spiegelgladde hete baai onder een vlakke kust tegen nevelige bruine bergen, aan de waterkant een stadje met egale blokvormige grauwgele huisjes.

HET HARDE IRAN

Tegen de avond ging het met lage vaart in de richting van Bandar Abbas. Omwille van de moeilijkheden was dat bezoek tot de laatste dagen een

15 november 1978 - Dag van de Dynastie. CPF. M. Verboven tijdens een gelegenheidstoespraak tot de bemanning.

Bandar Abbas

vraagteken gebleven. Met gemengde gevoelens zag iedereen dan ook de kust dichterbij schuiven. De alomtegenwoordige lokale marine wuifde echter alle problemen weg en zette zich ijverig aan het afwerken van een erg gevuld bezoekprogramma. Bandar Abbas is vooral de Iraanse marine. Er is ook nog wel de stad, laag en onverzorgd, met krochtige bazaarstraatjes. De vrouwen zitten er verborgen onder hoofddoeken die ze doorlopend in de goede plooi trekken zonder er ooit toe te komen. De meeste dragen nog een zwart, puntig masker dat ze een afstotend, vogelachtig uitzicht geeft. Ze houden van bonte schelle kleuren die naar onze smaak niet altijd bij elkaar horen.

Binnen het uur had de bemanning het allemaal bekeken en begrepen als de zoveelste uitgave van de overal zichtbare tweespalt van een oosterse samenleving die pijnlijk en groepjesgewijs de grote kloof tracht te nemen en die zich intussen moet behelpen met de moderne kruimeltjes.

De kuststreek naar het westen is één grote werf waar bulldozers en vrachtwagens onder een gele stofwolk een nieuwe haven graven. Het binnenland, naar de hoge bergketens toe, ligt onaangetast. Schuin uitspringende kammen leggen reusachtige ribben over de vlakten. Eroderende stortregens hebben grote meanders getrokken tussen uitgevreten tafelbergen en langs uitgeschuurde verbrokkelde zandheuvels. Het is er hoorbaar stil en de verwrongen vormen geven het landschap een griezelige schoonheid. Langs de kust naar het oosten is er een stevige poging gedaan om het groen een kans te geven. Dit lukt enkel dank zij dagelijks sproeien en voortdurende zorg. Het zomerstof poedert alles grijs en pas tegen de winter gloeien dieprode hibiscussen langs de wegen en in de tuinen.

De avond voor het vertrek regende het ; we stonden er een beetje verwezen naar te kijken, want dat hadden we in een paar weken al niet meer meegemaakt. 's Morgens hing de lucht weer helderblauw en gewassen, en de baksteenrode bergen stonden scherpgetekend op de lage kust. De « Westdiep » stak de straat van Hormuz over en wrong zich tussen de eilandjes naar de zee van Oman. In een grote chaos steken doorkerfde, afgebrokkelde rotsblokken boven het water. Als gerafelde gordijnen rijzen de bergen van donker naar lichtgrijs tot ze hoog in het binnenland van Oman versmelten met de lucht. Gemartelde bergen, onbewoond, onbegroeid, leeg. In een scherpe bocht draaide het schip van de kust weg, en de lange overtocht naar Alexandrië, en naar huis, was ingezet.

RICHTING WEST

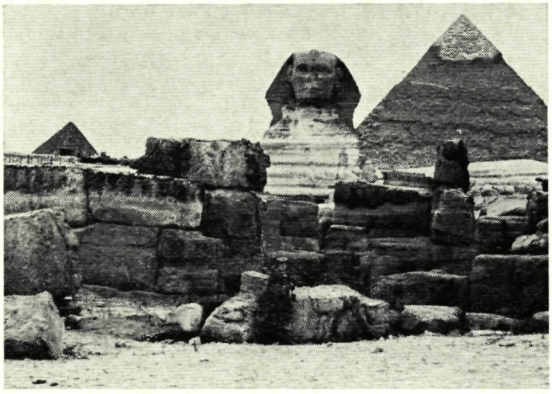
Lange eentonige wachten regen zich weer aaneen tot dagen. Overdag lag de zee rimpelend blauw of vol zilveren schilfertjes onder de scherpe lijn van de horizon. De bergketens langs de kust golfden af en aan, soms klaar getekend, dan weer vaag ergens onder de stapelwolken boven de kust. Over het spiegelgladde water trokken de sterren 's nachts dunne streepjes die als lichtende spaakjes rond het schip hingen. Tot voor Aden kreeg de « Westdiep » enkel het gezelschap van lui voorbijpaddelende schildpadden, buitelende dolfijnen, blazende walvissen met grote rugvinnen en witzwarte zeevogels die in lange slierten laag over het water scheerden. Tijdens de nachtwachten sloeg de radarist soms alarm als een kleine echo plots op een mijl afstand op het scherm kwam, verrassend snel op een ramkoers naar het schip dreef en even plots weer verdween of in een fluorescerende boog langs het schip schoot. Na Aden en in de Rode zee zaten we weer midden in het verkeer, een aanhoudende stippellijn van mee- en tegenliggende schepen op koersen die niet veel afwijking toelieten.

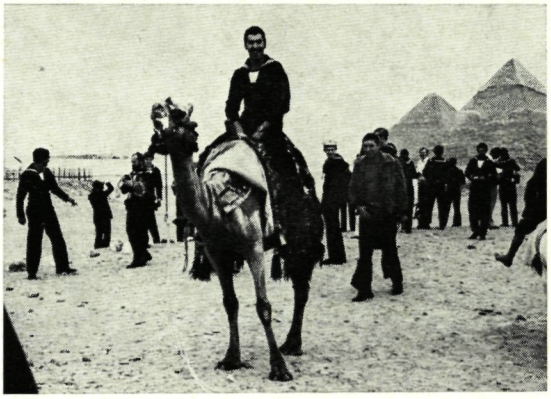
De tegenwind van de heenreis was nu een zuidoostelijk duwtje in de rug ; bij doodgevaren wind bakte de zon ongenadig op dekken en schotten. Tijdens de oversteek kreeg het dek een uitgebreide schoonmaakbeurt zodat het schip zelfgenoegzaam blonk toen het op 30 november vóór Suez ankerde en prompt werd belegerd door de lokale sjacheraars.

Het was intussen al een flink stuk frisser geworden. Korte broekjes, lichte hemdjes, het behoorde allemaal tot het verleden. Door de plotse temperatuurdaling voelden de nachten zelfs koud aan en de langvergeten truien doken weer op. De zon deed nog een schuchtere poging op het Suezkanaal, zonder veel succes trouwens. De doorvaart verliep dit keer zelfs vlotter dan bij de heenreis : 's morgens rond acht uur vertrokken, stapte de zeeloods al rond halfelf 's avonds van boord. De Middellandse zee wou ons blijkbaar laten voelen dat we nu terug in een echte zee zaten, met wind en golven en zo ; ze was inderdaad somber, dreigend, vol schuimkoppen. We bekeken het een beetje ontgoocheld en het zette wel een lichte domper op het gevoel van opluchting weer op bekend terrein te zijn. Omdat het weekend was en daar we 's anderendaags toch Alexandrië binnenliepen, nam iedereen het uiteindelijk nogal filosofisch op.

HET WESTERSE OOSTEN

Een koude wind blies grauwe regenwolken over de stad. De « Westdiep » slalomde door de haven, kwistig en willekeurig bestrooid met aankerde schepen, gooide er zelf nog twee ankers bij, werkte het achterschip tegen de kaai en begon Egypte te exploreren. Alexandrië zat behoorlijk onder de modder en straatbrede waterplassen. 't Was bovendien zondag en er bleef heel wat gesloten zodat de neiging veld won om het als het zoveelste Arabische rommeltje te klasseren. Tot 's anderendaags de eerste ploeg de tweehonderd kilometer naar Kairo waagde en bij de terugkomst enthousiast vertelde over een dag vol verrassingen : de gouden schatten van Tout-anch-Amon op een rijtje, de pyramiden van Gizeh, het gesjacher om een kameelritje, het etentje op een terras langs de Nijl, het fort met de moskee vol puntige minaretten die





De pyramiden van Gizeh en — uiteraard — een duur kameelritje.

neerkijken op de stad en op de luie slingers van de rivier. De rit door het Nijldal, eindelijk weer groene vlakten na al die droge en dorre weken. De lage dorpjes met bijenkorfachtige kleitorentjes en hoge stapels riet op de platte daken. Het werkte zo aanstekelijk dat de tweede groep een flink aantal inschrijvingen bijkreeg. Intussen had Alexandrië de tijd gekregen om te drogen. De zon smeerde kleur op de straten en over de grote manesikkelbaai. De stad is al westers genoeg om je er thuis te voelen en toch nog oosters door zijn gezapig levenstempo, de geurtjes in de smallere straten, lange kaftans die door het verkeer glippen, de muezzin die vanaf de minaretten oproept tot gebed - wat dan wel met een bandje gebeurt -. De oorlogen hebben er hun sporen gelaten, in die zin dat de stad onderkomen geraakt omdat het geld in eerste instantie nodig was voor wapens. Ook zit het in en rond de stad nog vol kontroleposten. En allen kijken blij en opgelucht als ze over de vredeskansen praten en ze zijn, met reden, erg trots dat hun president daartoe de eerste stap heeft gezet.

Op 6 december kwam Sinterklaas ons wekken om ons te vertellen dat we meteen zouden vertrekken, terwijl zwarte Piet kwistig snoepgoed door kajuiten en logiesten keilde. De kommandant werd bedacht met een helikopter in zakformaat en 's namiddags zong iedereen sinterklaasliedjes en de ijverigsten mochten gedichtjes opzeggen.

Intussen lag Alexandrië weeral achter de horizon. Het weer was de voorbije dagen al wisselvallig, maar nu ging het pas goed aan 't blazen, eerst achterin en dan ruimend naar het westen. Heel de avond en nacht wrong het schip er hardwerkend tegenin. Bij zonsopgang lag het onder de luwte van

Fregatkapitein M. Verboven, Commandant van de Westdiep werd door St. Niklaas bedacht met een helicopter in zakformaat.

Kreta. De rode zon blonk tegen de stijle kust die als een muur in het water stond ; daartussen hingen diepe kloven met schaars groen. Op de bergen langs de hellingen gleden wolkenlagen als roze watten en door de scheuren staken enkele besneeuwde pieken. Voorbij Kreta bleek de wind naar het noordoosten te zijn geruimd en lange uitschieters duwden het schip in draaiende schuivers in de richting van Malta. Wind en zee namen geleidelijk af en Malta lag als vastgevroren in een gladde melkwitte laag.

TUNIS, LIEFDE OP HET EERSTE GEZICHT

In de rode morgen lag de baai van Tunis windstil gevat in een hoefijzer van roodbruine en groene heuvels en kapen met de witte stad achterin. Langs het kanaal van La Goulette naar Tunis stonden roze flamingo's in grote kladden te poseren. De aanlegplaats was zo dat het schip bijna met de neus in de stad zat.

Na de meevaller Alexandrië verwachtte de bemanning ook veel van Tunis ; het werd zowat de beste haven. Het weer stond bestendig op mooi, de langgemiste terrasjes langs de brede lanen hingen vol zalig-glimlachende gezichten. De koopwoede kende weer een boem onder de vorm van koperwerk, leren spullen, en woestijnrozen. En dan de ontdekking van Sidi Bou Said, een grote bruidstaart op een rotsige heuvel vol agaven, kaktussen en palmbomen ; en paarse bossen bougainville tegen de witte huisjes met lichtblauwe deuren en ramen.

Het dorp kijkt uit over de baai en de groene kuststrook, aan de voet liggen de resten van Cartago, de brokkelige zuilen en muren van de villa's en de zachtgekleurde vogelmozaïken. Nog anderen trokken het binnenland in, naar Kairouan. Een paar gelukkigen kregen bezoek overgevlogen uit België. De postzak liep zonder vertraging binnen. De video met familiegroeten, opgenomen half november, haalde ons eindelijk ook in. Het wou deze keer allemaal mee, Tunis werd de grote opluchting, de langverwachte ; kortweg : een droom van een aanleghaven, liefst zo gauw mogelijk te herdoen. Bij velen kroop Tunis ook bovenaan de lijst van de vakantieplanning. Na een korte demonstratie op zee voor de Tunesische Marine daags vóór het vertrek, goolde een opgemonterde bemanning op 12 december voor de zoveelste keer los. Onder de Tunesische oostkust zat een koel westenwindje. Voorbij Bizerte blies dat zuchtje zich op tot kracht zes en bleef tegenwerken tot Algiers.

WIT ALGIERS

Het is een adembenemend zicht vanuit zee, de witte stad breed uitgespreid tegen de steile heuvels rond de brede baai. De verwachtingen waren over 't algemeen niet zo erg hoog gespannen. 't Was de laatste aanleghaven van een lange reeks en dan geraak je wat havenmoe. Bovendien stonden er een paar vraagtekens achter Algiers. De president lag erg ziek en overleed trouwens een paar weken na ons vertrek, het land is rozerood en we hadden er het raden naar hoe de ontvangst zou zijn.

Dat viel allemaal best mee. De Algerijnen zijn reuzefier op hun land en ze sleuren je overal naartoe opdat je er toch maar zo veel mogelijk van zou meedragen. De bergachtige kust hangt vol groen ; stranden met fijn roodbruin zand onderbroken door grillige uitgevreten rotskusten en stille inhammen. Helwitte huizenblokjes staan getekend tegen een bruine achtergrond. In Tipaza dwaal je door de oude Romeinse stad die ligt tussen twee heuvels tegen een zachte helling. De Romeinen hadden er altijd de slag van om hun steden en nederzettingen op de juiste plaatsen te bouwen ; maar Tipaza moet wel de realisatie van een droom zijn geweest zoals het gebed ligt tussen twee uitschietende kapen, een bultige berg op de achtergrond, vruchtbare vlakten daartussen en afgeboord door de blauwe zee.

Daarna wijzen de Algerijnen in vervoering naar het zuiden, naar de woestijn en de Hoggarth, want daar is het nog veel mooier. En dat we moeten terugkomen, voor langer. Op een paar dagen is het onbegonnen werk. Ze werden zowaar kwaad omdat we niet langer bleven.

THUISVAART

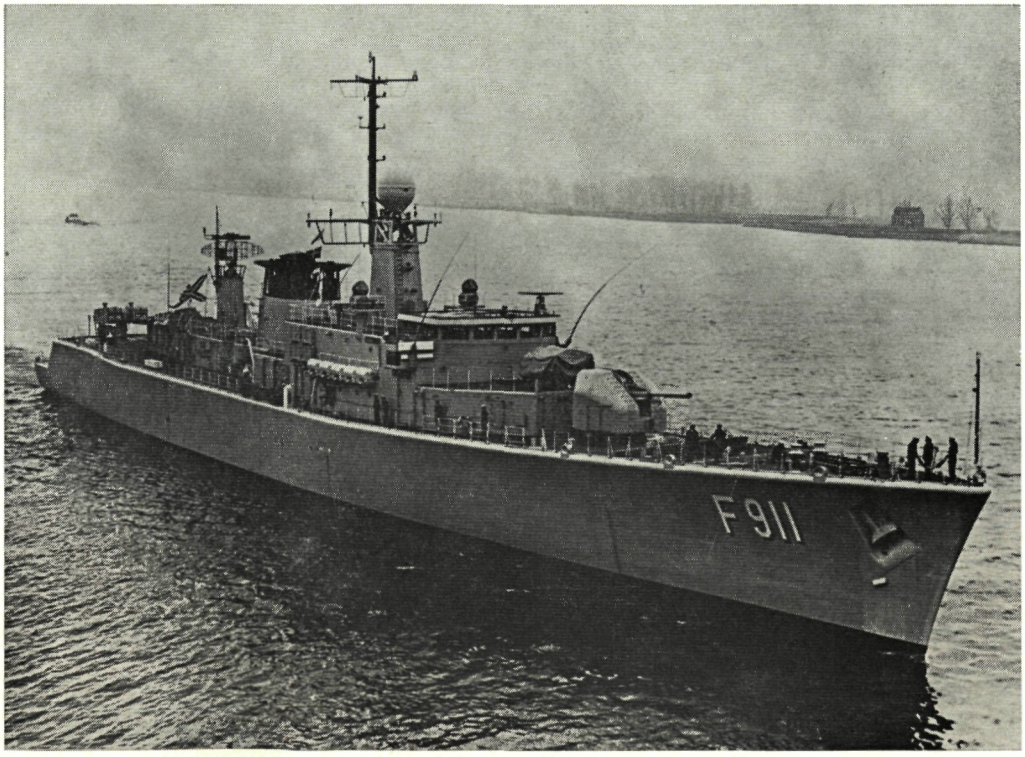
Maar op 16 december wou het schip echt naar huis, hoe aantrekkelijk Algiers en omgeving ook mochten zijn. De lucht hing nog vol wind, en die kwam klassiek recht vooruit. Ze gingen naar de kou, de regen en de mist : het maakte allemaal niets uit. We zaten allemaal boordevol herinneringen, Kerstmis naderde, alle kajuiten puilden uit van de geschenken en thuis viel het wachten lang. Het losgooien te Algiers gebeurde dan ook met een licht hart en van dan af bleef er nog maar één hunker : zo vlug mogelijk naar huis.

