

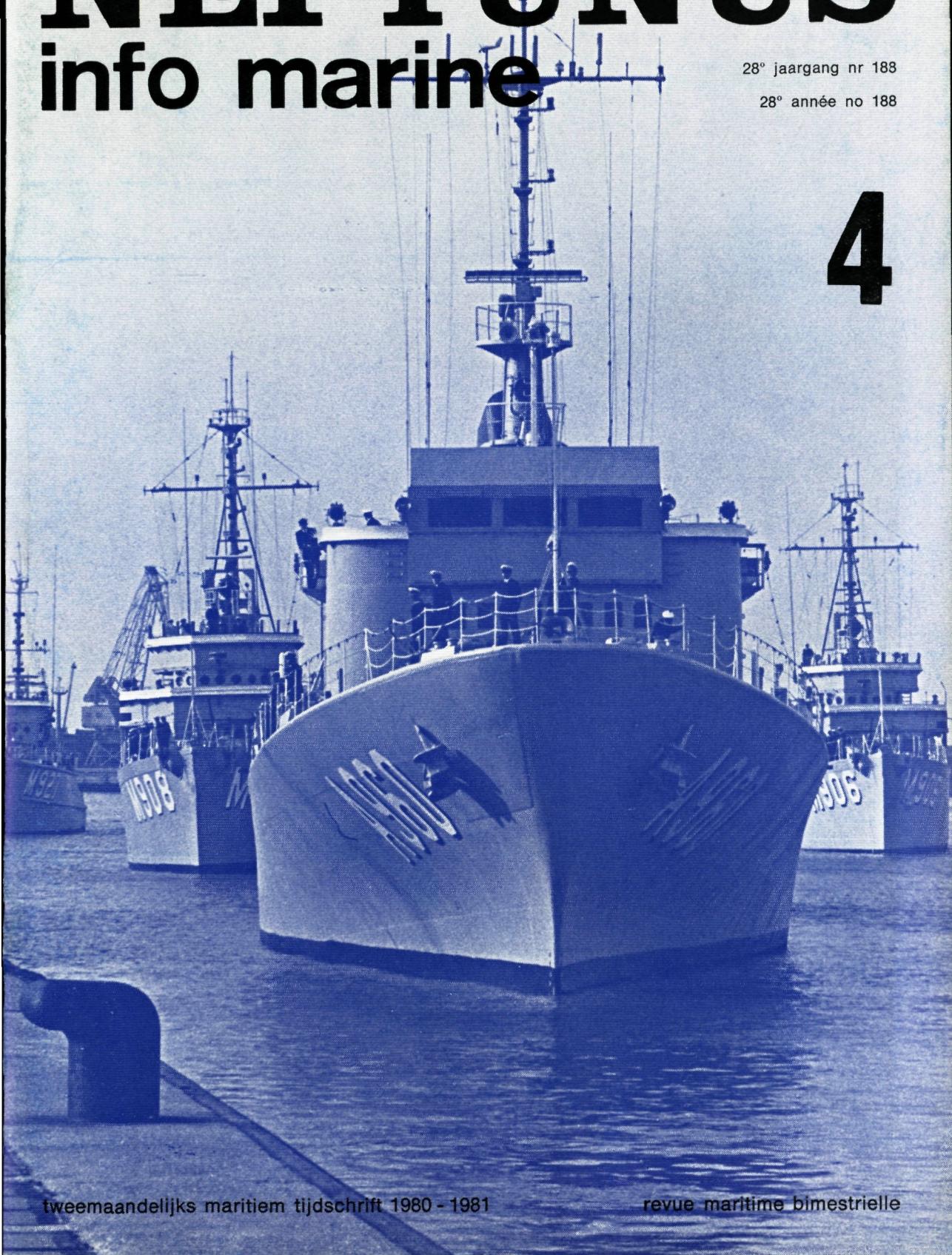
# NEPTUNUS

## info marine

28<sup>e</sup> jaargang nr 188

28<sup>e</sup> année no 188

4



# boutique neptunus

## neptunus winkeltje



Wenskaarten uniformen, in kleur,  
per reeks van 8.  
Cartes de vœux « Uniformes »,  
série de 8.

Prix spécial de fin d'année :  
3,— F pièce. 20,— F les 8.  
Sans enveloppes.

Frais d'expédition : 6,— F.

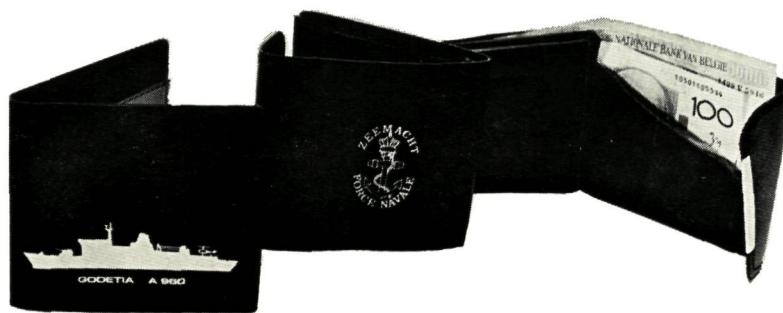
Speciale eindejaarsprijs :  
3,— F stuk, 20,— F voor 8.  
Zonder omslag geleverd.

Verzendingskosten : 6,— F.

### Z.M. BRIEFHOUDER



### PORTE-FEUILLE F.N.



Briefhouder in zwart simili-leder, momenteel verkrijgbaar met embleem van de Zeemacht.  
Prijs : 60,- Fr. B.T.W. Inbegrepen. Verzendingskosten : 15,- Fr.

Andere opdrukken zijn mogelijk maar wel per bestelling van minimum 100 stuks.

Porte-feuille en simili-cuir noir vendu avec impression de l'emblème de la Force Navale.  
Prix : 60,- Fr. T.V.A. comprise. Frais d'envoi : 15,- Fr.

D'autres impressions sont possibles, mais par commande de 100 pièces

# NEPTUNUS

## info marine

december 1980  
décembre 1980

28e jaargang nr 4  
28e année no 4

Revue maritime bimestrielle  
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

LID



MEMBRE

## sommaire neptunus inhoud neptunus

de belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog (XV)  
door j. verleyen  
gravelines ou grevelinge(n)  
par j. verleyen  
de zee en de kunst - gustaaf van heste  
door norbert hostyn  
le nautilus premier sous-marin atomique americain  
prend sa retraite  
par jean-marie de decker de brandecken  
het marine kadettenkorps - corps de cadets de marine  
door j.c. liénart  
postzegelnieuws - james cook's tweede reis  
door eerste meester chef a. jacobs  
bibliografie - bibliographie  
door - par paul eygenraam - e. van haverbeke  
marins et commandos : deux frères amis  
par le lt. colonel hre(r) paul eygenraam  
maritiem panorama - panorama maritime  
door h. rogie  
marines militaires étrangères  
par le capitaine de frégate(r) h. rogie  
woorden uit de zeemanskist - de scheepsklok ofte scheepsbel  
door oppermeester j.b. dreesen

- 3  
9  
17  
21  
27  
31  
35  
37  
41  
47  
55
- Directeur de la revue  
Directeur van het tijdschrift  
J.C. Liénart
- Hoofdredacteur - 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  
V. Ségaert b.p. 17, 8400 Oostende
- Ventes - Abonnementen  
Verkoop- en Abonnementsdienst  
Compte 280-0400779-12 ou 473-6090311-30  
de Neptunus/Oostende
- 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 :  
E. De Griek, F. Dumont, A. Van den  
Driessche, J. Arys, E. Van Haverbeke,  
G. Gouwy, Lambinet, M. Verboven,  
J. Dreesen, E. Poulet, A. Dryepondt,  
A. Schram, H. Rogie, U. Derycke, A.  
Devreese.

## inhoud info-marine sommaire info-marine

info-marine  
info-reserve  
neptunus winkeltje - la boutique neptunus

# neptunus

*présente à ses  
lecteurs ses meilleures vœux  
de Noël et de Nouvel-An*

8400 OOSTENDE

BP 17

# neptunus

*biedt U zijn beste  
wensen aan voor een zalig  
Kerstfeest en gelukkig Nieuwjaar*

8400 OOSTENDE

BP 17

# De Belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog (XV)

Door J. Verleyen

## MET DE H.40 « BERTHA-LÉON » TE DUINKERKE EN VERDER...

In ons vorig artikel over de H.73 « André-Robert-Denise » (NEPTUNUS 1980/1981 Nr 3), hebben wij melding gemaakt van de H.40 « Bertha-Léon ». Wij hebben gezegd dat beide vaartuigen tesanen te Fowey in Engeland vanuit de omgeving van Brest waren aangekomen en dat wij de hoop koesterden meer nauwkeurigheid hieromtrent te brengen.

Dankzij de tussenkomst van onze Directeur, Kapitein-ter-zee (R.) J.C. LIENART, heeft Maurice COCKUYT, gewezen bemanningslid van de H.40 en ook gewezen personeelslid van onze Zeemacht, ons een verhaal gestuurd en hij heeft aangedrongen dat gans zijn verhaal zou gepubliceerd worden. Dit doen wij gaarne.

De H.40 (na de oorlog Z.506) « Bertha-Léon » was een klein houten vaartuig van 24,18 B.T., gebouwd te Oostende in 1927, op de scheepswerven HILLEBRANDT A. en uitgerust met een motor « Deutz » van 70 P.K. van 1931. Het vaartuig was eigendom van reder DEMUNTER Leon uit Zeebrugge.

Laten wij nu Maurice COCKUYT vertellen :

« Ik heb de zee gekozen vanaf mijn 13 1/2 jaar, in de diepzeevisserij. Toen op 10 mei 1940 de oorlog uitbarstte, vroeg mijn vader mij te vluchten, liever dan in de handen van de vijand te geraken. Daarop heb ik ja gezegd tegen mijn vader, want hij was ook oudstrijder van de oorlog 1914-1918. Met groot verdriet heb ik dan gans mijn familie verlaten Ja, en voor hoe lang !!! Om 10.30 u. vertrok ons vaartuig uit de schuilhaven van Zeebrugge. Aan het Loodswezen gebouw gekomen, werden wij geroepen bij de Zeecommissaris. Hij verklaarde ons dat wij de haven niet konden verlaten, want, zegde hij, het ligt vol met zeemijnen rond de kop van de Muur Zeebrugge. Werkelijk, wij hebben een paar dagen voordien 3 schepen de lucht in zien vliegen, dus die kwamen terecht op een zeemijn. (\*)

« Wij hebben geen gehoor gegeven aan de Zeecommissaris en zijn dan toch maar vertrokken



H.40. BERTHA LEON te Zeebrugge in 1939

naar zee. Wanneer wij de kop van de Muur nadelen werd de motor op zeer slow op toeren gezet. Met stokken verbonden aan een haak trokken wij zo dicht mogelijk het schip langs de kop van de Muur totdat wij in het grote sop terecht kwamen. De motor stond nog altijd op slow, totdat wij min of meer de badplaats Blankenberge gepasseerd waren. Dan de motor op vol speed ! Bij ieder van ons stond het doodsweet op het gezicht, want een klein duwtje tegen een zeemijn kon fataal geweest zijn. Wij hadden allen een goede engelbewaarder bij ons !

(\*) Op 12 mei Deens schip « Gorm » (door België in beslag genomen) en Zwitserse binnentanker « Jura » uit Basel - op 15 mei Italiaans schip « Foscolo ».

« Het was zeer mooi weer. De vaart liep tot Boulogne. Daar aangekomen, wilden wij de haven binnen varen, omdat alle vrouwen en kinderen gevlocht waren van Zeebrugge naar Boulogne per autobus. Onze bemanning zag iedereen met de hand wuiven naar ons. Opeens werden wij geroepen naar het Wachtschip, dat met alle kanonnen gericht was op ons schip. De commandant van het Wachtschip verklaarde ons dat wij niet binnen mochten. Dus wij moesten doorvaren. De schipper deed dan toch pogingen om binnen te lopen, na-tuurlijk om de familie op te pikken, maar tevergeefs. Wij allen zagen dat zij bekwaam waren om op ons schip te schieten. Daarom dit maar niet gedaan en doorgevaren naar St. Vaast !

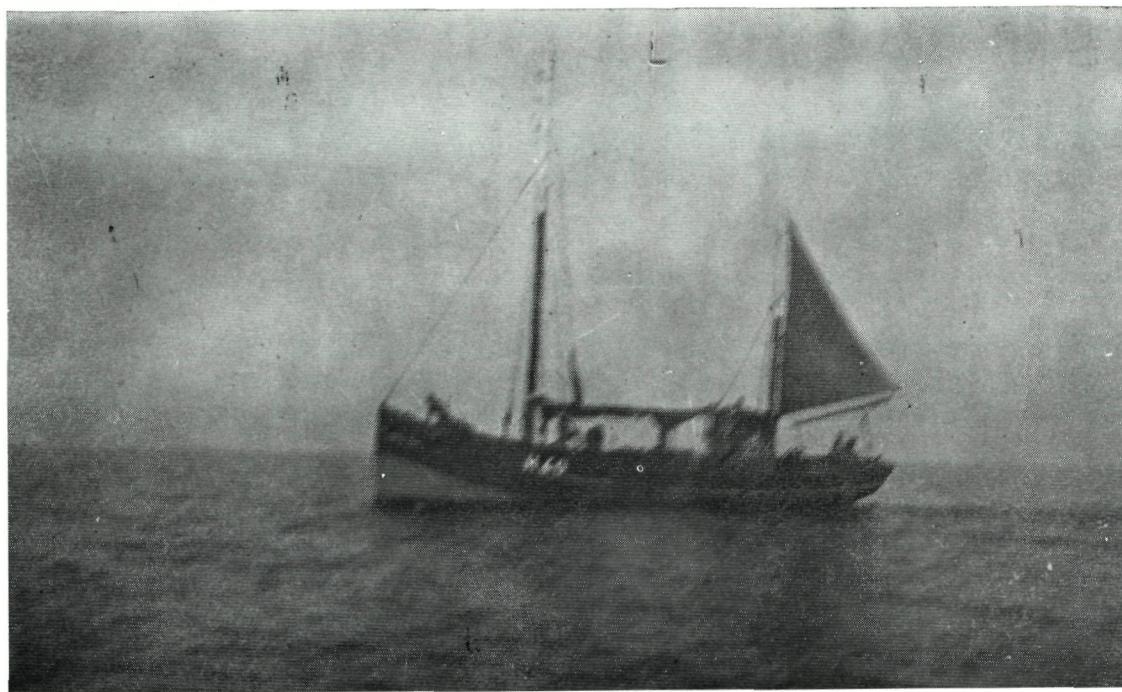
« Wanneer wij deze haven binnenliepen merkten wij verschillende visserij scheepen, grote en kleine tonnemaat, met vrouwen en kinderen aan boord. Zij hadden zelfs goederen meegenomen. Bij het verder in varen werden wij door iedere schipper verwittigd de haven terug te verlaten want, zegden zij, zij hebben onze schepen aangeslagen. Die waren dus aangeslagen door de Franse Zeemacht. Wij stonden in twijfel maar opeens was het te laat daar kwam de Franse loodsboot onmiddellijk naar ons toe en gaf het bevel: daar moet gij voor anker ! Dat werd uitgevoerd. Deze haven is een tijhaven, dus bij laag water konden wij niet meren. Na enkele uren was het ieders beurt om langs de kade te gaan. Wij waren nog maar enkele minuten gemeerd, of de Franse Marine sprong aan boord en zonder te vragen of iets in te lichten werd alles, maar ook alles, van boord gehaald. De visbakken en het ruim werden opengeslagen, alle netten, alles wat kon, verdween van ons schip. Onze kooien waar wij in sliepen werden ook opengeslagen. Gij moet niet vragen ! Wat staat er ons nu te wachten ? Wij allen stonden weerloos tegenover deze Franse Marine en dit alles was om zo veel mogelijk plaats te vinden aan boord. Alle vluchtelingen, vrouwen en kinderen, moesten van boord. Een goederentrein stond langs de kade. De Franse Marine was zeker niet al te beleefd: een moeder moest haar kinderen in de handen van een matroos duwen en deze kinderen werden onmiddellijk op de trein geduwd. De ouders zouden den onmiddellijk volgen maar de trein reed weg en de ouders waren hun kinderen kwijt. Wat was dat toch een ellende, tot het grootste verdriet van iedereen. Totdat er gevochten werd tegen deze matrozen. Wij hebben daar verder niets meer van gehoord.

« Al de schepen werden dan gesorteerd volgens hun tonnemaat en hun vermogen van de motor en zo moesten wij dan in kleine konvooien de haven verlaten. Wij kregen drie leden van de Franse Marine aan boord: 1 officier, 1 onderofficier en 1 matroos. De officier had een revolver bij zich. Niemand van ons vermoedde iets van wat er ons te wachten stond. Wij vaarden af naar de haven van Cherbourg. Aangekomen was het nacht en wij zagen enkele lichten langs een groot gebouw waar wij moesten meren, dit alles onder bevel van de aanwezige Franse Marine. Bij dageraad begonnen zij met grote kranen het schip te laden met alle mondvoorraad. Dit was met de bedoeling 'alles te lossen te Duinkerke: bevoorrading voor Engelse soldaten'. Tijdens het laden van het schip kreeg de bemanning een paar uurtjes verpozing om eens aan wal te gaan. Ik was onge-

veer een half uur aan wal en werd aangesproken door twee Franse gendarmen. Zij vroegen mijn paspoort. Zij vonden nu toch wel dat paspoort niet in orde, en wat gebeurde er met Maurice...? Ik werd gewoonweg de handboeien aangedaan, links en rechts, en moest mee met deze twee beleefd mannen. Zij namen mij voor een spion ! Door de hoofdstraten gekomen ging het nieuws gelijk een felle brand 'een Boche du Nord'. Ja, ik weende en had veel schrik. Wat heb ik misdaan ? Zij pakken mij voor een spion ! Meestal waren het vrouwen die buiten kwamen gevlogen met potten en pannen. Met stokken gooiden zij naar mijn kop en riepen 'Boche du Nord' ! Ik kon mij niet verberen want ik zat vast met beide handen. De beide gendarmen hadden er hun schik in. Ja, zij hadden een Mof gepakt ! Wij kwamen in het bureau van de politie binnen. Ik werd tegen de muur gedrukt en had dan nog veel geluk want er was een Nederlandstalige heer aanwezig. Hij ondervroeg mij, keek naar mijn paspoort en ja, het kwam in orde: ik was geen spion. Zij verontschuldigden zich en ik werd per auto terug aan boord gebracht. In de terugkeer stonden de mensen nog altijd te praten over die 'spion'. Hoe is het mogelijk ?

« Wanneer ik terug op de kade stond zag ik dat ons schip zodanig geladen was dat de steven van het schip nog maar 1 of 1½ m. boven stak. Wij dachten allen dat wij zouden verzuipen door de te grote lading. Gij weet zeker geen nieuws ! De schipper vroeg mij achter twee broden te gaan naar de winkel. Gij moet niet vragen hoeveel schrik ik had terug de straat op te moeten gaan. Ik dacht 'zij kunnen mij terug pakken voor spion'.

« Maar neen, alles verliep goed. In de bakkerij gekomen vroeg ik beleefd twee broodjes. Maar Madame hoorde aan mijn taal dat ik voorzeker een 'Boche du Nord' was. Jaja, werkelijk, zij ging naar de deur en ik vloog buiten zonder commentaar. Hoe was dat allemaal mogelijk ? Terug aan boord zonder iets. Een paar minuten later hoorden wij zeggen dat wij soep, een boterham en een haring mochten afhalen. Ik stelde mij ook in de rij te wachten tot het mijn beurt was. Mijn beurt was er. Jaja, zij hoorden mijn taal en wat gebeurde er... Ik werd bij mijn kraag en mijn broek gepakt en flink buiten geworpen. Wel kijk : **Vive la France !** Wat kon ik doen... Terug aan boord gaan en dan maar een goede slok wijn aftappen en daarbij kreeg ik tenminste weer moed. De volgende dag brak aan en in de voormiddag kwam er een groot visserij schip langs de kade. Gij weet zeker geen nieuws : wij zagen werkelijk echte Moffen met hun geweer uit het schip komen en deze spongen aan wal. In allerhaast verlieten wij de haven van Cherbourg in konvooi, enorm geladen, naar Dover in Engeland. Alle datums en dagen blijf ik vergeten: ik wist niet welke dag het was of de hoeveelste van de maand, niets ! Te Dover aangekomen in de voormiddag moesten wij voor anker in de haven. Wat stond er ons te wachten ? Er werd niet gepraat met de Franse Marine. Om 17 u. moesten wij de haven van Dover verlaten, bij zeer mooi weder. Gelukkig maar, want anders was het zeker niet mogelijk over te gaan met zulke zware lading aan boord. Toen wij de haven van Duinkerke naderten was het verschrikkelijkste te zien met de blote ogen: branden, ontploffingen, zwart van rook, enz., maar de haven moesten wij binnen. Er was zeker geen normale werking in de haven. Alle schepen lagen dooreen. Wij



H 40. BERTHA LEON TE BRIXHAM

«meerden om alle lading te lossen maar dat was «onmogelijk. Het was laag water. De soldaten sprongen langs het stag, op de brug, op het dek, aan «boord in het schip. Op het dek was het van voren «tot achter vol met soldaten, afgemats, sukkelaars. «De Franse Marine gaf bevel de haven te verlaten. «Wij moesten werkelijk zeer slow overvaren, want «nu en dan duwde de steven van het schip in zee, «zodanig dat wij veel water hadden op het dek. «Onderweg moest ik rondgaan met een grote en «goede slok wijn voor ieder soldaat. Sommigen «hadden niet genoeg met 3 à 4 krozen. Ja, ik zag «er niet op, want toen liet ik maar zien dat ik een «goede barman was. Onder de afvaart ben ik drie «maal rond geweest.

«Te Dover aangekomen moesten wij aanleggen bij «een moedervliegtuigeschip. Alle, maar dan ook «alle eetwaren werden aan boord afgehaald en «overgebracht op het groot schip. Alle soldaten «werden gelost met omhelzingen en tranen. Wij «moesten terug voor anker. Om 17 u. hebben wij «terug de haven van Dover verlaten met bestemming «Duinkerke. Wij kwamen er aan in de nacht en «vaarden de haven binnen. Het was wederom een «afgrijnselijke toestand. Soldaten langs het stag, op «de brug, op het dek gesprongen. Maar nu, konden «wij meer soldaten meenemen, want wij hadden «geen andere bevoorrading meer aan boord. Ik «schat ± 200 zielen aan boord: wij hadden er «aan boord genomen totdat zij werkelijk geklaas- «seerd werden in het schip, zelfs in de machine- «kamer. En dan maar terug de haven van Duinkerke «verlaten, voor de tweede maal. Wij hadden een «groot vat wijn verborgen gehouden aan boord en «zo kon ik terug barman spelen om iedere militair «een goede slok wijn aan te bieden. Te Dover aan-

«gekomen werden alle soldaten gelost op Britse bodem. Wij gingen terug voor anker en om 14 u. «werd opnieuw het anker gelicht en vaarden wij «terug, voor de derde maal, naar Duinkerke.

«Toen wij de haven naderden zagen wij grote hoeveelheden soldaten langs het strand en in het water, om toch maar opgepakt te worden met kleinere sloepen. Terug de haven binnen, weerom met veel moed en zelfs met meer vertrouwen, zoveel mogelijk soldaten aan boord genomen, ja, weerom stampvol. Het was een ware boel op de kade: iedereen wilde weg, maar ja, het kon toch maar ieder op zijn beurt. Terug bevel de haven te verlaten en voor de derde maal naar Dover. «Onder de vaart naar Dover weer de traditionele wijn voor de sukkelaars. Te Dover aangekomen werden alle militairen gelost op Britse bodem. «Opnieuw gingen wij voor anker.

«Om 15 u. kregen wij bevel 'Anker op' en voor de vierde maal ging het naar Duinkerke. Maar nu was het iets anders hoor! De Franse Marine bij ons aan boord begon werkelijk ook schrik te krijgen, want wij allen zagen dat het bijna niet meer mogelijk was om binnen te lopen: een onbeschrijfelijk brand, Duitse vliegers die werkelijk de schepen lastig vielen. Toch maar binnenlopen en meren langs de kade was zeker niet mogelijk. «Onbegrijpelijk, maar toch sprongen er soldaten aan boord: gekwetst, verbrand, hun kledij gescheurd, hun wapen kwijt enz. Het was zeer moeilijk om te bewegen in de haven. Alle schepen lagen door elkaar, een echte wildernis, het ene schip stootte tegen het andere. Totdat wij Duitse tanks zagen! Dan werd het eindelijk te warm en met veel moeite en oppassen konden wij toch de haven van Duinkerke uit. Onderweg naar Dover

ADDENDA :

De foto gepubliceerd in Neptunus 186, no 2 p. 5 was van U. Ureel

« kregen wij bezoek van Duitse vliegers. Zij schoten wel, maar gooiden gelukkig geen bommen. Dit was de vierde overtocht en het was met de moed in de schoenen weg van België, weg van Frankrijk en voor hoe lang? Te Dover aangekomen werden alle echte sukkelaars gelost en overgebracht naar het ziekenhuis op Britse bodem. De Franse Marine verliet ons schip. Wij waren vrij! Maar wat nu? De schipper zegde ons, terug te proberen onze familie op te zoeken en dit te proberen te Brest. Dus naar Brest.

« In de haven van Brest aangekomen zagen wij tot onze grote verwondering de Duitse tanks op straat. Gij moet niet vragen: rechtsom en onmiddellijk naar Engeland - haven Fowey. Tijdens de vaart naar Engeland kregen wij tweemaal bezoek van Duitse vliegers. Wij zagen ze laag over het water naar ons afkomen, en als zij bij het schip waren iets hoger en over het schip. Enkele schoten. Gelukkig geen bommen! Wij hadden het geluk dat wij al een beetje de warmte en de schrik meegemaakt hadden, want vergeet niet: gij kunt maar van de steven tot aan het achterste van het schip lopen, gij hebt niet veel verweer!

« In Engeland aangekomen was het daar in het Engels te doen. Vergeet niet dat de Engelsen ons ook niet teveel vertrouwden. Maar dat heeft niet lang geduurd: wij waren al gauw bij hen in de Familie Belgians. Wij zijn van Fowey naar Brixham afgevaren, waar vele Belgische vissers woon-den. Ik heb daar een tijdje de visserij uitgevoerd. Tot op een moment dat ons schip vastliep op een wrak. Het was ons niet meer mogelijk de netten op te halen, zodat wij de kabels van de netten moesten doorkappen. Onze winch was gebroken en dat was een ramp voor de schipper en het schip. Het schip werd dan aangeslagen door de Royal Navy om dienst te doen als bevoorradingsschip, met grote ballons, voor de koopvaardij in het Engels Kanaal. Ik hoorde zeggen dat er een Belgische Marine gesticht werd in de schoot van de Royal Navy. Daar werd ik werkelijk ingelijfd, van 25 februari 1941 tot en met 26 maart 1946. Ik heb verscheidene Britse eenheden gehad als stoker I, totdat België een Belgisch korvet kreeg. Zijn naam was H.M.S. Godetia: 2 vlaggemasten, 2 vlaggen: links Belgisch en rechts de Navy vlag. Wij hebben nooit een zondag gekend, nooit Kerstmis, nooit Nieuwjaar. Ik geloof niet dat ik een maand mijn mooie kledij aangegetrokken heb: altijd maar varen en varen met konvoien, van Engeland over de verraderlijke Atlantische Oceaan. Ik zal het nooit vergeten: wij kregen 3 dagen verlof, en dat was natuurlijk zo gauw mogelijk weg en naar het station. Gij weet zeker geen nieuws: ik stond klaar om de trein te nemen, en ik zag een militaire politieman van de Navy op mij afkomen. Hij vroeg naar mijn Paybook. Daarop stond de naam van mijn korvet. Hij zegde mij dat alle Belgen die aan boord waren van H.M.S. 'Godezia' onmiddellijk terug aan boord moesten. Wat was dat een ramp! Drie arme verlofdagen vernietigd! Aan boord teruggekomen waren wij binnen het uur terug in de Atlantische Oceaan.

« Zo is het leven van een zeeman. Nu ben ik op pensioen, maar geloof mij, ik kan geen meeuw horen schreeuwen, geen schip horen blazen, of mijn gemoed komt vol. Nog steeds durf ik dromen van ons Belgisch korvet H.M.S. 'Godezia'. Was ik maar niet oud geworden, ik koos terug de zee: grote afstanden... wilde woeste oceaan... Dat was en

« blijft mijn beste plaats. »

En wij mogen bijvoegen dat Maurice COCKUYT de meeuwen hoort schreeuwen en de schepen hoort blazen want hij is nu woonachtig te Brugge Sint-Pieter, tussen de Oostendse Vaart en de binnenhaven van Brugge.

Zoals in ons vorig artikel over de H.73 « André-Robert-Denise » aangekondigd, hebben wij aan COGGE Alidoor, schipper van de H.73 en aan Maurice COCKUYT van de H.40 « Bertha-Leon » bijkomende inlichtingen over de laatste uren te Saint-Vaast-la-Hougue, Brest en Fowey gevraagd. De lezer zal beide antwoorden hieronder vinden.

#### Antwoord van COGGE Alidoor :

De H.40 en de H.73 zijn tesamen van St. VAAST naar BREST vertrokken. Beide hebben aan de ontruiming van St. VAAST deelgenomen.