't Zat anders in 't begin niet zo best mee : heel noordwest Europa zat onder de stormen en de klappen vielen tot in de Middellandse zee. Toen moet er iemand ergens een dikke overtuigende kaars aangestoken hebben, want vanaf Gibraltar verkalmde het geleidelijk, nabij Cabo Vilano zat er nog een noordoostelijk koel windje, en de Golf leek een deinend meertje. In het Kanaal hingen de bekende rustige pasteltinten van groen, grijs en blauw en de eerste vrieslucht beet in het gezicht : we waren zo goed als thuis. De « channel fevers » kwamen niet zo heftig door als verwacht ; het schip liep zo snel dat er waarschijnlijk niemand de tijd voor kreeg.

Op 21 december, de lucht nog morgengrijs, zocht de « Westdiep » zijn weg door de Zeebrugse haven en laveerde naar de kaai. Hoewel het aankomstuur erg vroeg lag, stond de kaai vol roepende en zwaaiende familieleden en kennissen, en de muziekkapel blies de wind vol opgewekte noten.
't Was een mooie reis ; erg lang wel, maar toch mooi. Nu al, na een paar dagen thuis, lijkt ze irreëel alsof we ze nooit hebben meegemaakt, alsof we ze alleen maar gedroomd hebben. Dat we met de « Westdiep » dan nog dikwijls zo realistisch mogen dromen, Inch Allah !

F 911 - WESTDIEP

KENMERKEN :
Waterverplaatsing : 2340 ton.
Lengte : 106,38 m.
Breedte : 12,30 m.
Diepgang : 5,50 m.
Aandrijving : 1 Rolls-Royce Olympus gasturbine van 27.575 PK ; 2 Cockerill dieselmotoren van elk 3000 PK ; 2 schroeven met omkeerbare spoed.
Kruissnelheid : 18 knopen.
Maximum snelheid : 28 knopen.
Bemanning : 14 officieren ; 84 onderofficieren ; 59 matrozen.
Bewapening : 1 kanon 100 mm. ; 1 lanceerhelling Seasparrow ; 4 lanceerhellingen « Surface to Surface » MM 38. Exocet. ; 1 zesloopraketlanceerder van 375 mm. ; 2 torpedocatapulten.
Munities : 600 granaten 100 mm. ; 8 missiles ; 4 missiles SS ; 45 raketten ; 10 torpedo's L5.
Sensoren : 1 waarschuwingsradar ; 1 gecombineerde waarschuwings- en trekradar ; 1 navigatieradar « Air-Surface » HSADA 05 ; 1 IFF ; 2 optische posten ; 1 panoramische rompsonar SQS 505 A.



Baptème des cargos rouliers « Clervaux » et « Belvaux »

Le vendredi 12 janvier 1979, à 17 h., les chantiers navals COCKERILL YARDS HOBOKEN ont procédé au baptême des cargos rouliers « CLERVAUX » et « BELVAUX ».

Madame Henri Neuman et Madame Léon Cigrang ont bien voulu accepter d'être les marraines des dits navires, qui ont été construits pour le groupe COBELFRET S.A. / CONIM S.A. et UBEM S.A. d'Anvers.

Le port d'attache est Anvers.

L'érection du « CLERVAUX » dans la cale de construction a commencé le 29 mai 1978, tandis que celle du « BELVAUX » a débuté dans cette même cale le 7 août 1978.

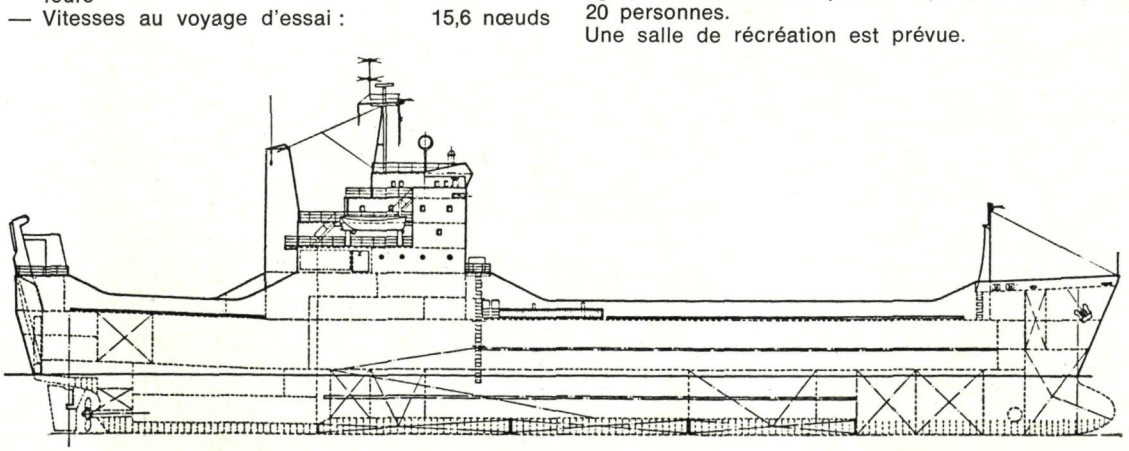
Caractéristiques principales du navire.

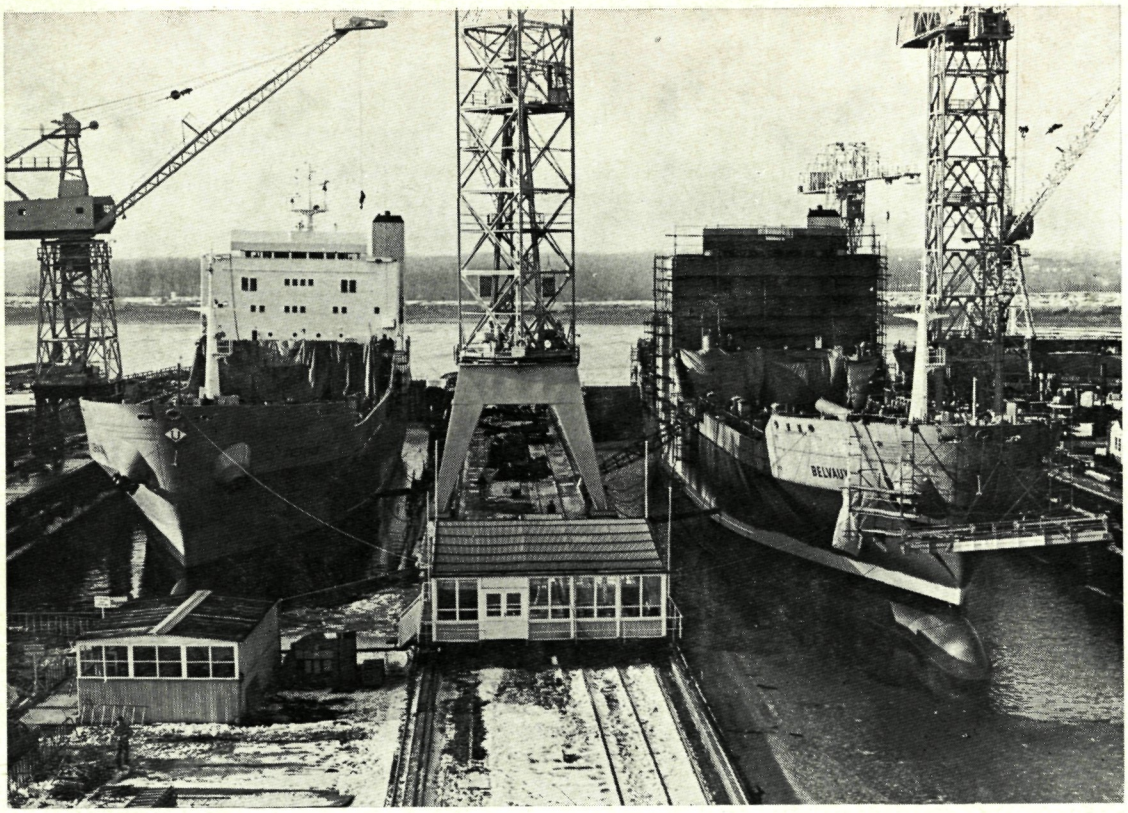
— Longueur hors tout	116,70 m
— Longueur entre perpendiculaires	106,00 m
— Largeur hors membres	18,80 m
— Creux au pont supérieur	11,95 m
— Creux au pont inférieur	6,80 m
— Tirant d'eau	6,30 m
— Port en lourd (DW)	4.700 T.
— Capacité :	
voitures (4,5 m x 1,80 m)	520
remorques (12 x 2,44 x 4 m)	91
conteneurs ISO de 20'	63
— Emménagement pour 19 personnes, 12 chauffeurs	
— Vitesses au voyage d'essai :	15,6 nœuds

Classification.
Le navire est construit pour répondre à la classification du Lloyd's Register of Shipping, avec la notation + 100 A1 + LMC, « UMS Automation ». notation + 100 A1 + LMC, « UMS » Automation. Le navire battra le pavillon belge et répondra au règlements de B.Z.I.

Construction.
Le pont principal et le double fond sont de construction longitudinale ; la coque est de construction transversale.
Le navire est construit pour le transport de voitures et remorques, chargées au double fond, le pont intermédiaire et le pont principal. Des ponts amovibles ont été prévus.
Les conteneurs sont chargés sur le pont principal.

Aménagements.
Tous les membres de l'équipage sont confortablement installés dans des cabines individuelles.
Toutes les cabines, de même que la timonerie et la chambre de contrôle dans la salle des machines, sont équipées d'une installation de conditionnement d'air.
Les cales sont munies d'une ventilation artificielle. Les cales de provisions frigorifiques sont refroidies par une installation automatique.
Le navire est également pourvu de deux canots de sauvetage (34 personnes) en fibre de verre renforcé, l'un d'eux propulsé par moteur. Il y aura également 2 radeaux pneumatiques, chacun pour 20 personnes.
Une salle de récréation est prévue.





Installations de pont.

Tous les apparaux de pont sont commandés électro-hydrauliquement.

Un guindeau est installé sur le pont avant.

Cinq treuils d'amarrage automatique de 8 tonnes sont installés. La machine à gouverner est du type hydraulique.

Le navire est du type Cargo Roulier, muni à l'arrière d'une rampe avec une ouverture libre de 6,85 m et de 4,55 m de haut. La longueur est de 12 m.

La rampe est commandée hydrauliquement ; elle permet de charger et de décharger en sens axial et du côté tribord.

Deux ascenseurs d'une longueur de 16 m et d'une largeur de 3,40 m, et d'une capacité de 40 T., sont prévus entre le pont principal, le double fond et les ponts intermédiaires.

Des plates-formes mobiles, commandées hydrauliquement, sont prévues sous le pont supérieur et sous le pont intermédiaire. Elles sont accessibles au moyen des rampes.

Navigation.

Les instruments de navigation sont du type le plus moderne, notamment l'indicateur de position, les 2 radars, le sondeur ultra-sonore, le V.H.F., le Decca Navigator, le compas gyroscopique, le log etc...

Le navire est muni d'une protection contre l'incendie par CO2.

Propulsion et auxilaires.

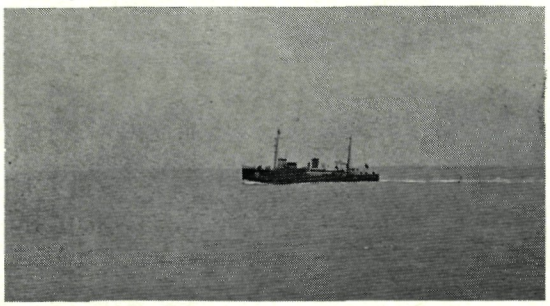
Cette installation est construite pour satisfaire aux règlements de la classification « Lloyd's Machinery Certificate » L.M.C. « Unmanned Machinery Space « UMS ».
UMS ».
Le moteur principal de propulsion est un moteur Diesel « MIRLEES KMR 8 MAJOR », suralimenté, à quatre temps, d'une puissance continue de 4.867 BHP à 600 t/m.
Le moteur est accouplé à l'hélice, par l'intermédiaire d'un réducteur. La ligne d'arbres est pourvue d'un système étanche Simplex compact.
L'hélice à quatre pales, à pas variable, est construite en bronze.
Une chaudière combinée, brûleur - gaz d'échappement, peut produire 900 kg de vapeur par heure à 7 kg/cm2.
Une grande manœuvrabilité est obtenue par un propulseur d'étrave, entraîné par un moteur électrique, et commandé à distance depuis la passerelle.
Le courant électrique est distribué par 3 alternateurs.
Chaque machine comporte un moteur Diesel d'une puissance de 538 BHP à 1800 t/m., entraînant un alternateur de 350 kW.
La salle des machines est également équipée de tous les autres auxiliaires nécessaires, tels que pompes, compresseurs, séparateurs d'huile, réchauffeurs et refroidisseurs.
La livraison de ces navires à leurs armateurs COBELFRET N.V. / CONIM N.V. et UBEM N.V. est prévue dans le courant du mois de janvier 1979 pour le « CLERVAUX » et en mars 1979 pour le « BELVAUX ».

Juni '40, een op 't nippertje ontsnapping uit frankrijk

Door ex-Loods Scheldemonden J.C. BÖTING

Inleiding

Het relaas van onze loodsboot's ontsnapping uit Frankrijk waartoe ik aangespoord werd om toch maar de achtergrond van 'n triestig oorlogsfeitje bekend te maken is gesteund op mijn persoonlijke herinneringen.
Wegens het vernietigen van het scheepsjournaal van Motorloodsboot 16 heb ik mij moeten betrouwen, wat de data betreffen, op het werk « Les Ancêtres de notre Force Navale » door L. Leconte (Editions Ministère de la Défense Nationale 1952). Ik had trouwens destijds aan de Heer Leconte inlichtingen verschaft aangaande de verrichtingen van het Marinekorps.
Het zou mij ten zeerste spijten mocht de inhoud de indruk geven van enige afkamming van mijnentwege ten opzichte van het Marinekorps. Zulks is zeker niet mijn bedoeling jegens die in 1939 in aller haast uit de grond gestampte militaire marine waarvan bepaalde eenheden prachtig bijdroegen tot de inscheping van de British Expeditionary Force uit Duinkerken.
Het komt er voor mij enkel op aan de gemoederen van de bemanningsleden van loodsboot 16 aan te tonen omdat ze zich voelden meegesleept in een avontuur dat ons ging afscheiden van onze families in Engeland.