De ontmoeting van de H.40 en H.73 was te St. VAAST, in de voormiddag. Daar werd besloten samen te blijven en elkander te helpen want geen andere hulp werd ons geboden. Wij zijn vertrokken naar BREST, daar is de Z.2 ons komen vervoegen. Vóór BREST aangekomen, is de H.63 ons tegengekomen en vertelde dat de Duitsers reeds in BREST waren, bijgevolg na overleg hebben wij, H.40 Z.2 en H.73, overgestoken naar FOWEY.

Bij het verlaten van St. VAAST hebben wij het konvooi van de Franse treilers verloren en zijn op eigen kracht tot vóór BREST gevaren.

Als wij dan voor de Engelse kust (FOWEY) lagen is een motorbootje met gewapende soldaten aan boord, ons komen binnenloodsen in FOWEY.

De vaartuigen die reeds in Fowey, op de rivier lagen, waren Oostendenaren. (3 vaartuigen)

De Engelsen hebben later de vaartuigen naar BRIXHAM gestuurd en van dan af zijn de H.40 en de H.73 immer samen gebleven.

Het zou natuurlijk eenvoudiger zijn moesten wij U dat mondeling kunnen vertellen. Zoals hierboven beschreven is, is het werkelijk gebeurd. Het leed en ontbering is, van die tijd, nauwelijks te beschrijven.

Met vriendelijke groeten en hoogachting.

(get. COGGE A.)

#### Antwoord van COCKUYT Maurice :

1) De Heist 40 is van Saint-Vaast naar Cherbourg vertrokken, en daarna naar Brest.

2) Ja, de H.40 heeft deelgenomen aan de ontruiming van Saint-Vaast. De militairen verlieten het land met kleine roeibootjes, en kwamen naar de H.40 toe en aan boord. Wanneer het schip vol zat met soldaten losten wij dan alle militairen aan boord van een Franse Zeemacht Mijnenveger. Dat heeft zo bijna een dag geduurd. Dit alles ging niet gemakkelijk. De reden hiervan is dat Saint-Vaast een tij-haven is, dat wil zeggen dat het al moeilijk binnenvaren was bij hoog water. Daarom gebeurde alles met kleine roeibootjes.

3) De ontmoeting tussen de H.40 en H.73 was te

Brest. De H.73 verliet juist de haven toen de H.40 wilde binnenvaren. Maar zodra wij wilden binnenvaren moesten wij onmiddellijk rechtsomkeren om het kanaal over te steken naar Engeland (Fowey). Wij merkten de Duitse tank op de haven, dus dat werd weer te warm voor ons !

4) Dit gebeurde tijdens de dag : in de namiddag.

5) Ja, dan zijn de H.40 en de H.73 samen het kanaal overgestoken naar Engeland (Fowey).

6) De datum van aankomst te Fowey is ons allen onbekend. U moet goed begrijpen, Mijnheer, dat wij vanaf het vluchten uit Zeebrugge gedurende al deze spannende dagen niet wisten welke dag het was. Wij dachten absoluut niet aan datums of aan welke dag we beleefden.

7) De Belgische vaartuigen te Fowey, vraagt U. Wel kijk, Mijnheer, ik zou moeten antwoorden dat ik het niet weet. De reden daarvan is dat alle eenheden niet lang ter plaatse zijn gebleven. Er zijn er naar Swansea gegaan, naar Brixham enz. De meeste gingen naar Brixham, ook de H.40, want Fowey was maar een kleine baai en wij konden niet meren aan de kade.

Nog ter verduidelijking : wij moesten terug van Saint-Vaast naar Cherbourg omdat wij 3 Franse leden van de Franse Zeemacht moesten afzetten in Cherbourg. De poging Brest binnen te lopen was om te proberen telefonisch of per telegram Zeebrugge/België te bereiken, om de vrouwen van onze bemanning gerust te stellen. Maar dit was tevergeefs. Het was niet meer mogelijk.

Graag heb ik geantwoord, Mijnheer, op de gestelde vragen. Ik hoop algauw alles te lezen in dit zeer mooi boekje « De Neptunus ».

Mijnheer, ik hoop dat gans het verhaal in dit boek komt. Dank U.

Hoogachtend,  
(get.) COCKUYT Maurice

Er bestaat dus maar een klein verschil tussen beide verhalen maar, zoals iedereen zegt, « dat is zo ver... ! ».

De Z.2 « Anne-Marguerite » (37,30 B.T. - Brugge 1911 - 100 P.K. - Reder HAERINCK Jules) heeft aan de ontruiming van Duinkerke en van Sint-Vaast-la-Hougue deelgenomen en is eveneens te Fowey aangekomen. De bemanningsleden worden echter in het « Guldenboek van het Zeewezen » vermeld (253 VANDENBERGHE Theophil, schipper, 254 COUWYZER Arthur, matroos, 255 LISEURE Simon, matroos en 256 BLOMMAERT René, matroos).

De H.63 « Victor-Erna » (44,98 B.T. - Zeebrugge 1931 - 100 P.K. - Reder ACKX Ignas) heeft aan de ontruiming van Duinkerke deelgenomen en is te Falmouth aangekomen. De bemanningsleden worden echter in het « Guldenboek van het Zeewezen » vermeld (297 ACKX Ignas, schipper, 298 NEYTS Constant, matroos en 299 NEYTS Theodoor, matroos).

Wij danken hartelijk Alidoor COGGE voor zijn bijkomende inlichtingen en Maurice COCKUYT voor zijn verhaal en voor zijn opzoeken naar foto's.

Bij beslissing van de Minister van Verkeerswezen te Londen, van 21 juli 1941, werden de namen van de H.40 « Bertha-Leon », DEMUNTER Léon, schipper, DEMUNTER Louis, motorist, COCKUYT Léon, matroos en COCKUYT Maurice, matroos (onder resp. nummers 283, 284, 285 en 286) in het « Guldenboek 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 ».

## International Electronic Service N.V. „INES”

Terbekehofdreef 54 — 2610 Wilrijk  
Tel. 031 / 28.10.32 (10 lijnen) — Telex 31895  
Afdeling Marine en Systemen  
Bijhuizen te Oostende en Gent

### Agenten voor :

Anschütz, Amplidan, Dancom, Danse Securitas, Decca Isis, Decca Navigator, Decca Radar, Decca Survey, Ginge, Grundy, Hovermarine, Ibak, Jungner, Plessey, Rapp Electronic, Redifon, Simrad, Speich, Stone en Magnavox...



Wie helpt ons de personen op deze foto's te identificeren en kan bovendien plaats en datum aanduiden. Alle inlichtingen zijn welkom : Neptunus, Postbus 17, 8400 Oostende.

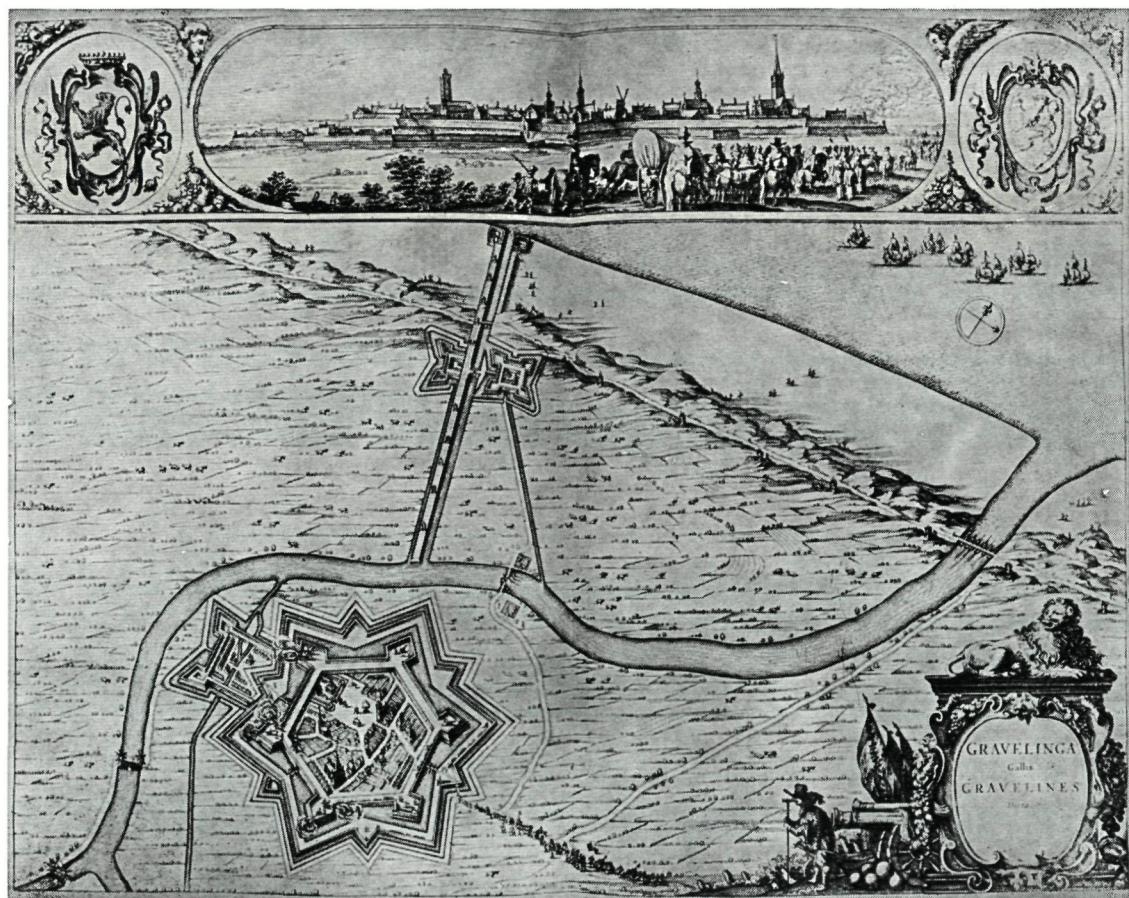


Ces pages sont dédiées à la population gravelinoise et à son Maire en témoignage de reconnaissance pour l'accueil réservé en 1914-1918 à tant de soldats belges qui n'avaient plus de foyer.

# Gravelines ou Grevelinge(n)

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

Par J. Verleyen



## EN GUISE DE CONCLUSION :

### UNE FRONTIERE NOUS A LONGTEMPS SEPARÉ DE GRAVELINES... (suite)

#### La dernière modification importante de la frontière...

Sur notre côté, la guerre de succession d'Espagne se caractérise donc par une grande activité des corsaires « franco-espagnols » contre les « anglo-bataves ». Le Professeur Dr. Walter DEBROCK cite des chiffres éloquents au sujet des prises faites respectivement par des navires relevant de l'Amirauté d'Ostende et par des navires relevant de l'Amirauté française. Ces chiffres concernent les années 1702, 1703, 1704, 1705 et 1706. Pourquoi ne vont-ils pas au-delà ? Tout simplement, parce qu'Ostende tomba aux mains des Alliés en 1706 tandis que Nieuport demeura aux mains des franco-espagnols jusqu'à la fin du conflit. Cette situation valut, du reste, quelques actions ostendaises contre ceux de Nieuport et de Dunkerque mais l'activité d'Ostende décrut nettement à partir de la prise de la ville par les Alliés. Bien mieux, dès le début de la campagne, deux lourds escorteurs des Etats de Flandre, cette marine provinciale dont nous avons déjà parlé, furent mis à la disposition de l'Amirauté française à Dunkerque. Il s'agit de la « Koninginne van Spangnien » (la « Reine d'Espagne ») et de la « Ste Maria ». Quatre capitaines de cette marine des Etats de Flandre sont aussi restés connus pour les services rendus à la flotte française. Il s'agit de Laurens EBLET, Paulus BESTENBUSTEL, Michiel MANSFELT et Antoon CORNELISSEN. Ces noms de navires et de capitaines sont souvent cités par Jos. DE SMET qui s'est beaucoup consacré à l'étude de cette marine des Etats de Flandre.

Comment en était-on arrivé à la prise d'Ostende ? Dans son récent ouvrage « Knokke en het Zwin »(\*), l'historien Maurits COORNAERT nous donne des détails sur les opérations dans la région côtière. Les Hollandais y avaient déjà été très actifs dans la campagne précédente, la guerre de la Ligue d'Augsburg. Ils avaient, notamment, contenu l'avance française sur le canal Bruges-Ostende. En 1701, au moment où les troupes françaises vinrent se joindre aux troupes espagnoles stationnées dans nos provinces, Knokke avait le privilège (?) de se trouver dans un véritable « no man's land » à cheval sur la limite des deux camps et l'administration communale recevait aussi bien des ordres de réquisitions de la part des franco-espagnols que de la part du commandant hollandais de Sluis où se trouvaient concentrées de nombreuses troupes des Provinces-Unies. En mai 1702, l'Angleterre et la Hollande déclarèrent la guerre à la France mais ce

n'est, toutefois, qu'en mai 1706 que les Alliés enregistrèrent de grands succès : la victoire de Raillies en mai, la prise d'Ostende et de Menin en Juillet, succès auxquels il faut ajouter la prise de Bruxelles, d'Anvers, de Termonde et d'Ath. La prise de Menin portait un coup dur à la première ligne des places-fortes du « Pré Carré » et ceci valut à Vauban de mourir en disgrâce l'année suivante, en 1707. L'année 1708 voit, par contre, un retour offensif des Français dans la région côtière. Le 6 juillet, ils reprennent Gand et même Bruges. Ce succès n'est qu'éphémère puisque, dès le 11 juillet, ils sont battus à Audenarde. En cette même année 1708, la ville de Lille capitule, le 23 octobre, devant les Hollandais et la citadelle capitule à son tour devant eux, le 11 décembre suivant. C'est un nouveau coup très dur pour la première ligne du « Pré Carré ». L'hiver 1708/1709 est terrible et, au printemps de 1709, Louis XIV va essayer de négocier. Il cherche à dissocier les Alliés et à s'entendre avec les Anglais et les Hollandais. Il offre déjà une bonne partie des sacrifices qu'il devra concéder finalement. Aux Anglais, il offre la destruction du port et des fortifications de Dunkerque. Aux Hollandais, il offre déjà certaines villes qu'ils réclament pour constituer la « Barrière ». Mais, les Hollandais sont exigeants et ils veulent reculer la frontière de France en deçà de ses limites actuelles.

C'est ce que nous pourrions appeler une première contestation des limites des conquêtes de Louis XIV et nous reviendrons sur ce point. Ils réclament le retour aux Pays-Bas méridionaux de Lille (qu'ils occupent déjà), de Douai, d'Orchies et de Bouchain.

La guerre continue et l'année 1709 voit, en ce qui concerne notre territoire, la reconquête par les Alliés de Tournai et du Tournaisis. C'est, finalement, la victoire française à Denain, le 24 juillet 1712, qui sauvera la France de l'invasion et lui permettra de conclure la paix dans de meilleures conditions. Cette effrayante campagne se termine donc, après des négociations longues et ardues, par une série de traités dont le premier est resté le plus connu, le **Traité d'Utrecht du 11 avril 1713**. Il est complété par le traité de Rastadt du 6 mai 1714 et par le traité d'Anvers du 17 novembre 1715 sur lequel nous reviendrons à propos de la frontière de la Flandre Zélandaise.