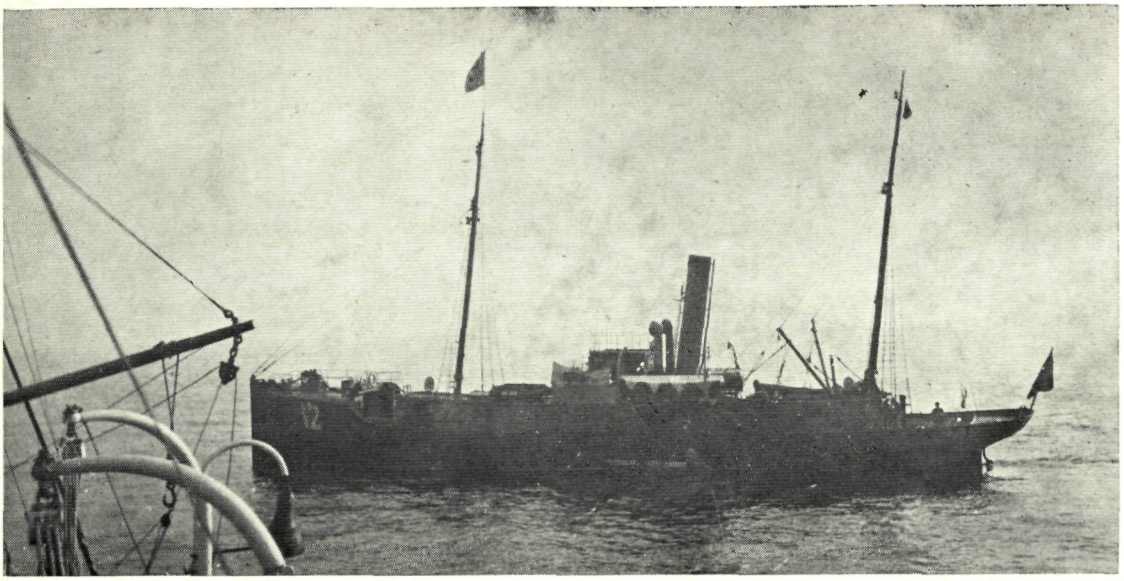


type (genummerd 13, 14, 15 & 16) op loodspost in de Noordzee

Daarom heb ik met opzet bepaalde bijzonderheden van mijn relaas vergeleken met historische feiten uit geciteerde a posteriori werken ten einde de uiteenlopende voornemens, qua gewenste bestemming, vanwege de verschillende passagiersgroepjes te belichten.

Motorloodsboot 16 behoorde tot het Loodswezen Scheldemonden, standplaats Oostende, netto 58 t., 451 t. gros, motor 1.000 Pk, gebouwd te Emden in 1930 en beschikte over 8 loodsenkajuiten elk met 4 kooien. Het schip had Oostende op 19 mei 1940 verlaten met zowat 160 vluchtelingen die de volgende avond te Folkestone ontscheept werden.

Tenders (nr. 1 & 2) moterloodsboten gebruikt voor heen en terugbrengen van loodsen tussen het Belgisch Loodswezen te Vlissingen (of Oostende) naar/van de loodsboten op Noordzeeposten, ook gebruikt voor herproviandering van loodsboten op post en lichtschepen.



Stoomloodsboot (SLB) van de oudere type hier afhaalkotter voor Westgaande schepen aan de Wandelaar tevens loodspost voor schepen bestemd Zeebrugge en Oostende die overtallige loodsen laat overbrengen naar een MLB. Het is uit dit type dat de Landsverdediging loodsboten opgevorderd heeft voor bewapening voor eenheden van het Marinekorps te dienen (1938/39).

Lorient 18 juni 1940. Geluk van God zijn we buitengaats... [1] maar tegen wil en dank achter dat Marinekorps. Wat heeft die majoor toch ook in zijn bol gekregen om zijn stelletje in Frankrijk te willen reorganiseren wanneer het reeds voor de hand lag dat zo'n zaak spaak zou lopen ! Maar ja, hij hoort tot een van die Corps des Torpilleurs et Marins overgebleven officieren en was precies niet gesteld op de engelsen die hem trouwens met gelijke munt terugbetaalden. Dat hebben we in Dartmouth genoeg kunnen vaststellen. Nu zijn we aan zijn lot gebonden met dat vijftigtal onderofficieren en manschappen die we willens nillens hebben moeten aan boord nemen en zulks dan nog toegestaan door onze felle bestuurslieden in Londen die ons zo maar eenvoudig ter beschikking van het Marinekorps gesteld hebben. De hele zaak kwam er tenslotte op neer ons met 'n partij mannen te belasten die men ergens uit een interneringskamp te Tenby gehaald had. Vanzelfsprekend konden en wensten de scheepscommandanten van het Korps die lui niet aan boord te krijgen. Daarom moesten we nog zes van ons eigen matrozen ontschepen om meer plaats te maken. Dat ze ons van dienst zouden zijn hebben we maar vlug vastgesteld... je kunt ze aan 't roer niet eens betrouwen ! En tot ons groot spijt hebben we daarvan niets schriftelijk. Zowel opdracht als belofte naar Dartmouth te mogen terugkeren zodra de mariniers te Lorient ontscheept zijn werden mondelings gegeven ! [2]

Wat waren we toch belachelijk met ons drieën, schipper Nierynck, chief Verkempinck, nog naar het belgisch consulaat te gaan lopen in de hoop aldaar orders te mogen ontvangen om naar Dartmouth terug te keren. Tussen dat rommelzooi vluchtelingen hebben we er zelfs de kans niet gekregen om met iemand te spreken. We hebben het maar al te goed begrepen als die franse ruiterij in alle vaart door de straten stormde terwijl de inwoners riepen dat de duitsers op komst waren. Dan maar terug aan boord om daar bevel te krijgen onmiddellijk af te varen. Een kijk op het marinearsenaal spoort trouwens niet het minst aan om nog langer in dat valstrik te blijven... hier staan er al gebouwen in lichte laaie... elders haalt men goederen uit... dronken soldaten, het ellendig schouwspel van een land dat ten onder gaat. [3]

Enfin, we kruipen zuid aan achter de A 4 die de admiraals' wimpel voert in top en met al de moeite van de wereld zijn 7 of 8 knopen eruit haalt terwijl wij het gemakkelijk 10, 11 en zelfs tot 12 zouden kunnen opdrijven indien nodig. Met Decrop en onze

---

(1) LECONTE, op. cit. p. 455 : « Lorient ayant dû être évacué par suite de la rapide avance de l'ennemi, et le port étant en flammes, nos bateaux partirent, par ordre le 18 juin pour Le Verdon, avant-port de Bordeaux ».

(2) LECONTE, op. cit. p. 459 (renvoi 3°) « ... Le P 16 ne servit que de transport. On comptait en faire, à Lorient le navire d'état-major, mais le temps fit défaut ; il avait cependant déjà à bord les magasins du Corps et les services de comptabilité ... »
«On a rapporté à tort qu'il avait comme commandant le Lieutenant Gonze qui était à bord, ce fut l'état-major civil qui en garda la direction».
NOTA : Het is mogelijk dat de Marinkorps' staf het inzicht koesterde een commandoschip van MLB 16 te maken maar zulks dan in tegenstrijd met de uitdrukkelijke belofte van Majoor De Carpentrie, bijgestaan door Commandant Delstanche, mondelings gegeven aan Loodsschipper Nierynck in onze aanwezigheid te Dartmouth, dat het er voor ons enkel op aankwam de mannen van het Marinekorps naar Lorient te brengen vanwaar wij naar Darthmouth mochten terugkeren.

(3) AMIRAL AUPHAN et JACQUES MORDAL, « La Marine Française dans la Seconde Guerre Mondiale » Editions France-Empire 1967 : « A Lorient, centre de réparations et de constructions neuves, il y avait quinze navires de guerre et 35 dragueurs et patrouilleurs. Tous appareillèrent le 18 juin à l'exception de trois qu'il fallut saborder ».
« La ville fut occupée le 21, après une résistance héroique – et sans espoir – dirigée personnellement par l'amiral ... préfet maritime de Lorient » p. 147.

enkel overblijvende matroos Klausing lossen we ons af aan het roer. Ten anker gekomen op de buitenrede van Le Verdon op ongeveer 3 à 4 mijl ten westen van de Girondemonding ligt er veel volk met ons. Cargoschepen, kustvaarders... en tot wonder andere eenheden van het Marinekorps die sedert hun afvaart uit België hier aangekomen zijn na rond heel de franse kust gesukkeld te hebben. Daar komt onze tender 1 met 'n grote T 1 geschilderd op de boeg ons praaien... maar wie hebben we daar nu aan boord... mijn vroegere scheepsmaat van de tankers en collega hulploods Jan Laureys ! Hij is de stuurman van Rascar, ook een van de lange omvaart, eveneens in Frankrijk door het Marinekorps gemobiliseerd. Met z'n tweeën zijn ze glorieus tot onderofficier gebombardeerd ! Ze komen ons « au revoir » en het beste wensen alvorens verder naar Le Verdon te gaan om burgerpassagiers te ontschepen.

's Namiddags van de 19e komt Luitenant Graré aan boord. Die is commandant van de eskadrilje Zeebrugse visbakken opgevorderd door het Marinekorps. Wij begrijpen algauw dat hij ons komt polsen over wat we gaan doen. Voor ons is het zo klaar als pompwater. Wij willen terug naar Engeland waar iedereen onder ons ten minste één familielid heeft moeten achterlaten. Maar met die herriemakende partij mariniers is het niet denkbaar daaraan te beginnen. Het is toch duidelijk dat er onder de omstandigheden voor ons geen sprake kan zijn om zo maar koers te zetten naar Engeland. Zij hebben wapens, wij niet. Bovendien hebben we als burgerlijke agenten geen gezag over dat stelletje. Het is trouwens daarom dat op ons aandringen wij in Dartmouth een officier van het Marinekorps, Luitenant Gonze, aan boord gekregen hebben. Graré zegt dat hij ook graag Engeland zou willen vervoegen en vraagt of wij deze avond aan boord van de P 13 (MLB 13 ook in Frankrijk opgevorderd) zouden willen komen. Commandant Van Strijdonck, aan wie wij onze wens zouden kunnen meedelen is daar in bevel. Graré is ervan overtuigd Commandant Van Strijdonck te kunnen overhalen dat het nu noodzakelijk is geworden iedereen vrij te laten.

's Avonds ga ik dank onze motorwerkboot aan boord van de P 13 met de zegen en wensen voor goede uitslag vanwege schipper Nierynck. Gesteund door Luitenant Gonze wat de uitleg over de geestestoestand van onze Marinekorpsmannen betreft, verklaar ik bevoegd te zijn om in naam van de loodsschipper en ons allen te spreken en dat wij de uitdrukkelijke belofte kregen van majoor De Carpentrie terug naar Dartmouth te mogen keren zodra de mariniers te Lorient ontscheept waren. Dat was werkelijk onze enige opdracht. Nu is dat niet meer mogelijk zolang die mannen aan boord zijn.

Bovendien geraken wij tekort aan levensmiddelen en zullen ze weldra geen eten meer kunnen geven. Dan is er één van die officieren aan boord van de P 13 die mij vroeger, jaren terug gekend heeft, komen opmerken dat het nogal eigenaardig was van mij naar Engeland te willen gaan ! Natuurlijk een amper bedekte zinspeling op mijn geboorteplaats.

Zoals naar gewoonte sta ik daar met mijn mond vol tanden als ik zo bruusk geïnterpelleerd ben en kan enkel maar antwoorden dat mijn vrouw in Engeland is en dat de engelsen toch steeds tevreden zullen zijn zeelieden te vinden die voor hen willen varen. Graré is vanzelfsprekend, naar het schijnt met nog andere officieren van het Marinekorps, tegenwoordig tijdens dat gesprek. Hij zegt aan Commandant Van Strijdonck dat hij die bijeenkomst uitlokte omdat hij vernam dat al de mensen van de MLB 16 wensten naar Engeland terug te keren. Hij voegt erbij dat er daarvoor tussen het Marinekorps zeker ook zouden te vinden zijn en dat het ogenblik nu naar zijn mening gekomen is om iedereen bij zijn keuze te laten. Commandant Van Strijdonck is het eens met die gedachte en vraagt ons indien wij bereid zouden zijn degene bij ons aan boord te nemen die ons willen volgen. Namens loodsschipper Nierynck antwoord ik dat wij zulks zeker zullen doen. Daarop legt hij ons zijn plan uit. Hij zal met de P 13 naar Arcachon gaan om proviand terwijl de T 1 met opdracht naar Le Verdon is. Zodra terug zal hij De Carpentrie voor het alternatief stellen. Die zal dan wel iedereen moeten vrijaf geven. Dan zal men de marinemannen van Loodsboot 16 kunnen vervangen door diegenen die naar Engeland willen.

Zo maar met Luitenant Gonze terug aan boord van onze kotter waar ik aan de schipper het goede nieuws kan melden. Een paar uurtjes nadien zien we inderdaad de P 13 anker op gaan en zuidwaarts vertrekken. Nu komen er meer en meer stoomboten uit de Gironde. Grote engelse en hollandse passagiers, alle soorten cargo's. De volgende 20 en 21 juni staan we op de uitkijk van al die scheepvaartbewegingen. Wij geraken hier stilletjes aan alleen ten anker. Aan wal, in de richting van Bordeaux is daar brand. 's Morgens van de 22ste blijven maar praktisch de Marinekorpsschepen met ons over. We worden hoe langer hoe meer ongeduldig met dat naar het zuiden loeren om de P 13 te zien terugkomen. We beginnen hoop te verliezen en 's namiddags gaan we de zaak nogmaals onder ons bepraten. Wederom verlaat de schipper zich op mij om met Luitenant Gonze aan majoor De Carpentrie ons doel uit te leggen. Wij willen naar Bayonne proviand halen en er de 50 marinemannen vrij laten tenzij hij ze aan boord van zijn schepen wil overnemen.

Na het middagmaal ga ik met Luitenant Gonze aan boord van de A 4. De majoor zit daar in de schipperskajuit koffie te drinken met Luitenant Van Vaerenbergh, die commandant is van de A 4 en met aalmoezenier Leclef. Het gepraat van twee dagen tevoren herbegint aan boord van de A 4. Luitenant Gonze maakt het klaar en duidelijk dat de toestand aan boord van onze loodsboot verergert en weldra onhoudbaar zal worden met de mannen van het Marinekorps. De majoor brengt daartegen dat hij juist de T 1 met Commandant Delstanche naar Le Verdon gezonden heeft om instructies te bekomen van de belgische regering. [4]

---

(4) J. GERARD-LIBOIS et JOSE GOTOVITCH, « La Belgique occupée - L'an 40 » Editions CRISP 1971 :
« Le 17 juin le maréchal (Pétain) ... annonce qu'il faut chercher à mettre fin aux combats. Le gouvernement belge est prié de quitter Poitiers et on se donne rendez-vous à Bordeaux, pour le lendemain, 18 juin » p. 240
« Dans l'après-midi du 18 juin, le gouvernement belge (à bord du Baudouinville réquisitionné) décide de conformer son attitude à celle de Pétain. L'idée de départ vers l'Angleterre était abandonnée, malgré l'opposition des ministres Jaspar, de Vleeschauwer et Gutt. » p. 241.

Een loodsschipper met zijn ploeg loodsen... en twee loodsleerlingen van zijn bemanning vóór afvaart uit Oostende naar de loodspost in 1937.

Dat kan ik nu maar niet kroppen en kan mij niet inhouden te zeggen dat er toch nu geen sprake meer kan zijn onderrichtingen te hopen van de belgische regering die God weet waar is. Wij kunnen daarop niet meer wachten. En wij zijn toch maar burgerlijke agenten tegenover een aantal militairen aan boord waarmede wij ons niet meer veilig voelen. Ten lange laatste onder de indruk, zegt majoor De Carpentrie vermoeid dat hij ons van alle verplichtingen tegenover hem vrij stelt en dat we mogen doen wat we willen. Nu maar terug naar de kotter met onze werkboot die, bewaakt door Klausing, langszij van de A 4 ligt. Alvorens te schepen kan ik nog de hand reiken aan Waterschoot die daar aan dek staat. Als officier werktuigkundige van de maalboten is hij ook als onderofficier in Frankrijk gemobiliseerd geweest en ik kan mij niet inbeelden dat 13 jaar later hij mijn « chef mécanicien » zal zijn aan boord van de Kamina !

God zij dank... we zijn vrij ! Volgens de enige grote schaalzeekaart van de Bay of Biscay die we bezitten, en 't is de laatste, zijn er nog zowat 160 mijl af te leggen tot Bayonne. Dat kunnen we dezelfde dag niet meer halen en regelen de snelheid om in de vroege ochtend dicht langs de kust de monding van de Adour te maken. Met Luitenant Gonze laten wij duidelijk verstaan aan de Marinekorpsmannen dat wij naar Bayone sturen om levensmiddelen om zodra naar Dartmouth terug te varen. In de late namiddag van de 23ste wordt de monding van de Adour gemaakt en we lopen maar binnen zonder loods te vragen. Amper binnen de hoofden wordt daar aan bakboord een steiger waargenomen waar we zouden kunnen aanleggen. Schipper Nierynck zwaait de kotter rond om met de boeg naar buiten te meren. De steiger behoort klaarblijkelijk tot een nabij gelegen fabriek maar waar er geen spoor van leven op te merken valt. We hebben het niet eens in de gaten dat het zondag is sedert we Dartmouth verlaten hebben ! Men kan Bayonne niet zien want er is een bocht onmiddellijk stroomopwaarts en volgens de kaart moet de stad een goed eind verder liggen. Na het vastmeren zegt Luitenant Gonze tijdens ons beraadslagen dat hij naar de stad gaat om van de Commandant Marine levensmiddelen te bekomen voor onze terugreis. Geen bezwaar van onzentwege en daar hij tegen de avond zeker niet meer zal terug zijn schikken we ons in 't vooruitzicht van 'n rustige nacht.

's Morgens vroeg is het zo ongewoon stil dat we er eigenlijk wakker van worden... om onmiddellijk vast te stellen dat het Marinekorps met de noorderzon verhuisd is. Twee onder hen zijn aan boord gebleven en verklaren ons lot te willen delen. Dat valt mee, matroos Haegers, gemobiliseerde Zeebrugse visser zal bovendien kok kunnen spelen terwijl Viaene, assistent werktuigkundige van het Staatswezen, eveneens gemobiliseerd, in de machinekamer ten goede zal komen. Klausing, die tijdens de nacht 'n oogje in 't zeil genomen heeft brengt de humoristische nota door te vertellen dat onze deserteurs een kinderwagen gebruikt hebben om hun plunjezak mee te sleuren. De oostendse eigenaar die zijn kinderwagen aan boord in de steek gelaten heeft zal zijn spul niet meer terug zien.

Met Decrop ga ik aan wal op zoek naar 'n café of bistrot waar we toch iets te eten zouden kunnen krijgen. Zodra klaar van de goederenwagons ligt een café op de baan waar de baas zo vriendelijk is ons een franse « casse-croûte » te bezorgen.

Er zitten daar twee matrozen van de Marine Natio-

nale aan een tafel te redeneren met de baas. Ze kunnen maar klagen en zagen over het tekort aan munitie, aan wapens, aan schepen dat Frankrijk de oorlog heeft doen verliezen. Dat valt beslist niet in de smaak van de « patron », waarschijnlijk één 14-18 oudstrijder, die meteen repliceert : « c'est ça qui vous a manqué ? » met de hand op het hart. De casse-croûte heeft ons deugd gedaan en we danken de baas, hoe we hem betaald hebben, met engels of belgisch geld weet ik niet meer en keren terug naar onze kotter.

Rond 10 uur... daar komt Luitenant Gonze meteen voor de dag met 'n burger. Die moet de schipper spreken. Met Decrop en de chef Verkempinck zijn we natuurlijk aanwezig op die vergadering waar de meneer zich aanstelt als sekretaris van de Consul van België te Bayonne. Hij steekt zijn babbeltje af met ons te doen bekennen dat ons schip een belgisch staatsvaartuig is om daarop onmiddellijk met koelen bloede te kennen te geven dat wij bijgevolg moeten gehoorzamen aan de bevelen van de consuls wanneer in de vreemde ! Dat is al een eerste koude douche ! Er zijn op het ogenblik zowat dertig of veertig belangrijke belgische vluchtelingen in Bayonne die we moeten aan boord nemen en... naar Lissabon brengen !

Hevig protest van ons allen. Dat is nu beslist 'n zet van vader Gonze die geen kik geeft en maar zwijgend toestemt met meneer de consuls' sekretaris uitleg. Het ligt voor de hand dat hij naar het consulaat is gaan lopen waar hij van die bevoorrechte vluchtelingen heeft gevonden die tot dat laatste plekje van Frankrijk geraakt zijn. Wij verzetten ons met hand en tand. Ten eerste hebben wij geen zeekaarten meer om verder te gaan. Geen proviand meer. Maar we voelen weldra dat daartegen niet te redeneren valt. Met de gebruikelijke patriotische stijl - we geraken dat liedje bekend - mogen die hoogaanstaande personaliteiten niet in de handen van de duitsers vallen. En de duitsers zullen hier op ieder ogenblik opdagen ! En al gaan jullie op jullie kop staan maar naar Engeland proberen te gaan, daar is geen sprake van. Het is een verplichting die passagiers naar Lissabon te brengen [5].

Ik zie genoeg dat, op zijn zachtst gezegd, zoiets de schipper niet aanstaat, maar dat hij aan de andere kant als brave plichtvolle staatsambtenaar zeker enige weigering op een bevel wenst te vermijden. De arme Nierynck zit nu tenminste voor de derde maal in het nauw gedreven sedert onze afvaart uit Oostende. Dan stel ik hem voor dat het mij toch niet moeilijk zou zijn, eens rond Villano, laatste landmerk op onze enige Bay of Biscay-zeekaart, op de Berlingua's eilanden te sturen en van daar de monding van de Tagus te maken. Ik heb toch lange jaren langs de portugese kust gevaren met de tankers van de Purfina. Goed. Hij stemt toe maar nauw verbonden stellen wij onze eisen. Die mensen moeten genoeg eten meebrengen voor twee à drie dagen. Ze mogen niet meer dan veertig zijn want we willen dat gevalletje van Oostende niet herhalen wanneer we teslotte met 160 vluchtelingen te doen hadden. Daarom moeten ze een bewijs brengen van het consulaat om hun inscheping toe te laten. Akkoord ! Meneer de sekretaris waarschuwt ons evenwel dat ze tegen de avond zullen aankomen en dat we maar zodra de plaat moeten poetsen.

En zo beginnen we ons daarop te schikken door 'n eenvoudige grote kuis na het verblijf van ons vijftigtal marinemannen. Enfin, tegen de vooravond ziedaar meteen 'n stel personenwagens op de baan achter de goederenwagons. We stellen ons langszij klaar om de bewijzen van de consul af te nemen. Verdomme ! Ze hebben geen papier ! Chef Verkempinck die op het achterdek beneden bij de ingang van zijn machinekamer staat precies lijk 'n ticket-collector van de pakketboten roept me aldra dat er 'n meneer is die beweert de neef te zijn van een minister... maar hij heeft geen toelatingsbewijs. mag men hem aan boord laten ? Tot mijn spijt onze chefs' geliefkoosd stokpaardje... het reglement... te doen overtreden, zeg ik hem dat het maar goed is, het is bij allen hetzelfde.

Intussen is het weer verslecht. De wind is fel opgestegen met nog regen erbij. De deining die nu voorzeker buiten staat laat zich reeds voelen tot op onze ligplaats. Eindelijk zijn de laatsten aan boord geraakt met hun spullen en de schipper roept... : « Stand by fore and aft ! »... los voor en achter en we zijn weg. Plots merken we franse douaniers die bovenop de duinen op de oever te voorschijn komen. Ze roepen ons te haasten want de duitsers zijn aan 't komen ! Awel, het was hoog tijd ! Er komt wel een onaangenaam gevoel bij het over de drempel van de Adours' baai te varen want het is beslist vies weer, sterke buien en zodra buiten de pierhoofden komen we dadelijk in de storm terecht. Toch voelt de ouwe zich dadelijk thuis en manœuvreert zijn kotter zoals hij het zo dikwijls klaar gespeeld heeft op de West-Hinder en Noordsteenbank loodsposten. We zijn noordwest bij gaan liggen met machines langzaam vooruit, juist genoeg om van die gevaarlijke en ongastvrije franse kust weg te geraken. Terwijl wat van de dekstaf op de brug overblijft zorgen Klausing en Haegers dat beneden alles goed geschord en dicht is tegen het stormweer en alle passagiers beelden zich zeker in dat hun laatste uur aangekomen is op zo'n mosselschuit. Een van de dames is natuurlijk tegen de bovenrand van 'n deur gebotst. Geroep en geschrei van kinderen dat ten lange laatste toch ophoudt, ze zijn waarschijnlijk allen in de kooien van de loodsenkajuiten gaan liggen ! En zo is het probleem van de eerste maaltijd aan boord opgelost.

Dan wordt men plots gewaar dat de avond gevallen is, lage zwarte wolken, gedurige regenbuiten met de onvermijdelijk onstuimige zeeën in dat vies Golf-van-Biscaya-gat. Maar onze goede MLB 16 houdt het best in de stevige handen van de schipper en de chef weet maar al te goed hoe hij zijn molen moet regelen onder zulke omstandigheden. Tussen twee regenbuien zien we plots de schaduw van een oorlogschip... engels white ensign... op enkele kabellengtes ! We worden gepraaid met de morselamp...

« Wat ship ? »... We antwoorden : « Belgian pilot boat bound Lisbon ! »... « Begrepen ! » en hij verdwijnt. Het zal mij niet eens ingaan dat ik twee jaar later op zo'n schip zal staan en dan nog in uniform. Het blijft er nu maar over ons in wachtbeurten te organiseren. De ouwe zal vóór morgen de brug niet verlaten en om zo te zeggen bijna

(5) cfr. verwijzing (4) supra.

niet tijdens de rest van de overtocht. Met Decrop, die sedert Oostende tweede stuurman speelt, de matrozen Klausing en Haegers lossen we mekaar af aan het roer en op de uitkijk om ons hier en daar enkele uren maar zoals het waait en draait in onze kooi te gaan liggen. De ganse nacht is het maar van stampen en rollen. 's Morgens gaat het toch wat beter, er staat nog 'n zware zee maar we zijn er toch in gelukt de snelheid op te drijven en even west-zuidwest te gaan sturen om de spaanse kust in 't zicht te houden. Zodoende hopen we Sisargas, Villano en Finisterre te omzeilen bij het einde van de volgende nacht.

Het is nu ook welletjes tijd om aan die allerheilige administratie te gaan denken en de inventaris van onze passagiers op te maken ! En daar komt nu de miserie ! Gonze, die zich met Decrop daarmee belast heeft moet nu wel bij de schipper gaan biechten dat er zich toch vier blinde passagiers tussen onze hoge gasten binnengesmokkeld hebben ! Een duitser, Hoffman... dat moest er nu nog bijkomen, één oostenrijker, zogezegd dokter Perl, de vrouw Lieblan ook oostenrijkster en ten slotte nog 'n franse jongeling.

Wat de rest betreft zijn we rijkelijk bedeeld ! De Directeur-Generaal Compagnie Maritime Belge en Mevrouw P. Cattier met twee kinderen, Ingenieur Hoofd-Directeur en Mevrouw G. Dufour en kind, Commandant J. Lejeune, Walkapitein CMB met mevrouw en kind, de ganse topleiding van onze belangrijke rederij dus, met dan nog de van Peborghs', Vereeckens' echtgenoten en kinderen ![6] Bovendien komen nog de Heer en Mevrouw C. Tschoffen en vervolgens de aanzienlijke groep Van Cauwelaerts' bestaande uit twee jonge gezinnen met kinderen, één of twee zoons geestelijken, één dochter en mogelijk nog 'n gouvernante.

Om de lijst af te sluiten komt er nog 'n antwerpse opperrabijn met zijn betrekkelijk deel afstammelingen waaronder 'n zoon diamanthandelaar en tenslotte nog 'n zekere J. Dambrot, ook israëliet maar uit Brussel.[7]

De verstekelingen worden stante pede aan het werk gezet zoals hoort op de koopvaardij. Ze zullen maar steward gaan spelen aan boord van een loodskotter hetgeen wel 'n unicum zal maken in de geschiedenis van het Loodswezen ! Het zal er op aan komen dat allemaal te gaan uitleggen in Lissabon en intussen blijkt Decrop de hand te hebben gelegd op koshervoeding voor de joden - ik vraag me werkelijk af hoe hij dat geflikt heeft - in ruil voor 'n schoolatlasje van een van de jongelingen. Zo gaat de dag voorbij door de kust in 't zicht te houden, koers west, hier iets noordelijk, dan weer wat zuidelijk. Het is nu beslist verbeterd en we lopen wel 10 knopen. 's Avonds tekenen de bergen zich uit voor de boeg en we sturen noordwest waar de spaanse landeinde moet liggen rondom dewelke ik wel Sisargaseiland zal herkennen. Tijdens de nacht maakt men inderdaad het vuur van Estacada Point en we omvaren Sisargas rond 7 uur 's morgens. En nu koers zuidwest bij prachtig geworden weer, de lichte bries is noord geruimd en de schipper laat volle toeren draaien in de lange regelmatige atlantische deining.

Het mooi weer doet onze gasten uit de zeker vermufte loodsenkajuiten komen om zich maar in het warme zonnetje zo gemakkelijk mogelijk te maken op de nauwe bak, terwijl Commandant Lejeune en de Heer Dufour ons zoals gisteren gezelschap houden op de brug.

Het moet zijn dat onze personaliteiten bekomen zijn uit hun enigszins geschokte gemoederen want er wordt fel van gedachten gewisseld over de laatste gebeurtenissen en de handelingen van onze politici in Frankrijk. Nu is het wel makkelijk te gaan redeneren over wat er zou moeten gedaan geweest zijn en wat men maar beter terzijde zou gelaten hebben. Op de brug kunnen wij alles horen en meneer Dufour kon zich niet bedwingen misprijzende opmerkingen te maken op zo'n gepraat. Voor ons, die sedert Oostende zonder onderbreking aan de beurt zijn geweest is het toch maar kras die weglopers te horen discussiëren. Het enigste wat ze gedaan hebben is maar in alle haast Frankrijk door te bollen terwijl de gemobiliseerden het zo lang mogelijk moesten volhouden. Dat steekt me tegen. Laat ons maar zo vlug mogelijk in Lissabon aankomen om dat stelletje te ontschepen en dadelijk terug af te varen. Maar ja, we zijn er tot hiertoe toch goed doorgekomen en het zal nu wel goed aflopen nadat we de bevelen van het consulaat te Bayonne gevolgd hebgen.

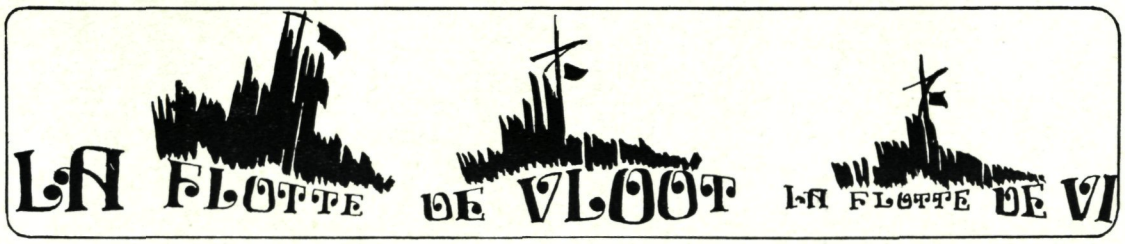
Rond de middag omvaren we Villano en zetten nu koers vrij zuid nog voor de rest van de dag en de laatste nacht om 's anderendaags, de 27ste, de Berlingua's te maken van waar we dan op Cabo Roca sturen gedurende 'n korte namiddagwacht en vervolgens zuidoost recht naar Cabo Razo en de monding van de Tagus. 't Is nu aan ons om de vlag te hijsen voor 'n loods te vragen. Wat 'n verandering zo onder de kust te schuiven met al dat volk op het strand en in de café's, mensen die er zich niet eens bewust van zijn dat er ergens 'n oorlog aan de gang is ! Ziedaar de loodsboot om de hoek ten anker dwars van Cascais aan de monding... men vermindert nog de snelheid... de schipper beveelt « Stop machines »... we kunnen zijn werkboot zien klaar maken, de loods scheept in... de motor stuurt naar ons... komt langszij en de loods jumpt over de verschansing en nu is het zijn beurt om ons naar binnen te brengen ! Eindelijk 'n paar volle nachten zonder wachtbeurt in 't vooruitzicht om eens gezond te slapen in een rustige haven alvorens naar de onzen terug te keren.