Le croquis (Fig. 5), aimablement mis à notre disposition par le Professeur Firmin LENTACKER, nous reproduit la frontière issue du Traité d'Utrecht. On remarque directement que la frontière est ramenée, dans ses grandes lignes, aux limites actuelles et que les territoires actuellement français le sont depuis au moins 1678 (Traité de Nimègue). Un seul point de la frontière a connu d'importantes modifications ultérieures. Il s'agit de l'Entre-Sambre-et-Meuse et de ce que nous pourrions appeler (en termes de marine) les approches occidentales et orientales de l'Entre-Sambre-et-Meuse. Nous y reviendrons. Les conséquences de ces traités furent importantes. Les provinces espagnoles des Pays-Bas étaient transférées à la branche autrichienne de la Maison de Habsbourg. La France rétrocéda Furnes, Ypres, Menin et Tournai. Tournai et le Tournaisis, nous l'avons vu, avaient été reconquis militairement par les Alliés. Le « Bachten de Kupe » et le pays d'Ypres allaient former la partie actuellement belge du « Westhoek ». Ces deux arrondissements actuels furent appelés longtemps « Flandre rétrocédée » ou, aussi, « Pays d'imposition » par op-

(\*) Cet ouvrage constitue le premier volume d'une très intéressante trilogie dont la rédaction a été confiée à Maurits COORNAERT par la nouvelle administration communale de Knokke-Heist, après la fusion des communes de Knokke, Heist, Westkapelle et Ramskapelle. Le second volume « Heist en de Eyesluis » est paru également tandis que le troisième volume « Westkapelle en Ramskapelle » est en préparation. Ces ouvrages sont réalisés par LANNOO à Thielt et édités par A.M. GHEKIERE à Knokke-Heist.

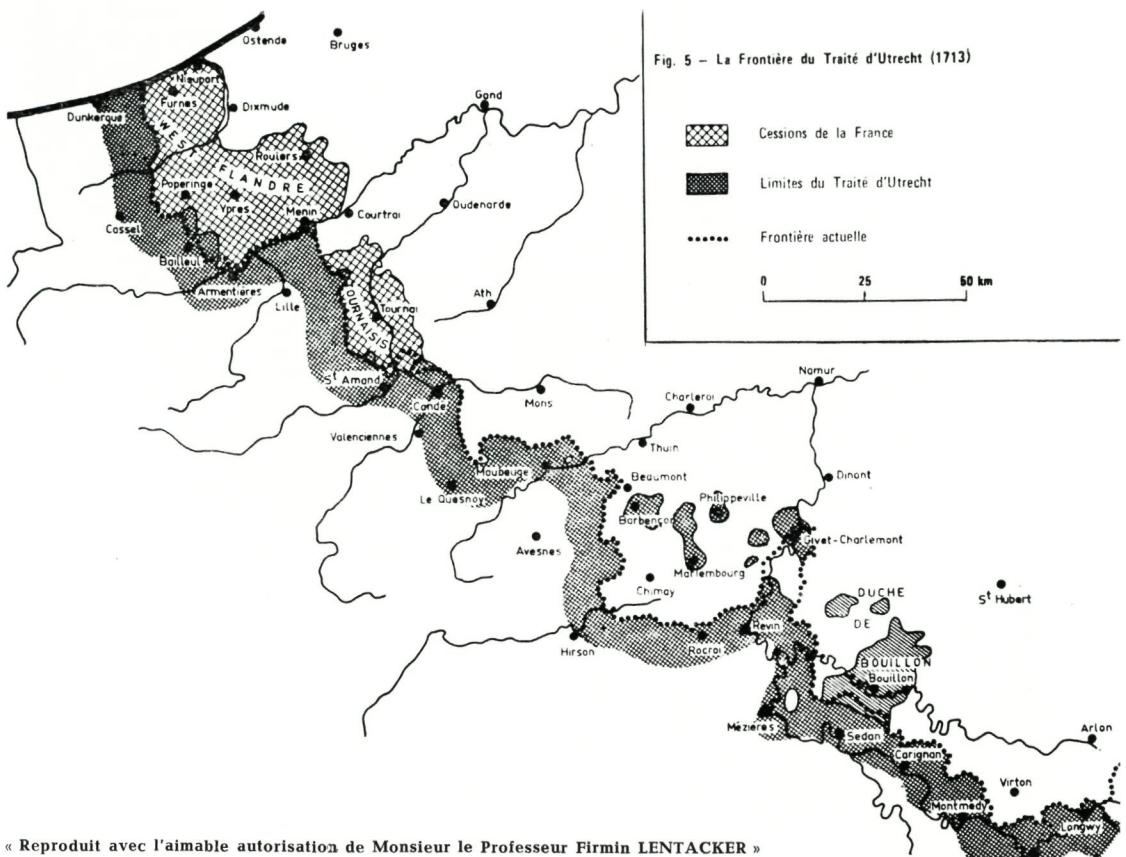


Fig. 5 – La Frontière du Traité d'Utrecht (1713)

■ Cessions de la France

■ Limites du Traité d'Utrecht

\*\*\*\*\* Frontière actuelle

0 25 50 km

« Reproduit avec l'aimable autorisation de Monsieur le Professeur Firmin LENTACKER »

position au reste de l'ancien comté de Flandre qui était appelé le « Land van Bede » (le Pays de l'Aumône). La raison en est que l'Empereur d'Autriche, Charles VI, maintint à son profit la législation imposée par Louis XIV à ces régions et qu'il y percevait l'impôt d'office alors que, dans le reste de la Flandre, il devait « mendier » l'impôt aux Etats. Cette différence de statut fut à la base de la création, par la République française, des deux départements de la Lys et de l'Escaut, lesquels, lors de la création du Royaume des Pays-Bas en 1815, prirent le nom de Province de Flandre occidentale et de Province de Flandre orientale. La Hollande, qui avait voulu porter plus au sud la frontière de la France et qui (nous le verrons) avait également voulu porter plus au sud la frontière de la Flandre zélandaise, obtint la disposition des « places de la Barrière » (Namur, Tournai, Menin, Warneton, Ypres, le Fort de Knocke au confluent de l'Yser et de l'Yperlee, Furnes et Termonde) de même que le maintien de la fermeture de l'Escaut décrétée par le Traité de Munster. L'Angleterre, qui était intervenue en Espagne, y conserva le « rock » de Gibraltar. Les Anglais y sont toujours et les singes aussi. Elle obtenait aussi la cession de l'île de Terre-Neuve et de l'Acadie, porte du Canada à l'embouchure du Saint Laurent. Ainsi, comme l'a souligné Henry DE VOS, déjà cité, l'Angleterre multipliait, de par le monde, les points d'appui qui allaient constituer un des éléments fondamentaux de la maîtrise des mers par la Royal Navy. L'Angleterre obtenait, enfin, la destruction des fortifications et du port de

Dunkerque. Louis XIV essayera bien, dans ses derniers mois, d'obvier à cette destruction par la construction du canal et de l'écluse de Mardyck qui reliaient à nouveau Dunkerque à la mer. Si Louis XIV eut la joie d'apprendre la mise en service de cette nouvelle voie d'eau, l'année même de sa mort (1er septembre 1715), cette oeuvre ne devait pas lui survivre. En effet, les Anglais obtinrent le Duc d'Orléans, Régent de France durant la minorité de Louis XV, que l'écluse de Mardyck soit détruite, ce qui se fit en 1717. (\*) Ainsi, tandis qu'Ostende, au début de la période autrichienne, allait connaître cette merveilleuse mais (hélas) combien éphémère aventure de la « Compagnie Impériale », Dunkerque allait connaître un siècle de misère la plus noire. De nos jours encore, ce siècle de misère est demeuré présent à la mémoire des Dunkerquois de vieille souche et ils considèrent comme déplacées certaines manifestations à la gloire de Louis XIV comme artisan du rattachement de Dunkerque à la France. Ils font observer que ce rattachement nécessita, tout d'abord, le concours de deux puissances étrangères qui pouvaient être considérées comme jalouses de Dunkerque, la Hollande et l'Angleterre,

(\*) Ce site des ruines de l'écluse de Mardyck (dite « Ecluse Jean BART ») qui était tombé dans un état de délabrement complet vient d'être aménagé et remis en valeur par la Communauté Urbaine de Dunkerque. Nous y avons consacré un article dans « SIRENE » N° 114 de déc. 1918/janv. 1979.

que la ville fut une première fois cédée aux Anglais et que son port fut ensuite détruit pour satisfaire l'Angleterre et cela avec le consentement (quoique forcé) du Roi-Soleil. Le Professeur Dr. Alain CABANTOUS vient précisément d'édition un ouvrage important intitulé « La Mer et les Hommes » qui est consacré aux « Pêcheurs et matelots dunkerquois de Louis XIV à la Révolution ». Il nous a très aimablement demandé de bien vouloir faire une analyse de cet ouvrage à l'intention des lecteurs de NEPTUNUS. Nous ferons de notre mieux avec la certitude d'apprendre des données intéressantes sur ce siècle noir de Dunkerque qui a déjà fait l'objet d'études d'historiens locaux.

### Ultimes mises au point de la frontière...

La frontière issue des « Traités d'Utrecht et de la Barrière » présentait encore bien des enclaves qui faisaient les affaires d'or des fraudeurs et, en plusieurs endroits, de petites excroissances qui avaient le désavantage de couper des routes unissant soit des localités autrichiennes soit des localités françaises. Cette frontière faillit même déjà disparaître par la conquête de toutes nos provinces (à l'exception du Luxembourg) par Louis XV, allié de la Prusse contre Marie-Thérèse (1744-1748). Cette campagne est dominée par la victoire française du 11 mai 1745 à Fontenoy, près de Tournai. Louis XV a donc réussi ce que Louis XIV n'a jamais pu faire complètement c'est-à-dire la conquête de toutes nos provinces, à l'exception du Luxembourg qui a souvent connu un sort différent du fait de son isolement. Cette campagne est cependant demeurée moins connue que celles de Louis XIV très certainement parce qu'elle n'entraîna aucune modification de frontières. En effet, au Traité d'Aix-la-Chapelle (octobre-novembre 1748), Louis XV restitua intégralement nos provinces à Marie-Thérèse et il s'engagea même, vis-à-vis des Anglais, à ne pas refaire de Dunkerque un port de guerre. Décidément, à cette époque, l'Angleterre se préoccupait de Dunkerque comme elle devait se préoccuper d'Anvers à partir du règne de Napoléon. Louis le Bien-Aimé profita de son séjour dans nos provinces pour faire des choses qui furent ensuite diversement jugées.

Ainsi, il fit transporter à Paris la précieuse « Bibliothèque de Bourgogne » qui se trouvait encore toujours à la « Cour de Bruxelles ». Guillaume 1er des Pays-Bas devait obtenir de Louis XVIII la restitution de ce trésor qui lui permit de fonder notre actuelle Bibliothèque Royale. Louis XV fit aussi établir, en 1747, par le « brigadier d'ingénieurs » M. FRANQUET un rapport très détaillé sur toutes les voies navigables, naturelles et artificielles, de nos régions avec des indications précises sur les ressources en bateaux et en bateliers pour chacune. Ce rapport, établi à des fins militaires, nous a laissé un aperçu d'ensemble de notre navigation intérieure à l'époque. Son texte était conservé dans les archives du Waterstaat des Pays-Bas et J.B. VIFQUAIN en donne des extraits dans son ouvrage de 1842. Louis XV devait encore nous laisser un autre travail, encore plus important, dont nous allons parler.

La paix revenue, on se remit à l'œuvre pour fixer la frontière issue des Traités d'Utrecht et de la Barrière. Il en résulta deux longs traités ; le **Traité de Versailles du 16 mai 1769**, conclu entre Louis XV et Marie-Thérèse, et le **Traité de Bruxelles du 18 novembre 1779**, conclu entre Louis XVI qui avait

succédé à Louis XV (mort le 10 mai 1774) et la même Marie-Thérèse qui devait mourir, un an plus tard, le 29 novembre 1780.

Ces traités couvrent toute la frontière et furent complétés par des conventions franco-liégeoises à la même époque pour les quelques points où le Royaume de France avait une frontière commune avec la Principauté de Liège. De nombreux échanges de parcelles et, parfois, de petites portions de territoire furent réalisés de façon à faire disparaître les enclaves et à éviter que des routes ne soient coupées et recoupées par la frontière. Les longs travaux préparatoires de ces traités de 1769 et 1779 furent grandement facilités sans nul doute par une bonne volonté réciproque et aussi par le fait que l'on commençait à disposer de cartes géographiques dignes de ce nom, établies par des levés sur le terrain. Antérieurement, on ne disposait que de cartes peu précises (comme c'était encore le cas pour les cartes bien connues du graveur bruxellois Eugène Henry FRICX du début du siècle) ou de croquis qui étaient encore moins précis. Ces imprécisions compliquaient la tâche des missions de délimitation envoyées sur place. Ce fut encore la guerre qui fut cause de progrès et, précisément, la guerre de succession d'Autriche dont nous venons de parler. Louis XV fit dresser une carte de nos régions et il s'agit là du travail important auquel nous faisions allusion. Cette carte fut levée par triangulation et observations géodésiques et tous les travaux furent coordonnés par l'astronome CASSINI de THURY. Après cette guerre, l'Autriche qui avait ressenti cruellement, au cours des opérations, le manque de cartes précises, fit exécuter par le Général d'Artillerie Comte de FERRARIS la fameuse « Carte de Cabinet des Pays-Bas Autrichiens ». Elle fut réalisée de 1770 à 1778 et elle se juxtapose parfaitement avec la carte française de CASSINI de THURY. (\*)

Le croquis (Fig. 8), que nous devons au Professeur Firmin LENTACKER, nous donne une vision des rectifications de frontière 1769/1779 pour la partie qui s'étend pratiquement de l'Escaut à la mer. Nous y voyons la cession (1779) d'une pointe du territoire de Hondschoote (au lieu-dit Haegedoorne) bruge sur l'Yser. Nous y voyons des rectifications dans le secteur de Westouter, Dranouter, Neuve-Eglise et la nouvelle route de Dunkerque à Lille dont il fut beaucoup question à l'époque. Nous y pour éviter de couper la route de Furnes à Roesvayens, enfin, la suppression d'une pointe de territoire français qui coupait la route de Menin à Tournai (1779). Cette rectification donna naissance à la commune autrichienne de Leers-Nord (aujourd'hui fusionnée avec Estaimpuis). Ce site était purement rural à l'époque et les paysans de ce hameau s'opposèrent vivement à la rectification de la frontière, faisant valoir qu'ils avaient plus de profits à

(\*) Les renseignements relatifs à la cartographie ont été puisés dans l'ouvrage de Nelly GIRARD d'ALBISSIN, déjà cité, et dans le tout récent travail de Claire LEMOINE-ISABEAU, Collaborateur scientifique au Musée Royal de l'Armée et d'Histoire militaire de Belgique, publié à l'occasion du Congrès d'Histoire et d'Archéologie de Comines 1980 (La Région de Comines-Warneton Première partie - Documents cartographiques - Édité par Crédit Communal de Belgique)