---

(6) In werkelijkheid was aan de leden van het directiepersoneel C.M.B. opgelegd Engeland te vervoegen. Daarom waren ze tot Bayonne gekomen om vandaar in Spanje te geraken. Directeur-Généraal Cattier ontmoette toevallig Gonze 's morgens van de 24ste die hem mededeelde dat MLB 16 in het gehucht Le Boucau lag onder vaarorders voor Lissabon. Cattier heeft dan zijn staf opgetrommeld met opdracht aan boord te zijn tegen 19.00 uur dezelfde dag. (Inlichtingen vriendelijk medegedeeld door Commandant J. Lejeune tijdens onderhoud van 4 mei 1977).
J. GERARD-LIBOIS et JOSE GOTOVITCH, op cit. : « Moins désemparées, car chargées de missions précises, quelques personnalités, antennes du monde économique belge, sont déjà à pied d'œuvre à Londres. René Boël (groupe Solvay) y dirige depuis plusieurs mois la mission économique belge. C'est le premier bureau à nos couleurs établi à Eaton Square » p. 247/248. « Cependant, avec le bourgmestre d'Anvers (C. Huysmans), c'est tout l'état-major syndical du port (d'Anvers) qui se trouve à Bayonne (vers le 20/21 juin) ... la tradition antifasciste est forte dans ce milieu et dès 1939 l'organisation syndicale internationale s'est déplacée d'Amsterdam à Londres, par précaution. Aussi pour Daems, De Witte, Chapelle et Omer Bécu, dirigeants syndicaux des gens de mer, le chemin de Londres apparaît comme une voie naturelle et saine » p. 250.
« Le 21 juin enfin, trente deux Belges quittent Bayonne (vers l'Angleterre) à bord du Léopold II (de l'armement Deppe) » p. 250.

(7) Aanvullende inlichtingen over de passagierssamenstelling medegedeeld door huidige Loodsschipper Albert Decrop. (Mei 1977.)

INFO MARINE



Het Britse geleidewapen-fregat HMS. NORFOLK (D21), bracht een routine aanleggen te ANTWERPEN van 12 tot 16 januari 1979.
Het schip stond onder het bevel van Kapitein-ter-Zee A.D. HUTTON OBE. RN.

Karakteristieken :

Waterverplaatsing : 6200 ton
Afmetingen : 158,7 x 16,5 x 6,3 m.
Bemanning : 471

De Nederlandse mijnenveger Hr. Ms. HOOGEZAND, bracht een routine aanleggen te OOSTENDE, van 22 januari tot 24 januari 1979.

Karakteristieken :

Waterverplaatsing : 453 ton
Afmetingen : 45,7 x 8,5 x 2 m
Bemanning : 38

Het schip stond onder het bevel van Luitenant-ter-Zee J.D. DEN HOLLANDER.
Het Franse patrouillevaartuig « GLAIVE » bracht een routine aanleggen te GENT, van 25 januari tot 29 januari 1979.
Het schip stond onder het bevel van Luitenant-ter-Zee MASUY.

Karakteristieken :

Waterverplaatsing : 130 ton
Afmetingen : 37 x 5,5 x 1,6 m
Bemanning : 20

Het Nederlandse hydrografisch-opmetingsvaartuig Hr.Ms. BUYSKES, bracht een routine aanleggen te GENT, van 26 januari tot 29 januari 1979.
Het schip stond onder het bevel van Luitenant-ter-Zee 1ste Kl. H.E. CORPORAAL.

Karakteristieken :

Waterverplaatsing : 1033 ton
Afmetingen : 60 x 11,1 x 3,7 m
Bemanning : 43

Het Britse fregat HMS. BERWICK, bracht een routine aanleggen te ANTWERPEN, van 02 februari tot 06 februari 1979.
Het schip stond onder het bevel van Commander J.S. TOLHURST R.N.

Karakteristieken :

Waterverplaatsing : 2800 ton
Afmetingen : 112,8 x 12,5 x 5,3 m
Bemanning : 235

De Franse kustmijnenvegers VERSEAU - CAPELLA en PHENIX brachten een routine aanleggen te OOSTENDE van 05 februari tot 09 februari 1979.
De schepen stonden respectievelijk onder het bevel van :
Korvetkapitein LONGEAUX aan boord VERSEAU
Luitenant-ter-Zee MELOT aan boord CAPELLA
Luitenant-ter-Zee LEGAC aan boord PHENIX.

Karakteristieken :

Waterverplaatsing : 440 ton
Afmetingen : 46,4 x 8,6 x 2,5 m
Bemanning : 47.

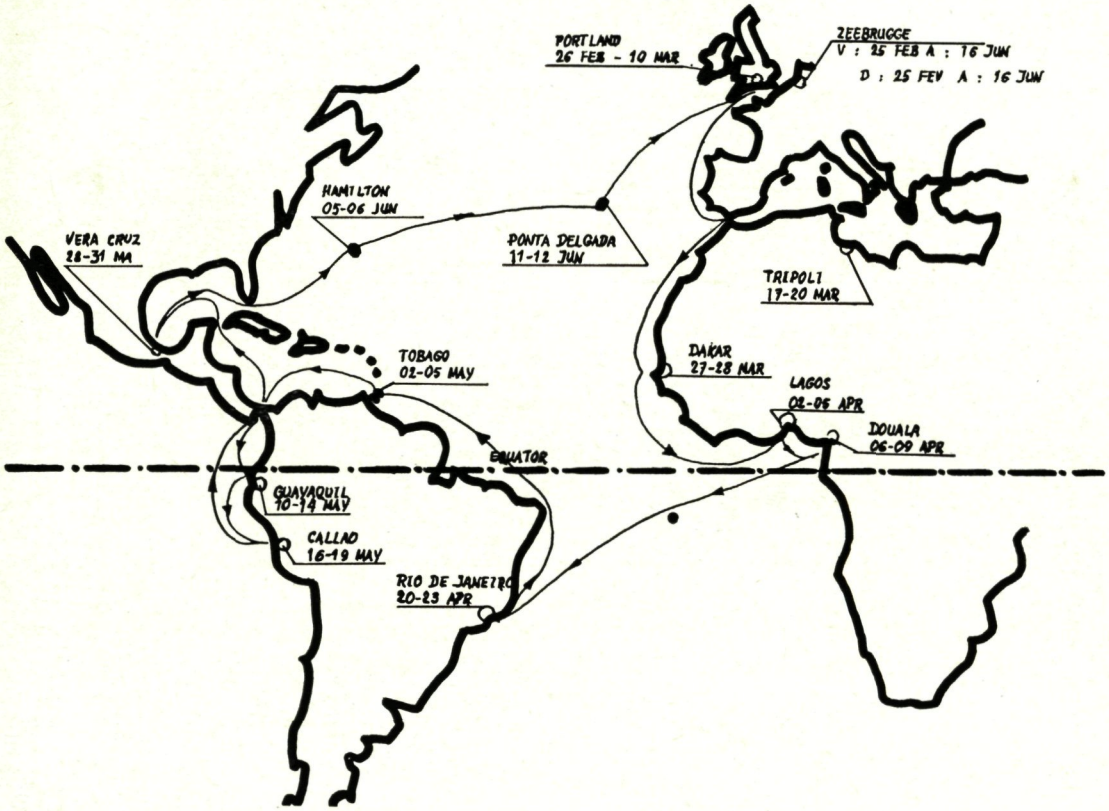
TRAININGSKRUISVAART A960 GODETIA

Op 14 januari jl. vertrok de A960 GODETIA voor een duur van 5 weken op trainingskruisvaart in het Kanaal en de Middellandse Zee.
In het kader van de samenwerking tussen de Zeemacht en het bestuur van het Zeewezen werden de leerlingen van het 1e jaar dek van de Hogere Zeevaartschool ingescheept. Als aanleghavens werden SOUDA-BAY, TUNIS en PALMA aangedaan.

Interventie ontmijningsdienst.

Op 29 en 30 januari werd door de ontmijningsdienst van de ZM tussengekomen ten einde een Engelse vliegtuigbom type FAP - 250 pond te neutraliseren.
Deze bom werd tot in de werkruimte van het baggerschip ATLANTIC IV opgezogen, dat voor ZEEBRUGGE aan het werk was. Omwille van deze ongewone vindplaats werd besloten het springtuig over boord te zetten in de WIELINGEN pas nabij de Bol van Heist, waar het op 30 januari rond 12 uur tot ontploffing gebracht werd door de Groep. Duikers Ontmijners van de ZEEMACHT.

REISROUTE - ITENERAIRE WANDELAAR



BEVELSOVERDRACHTEN

Het jaareinde 1978 heeft in de Zeemacht een kettingreaktie van persoonsverplaatsingen op gang gebracht. Dit is het resultaat van het bevorderingskomitee dat op 27 november ll. Kapitein-ter-Zee A. SCHLIM voor bevordering tot de rang van Divisie-Admiraal aan de Minister van Landsverdediging heeft voorgesteld. Met dit voorstel gaat de aanduiding van de nieuwe Divisie-Admiraal SCHLIM tot tweede onderstafschef van de Generale Staf samen. Hierdoor moest een nieuwe titularis voor de functie van Adjunct-Stafchef van de Zeemacht gevonden worden. Vice-Admiraal VAN DYCK, Stafchef van de Zeemacht, heeft Kapitein-ter-Zee SBH Ir. E. POULLET, Commandant van het Commando Marine Operaties & Training voor deze functie aangeduid.

Als nieuwe commandant van het Commando Marine Operaties en Training, werd Kapitein-ter-Zee A. TROISPONT aangeduid. Op 17 januari jl., werd door Vice-Admiraal J. VAN DYCK overgegaan tot de investituur van KTZ. A. TROISPONT.

Vermelden we nog dat Kapitein-ter-Zee A. TROISPONT opgevolgd werd als Logistiek Adjunkt-Stafchef door Kapitein-ter-Zee R. MEEZE.

Op 26 januari jl. had te Brugge bij de Groepering Opleiding van de Zeemacht de plechtige investituur plaats — eveneens door Vice-Admiraal J. VAN DYCK – van Kapitein-ter-Zee Th. NEVENS.

INVESTITURES

Fin 1978 a vu l'éclosion de mutations en chaine dans les hauts postes de commandements de la Force Navale. Celle-ci fut due principalement au choix que porta le Comité d'Armes en proposant, le 27 novembre dernier au ministre de la Défense Nationale, la nomination du CPV SCHLIM au grade d'Amiral de Division. Comme cette nomination va de pair avec l'occupation du poste de deuxième souschef à l'Etat Major Général ; un nouveau titulaire à la fonction d'Adjoint au Chef d'Etat Major de la Force Navale devait être désigné pour lui succéder. Le Vice-Amiral Van Dyck, Chef d'Etat Major de la Force Navale a désigné à cette fonction le Capitaine de Vaisseau BEM Ir. E. Poullet, Commandant du Commandement Opérations navales et entrainement. Le Capitaine de Vaisseau A. Troispont reprend la fonction Commandement Opérations Navalles et entrainement. Il fut investi dans ces nouvelles fonctions le 17 janvier dernier. C'est le Capitaine de Vaisseau (T) R. Meeze qui succède au poste d'adjoint Logistique du Chef d'Etat Major qu' occupait le CPV A. Troispont.

Enfin à Ste. Croix lez Bruges, le CPV T. Nevens fut investi le 26 janvier dernier par le Vice Amiral Van Dyck officiellement dans les fonctions de Commandant du Commandement Instruction de la Force Navale, fonction qu'il occupait déjà ad interim depuis un certain nombre de mois.

Investituur KTZ. NEVENS.

Investiture du CPV. TROISPONT.

BEVELSOVERDRACHT FLOT 22

Op 5 januari had in de nieuwe Marinebasis te Zeebrugge de plechtige bevelsoverdracht plaats van de Mijnenbestrijdingsflottielje, ook nog Flot 22 genoemd.

Kapitein-ter-Zee F. DEVILLERS, zopas op 26 december ll. bevorderd, heeft zijn taken van Commandant van de Mijnenbestrijdingsflottielje en van Commandant van het Commando- en Logistiek Steunschip A 960 GODETIA neergelegd om de functie van « Deputy Chief of Staff Plans and Policy » bij de staf van het Oppercommando van het Kanaal te bekleden. In deze functie volgt hij de Kapitein-ter-zee C. Collard op die naar België teruggekeerd is om de nieuwe Commandant van de Mijnenbestrijdingsflottielje en de A 960 GODETIA te worden.

MARINEBASIS ZEEBRUGGE

Op 19 januari 1979 werd door het Algemeen Ziekenhuis St.-Jan van Brugge een dringende oproep gedaan voor het bekomen van bloed (A negatief).
Op bijgaande foto ziet u de vier militairen van de Marinebasis Zeebrugge die aan deze oproep spontaan gevolg hebben gegeven. Het zijn 10M Van Hoof, MTR Deschuyter, Mat/Mil Decock en Mat/Mil Lammertijn.

De betrokkenen werden door de Hoofdgeneesheer van de Transfusiedienst, Dr. A. Criel, in zijn brief gericht aan de Korpscommandant, hartelijk bedankt voor de vrijwillig verleende medewerking.

SORTIE DE CALE DE L'ERIDAN

Le vendredi 2 février 1979 a été mis à l'eau à la Base Ingénieur Géneral Stosskopf à Lorient le Chasseur de Mines Tripartite de la Marine française, l'ERIDAN M 641.

C'est en présence de Mr. l'Ingénieur Général de l'Armement Bruniaux, Directeur des Constructions et Armes Navalles de Lorient, des Mrs. l'Ingénieur Généraux de l'Armement Arnoux de la Direction technique de Constructions Navales à Paris, de Mr. l'Ingénieur Général de l'Armement Pinchon, de Mr. le Raad-Adviseur Meyer, du Capitaine de Vaisseau Van Damme, co-directeurs français néerlandais et belge du Programme Chasseur de Mines tripartite, de Mr. l'Ingénieur en Chef de l'Armement Gaillard Directeur du Programma COIT, de l'Ingénieur Principal Alexandre chargé de la production des chasseurs à la DCAN de Lorient, des principaux collaborateurs français, belges et néerlandais des ingénieurs, ouvriers contremaitre et constructeurs ainsi que de nombreux représentants de presse écrite et filmée de Belgique, des Pays-Bas, de France, du Luxembourg, d'Allemagne et de Grande Bretagne, que se déroula la sortie de cale du navire et sa mise à l'eau.
Un déjeuner fut offert à cette occasion par le Directeur des Constructions navales de Lorient aux participants. Une série d'exposés sur l'Arsenal de Lorient sur l'organisation du Programme CMT, sur le navire et sur ses modes de constructions permirent aux invités de mieux pénétrer les mytères de cette nouvelle forme que prend la construction navale spéciale d'aujourd'hui.
C'est dans une ambiance de franche cordialité que se termina la journée par un vin d'honneur.
Le prochain numéro de Neptunus consacrera ses colonnes à ce sujet. Le lancement et la construction de CMT y sera traitée en profondeur et sera illustrée de nombreuses photos et de croquis.

SCHEEPSSTEMPEL

Op donderdag 30 november 1978 werd door de voorzitter van de SPEDRO cover club, de heer Lagaese, en de secretaris de heer De Wispelaere, de eerste gesponserde scheepsstempel aan boord van de Godetia afgeleverd. Dat het hier een geslaagde stempel betreft kan iedereen beoordelen. Fondsen worden verzameld om andere schepen van de Zeemacht met scheepsstempels uit te rusten. Spedro cover club dankt de Commandant en de bemanningsleden van de Godetia voor hun spontane medewerking. De eerste 100 omslagen werden door de cdt genaamtekend.

A. JACOBS,
Public Relations
Spedro Cover Club.

COMMODORE D. GELUYCKENS QUITTE LA FORCE NAVALE

Le Commodore D. Geluyckens naquit à Forest en octobre 1922. En 1939 il est élève à l'Ecole Supérieure de Navigation d'Anvers et embarqué comme cadet à bord du MERCATOR, navire école de la marine marchande ; c'est là que la guerre le surprit.

Agé de 18 ans et demi, il rallie l'Angleterre et s'engage à la section belge de la Royal Navy. Il y fut aussitôt envoyé poursuivre ses études d'officier de marine au « Royal Naval College » de Darthmouth. En mai 1942 il en sortit premier d'une promotion de 101 élèves-officiers, anglais pour la plupart.

Il obtint le prix de l'Amirauté pour cet exploit ainsi que le prix du meilleur cadet des marines alliées.

Nommé midshipman (enseigne de 2ième classe) il

Commodore D. GELUYCKENS.

embarque sur le HMS Wellington qui est affecté à la protection des convois entre l'Irlande du Nord et Freetown en Sierra Leone et qui prit part aux débarquements d'Afrique du Nord et notamment à celui d'Alger.

Le 26 octobre 1942 à la date de son vingtième anniversaire il est nommé Sub Lieutenant RNR (Enseigne de Vaisseau) (RNR = issus de la marchande).

Juin 43 le trouve embarqué en fonction d'officier artilleur sur le destroyer HMS Dulverton de l'escadre de Méditerranée. Ce navire prend part aux opérations de débarquement de Sicile ainsi qu'à Laberne en Italie.

Il est muté à bord du HMS JERVIS en octobre 43, toujours comme artilleur. Après avoir effectué diverses compagnes en mer Egée et en Adriatique le HMS Jervis participera avec le HMS Janus son sistership au débarquement d'Anzio en Italie. Au cours de cette affaire le HMS JANUS fut coulé et le HMS Jervis qui secourait les rescapés, eut 15 mètres de son avant emporté par une explosion.

Réparé, le HMS Jervis rentra à temps en Angleterre pour être du débarquement de Normandie le 6 juin 1944 et donner l'appui-feu à la première vague d'assaut.

Le 26 avril 1945 le S/Lt. Geluyckens est nommé Lieutenant de Vaisseau. En 46 après la libération il passe de la Royal Navy à la Force Navale belge où avant de prendre la Direction des Services de Défense de la Marine Marchande il servit ou commanda à bord de diverses unités belges.

Il fut nommé Capitaine de Corvette le 26 septembre 1957. En juillet 1959 il fut détaché au Canada pour prendre le commandement du nouvel escorteur le G. Lecomte récemment acquis par la Force Navale. Le 3 février 1960 le Commandant Geluyckens passe sur l'escorteur DEMOOR, et participe en commandement de ce navire aux opérations qui dans l'embouchure du fleuve Congo suivirent l'indépendance de notre ancienne colonie. Stationné à Banane d'août à octobre 1960 il assure la sécurité et le ravitaillement du personnel belge de la base de KITONA.

DANIEL GELUYCKENS, jeune cadet du "Mercator", vient de passer brillamment ses examens à la Royal Navy.

Daniel Geluyckens a quitté la Belgique à bord du " Mercator " le 21 février 1940.

Après être resté au Congo Belge jusqu'au début d'avril 1941, il débarque le 28 avril en Grande Bretagne avec les cadets du " Mercator." Quelques jours plus tard, notre lauréat suit des cours d'anglais et le 17 septembre entre à l'école de la Royal Navy. Moins d'un an plus tard Daniel Geluyckens sort premier de sa promotion.

A l'intervention du Département de la Marine, la B.B.C., émissions belges, lance l'avis suivant destiné à sa maman restée en Belgique :

Nous sommes heureux d'annoncer à la Maman de Daniel, cadet du " Mercator," que son fils a brillamment passé ses examens. Il est sorti 1er de la promotion de la Royal Navy, groupant des candidats de toutes les nationalités.

Subject
CADET D. GELUYCKENS

29th March, 1942

I should like to bring to your notice that Cadet D. Geluyckens has passed out of the Naval College top of his Term on the grand aggregate of marks.

May I say that this is a most meritorious performance on his part and one on which I should like to congratulate him.

He has shown industry of a high order and possesses much ability, and in view of his having to learn technical subjects in a foreign language it is a great achievement on his part.

The Commanding Officer.

MARINE, avril 1942

A partir d'octobre 1960, nommé à l'Etat-Major de la Force Navale, il y exerça les fonctions de Directeur de la section Plans et Organisations et ce jusqu'en août 1965 où il fut appelé aux fonctions d'attaché de Cabinet du Ministre de la Défense, il est le premier officier de marine nommé à ce poste.

Capitaine de Frégate en mars 63, il complète sa formation d'officier par de hautes études et une participation active à des cycles de formation. Gradué de l'école de guerre de la marine américaine, il suit le cycle d'enseignement Top Management du « Seminarie voor Productiviteitsstudie en onderzoek » de l'université de Gand, est diplômé du « Industrial Collège » des forces armées américaines et réussit par ailleurs l'examen légal sur la connaissance approfondie de la langue néerlandaise. Officier d'ordonnance de S.M. le Roi de 1950 à 1959 il devint son Aide de Camp en 1965.

Mars 1967 le voit au Groupement Logistique de la Force Navale, groupement dont il reçut le commandement le 1er juillet 1967 après avoir été nommé au rang de Capitaine de Vaisseau. Il exerça ce commandement pendant trois ans et demi et sut donner à cet organisme chargé du ravitaillement et des réparations de toute la Force Navale une vigoureuse impulsion empreinte de modernisme et de personnalisation.

En octobre 1970 le Capitaine de Vaisseau Geluyckens est appelé à exercer le commandement du Groupement Opération c.à.d. de tous les navires et de toutes les bases opérationnelles de la Force Navale. Là également le commandant Geluyckens imprima sa marque ; sa façon de faire lui valut l'appréciation des milieux extérieurs à la Force Navale qu'il sut intéresser à ses missions, ses moyens, et à son rôle de service public au service de la nation.

Il quitta ce grand commandement en août 73 pour assurer jusqu'en janvier 79 les hautes fonctions au sein du Comité Militaire de l'OTAN où il fut revêtu du rang de Commodore.

Atteint par la limite d'âge le Commodore D. Geluyckens quitte le service actif en ce début 79.

Il est de ceux qui, de combattants pour la Libération de la Belgique, sont devenus les organisateurs éclairés de sa Marine Militaire. Il est de ceux qui l'ont menée depuis le berceau, à travers ses maladies d'enfance de la précarité à la solidité, et à la crédibilité que nous lui connaissons maintenant. Qu'il soit remercié et félicité pour ce qu'il fit pour la marine et son Pays.

IMC H. VAN NERUM OP RUST

Eerste Meester Chef Hubert Van Nerum verlaat eerstdaags onze Zeemacht om op rust te gaan. Uit een zeer lijvige biografie hebben we enkele data in verband met zijn militaire loopbaan gehaald. Vrijwillige dienstneming als oorlogsvrijwilliger voor de duur van de oorlog 30.9.44.

1MC VAN NERUM bijna bedolven onder de talrijke geschenken.

Ingelijfd bij het 3e Bon Fuseliers op 12.10.44.
Nam actief deel aan de gevechten in Nieder-Sacksen bij de 21ste Armee Group van het 2e Britse Leger.
Werd 2 maal gekwetst. Werd op het front tot Sergeant gecommissioneerd.

Werd in mei 45 als installatie-personeel naar Engeland en Noord-Ierland gezonden, ter oprichting van de 6e Inf. Brig.

Verbleef in Engeland en N.-Ierland tot dec. 45.
Vertrok op 15.04.46 naar Bezet Duitsland, op 22.12.46 met onbepaald verlof.

Vrijwillige dienstherneming bij de ZM op 31.8.51.
Ingelijfd als onderrichter bij ZK/Schooleenheid te Oostende.

QMT benoemd op 26.9.52.

Overgang van Onderrichter naar Secretaris 6.10.52.

Meester benoemd op 26.9.55.

1e Meester benoemd op 26.9.58 en 1e Meester-Chef op 26.9.63.

Inscheping a/b A. de Gerlache, a/b Godetia, a/b Zinnia.

Overgegaan naar Adm. Div. als wapenmeester op 28.4.70.

Op rust gesteld 1.4.1979.

Wij wensen hem veel sukses toe in de « burgersektor ». Hem kennende weten we dat hij zich niet zal vervelen !

STEUNFONDS "TYFOON VI"

Intekenlijst in Neptunus

2de Lijst.

De hr. en mevr. C. Shellengs-Dreesen	Lambermont
Mademoiselle Annick Shellengs	Lambermont
De hr. en mevr. W. Dreesen-Kessen	Maasmechelen
De hr. P. Cuvelier	Oostende
De hr. A. Van Iseghem	Oostende
Firma Victor Bernad y hijos	Antwerpen
De hr. T. Deschepper	Oostende
Eerste Meester Chef J. Coopman	Bredene
Architect en mevr. L. Hollevoet	Oostende
De hr. J. Beyen	Oostende
De hr. A. Beyen	Oostende
De hr. en mevr. R. Borrey	Oostende
De hr. J. Demol	Oostende
Mevrouw M. Mestdagh	Bredene
Eerste Meester Chef M. Sluyter	Oostende
Eerste Meester P. Snoeck	Oostende
Eerste Meester Chef J. Bruneau	Oostende
Eerste Meester Chef en mevr. A. Den Blijden	Bredene
Luitenant-ter-Zee G. Saille	Klemskerke
Eerste Matroos M.C. Verschooten	Oostende
Eerste Matroos A. Van Elk	Nieuwpoort
Korvetkapitein I. Lefevre	Oostende
Eerste Meester Chef en mevr. A. Cops	Oostende
Eerste Meester G. Debuisson	Nieuwpoort
Eerste Meester Chef M. Blomme	Gistel
Meester Bertiaux	Nieuwpoort
Eerste Matroos Biernaux-Van Accolyen	Nieuwpoort
Tweede Meester Bral	Nieuwpoort
Tweede Meester Van Assche	Nieuwpoort
Sessie Dekonderofficieren 1978-1979	Nieuwpoort
Second Maître Lecocq	Nieuwpoort
Second Maître Etienne	Nieuwpoort
Vaandrig-ter-Zee 2 Maes	Nieuwpoort
Vaandrig-ter-Zee 2 Vandenhautte	Blankenberge
Eseigne de Vaisseau 2 Marsia	Brussel
Enseigne de Vaisseau 2 Marsia	Brussel
Eerste Meester Chef W. Camerlinck	Nieuwpoort
Eerste Meester Chef en mevr. A. Desmet	Oostende
Damar M. Rossel	Nieuwpoort
Damar M.R. Maes	Blankenberge
De hr. K. Deschacht	Oostende
Tweede Meester Kro Dewulf	Nieuwpoort
Tweede Meester Kro Donckers	Nieuwpoort
Second Maître Cor Bourgeois	Nieuwpoort
Second Maître Cor de Cunac	Nieuwpoort
Eerste Meester R. Willems	Oostende
Kwartiermeester E. Meeus	Gistel
Eerste Matroos J.P. Joseph	Oostende
Eerste Meester Chef W. Debruyne	Nieuwpoort
Tweede Meester Kro Chins	Nieuwpoort
De heer Labyt-Verleye	Oostende
De heer Deprez-Verleye	Oostende
De heer en mevrouw Heilman	Oostende
Eerste Meester Chef R. Stubbe	Oostende
Eerste Meester Chef E. Monteny	Oostende
Oppermeester V. Marghem	Oostende
Eerste Matroos W. Heps	Nieuwpoort
Luitenant ter zee 1ste klasse U. Derycke	Nieuwpoort
Matroos G. Van Houtte	Nieuwpoort
Vaandrag ter zee M. Delnatte	Harelbeke
Yacht-Club Scarphout	Blankenberge
NEPTUNUS v.z.w.	Oostende
« De Vrienden van Jan De Clerck » v.z.w.	Oostende
Monsieur J. Verleyen	Bruxelles
« The Nelson Sweepers »	Tienen
De Generale Bankmaatschappij	Oostende

Stort uw steun op rekening 000-0165744-68 van E.A. VAN HAVERBEKE, 8400 OOSTENDE met vermelding « Steunfonds TYFOON VI ».

INFO RESERVE

RESERVEOFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT

OFFICIERS DE RESERVE DE LA FORCE NAVALE

1. ONDERWERP :

Training en selektie IKRO-Kompetitie te FONTAINEBLEAU (Fr.) van 27.8.79 tot 6.9.79.
Zoals ieder jaar verzoeken wij u ook dit jaar uw jonge sportieve leden op de hoogte te brengen van deze aktiviteit. Wij konden onze resultaten in 1978 merkelijk verbeteren t.o.v. 1977, o.a. dank zij uw medewerking. Wij verzoeken u nogmaals sterk aan te dringen bij uw leden om de IKRO-trainingen bij te wonen want voor 1980 in CANADA wensen wij met ervaren kandidaten degelijke resultaten te halen.
In bijlage vindt u verdere informatie over de proeven, toelatingsvoorwaarden, enz.

De trainingen zullen doorgaan in Peutie, Heverlee, Leopoldsburg en Eupen. (Data zie programma akt 79 van GSG/Trg - 6). Eerste training speciaal voor de nieuwelingen : 13 JAN. 79. De trainingen worden geleid door A.O. Cdt MAEGERMAN (CTrE Peutie). Tijdens de eerste trainingen zal vooral de nadruk gelegd worden op techniek en methodiek van de training. In een verder stadium worden basisuithoudingsvermogen en weerstand getest. Iedere RO (ietwat sportief) kan opgeleid worden, en kan resultaten bereiken in deze kompetitie. Gelieve uw jonge leden te motiveren, minstens eens naar de trainingen te komen, zodat zijzelf kunnen zien en voelen waarover het gaat.

2. REGLEMENT COMPETITION CIOR 1979

— Chaque épreuve sera disputée par équipe de 3 OR (si épreuve contre la montre, le temps du troisième seul compte)
— Les épreuves suivantes sont à disputer :

1er jour :
TIR :
- un membre de l'équipe tire au fusil
- un membre de l'équipe tire au pistolet
- un membre de l'équipe tire au fusil mitrailleur
ARMES : du pays qui organise la compétition
RESULTAT : les trois résultats sont additionnés

2ème jour :
- PISTE OBSTACLE : par équipe
contre la montre, ± 500 m/20 obstacles (tenue de toile, souliers de gymnastique, l'entr'aide est autorisée)
- NATATION D'OBSTACLE : par équipe
contre la montre, 50 m/5 obstacles (tenue de toile, pas de souliers ni d'arme)

3ème jour :
MARCHE D'ORIENTATION :
par équipe, tenue de toile, souliers, arme (voir 1er jour)
± 12 Km tout terrain contre la montre, pendant ce trajet on fait des épreuves de lancer de grenades, estimation de distance, lecture de carte.
— Tous les entraînements et compétition sont couvert d'un ordre de marche.
— Programma des entraînements + dates seront *communiqués au premier entraînement ainsi que* la date de la première sélection.

3. VRIJWILLIGE VERVOLMAKINGSPRESTATIES VOOR RO-ZM. AANVRAAG VAN TRG-AKTIVITEIT

1. **Algemeen**

a. De aanvragen van aktiviteiten op initiatief van een groepering RO-ZM zullen schriftelijk aan een eenheid naar keuze, langs GSG Trg, gericht worden.

b. GSG Trg neemt zelf de nodige contacten om de volgende aktiviteiten te organiseren :
- de beide jaarlijkse competities van de NVRO
- de deelneming aan kaderOef, studiedagen en maneuvers van aktieve eenheden
- de Info-dagen in de wapenscholen
- de kursussen brevetten B Para Cdo (toegankelijk voor RO-ZM)
- de deelneming aan de Marsen van de Herinnering en de Vriendschap en van de Yzer.
Hiervoor dienen bijgevolg GEEN aanvragen ingediend.