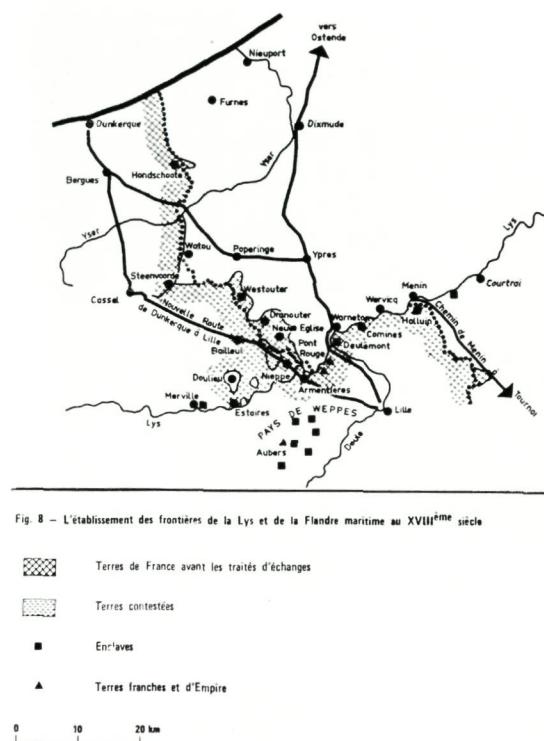


Fig. 8 – L'établissement des frontières de la Lys et de la Flandre maritime au XVIII<sup>e</sup> siècle

Reproduit avec l'aimable autorisation de Monsieur le Professeur Firmin LENTACKER

vendre leurs produits sur le marché de Lille que sur celui de Tournai. Ce site devait cependant, dans la suite, revêtir un intérêt économique et, même, un intérêt stratégique. En effet, en 1822, fut conçu en France le projet de réunir Roubaix à la Deule par un canal. Ce «Canal de Roubaix» pouvait être prolongé, en passant la frontière à Leers-Nord, par un canal latéral de l'Escaut jusqu'à l'Escaut. Vauban lui-même avait déjà entrevu cette possibilité, au temps de la souveraineté française. De notre côté de la frontière, c'est-à-dire du côté des Pays-Bas, on discuta ferme durant des années. Les Chambres de Commerce de Mons et de Tournai étaient favorables au projet car elles y voyaient une facilité pour l'exportation des charbons du Borinage et chaux du Tournaisis. Par contre, il y avait des oppositions de la part des Chambres de Commerce de Courtrai et d'Ypres qui souhaitaient une jonction avec l'Escaut à leur profit (futur canal de Bossuyt à Courtrai et canal jamais achevé d'Ypres à Comines) et des intérêts français (concessionnaires du canal de la Sensée). Finalement, en 1827, le Roi Guillaume des Pays-Bas envoya sur les lieux un officier de son Etat-Major, qui était un sujet des provinces septentrionales. Celui-ci fit rapport au Roi en concluant que le canal projeté de l'Escaut présentait un danger au point de vue militaire. En effet, il ouvrait à la France une nouvelle voie de pénétration par eau sans défense de notre côté. Cette voie projetée eut permis d'éviter la Lys (défendue par Menin) et l'Escaut (défendu par Tournai) et de menacer directement Audenarde

et, par delà, Gand. (\*) Sans nul doute, le rapport de l'ingénieur français FRANQUET, auquel nous avons fait allusion, était-il encore présent aux esprits. Le Roi Guillaume 1er se rallia à ces conclusions et abandonna le projet de canal. Celui-ci fut repris par la Belgique et ce n'est qu'après d'interminables discussions politiques et techniques que le canal fut ouvert au trafic peu avant la guerre de 1914. Le canal fut utilisé de façon intense par les Allemands pour acheminer leurs approvisionnements vers un point très disputé du front du Nord de la France (La Bassée). Il est permis de se demander si le Roi Guillaume des Pays-Bas et son officier d'Etat-Major n'avaient pas eu un pressentiment mais un pressentiment à l'envers.

**En résumé** et si l'on excepte toujours l'Entre-Sambre-et-Meuse, la frontière franco-belge est donc ancienne et elle remonte à l'Ancien Régime. Le **Traité des Limites de Courtrai du 28 mars 1820**, conclu entre Louis XVIII et Guillaume 1er des Pays-Bas, ne devait plus y apporter que d'infimes modifications locales et consacrer le statut de la Lys mitoyenne d'Armentières à Menin. Comme modification dans le secteur côtier, le Professeur F. LENTACKER signale qu'un chemin de Ghyselde aboutissant au Veurnevaart fut rendu mitoyen. Les dispositions de 1820 sont toujours d'application actuellement et il n'y a que quelques mètres de frontière imprécisée de-ci de-là.

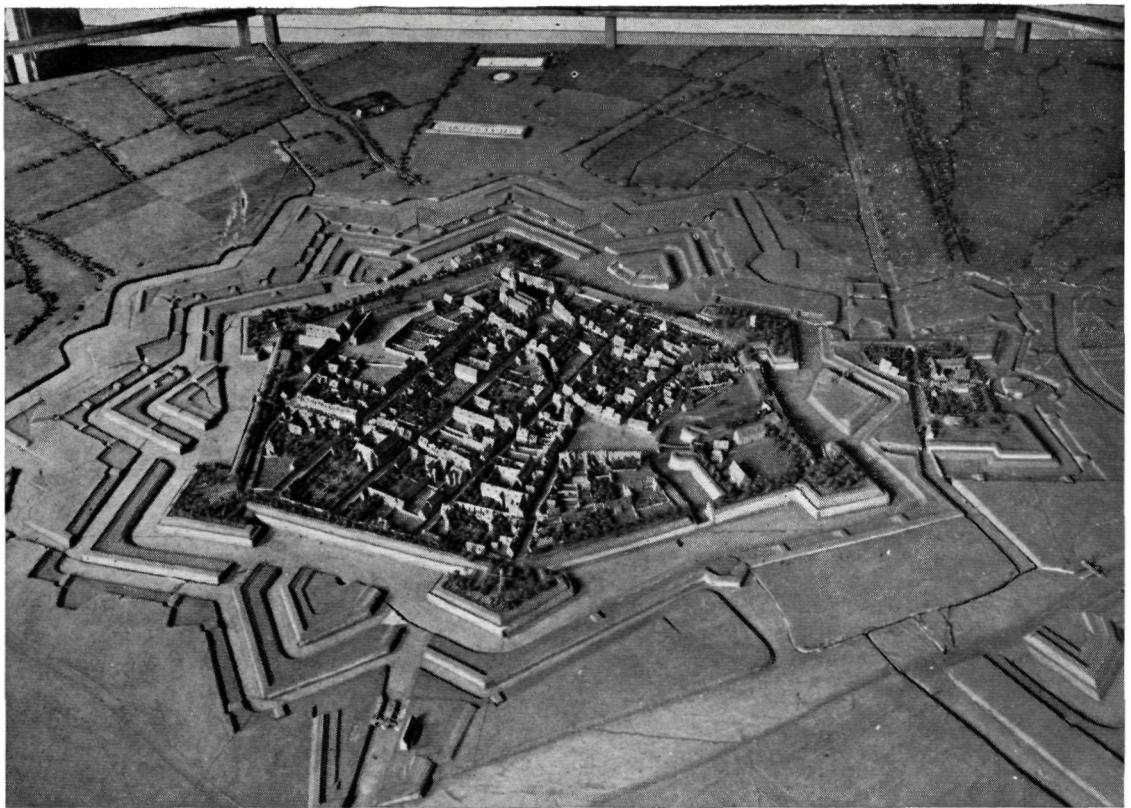
Quand on considère ce qui s'est passé depuis les Traité d'Utrecht et de la Barrière, on est frappé par le fait qu'officiellement, tout au moins, les «conquêtes de Louis XIV», en dehors de l'Entre-Sambre-et-Meuse, telles qu'elles ont été plus ou moins définitivement limitées par ces traités, n'ont pratiquement plus fait l'objet de contestation dans la suite.

Déjà, ces Traité d'Utrecht et de la Barrière n'étaient plus de simples conventions entre deux pays, la France et l'Espagne, mais bien des conventions internationales mettant en cause toutes les puissances intéressées à notre coin de l'Europe. Nous avons vu qu'ils ont été longuement et âprement discutés et que la France, malgré sa position difficile, était parvenue à repousser les revendications hollandaises sur Lille, Douai, Orchies et Bouchain. C'était, en somme, une contestation avant la lettre qui fut repoussée avant même la fixation pratiquement définitive de la frontière.

#### Suppression momentanée de la frontière...

Si l'occupation par Louis XV de nos provinces autres que le Luxembourg (1744-1748) n'eut aucune suite juridique, comme nous l'avons vu, il n'en fut pas de même des conquêtes et reconquêtes de la République. Ces conquêtes de la fin du siècle devaient amener la suppression momentanée de la frontière. En effet, la loi du 9 Vendémiaire de l'An IV (1er octobre 1795) de la Convention Nationale portait réunion à la République française de la

(\*) Toutes les places citées faisaient partie de la nouvelle «Barrière» dite «Ligne Wellington» qui comprenait Ostende, Nieuport, Ypres, Menin, Tournai, Audenarde, Ath, Mons, Charleroi, Philippeville, Mariembourg, Namur et les citadelles de Gand, Dinant et Bouillon.



Le Plan en relief de Gravelines vue de la mer. L'écluse de chasse se trouve à l'avant-plan et fait communiquer les fossés avec le chenal. Le château ou arsenal se trouvent à droite et l'église, dont on voit nettement les trois nefs, se trouve au fond. Cliché aimablement communiqué par Madame Catherine BRISAC, Adjointe à la Conservation au Musée des Plans et Reliefs-Hôtel des Invalides à Paris.

Belgique, des pays de Liège, de Stavelot, de Logne et de Malmédy, soit en confirmant des décrets antérieurs portant réunion à la France de certains territoires, soit en décrétant réunis les territoires encore autrichiens. Il y est fait allusion à des territoires conservés à la République française par le traité conclu à la Haye, le 27 floréal de la même année (16 mai 1795), avec la République des Provinces-Unies. (devenue la « République Batave ») Nous reviendrons sur ce point car il s'agit de la suppression de la frontière de la Flandre zélandaise.

La même loi répartissait l'ensemble des territoires visés (en somme, la future Belgique) en neuf départements. Peu après, le 4 Brumaire de l'An IV (26 octobre 1795), soit le dernier jour d'activité de la Convention Nationale et la veille de l'entrée en fonctions du « Directoire » institué par elle, la dite Convention Nationale vota, coup sur coup, une série de mesures relatives à des points oubliés.

Un de ces points oubliés était le Duché de Bouillon, petit état indépendant au même titre que les Principautés de Liège ou de Stavelot-Malmédy. La Convention Nationale se hâta donc de réparer son oubli en votant le décret du 4 Brumaire de l'An IV réunissant à la France le « ci-devant Duché de Bouillon » et en répartissant son territoire entre deux départements.

Chose curieuse, si la frontière de la Flandre zélandaise disparaissait à ce moment, la frontière

méridionale de la Flandre, du Tournaisis et du Hainaut demeurait inchangée. La France (ancienne) avait déjà été répartie, très laborieusement, en départements et cette répartition avait été l'œuvre de la Constituante en 1790 et 1791. Après avoir envisagé de répartir les territoires conquis par Louis XIV en quatre entités numérotées, on en arriva à deux départements. L'ancienne province d'Artois forma, dans ses grandes lignes, le département d'Artois, appelé ensuite département du Détrict et, finalement, département du Pas-de-Calais tandis que tout le surplus de territoire longeant sur 50 lieues la frontière encore toujours autrichienne devenait le département des Deux Flandres (galloisante et flamingante), appelé ensuite département du Nord.

La théorie des « naturistes physiocrates » (dont était Mirabeau) l'avait donc emporté et les dénominations issues de la géographie ou de la nature avaient donc remplacé les appellations auxquelles on reprochait d'être issues de l'Ancien Régime, en conservant des noms d'entités féodales comme Artois ou Flandre. Les théoriciens idéalistes de la « République une et indivisible » souhaitaient que les citoyens, tous égaux entre eux quel que soit le lieu de leur résidence, soient répartis en entités administratives si possible égales, tout au moins entre voisines. On voulait éviter ainsi qu'une entité puisse se permettre de crier plus fort que les autres

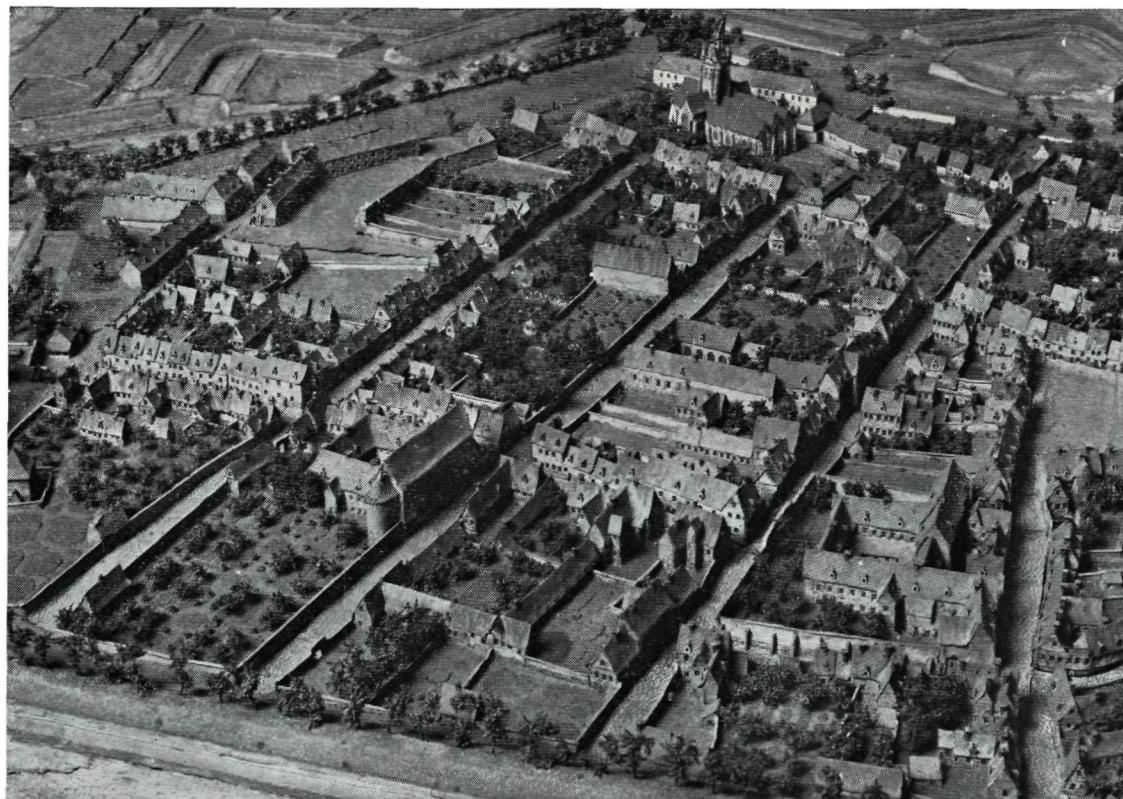
sous le prétexte qu'elle rapportait plus au Trésor. De là venait l'idée initiale de la numérotation qui ne fut pas retenue mais qui a reparu dans les plaques des véhicules automobiles et les cantons postaux. Si la numérotation était remplacée par une dénomination, celle-ci ne pouvait rappeler en rien les anciennes entités féodales. On voulait uniquement des « Français » et non pas des Bretons, des Normands, des Artésiens et des Flamands. C'est sur ce point que les théoriciens de la Révolution ont obtenu gain de cause et le système perdure encore bien qu'il soit fortement battu en brèche par les concepts actuels de régionalisme. Les chefs-lieux d'arrondissement (et leur désignation donna lieu à de fameuses empoignades) devaient aussi se trouver au centre de communications faciles vers tous les points du département. On voulait éviter ainsi ces coins et recoins perdus où l'on se souciait peu de l'autorité centrale, qu'elle fut royale ou républicaine. Sur ce point également, le succès fut loin d'être complet et le département du Nord est souvent cité, en France, comme l'exemple d'un département répondant le moins à l'idéal, étiré en longueur, comprenant des régions les plus variées de la mer du Nord à l'Avesnois. Si les territoires belges qui longent sa frontière devaient être réunis en une seule et même province, celle-ci s'étendrait