2. **Termijnen**

a. Aanvragen voor regionale en provinciale aktiviteiten dienen in DRIE Ex. bij GSG Trg toe te komen min. TWEE maanden vóór de begindatum van de Oef.
b. Aanvragen voor Nationale Oef in DRIE Ex. moeten ingediend worden het jaar voordien en min. EEN maand vóór de jaarlijkse coördinatievergadering S3.

4. 1979 JOURNEES - INFO - DAGEN

ouvertes aux OR-FM			open voor RO-ZM	
dates - data (a)	(b)		lieu - plaats (c)	clôture GI - sluiting GI (d)
28 mar	E T BI	Ps Tp Sch	STOCKEM	01 mar
17 mai	E AA	AA Sch	LOMBARDSIJDE	15 mar
07 avr	C Tr E	C Tr E	PEUTIE	25 avr
09 jun	E AC	VA Sch	BRASSCHAAT	15 mai
14 sep	C Log FT	C Log LM	HEVERLEE	15 aoû
18 sep	E Lt Avi	Lt Avi Sch	BRASSCHAAT	15 aoû
22 sep	E Gn	Gn Sch	JAMBES	15 aoû
06 oct	E Log Mat	Log Mat Sch	TOURNAI	15 sep
12 oct	Gp LEOPARD	Gp LEOPARD	LEOPOLDSBURG	15 sep
20 oct	E Inf	Inf Sch	ARLON	25 sep
avec ORDRE MARCHE			met MARSBEVEL	

REGIONALE AKTIVITEITEN

WEST-VLAANDEREN

De Westvlaamse kring der RO-ZM hield op vrijdagavond 24 november laatstleden zijn laatste aktiviteit van het jaar 1978.

Die dag werden de leden van de kring alsmede hun talrijke sympatizanten vergast op een lekkere rijsttafel opgediend in de grote zaal van de officiersmess Bootsman Jonsen. Onder de talrijke eregenodigden herkende men CPV-SBH POULLET, Comopsnav en CDT SIMONS, voorzitter van de Duinkerkse reserve-officieren.

De vereniging van de Zeeloodsen alsook de vriendenkring der officieren van de R.M.T. waren met een belangrijke delegatie opgekomen. Ook onze Franse vrienden uit Duinkerken waren op de avond aanwezig en konden verbroederen met hun Belgische kollega's afkomstig uit Gent, Brussel, Brugge, Kortrijk en de Westhoek.

Traditiegetrouw had na de rijsttafel het bal bij kaarslicht plaats, opgeluisterd door de discobar Magic uit Oostende. Ruim 190 personen namen aan deze avond deel, wellicht een rekordopkomst voor een dergelijke aktiviteit. Andermaal was eenieder opgetogen over de kwaliteit en de variëteit van de opgediende gerechten alsook over de gulle ambiance die er heerste.

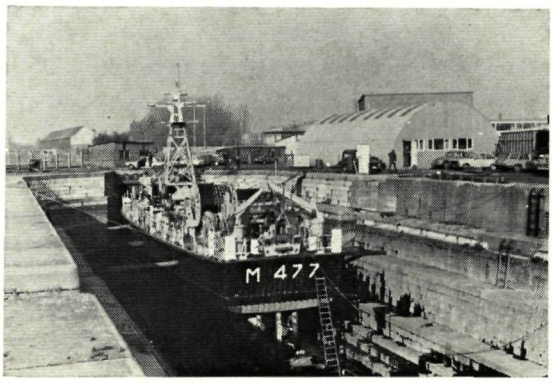
Ondanks het feit dat het voor de Westvlaamse kring steeds moeilijker wordt gastronomische bijeenkomsten te organizeren — personeelschaarste en financiële vergoedingen stellen problemen — houdt men steeds de wind in de zeilen en blijft men er ijveren met het entoesiasme van de eerste dagen. De ruime belangstelling die de kring op deze aktiviteit wist te oogsten getuigt trouwens van zijn blijvend dynamisme.

* * *

Aan alle leden en sympatizanten wenst de afdeling « West-Vlaanderen » een bijzonder heilzaam jaar 1979.

REGIONALE AKTIVITEITEN : OOST-VLAANDEREN

12 september 78 : MS 477 OUDENAARDE kwam naar Gent voor droogdokking. (Foto 1)



5 oktober 78 : Franse jager L'ALERTE bracht routinebezoek aan Gent.
Verbindingsofficier : LTZ(r) Vandiest Herman.

12 oktober 78 : Amerikaans fregat USS PAUL bracht routinebezoek aan Gent. Verbindingsofficier : VTZ (r) Teerlinck Karel. (Foto 2)

USS PAUL werd gecommissioneerd op 14 augustus 1971 bij Boston Shipyards. Nam in 1972 deel aan Vietnamese oorlog als ondersteuning van het landleger. Overschreed Artic Circle in 1975. Haar eerste opdracht is anti-submarine warfare, nochtans is zij *eveneens uitgerust om effectief te kunnen opereren* in een « multi threat environment ».

De reserveofficieren techniekers bezochten de machineafdeling. De stoomturbine met 35000 pK geeft aan het schip een snelheid van 25 kn. In tegenstelling met de meeste oorlogschepen is de USS PAUL een enkelschroever. De reserveofficieren-diensten werden intussen nader ingelicht aangaande

USS PAUL.

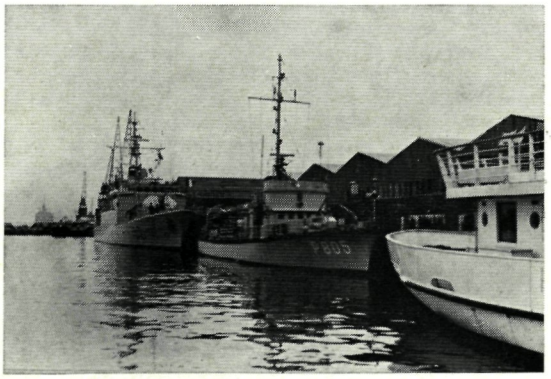
het management van dit schip, terwijl de reserve-officieren dek een gedetailleerde uiteenzetting kregen in de CIC.
Tijdens de sympathieke ontvangst in de wardroom werd de crest van onze vereniging aan Commander D.P. Micalchuck overhandigd.

13 oktober 78 : Het zeilschip van de KM, Hr. Ms. URANIA bracht een routinebezoek aan Gent. Verb. Off. : VTZ(r) Teerlinck Karel.

14 oktober 78 : Brueghelavond voor onze leden en hun familie aan boord van het stadsjacht ARTEVELDE. Na het vertonen van de nieuwste film over de haven van Gent, werden de trossen losgegooid voor een avondrondvaart in de haven. Een plots opkomende dichte mist maakte echter een einde aan deze rondvaart, zodat we na een uur varen terug veilig afgemeerd lagen aan de Rigakaai. De lekkere Brueghelmaaltijd deed echter de narigheden van de mist snel vergeten. Nadien werd er nog een diareeks vertoond over de geschiedenis van het kanaal Gent-Terneuzen. Het nieuwe kanaal zou immers in december zijn tienjarig bestaan vieren. Deze diareeks werd bereidwillig uitgeleend door de Heemkundige Kring van Sas van Gent.

26 oktober 78 : Het voorziene bezoek van de Engelse destroyer KENT (klas Norfolk, zie Neptunus n° 164) werd afgelast.

27 oktober 78 : Vernemen via het militaire weekblad « Vox » de commissionering van de F912 WANDELAAR. (Foto 3)



17 november 78 : Het Nederlandse patrouillevaartuig Hr. Ms. HADDA meerde af aan de Rigakaai voor een routinebezoek. Verb.Off. : LTZ(r) Vandiest Herman.

17 november 78 : Het Frans fregat (Aviso) AMYOT D'INVILLE bracht een routinebezoek aan Gent. Verb. Off. : I LZ(r) Valcke Marcel.
Deze Aviso is ontworpen om anti-submarine opdrachten uit te voeren in kustwateren. Wordt eveneens ingezet als trafic-surveyor in het kanaal en in de verkeerszones ter hoogte van Ushant.
Bezoeken aan boord « avec un bon verre de vin » en rondleidingen in de streek rond Gent, met een goed belgisch bier in een typische dorpsherberg van St.-Martens-Latem, lieten langs beide kanten goede indrukken na.

18 november 78 : Op 2 mei '77 werd de M 931 KNOKKE uit de vaart genomen (zie Neptunus n° 166). Deze buitendienst geplaatste mijnenveger werd door de ZM afgestaan aan de Koninklijke Vereniging van Sea Scouts en Sea Guides van België. Deze laatsten overhandigden de KNOKKE aan de afdeling uit Gent, namelijk aan de « Vikings ». Bijgestaan door twee sleepboten van de Zeemacht, ondernam de M 931 KNOKKE op 18 november zijn laatste reis. Het ligt thans afgemeerd aan kaai 4, rechtover de fabriek van ACEC. (Foto 4)

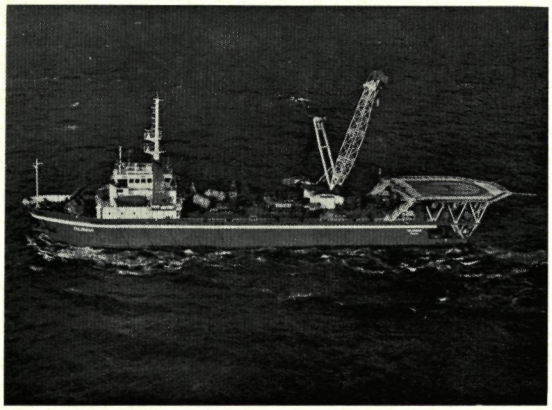
8 december 78 : Stanafvorchan kwam even uitrusten in de Gentse haven. Verb. Off. : 2 ZV(r) De Decker Jacques. (Foto 5)
Het bestuur van onze afdeling en enkele reserve-officieren werden tesamen met hun echtgenote uitgenodigd door de bevelhebber van het smaldeel, FKP (SBH) Marin.

STANAFVORCHAN te Gent.

Daar veel bemanningsleden van hun verblijf te Gent gebruik wilden maken om eens vlug huiswaarts te keren, waren onze uitnodigingen voor een uitstap *in de Gentse regio zonder resultaat gebleven.*
De rijkswacht en het St.-Lievenscollege (handelsafdeling) stelden hun sportzalen ter beschikking van de achterblijvers.

Het past hier een woord van dank te schrijven aan het adres van kolonel Brantegem R., Commandant van de Provincie Oost-Vlaanderen, - kolonel bij de Rijkswacht Verpoucke G., Commandant van het Rijkswachtgebied Oost- en West-Vlaanderen - havenkapitein-commandant De Wilde A. - de politie van de stad Gent en het St.-Lievenscollege.

Zij waren telkens een onmisbare steun voor onze afdeling bij het inrichten van bepaalde aktiviteiten en bij het oplossen van kleine problemen die het bezoek van een vreemde oorlogsbodem toch mede-



TALISMAN.

16 december 78 : Bezoek aan het vrachtschip « Monarch » werd vervangen door een bezoek aan de Franse TALISMAN uit Toulon. Dit speciale Franse koopvaardijschip was naar Gent gekomen voor nazicht van haar zware hefkranen. Hefkranen geleverd door de firma Vandendriessche. In deze firma bekleedde ons lid FKP(r) Vanvyve (overleden op 31.1. 78) een directiefunctie.
Dit schip was zeer leerrijk voor onze reserveofficieren, want het bevatte enerzijds een « système de position dynamique » en anderzijds een duikuitrusting met duikersklok en recompressiekamers. Zo kregen onze leden reeds een idee hoe de nieuwe mijnenvegers zouden werken. Meer gegevens over de TALISMAN volgen in een latere uitgave van Neptunus.
De inschrijvingen waren zo talrijk dat het bestuur op 15 december in spoedvergadering moest bij elkaar komen om een bezoekplan op te stellen, en dit in samenwerking met de staf van de TALISMAN. Een kleine bijdrage die wij aan de genodigden hadden gevraagd, moest dienen om een verzekering af te sluiten en om een fraai kerstgeschenk aan te kopen voor de verlaten kinderen uit het kindertehuis Kiekestraat 4 te Gent. (Foto 6)

25 december 78 : Het kinderkoor uit het kindertehuis Kiekestraat 4 Gent, verzorgde het zanggedeelte van de middernachtmis op kerstnacht. Deze middernachtmis werd gehouden in de rijkswachtkazerne Groendreef te Gent.
Nadien, tijdens de « koffie met gebak » aangeboden door het Rijkswachtcommando werd door een delegatie aan onze afdeling, een volledig uitgeruste ping-pongtafel type « competitie » aan bovenvermeld kindertehuis geschonken.
Wij willen via Neptunus de hartelijke dank van de verlaten kinderen uit het kindertehuis uit de Kiekestraat overmaken.

25 januari 1979 : Franse patrouillevaartuig GLAIVE bracht een routinebezoek aan Gent. Verbindingsofficier : VTZ(r) Heyse Irenee.

Hr. Ms. Buyskes

26 januari 1979 : Opnemingsvaartuig Hr. Ms. Buyskes meerde af aan de Rigakaai. Verbindingsofficier : I LZ(r) De Deyne Eric. (Foto 7)
Gent die werkelijk haar reputatie van Friendly Port wil opbouwen, ontving de eerste twee bezoekende oorlogsbodems weer zeer hartelijk. Onze twee verbindingsofficieren vervulden hierbij een niet te verwaarlozen opdracht.
Zondagvoormiddag, bracht een groep reserveofficieren, waaronder verscheidene van de luchtmacht en het landleger, een bezoek aan beide schepen.
Tot de taken van Hr. Ms. Buyskes behoort allereerst het verrichten van hydrografische metingen waartoe een wrakonderzoek wordt gerekend.
Het hydrografisch opnemen geschiedt volautomatisch d.m.v. het zogenaamde « hydrautsysteem ». Hiermee worden dieptemetingen, samen met de gegevens van tijd en plaats, op een magneetband vastgelegd. Automatisch worden er correcties aangebracht om de onvermijdelijke bewegingen die het opnemingsvaartuig op zee maakt, te compenseren.

Hr. Ms. Buyskes is eveneens met een « automatic track keeping » systeem uitgerust.
De magneetbanden worden daarna aan de wal verwerkt tot zogenaamde minuutbladen, die de basis vormen voor zeekaarten.
Bovendien is deze noordzeeopnemer tevens ingericht voor beperkt oceanografisch onderzoek, onder andere ook ten behoeve van de mijnen- en onderzeebootbestrijding.

23 februari 79 : Tweejaarlijkse algemene vergadering om 20 h 00 aan boord van het stadsjacht ARTEVELDE, Rigakaai Gent. Nadere gegevens volgen in een algemeen rondschrijven.

I LZ(r) H. Lambrechts
Namens het Bestuur.
secretaris.

United Bonded Stores Dealers n. v.

S.A.

OUDE LEEUWENRUI 8, ANTWERPEN 1

Spaar voor de thuis van uw dromen

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

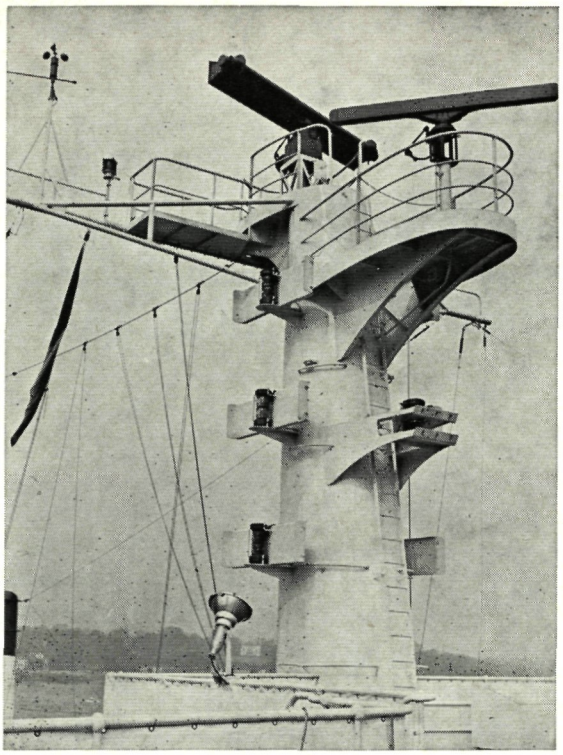
Wie spaart bij de KB kan er ook lenen om te bouwen of een woning te kopen.