de notre Westkust jusqu'à y compris le canton de Chimay. Chez nous et dès avant l'annexion, les territoires occupés par les armées de la République (provinces autrichiennes, Principauté de Liège et Principauté de Stavelot-Malmédy) avaient déjà été répartis en neuf départements par l'arrêté du Comité de Salut Public de la Convention Nationale du 14 fructidor de l'An III. C'est alors que furent créés les départements de la Lys et de l'Escaut. La loi de réunion à la France de 1795 ne fit donc que confirmer cette situation. On sait que, dans leurs grandes lignes, les départements français se sont mués en provinces du Royaume des Pays-Bas en 1815 et ensuite en provinces belges.

Peu après, l'Autriche vaincue fut contrainte de renoncer à perpétuité aux provinces des Pays-Bas par le Traité de Campo-Formio du 17 octobre 1797, conclu entre la République française et l'Empereur Roi de Hongrie et de Bohême. C'était déjà Bonaparte, nommé général de l'armée d'Italie par le Directoire, qui avait mené cette campagne et remporté les victoires qui ont donné leur nom à de grandes rues de Paris, Castiglione, Bassano, Arcole et Rivoli. Napoléon n'était pas encore Premier Consul mais il agissait déjà, a-t-on dit à juste titre, comme le Proconsul de la République, menant à

Très intéressante photo de détail du Plan en relief de Gravelines. On y voit nettement trace des mises à jour ultérieures. Ainsi le clocher de l'église n'est ni celui de l'époque de Louis XIV ni l'actuel. Derrière l'église, on remarque les Casernes Varennes, construites sous Louis XV, vers 1730. Le 110ème d'Infanterie y fut longtemps logé. Acquises en 1968 par la Ville de Gravelines, les casernes ont été transformées en un complexe de 32 logements sociaux confortables.

Cliché et renseignements aimablement communiqués par Madame Catherine BRISAC, Adjointe à la Conservation au Musée des Plans et Reliefs à l'Hôtel des Invalides à Paris.



la fois les opérations militaires et les négociations diplomatiques. Cette défaite n'empêcha pas l'Autriche de se joindre à la Seconde Coalition et d'être, à nouveau, vaincue par Napoléon sur le front d'Italie. Bonaparte, devenu entre-temps Premier Consul, ré-édition l'exploit d'Hannibal qui avait franchi les Alpes avec ses éléphants. Il fit passer toute son armée par le Col du Grand Saint-Bernard, du 15 au 20 mai 1800, et battit les Autrichiens à la bataille de Marengo, le 14 juin suivant. L'Autriche fut contrainte de signer le Traité de Lunéville du 9 février 1801 qui confirmait, notamment, la renonciation perpétuelle de l'Empereur, Roi de Hongrie et de Bohême, aux provinces des Pays-Bas.

Généralement, lorsqu'un pays se retrouve, à l'issue d'un conflit, dans le camp des vainqueurs, il s'empresse de ne plus reconnaître de valeur à des concessions faites par lui dans un moment de défaite. Chose curieuse, l'Autriche n'a pas agi de la sorte en ce qui concerne nos provinces et elle a, en somme, avalisé la renonciation faite à Campo-Formio et confirmée à Lunéville, alors qu'elle se trouvait dans le camp des quatre grands vainqueurs de 1814. Cette attitude a souvent intrigué des auteurs d'histoire de Belgique. Ils disent qu'au moment où, en 1814, les élites de nos provinces souhaitaient retrouver la douce souveraineté autrichienne, l'Autriche nous avait « laissé tomber » pour faire place nette au nouveau Royaume des Pays-Bas réunis que les Alliés avaient décidé de créer. Cet abandon est attribué au manque d'intérêt de l'Autriche pour nos provinces et, aussi, au fait que nous nous étions montrés des sujets ingrats et

turbulents. Le manque d'intérêt de l'Autriche pour nos provinces excentriques de l'Ouest est évident et son intérêt pour des extensions à l'Est et au Sud ne l'est pas moins. Mais, ce qu'il faut ajouter c'est qu'à Campo-Formio, l'Autriche avait obtenu des compensations pour renoncer à ses droits sur des territoires qu'elle ne contrôlait déjà plus depuis des années. Le « Proconsul » Bonaparte se révélait aussi bon négociateur qu'il était bon stratège. Une fois l'ennemi vaincu militairement, il s'empressait de négocier en exigeant ce qu'il jugeait essentiel pour lui (dans notre affaire, la sécurité de la frontière nord de la France) et en compensant ces sacrifices par de petits cadeaux. Nous avons vu Louis XIV faire de même, à ses débuts, pour obtenir ce caractère consenti des transferts de souveraineté à son profit. Mais, si Louis XIV faisait des cadeaux ne rétrocédant des territoires conquis par lui, Napoléon faisait des cadeaux sur le compte des autres. Dans cette affaire, les « autres » furent les Vénétiens. Napoléon détruisit la République de Venise, la séculaire république des Doges, sous le prétexte que dans la semaine de Pâques de cette année 1787, une révolte armée avait éclaté dans la ville de Vérone, occupée par ses troupes. Des soldats français et même des blessés furent massacrés et cette affaire est demeurée connue sous le nom des « Pâques Véronaises ». Des auteurs français admettent que ces massacres et révoltes furent peut-être bien dus à des exactions commises par des militaires français. L'Autriche reçut donc la Vénétie, l'Istrie et la Dalmatie. L'Autriche conserva longtemps Venise et ne céda la Dalmatie au nouveau Royaume de Yougoslavie qu'en novembre 1918.



# De zee en de kunst

## GUSTAAF VAN HESTE

door Norbert HOSTYN, lic. kunstgeschiedenis

In mijn bijdrage voor één keer geen marineschilder in de gebruikelijke zin van het woord. Geen schepen op zee, geen haventaferelen. Een ander, minder voor de hand liggend aspect der zee komt aan bod : het onderwater-leven, fauna en flora. Een genre dat in de figuratieve kunst nauwelijks beoefend is geworden, tenzij dan als illustratiemateriaal bij een of andere publicatie.

Deze keer ook eens géén professionele schilder die de klassieke opleiding in atelier of academie heeft genoten. We hebben het over een man van heel gewone afkomst : Gustaaf VAN HESTE ("Oostende, 20 november 1887"). VAN HESTE was een tijdelijk handelaar in verf, op een ander tijdstip hield hij « 't Mandje » open, een café in de Oostendse Ooststraat. « 't Mandje » werd platgelopen door de vissers uit de buurt. De visserskai was immers maar enkele stappen ver, en de exodus der vissers naar de overkant van de haven was nog niet begonnen.

Schilderen was VAN HESTE's stokpaardje. En dat deed hij rechtaan, in stilte, zonder veel pretentie. Voor zijn eigen plezier. De gelagzaal van « 't Mandje » fungerde tevens als atelier. Daar schilderde VAN HESTE, bewonderd door enkele dorstige visserslieden en toevallige passanten.

En wat hij schilderde, daar konden zijn bewonderaars best inkomen ! Want vis was zijn thema. Geen visstilleven zoals GILLIG, maar levende vissen, evoluerend in hun natuurlijk element ; en verder : krabben en kreeften, schelpen en wieren, zee-sterren, kwallen en waterplanten... in een bont palet, in een rijke vloeind-vibrerende stijl.

Origineel was het in elk geval. Ik meen - onder voorbehoud - geen precedents qua thema of stijl te kunnen aanwijzen in onze Westerse kunst, tenzij misschien een reeks decoratieve schilderingen met onderwater-motieven, door Amedée LYNEN gemaakt voor de Speelzaal van het Oostendse Kursaal, maar sedert 1894 aanwezig in het Oostendse museum.

VAN HESTE moet die werken zéker gekend hebben.

Of misschien voelde VAN HESTE zich geïnspireerd door wat er in 't aquarium te Oostende te zien was ? Immers, sedert 1894 was er in de Van Iseghemlaan een aquarium met levende zeevis te bewonderen. Men kon er zich aan deze dieren in hun natuurlijk milieu vergapen, hun sierlijke bewegingen volgen.

Gustaaf VAN HESTE was uiteraard een verwoed verzamelaar van maritieme zeediertjes... En wanneer zijn vrienden-vissers een enigszins vreemde vis ophaalden, brachten ze die naar hem. VAN HESTE verwerkte dit alles in zijn schilderijen.

Objectief bekeken was VAN HESTE niet meer dan wat men tegenwoordig een « zondagsschilder » noemt : een dilettant die er maar op los borstelt, al dan niet in de wan verkerend grote kunst te scheppen, iemand die door « kenners » zorgvuldig buiten de wereld van de « Kunst » gehouden wordt.

En dat zou zo gebleven zijn moest daar niet, omstreeks 1928, Michel DE GHELDERODE geweest zijn. Inderdaad, niemand minder dan DE GHELDERODE, de nog steeds omstreden auteur. DE GHELDERODE die regelmatig naar Oostende afzakte, had van VAN HESTE gehoord, ging hem opzoeken en werd op slag door zijn onderwater-kunst bekoord.

Enthousiast als hij was, wou DE GHELDERODE VAN HESTE meteen « lanceren », m.a.w. meesleuren in een expo-avontuur. In juli 1928 organiseerde hij een VAN HESTE-tentoonstelling in de « Canard Sauvage » te Brussel. Een expo in de Oostendse stadsbibliotheek volgde in september 1929. En in januari-februari 1931 was VAN HESTE vertegenwoordigd in de tentoonstelling « Schilders van de zee » in de galerij « Studio » te Oostende. Zijn werken prijkeren naast die van J. ENSOR, L. SPILLIAERT, DELWAYDE, W. VAN HECKE & M. VERBURGH. De pers begon over Gustaaf VANESTE te spreken. In de periode 1928-1932 vonden we hem vermeld in « Le Soir », « Het Laatste Nieuws », « Le Littoral », « De Zeemacht », « La Flandre Maritime » & « Le Carillon ». In laatstgenoemd blad stond zo te lezen op 7 september 1929 :

« Une découverte ?

« Il n'est question dans les milieux artistiques d'Ostende que de la découverte d'un peintre-nature, simple cafetier du quai, peignant d'admirables poissons. Avis aux collectionneurs ».

Ondertussen was VAN HESTE in de Grensstraat gaan wonen. De café had hij opgegeven om zich aan het schilderen te wijden. In 1931 werd hij door de stad belast met het creëren van een karnavalsgroep, waarvan de figuren uiteraard vissen, oesters en krabben voorstelden. Het jaar erop verzorgde hij de restauratie van fresco's in het fort Napoleon dat in die tijd als museum werd ingericht.



Een pijprokende Gustaaf VAN HESTE poserend bij enkele van zijn schilderijen. Zoals u ziet vooral onderwaterthema's, maar ook enkele marines in de echte zin van het woord.

« Que peint-il ?... la mer invisible, celle des eaux profondes, ses dessous, ses mystères » (Michel DE GHELDEROODE)



Een bonte variatie vissen in een milieu vol bewegingssuggestie. Alle ingrediënten van een typische VAN HESTE. De aandachtige toeschouwer herkent het schilderij hoog aan de wand op de groepsfoto.





Gustaaf VAN HESTE (kruisje) voor zijn schilderijen tijdens een maritieme tentoonstelling. Aan de toonbank hangen 3 reliëfplaketten met maritieme motieven.

Gustaaf VAN HESTE was gehuwd met Silvia NYSEN. Op 13 juli 1913 werd hen een zoon Robert geboren. «Bertje» VAN HESTE hanteerde het penseel al even vlot als zijn vader. Daarbij behandelde hij bij voorkeur dezelfde thematiek in dezelfde stijl.

Sprekend over de Oostendse kunstschilders heeft men het dikwijls over de zogenaamde «4 groten van Oostende». Dat zijn dan ENSOR, SPILLIAERT, PERMEKE en Jan DE CLERCK. Bij alle vier nam de zee een belangrijke plaats in hun werk in. Voor ENSOR waren zee, schelpen en vissen evenveel gelegenheden tot studie van kleur en licht in marines en stilleven. PERMEKE zag meer de tragiek van de zee en haar mensen. SPILLIAERT en Jan DE CLERCK poogden in hun marines een diepere symboliek te suggereren. Dat alles nu werd prachtig gecompleteerd door Gustaaf VAN HESTE's onderwatertafereelen met levende, bewegende vis.

En tot besluit een fragment uit een tekst die DE GHELDERODE in 1931 schreef: «... acceptons l'œuvre de Van Heste telle qu'il nous l'offre, en

«sa puérilité et sa perfection tonale. C'est bien l'œuvre d'un homme de Flandre. Il n'a pas été chercher ailleurs le motif de son inspiration. Il ignore même qu'il existe des écoles, des esthétiques, des disputes et des critiques. Quand il peignait ses premières aquarelles, ses amis pêcheurs regardèrent cela avec goguenardise, et disaient en fin de compte: «Ils sont bien, ces poissons». Soyons avisés comme ces hommes, lourds de cuir et de bon sens. Disons à Gustave Van Heste: «c'est bien». Il n'en demande pas davantage. Qu'importe que sa réputation ait dépassé sa ville, son pays. Rien ne le trouble. Il est heureux. Il le sera tant qu'il aura la faculté de tenir un piceau magique, tant que Dieu lui gardera ses yeux dilatés d'avoir toujours contemplé la mer aimée».

Schilderijen van VAN HESTE (en ook kleine sculpturen zoals vissersbeeldjes en reliëfplaketten met vismotieven) vindt men in het Museum voor Schone Kunsten te Oostende en in het Heemkundig Museum van dezelfde stad.

# Le Nautilus premier sous-marin atomique américain prend sa retraite

Par Jean-Marie de DECKER de BRANDENKEN

Le « Nautilus », premier sous-marin à propulsion nucléaire, vient d'être désarmé après plus de vingt-cinq ans de services.

Le « Nautilus », lancé en 1954 par la marine américaine, baptisé du nom du sous-marin du capitaine Némo en hommage au roman « Vingt mille lieues sous les mers » de Jules Verne, deviendra probablement un musée national amarré près du Pentagone à Washington, selon les voeux de l'U.S. Navy.

Une page de l'histoire de la conquête maritime des pôles est tournée. Le couronnement de cette conquête fut, en effet, l'exploit réalisé par le « Nautilus », il y a un peu plus de vingt ans, lorsqu'il établit au cours d'un raid historique de quatre-vingt-seize heures sous les glaces polaires un record de navigation sans visibilité (1.830 milles) sans précédent.

Cela se passait en Août 1958.

## Objectif, le Pôle

Dans le poste de commandement, l'atmosphère est sinistre. Il semble que le « Nautilus » ne parviendra jamais à passer. On n'entend plus que le ping-ping du sonar qui indique la profondeur d'eau sous la quille.

Le danger vient de là ; c'est qu'il n'y aura bientôt plus assez de place pour le sous-marin entre le fond, qui remonte constamment, et la glace qui recouvre la mer des Tchoubetchi, à la sortie du détroit de Behring. A tout moment le « Nautilus » risque d'être coincé, de le plus pouvoir poursuivre sa route vers le pôle. Car c'est bien de cela qu'il s'agit : aller jusqu'au pôle en plongée !

Dans la lumière rouge irréelle émanant des appareils électroniques, le commandant du submersible, William Anderson, ses officiers et les hommes de quart ne quittent pas les traceurs des yeux. Le

silence angoissé, qui règne dans le poste central n'est rompu que par la pulsation profonde des climatiseurs et les ping-ping lancinants des sondes. A la vitesse de cinq noeuds adoptée par le submersible, on n'entend plus les vibrations habituelles des machines.

Voilà des heures, des heures mortelles que le « Nautilus » essaye de trouver un passage vers le pôle, toujours stoppé aux quatre coins de l'horizon par les hauts-fonds. Va-t-il, comme au cours des essais précédents, être obligé de faire une fois de plus demi-tour et de rentrer la queue pendante à sa base.

En cette nuit du 31 Juillet 1958, à bord du sous-marin le plus sophistiqué du monde, ce n'est pas la joie !

## Un amiral pas comme les autres

Tout avait commencé bien plus tôt. Des années plus tôt, en fait. Le jour où un futur amiral de l'U.S. Navy, qui n'était à l'époque que capitaine de vaisseau, sortant d'une période de stage à Oakridge, avait décidé que l'avenir de la marine et plus spécialement des sous-marins était la propulsion nucléaire : Hyman G. Rickover.

Un passionné, un visionnaire qui, ainsi que la légende le veut des grands hommes américains avait connu des débuts difficiles dans la vie. Fils d'un pauvre petit tailleur juif d'origine polonaise arrivé au début du siècle à New-York, avec moins de 50 dollars en poche, Hyman Rickover n'avait aucune vocation maritime particulière au départ. S'il était entré aux environs de 1920 à l'Académie navale d'Annapolis, c'est que les cours y étaient gratuits. Etre juif, malingre et sans le sou n'était pas le recommandation idéale dans la marine américaine à l'époque.

Mais Rickover était intelligent, volontaire et obstiné. Ce qui explique la suite.

Ayant découvert en 1946, à Oakridge, les fantastiques possibilités de l'énergie nucléaire, il va pendant des mois et des années bombarder ses supérieurs et toutes les autorités intéressées de notes à ce sujet. Jusqu'à arriver à empoisonner tout le monde. Tant et si bien que, pour avoir la paix, les autorités en question finirent par lui confier la direction d'une cellule spéciale créée pour l'étude des réacteurs de navires.

Pour Hyman Rickover, devenu désormais mi-civil, mi-militaire, le moment est arrivé de pouvoir mettre ses projets à exécution. Il peut, à présent, coiffer indifféremment le chapeau mou ou la casquette d'uniforme, se donner des ordres à lui-même, les discuter et régler ses problèmes tout seul.

Seul maître à bord désormais, disposant du concours de tous les bureaux et laboratoires spécialisés du pays, régnant sur des milliers d'ingénieurs et de chercheurs, orchestrant le travail de centaines de sociétés, il va mener à bien, à bride abattue, la réalisation de son projet : construire un réacteur nucléaire pour propulser un navire.

Le principe est simple mais ses applications sont d'une effarante difficulté. Ce sont toutes les techniques de la construction navale qui sont à revoir et, éventuellement à modifier. Mais le petit amiral finira par atteindre son but, non sans s'être accumulé un nombre considérable d'ennemis. Le 21 Janvier 1954, le « Nautilus » est lancé, premier sous-marin du monde à naviguer à l'énergie nucléaire. Les spécialistes ont reconnu depuis que sans l'énergie forcenée, les cris de fureur, les accès de charme aussi, l'obstination d'Hyman Rickover, il aurait fallu au moins quinze ans de plus pour le construire.

Et en 1957, c'est le départ pour la plus fantastique croisière de tous les temps. Le commandant du « Nautilus » s'appelle William Anderson.

## Plus fort que Jules Verne

Le 19 août le sous-marin, 3747 tonnes, 99 mètres de long, un moteur atomique de 15.000 CV, 126 hommes à bord, appareille de New-London (Connecticut) et met le cap vers le nord-est. Sa

mission : plonger sous la banquise, y étudier les possibilités de navigation, tester le matériel ultra-sophistique dont il est équipé, tenter de faire surface dans les polynies (1), déterminer les profondeurs des eaux et l'épaisseur de la banquise et, finalement, essayer de rejoindre le pôle Nord.

Pour mener à bien cette mission, le sous-marin avait été doté d'instruments de navigation et de repérage comme on n'en voyait qu'à bord de fusées interplanétaires dans les films d'anticipation.

Dans le « central opérations », pas un pouce de surface qui ne fût occupé par des tableaux lumineux, des écrans cathodiques, des batteries de voyants multicolores, des compteurs et des cadrans de toute espèce. Ces appareils auxquels s'ajoutaient des calculatrices électroniques branchées sur un ensemble de gyroscopes de précision, d'accéléromètres et d'aiguilles sensibles devaient maintenir le bâtiment sur sa route.

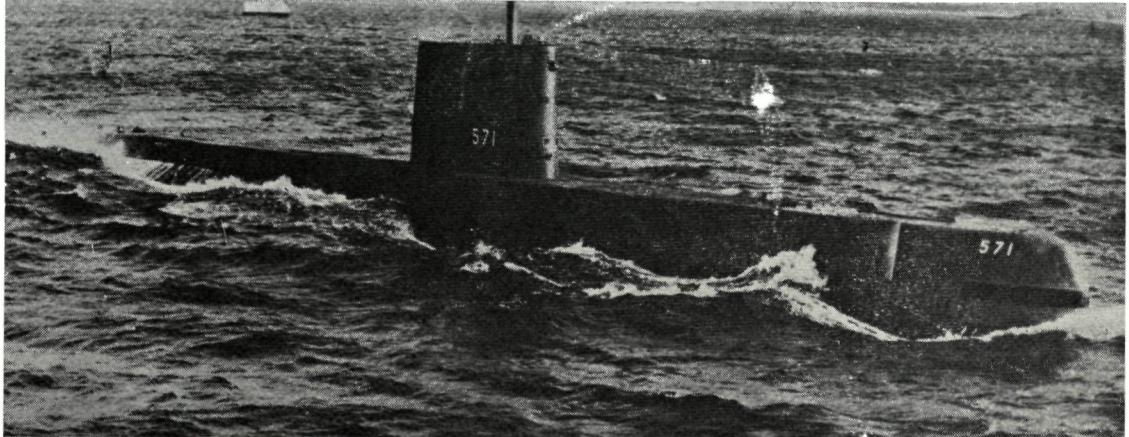
Treize appareils de repérage par le son avaient été placés à bord, dont le « ping ping » des échos répercus sur le fond de la mer et le plafond sous-marin indiquait aux pilotes, installés devant un tableau de bord du type Boeing, la marge d'espace libre dont disposait le submersible. Un dispositif de contrôle automatique de profondeur d'immersion maintenait le « Nautilus » à quelques centimètres de la profondeur désirée, quelle qu'elle fut.

Un appareil révolutionnaire de navigation par inertie, le « N6A », percevant instantanément les moindres mouvements de tangage, de roulis, de changement de direction, d'accélération ou de ralentissement, transmettait immédiatement ces informations à une calculatrice électronique reliée, dans le poste de pilotage, à des cadrans dont la lecture indiquait à chaque instant la position du sous-marin. Cette fois Jules Verne était dépassé.

Compte tenu des dangers qu'allait courir le « Nautilus » tout le long de sa route, cet équipement type science-fiction ne constituait pas un luxe.

(1) Lacs ou trous d'eau provisoirement ouverts dans la banquise.

Essais en surface du « Nautilus » dans la baie du Connecticut.





Le poste de contrôle.

### Coincé entre le fond et la banquise

Si l'on regarde la carte du pôle Nord, on voit un océan recouvert par la banquise. Pas de problème du côté de la porte d'entrée de cet océan sous-glaciaire, le mer du Groenland, vaste de plus de mille kilomètres avec des fonds de 1.000 mètres.

La porte de sortie, en revanche, le détroit de Behring, est basse et étroite : 80 kilomètres de large et seulement 30 mètres de fond.

Entre les deux portes : un fouillis de chenaux, de polynies, de cavernes, de tunnels dont la mouvance des glaces modifie à tout moment la configuration, la typographie, les dimensions. Au cas où il se fourvoierait dans quelque chenal sans issue, le « Nautilus » se trouverait dans la situation du spéléologue coincé dans le siphon d'une rivière souterraine dont il ne connaît pas le profil.

Le 29 Août, naviguant à cent mètres de profondeur, le « Nautilus » franchissait le cercle polaire arctique.

Tout s'était bien passé jusque là. Le plus dur, cependant, restait à venir. Et il s'annonça sans attendre. Poussée par le vent, la banquise avait accumulé un embâcle de blocs de glace et dans la mer des Tchouktches, entre la Sibérie et l'Alaska, le sous-marin se trouva soudain avec seulement 8 mètres d'eau au dessus de sa coque et 14 mètres

en dessous. Le sonar supérieur donna une image affolante du plafond chaotique qui le surplombait.

Tout à coup, la distance entre la glace et le haut du kiosque se réduisit à 3 mètres. Au dessus du submersible se dressait un bloc massif dont la base s'enfonçait de 9 mètres sous l'eau. Sous peine de se trouver irrémédiablement coincé, il ne restait plus au « Nautilus » qu'à faire demi-tour.

Une nouvelle voie s'ouvrit bientôt devant lui, dans laquelle il s'engagea à vitesse réduite. Mais bientôt le sonar indiqua qu'il était en train de se glisser sous un bloc de glace gigantesque qui projetait sous l'eau des stalactites de 20 mètres de long. La distance indiquée par l'aiguille du sonar coïncidait presque avec la position de la partie supérieure du kiosque. Sous la quille, la vase du fond n'était guère à plus de deux mètres. Nouvelle impasse.

Tandis que le sous-marin virait de bord encore une fois, l'aiguille du sonar continua à descendre.

Pendant quelques instants qui leur parurent un siècle, les hommes du poste d'équipage, angoissés, fixèrent cette aiguille sans prononcer une parole, s'attendant à tout moment à entendre le crissement de l'acier contre la glace. L'aiguille descendit à 1,50 m à peine, oscilla de façon sinistre dans son cadran, puis se redressa lentement.

Sans plus insister, le « Nautilus » retourna à sa base.

## Deuxième tentative

Une année s'écoula, au cours de laquelle les experts passèrent au crible le rapport de voyage du commandant Anderson et en tirèrent les leçons. Le 9 Juin 1958, le « Nautilus » appareilla de Seattle, sur le Pacifique, et mit le cap au nord pour pénétrer cette fois sous la banquise par le petite porte ; celle du détroit de Behring, entre la côte de Sibérie et celle de l'Alaska.

Cette fois, il s'agissait de réussir. On était au lendemain de l'humiliante démonstration russe du Spoutnik dans l'espace. Et la Maison Blanche, sur proposition de la marine, avait décidé de frapper un grand coup pour rappeler à l'opinion publique mondiale que la puissance américaine existait encore. Savoir ce qu'il y avait sous la surface du pôle n'était pas seulement d'un intérêt scientifique certain, cela signifiait aussi la maîtrise de la navigation arctique dans cet océan gelé séparant les Etats-Unis de l'Union Soviétique, dont le rôle stratégique pourrait un jour ou l'autre devenir décisif.

Ayant doublé les îles Aléoutiennes, le « Nautilus »

franchit le détroit d'Ounimak et mit le cap sur l'île Saint-Laurent. Il naviguait à trente mètres de profondeur, les fonds marins étant hauts, avec pour plafond, en cette période d'été où se produit sous l'effet du radoucissement de la température et des courants violents débouchant de l'Arctique une énorme débâcle, des îles de glace s'entrechoquant et s'écrasant dans une lutte titanique.

Un plafond qui s'abaissait dangereusement alors que le plancher continuait, de son côté, à éléver tout aussi dangereusement.

Tant et si bien qu'il fallu changer de route et essayer un autre passage, en contournant l'île Saint-Laurent par le sud. Trois jours s'écoulèrent sans histoire au bout desquels le « Nautilus » était profondément engagé dans le détroit de Behring, l'étroit soupirail donnant accès à l'océan Arctique. Trois jours au bout desquels, il se retrouva à nouveau dans la situation du spéléologue coincé dans un siphon. Le poste central connut une fois encore des moments de silence angoissé, rompu seulement par le « ping ping » des sonars indiquant la profondeur de la mer.

Le parcours du « Nautilus », lors de sa troisième tentative de Juillet 1958, la bonne.



## Nouvel choc

« Soudain, raconte Anderson dans son journal de bord, un bloc de glace flottante se dressa devant nous s'enfonçant jusqu'à vingt mètres. Il ne nous restait que deux mètres d'eau au dessus du kiosque. Nous étions à la merci de la moindre stalactite un peu importante ».