Sparen en lenen gaan bij de KB immers hand in hand. Vandaar de naam « Combi-Woningsparen » : een combinatie van sparen en lenen. Voor de nieuwe cliënten effent het na 3 jaar ongedwongen sparen de weg naar een eigen haard of naar een tweede woonst. Spaart U al enige jaren bij de KB, dan kan het misschien nog vandaag.

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

KB COMBI WONING SPAREN

KREDIETBANK



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

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

Postbus 389
2000 ANTWERPEN

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

Elektrische installaties
Brandbeveiliging
Scheepsherstelling
Elektrische installateurs van
de Fregatten E 71

"Wedden dat uw kinderen CHA-CHA verkiezen ?"

CHOCOLATE CARAMEL WAFER

Signaal's scheepsverkeersleiding 'doet' een hele haven.

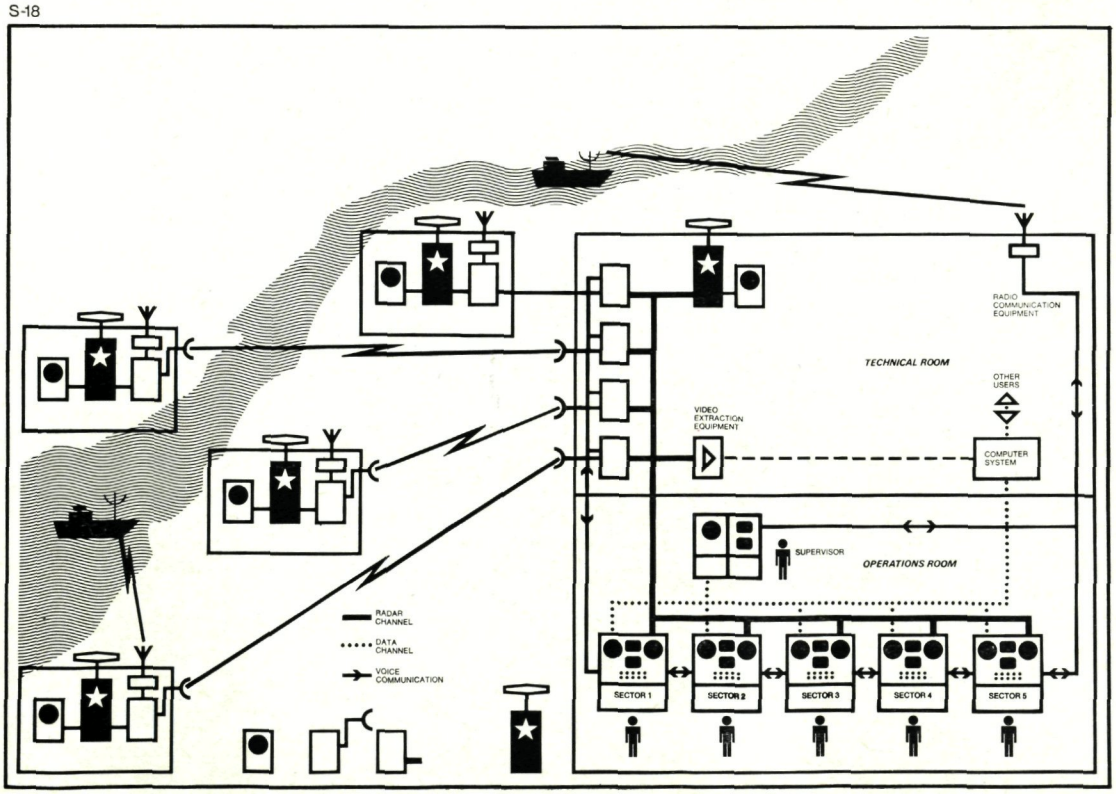
En hoe: onbemande radarstations registreren voortdurend positie en bewegingen van de schepen. En geven die door aan de centrale controlekamer.

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!

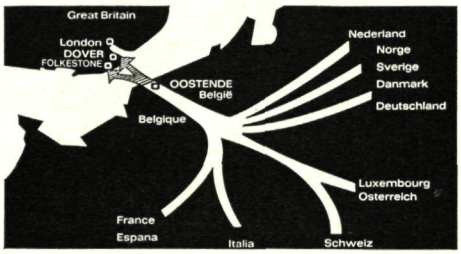
SIGNAAL
Hollandse Signaalapparaten B.V. Hengelo

S-18



OOSTENDE - DOVER
OOSTENDE - FOLKESTONE

Twee snelle en gemakkelijke « SEALINK » verbindingen tussen **België** en **Groot-Brittannie**



* Tot 16 overvaarten per dag in elke richting tussen Oostende en Dover of Folkestone.
* Gunstige tarieven - Vermindering voor groepen.
* Speciale reductiebiljetten voor reizen van korte duur :

— **Reizigers zonder voertuig : shopping trips (48 u.), winter-weekends excursies, nachtroutebiljetten enz.**

— **Automobilisten : — 24 u. excursie : U betaalt slechts de NORMALE prijs van de heenreis voor een heen- en terugreis**
— **60 u. excursie : ± 35 % vermindering op de normale prijs van de wagen en van de inzittenden**
— **5 dagen excursie : ± 20 % vermindering op de normale prijs van de wagen en van de inzittenden (tijdens periode tot 31.03.1979 zelfs ± 50 % reduktie).**

Inlichtingen, kosteloze dokumentatie, enz.
— Erkende reisagentschappen en automobielclubs.
— Regie voor Maritiem Transport
Belliardstraat 30, 1040 Brussel (tel. 230.01.80)
Natiënkaai 5, 8400 Oostende (tel. 70.76.01).

Mazout zonder zorgen

Esso

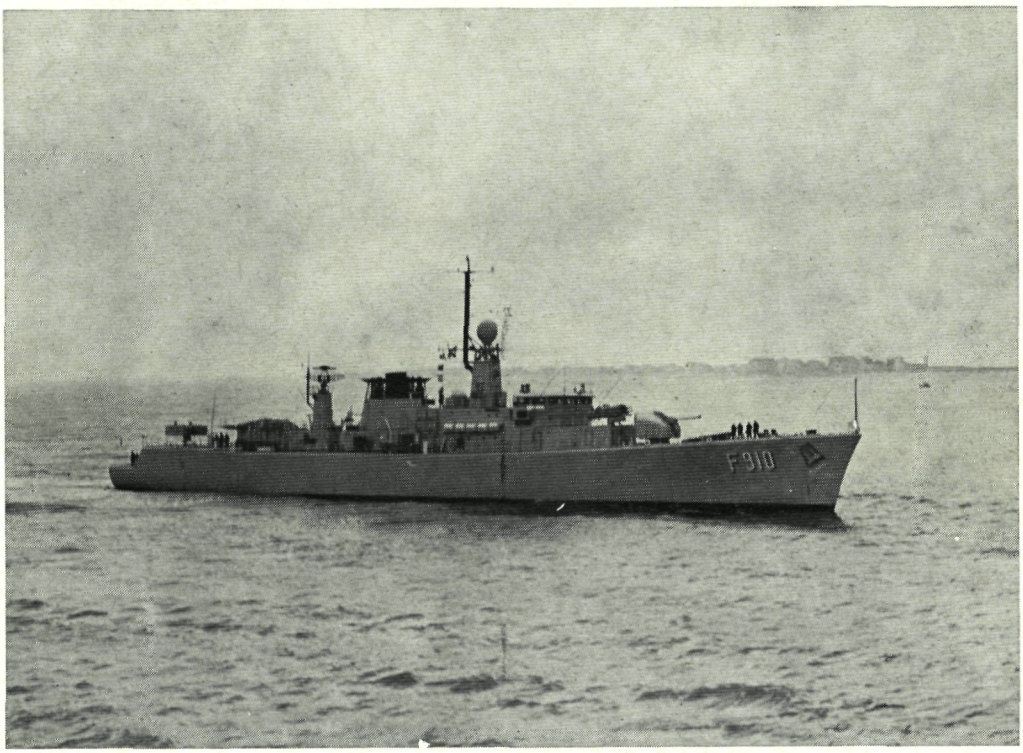
Votre sécurité mazout

BOELWERF

N.V. TEMSE S.A.

TEL. 031/71.09.80 TELEX 31.140

TELEGR. BOELWERF-TEMSE

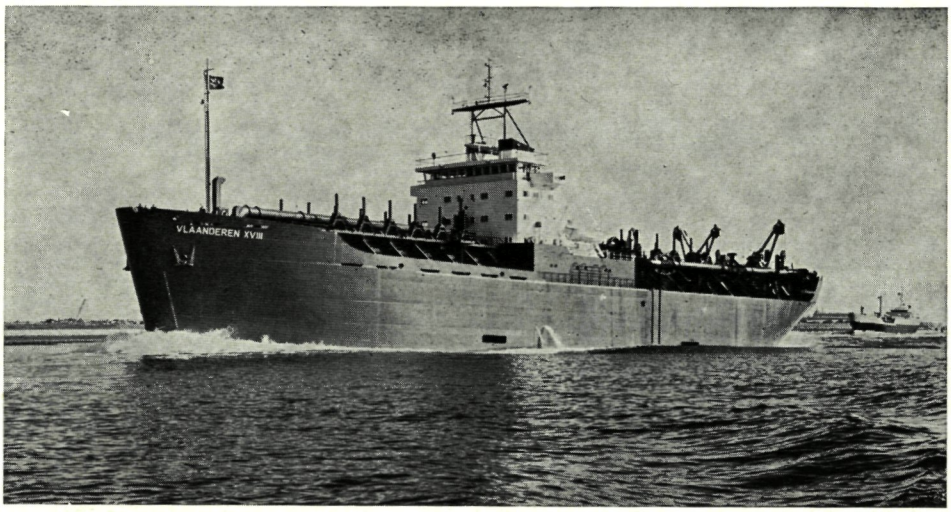


ZEESCHEPEN TOT 180.000 TON DW.
NAVIRES DE MER JUSQUE 180.000 TONNES DW.

Bouwers van het motorzeilschip « ZENOBE GRAMME », het visserij-wachtschip « 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 ».

DRAGAGE DECLOEDT

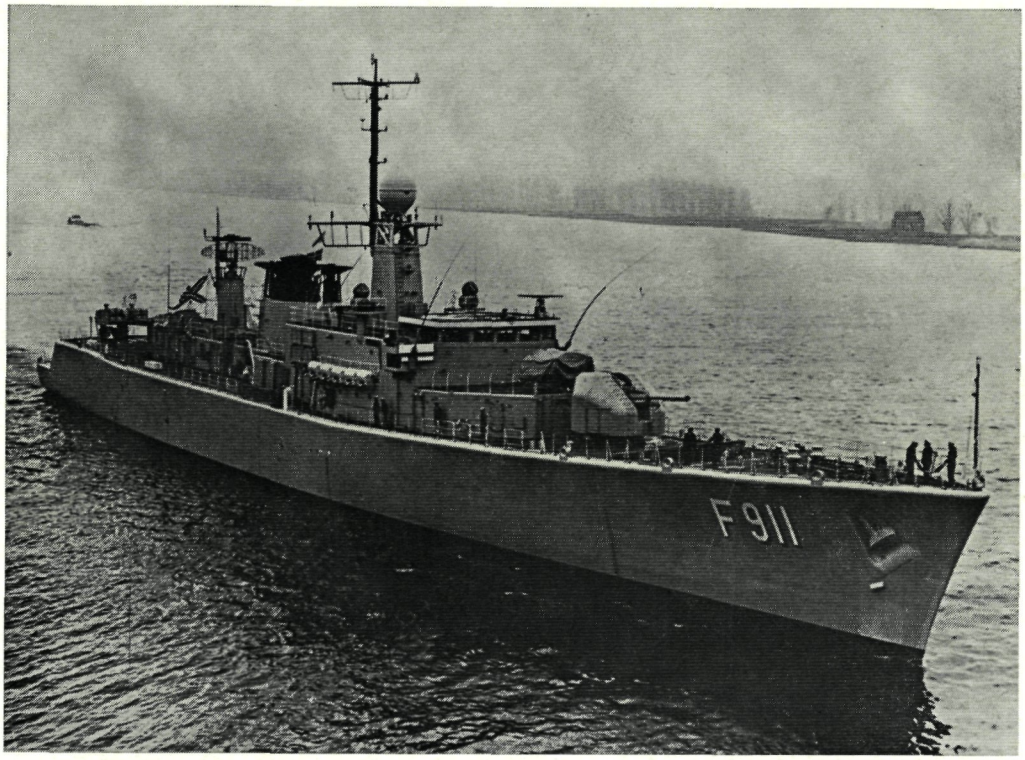


VLAANDEREN XVIII — SLEEPHOPPERZUIGER

FRANKLIN ROOSEVELTLAAN 11
1050 BRUSSEL

Tel. (02) 649.00.63
Telex 24510

BOUWEN EN OMBOUWEN
VAN ZEESCHEPEN
TOT 320.000 TDW
ALLE INDUSTRIELE WERKEN



COCKERILL YARDS HOBOKEN N.V.

2710 HOBOKEN

Tel. 031/27 38 80 — Telex 31.175

Telegr. COCKERILLYARDS HOBOKEN

76/10/600

Een snelle carrière . . .

Naar de hoogste sporten van de ladder op jonge leeftijd ?
Kom dan varen op een van de moderne schepen van CMB.
Een polyvalente en expansieve rederij, die ook actief is in alle nevensectoren van de transportindustrie.
Start uw carrière met een zeevaartloopbaan bij CMB.
De beste waarborg voor een boeiende en veilige toekomst.

CMB

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

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 kontinent 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 kommerciële jet-vlucht Europa-USA: 1960

Eerste Europese lijndienst naar Atlanta: 1978

IMPACT-FCB Belgium 78

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.

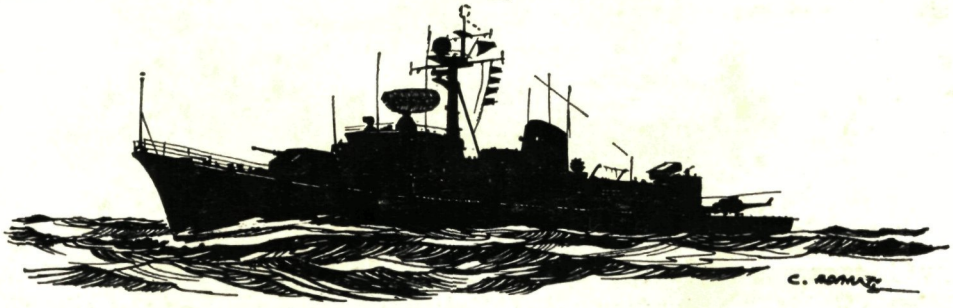
de zeemacht werft aan ! !

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 Oost ende — Tel. (059) 80 14 02 - Toestel Ext. 386

Een rekruteringspecialist zal er U te woord staan.

Un spécialiste de recrutement vous donnera tous les renseignements nécessaires.

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

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.
Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

26e jaargang - neptunus 1978-79 - 26e année nr 176 - no 176

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 Industriepark Autosnelweg à oostende — in belgië gedrukt bij druk. « goekint » tel. (059) 80 28 01 Industriepark Autosnelweg oostende

Copyright 1978 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Clichés : Van Uffelen. Tel. (091) 25 47 86 Gent