« Nous fimes demi-tour et descendîmes à 42 mètres, ce qui nous amena à moins de six mètres du fond. Nouveau mur de glace descendant jusqu'à vingt six mètres. La porte de l'Arctique était bloquée. J'avais brusquement l'impression que j'avais éprouvée lorsque, enfant, ma tête s'était retrouvée coincée sous un divan, alors que j'y recherchais une balle ». Enfin, après des heures d'angoissants tâtonnements pour essayer de trouver une faille dans la glace, le « Nautilus » retrouve la mer libre. S'il avait été un sous-marin de poche, peut-être aurait-il réussi à se faufiler dans le dédale de la banquise, mais ses cent mètres de long et ses 3.700 tonnes rendaient la tâche impossible.

C'était à nouveau l'échec. Mais il en fallait davantage pour décourager le commandant Anderson. On était en Juin et la débâcle ne faisait que commencer. En remettant cela quelques semaines plus tard, il y avait - estimait-il - de bonnes chances de réussir. Et le « Nautilus » s'en alla se refaire une santé et un moral aux îles Hawaï.

## Troisième essai

Un mois plus tard, le 22 Juillet, il quittait Pearl Harbour pour faire route de nouveau vers le nord, équipé d'un gadget de haute technologie supplémentaire : une caméra de télévision fixée à l'extérieur qui, en plongée, reflétait dans le poste central l'image du dessous de la banquise, éclairée par de puissants projecteurs. Désormais il serait possible d'éviter ces stalactites de glace qui échappaient à la détection du sonar.

Le 29 Juillet, il attaquait le détroit de Behring par sa partie occidentale et, au cours des deux jours suivants, il s'efforça de trouver une faille dans la barrière de glace. De nouveau, l'étendue désertique et étincelante du pack. Et partout des petits fonds rendant la plongée impossible.

Et nous revoici en cette nuit dramatique du 31 Juillet...

---

Depuis des heures mortelles, le « Nautilus » cherche sa voie dans le pack sans trouver le moindre passage, la moindre polynie qui lui permettrait de plonger. William Anderson est sur le point de perdre tout espoir. Il sait qu'à Washington, l'état-major de la marine suit sa progression d'heure en heure, que le président se fait tenir au courant. Il ne peut se permettre un nouvel échec. Il veut passer à tout prix, mais toujours le ping-pong du sondeur lui annonce que le passage est fermé.

Il s'obstine, cherche vers l'est, vers le nord, se glisse le long des côtes de l'Alaska. Toujours l'impassé. Et, pour ajouter à ses malheurs, il voici qu'il apprend que l'éjecteur d'ordures refuse de fonctionner. Problème mineur, sans doute, mais qui risque d'empoisonner sérieusement l'atmosphère.

A l'aube de cette nuit inquiète, le fond s'abaisse insensiblement. Le « Nautilus » se faufile, à présent,

à petite vitesse dans le dédale des glaces. Soudain, un cri de triomphe retentit dans le haut-parleur reliant la passerelle au poste central :

— Les fonds augmentent rapidement. Déjà cent vingt mètres.

— Vite Adams ! Faites le point. Puis dégagiez la passerelle et plongez.

Et lentement, après avoir fait un dernier point observé au large de Franklin Point, le « Nautilus », ce 1er Août 1958, se coule dans la fosse de Barrow, une sorte de canyon, d'autoroute sous-marine, cap au nord. Une fois engagé dans la fosse, la situation s'améliore très vite. Le fond s'abaisse. Au dessus, il y a bien le « pack », dont les prolongements sournois descendent jusqu'à 25 mètres de profondeur, mais le « Nautilus », à présent immergé à 120 mètres, maintient sans peine une vitesse régulière de 20 noeuds.

Le lendemain, il fonce dans l'océan avec 3.600 mètres d'eau sous la quille, passant au dessus d'une véritable chaîne de montagnes sous-marine, qu'il est le premier à découvrir et qui fut baptisée « Nautilus ». Dans le poste central, l'écran de télévision donne une image bouleversée du dessous de la banquise.

## Nautilus, 90 Nord

Le 3 Août, un peu après vingt-trois heures, le 84<sup>e</sup> degré de latitude nord est franchi. Une vague d'excitation s'empare du navire. 85 degrés, 86, 87, 88. Le commandant Anderson est occupé à rédiger un message à l'intention du Président.

Anderson, dans le carré, lorsque le second vient lui annoncer :

— Le pôle est à deux milles, Commandant. Nous y serons dans six minutes.

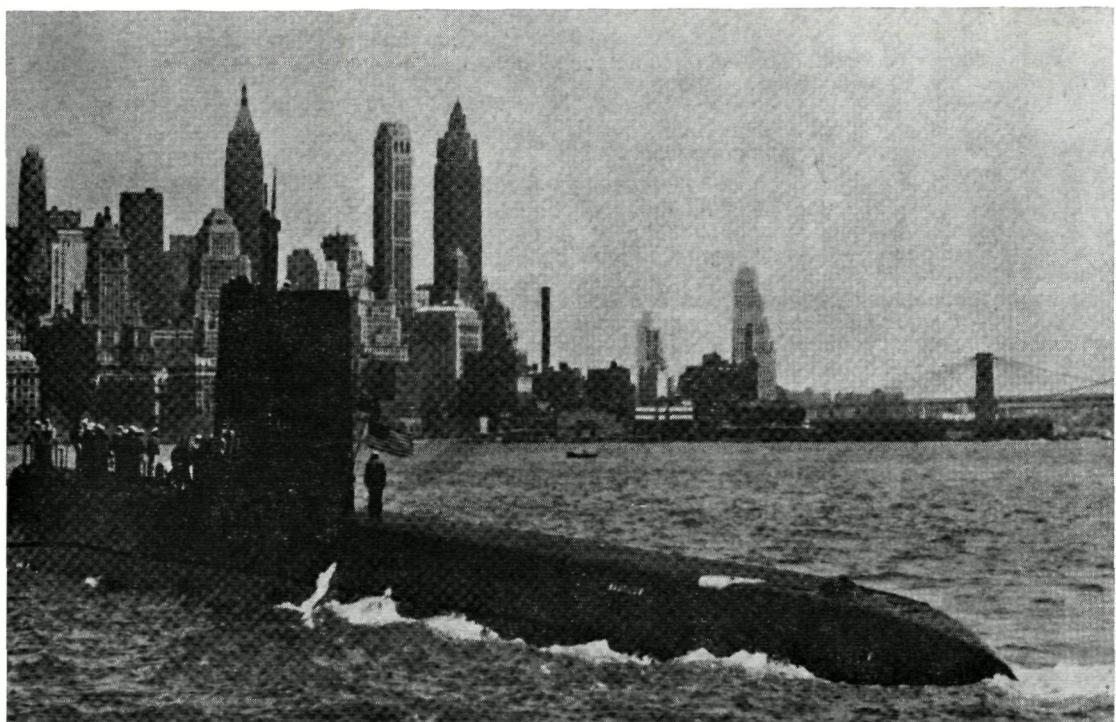
Anderson saisit le micro qui lui permet de communiquer avec toutes les parties du navire, consulte sa montre et lance son message :

— A tous. C'est le commandant qui parle. Dans quelques instants, le « Nautilus » va réaliser l'un des plus grands rêves caressés par les navigateurs de tous les temps : atteindre le pôle Nord par mer. Alors que nous approchons de notre but, gardons le silence et remercions la Providence de nous avoir accordé la joie de réussir cette entreprise sans précédent.

Un silence total règne à bord. C'est le compte à rebours : 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2; 1... But. Il est 23 heures 15, le 3 Août 1958. Des hurlements d'enthousiasme jaillissent de partout et, comme par miracle, un gigantesque gâteau à la crème fait son apparition. Les flashes crépitent, les pas de danse s'esquiscent, les tapes dans le dos et les bourrades soulignent l'allégresse générale. Oubliées les angoisses du passé !

Mais déjà le pôle est dépassé et le « Nautilus », qui continue à naviguer droit devant lui, fonce maintenant vers le sud, vers le Groenland, redescendant de l'autre côté du globe.

Le 5 Août, à 4 heures du matin, l'écran de télévision et le sonar indiquent que le pack est en dislocation et que la mer libre est au dessus du sous-marin. Anderson l'amène à la profondeur



L'arrivée triomphale au port de New-York.

périscopique. Au bout d'un temps, il repère une polynie.

— Surface, doucement !

Et c'est, enfin, l'air libre. L'air marin, glacé, vivifiant dont tous les membres de l'équipage, ivres de joie, vont tour à tour se remplir les poumons. Deux coups de sextant et l'officier de navigation, triomphant, annonce à Anderson qu'à quelques milles près, on se trouve exactement où l'on voulait être, tout près du Groenland. Après 1.800 milles sous la banquise, sans utiliser le compas, le point observé ne laissa apparaître qu'une erreur de navigation de dix milles. Pour un coup d'essai, la première navigation sous-marine par inertie avait réussi un coup de maître. Personne n'aurait jamais rêvé à une telle précision.

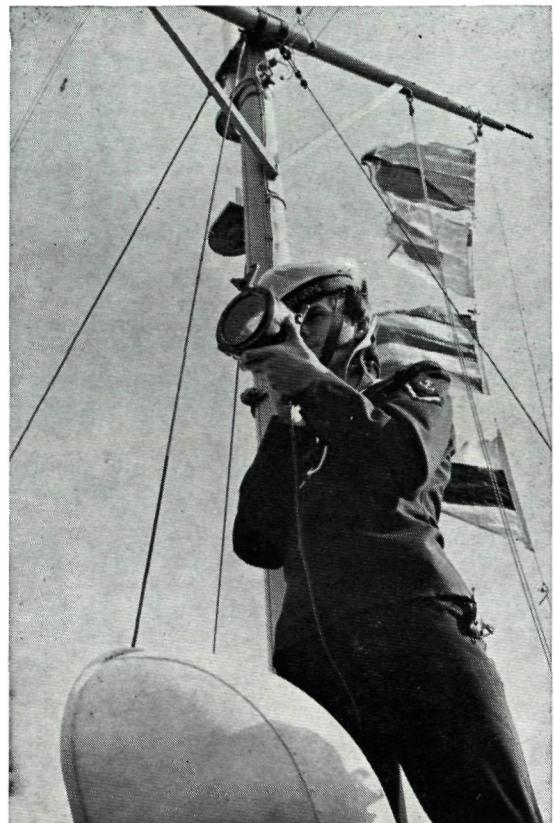
Il ne reste plus qu'à s'abandonner à la joie. Et à la gloire. Car les hommes du Nautilus, les marins

de William Anderson, viennent de se tailler, dans l'histoire des grandes explorations humaines, une place aussi prestigieuse que les marins de Hannon, de Magellan ou du capitaine Cook.

Ce sera l'accueil enthousiaste de la foule, des sirènes et des bateaux-pompes de New-York, le défilé triomphal dans Broadway déchaine et l'accueil des hardis navigateurs à la Maison Blanche.

---

Ce soir-là, la dite Maison-Blanche brille de tous ses feux et le continual ballet des longues limousines luisantes ne cesse d'amener des invités de marque. On fête l'exploit du «Nautilus» et on décore son commandant. Toutes les casquettes galonnées de l'U.S. Navy sont là pour partager la gloire des héros. Toutes sauf une : celle de l'amiral Rickover. Il n'a pas été invité.



**even kennis maken met...**  
**faisons la connaissance du...**



**HET MARINE KADETTENKORPS**  
**CORPS DE CADETS DE MARINE**

## CORPS DE CADETS DE MARINE

### Faisons connaissance

#### Qu'est ce que c'est que le Corps des Cadets de Marine ?

C'est avant tout un mouvement de Jeunesse. Un mouvement de jeunesse qui prend la Marine pour toile de fond et les activités nautiques pour mode de formation.

Il s'adresse aux jeunes qui ont atteint l'âge de 14 ans. Les Cadets de Marine sont des jeunes qui veulent consacrer leurs loisirs... **utilement, virilement, activement**, dans un bon esprit d'équipage et au grand air, à vivre des activités nautiques passionnantes.

Ils portent un uniforme de marin, forment des équipes et passent ainsi sur l'eau, dans leurs canots ou à bord de leurs vedettes, leurs congés et leurs temps libres ou tout au moins une partie de ceux-ci. Comme on ne s'improvise pas marin, sans danger, les cadets passent par un programme d'apprentissage du métier.

Mêlés au plaisir de la découverte et de l'aventure, instruction et perfectionnement sont à chaque instant de la partie.

## HET MARINE KADETTENKORPS

### Even kennismaken...

#### Waar gaat het over ?

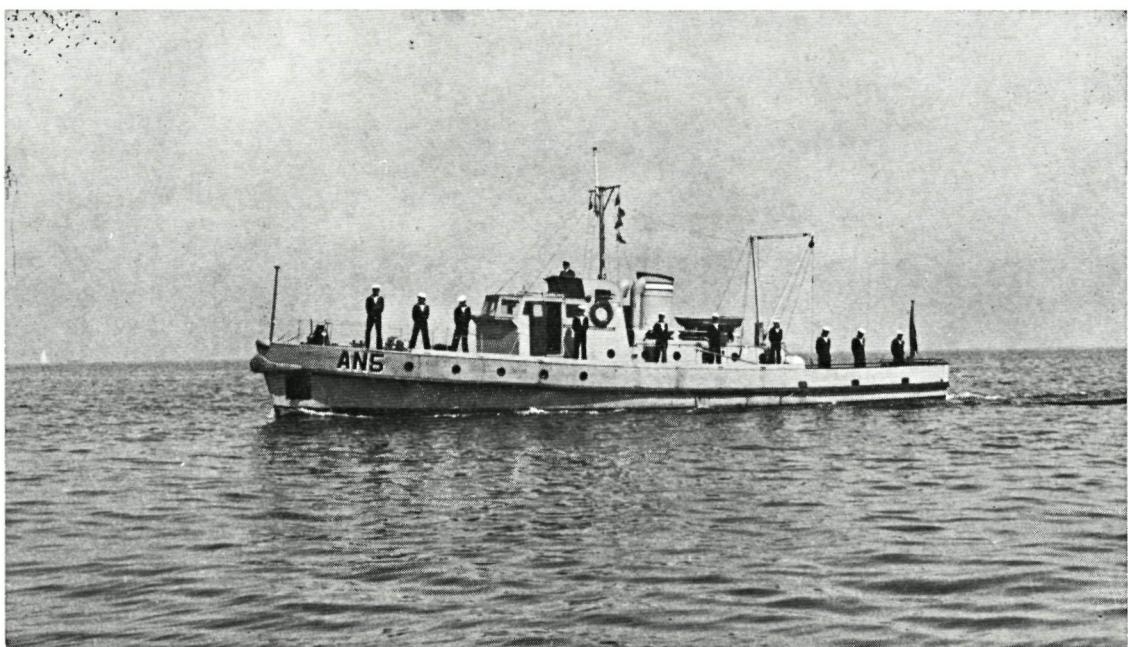
Het Marine Kadettenkorps - kortweg Kadettenkorps genoemd - is in de eerste plaats een jongerenbeweging, die zich richt tot jongelui vanaf 14 jaar die hun vrije tijd nuttig, leerzaam en aktief willen doorbrengen in een gezonde en open omgeving.

#### Wat doet het Kadettenkorps ?

Tijdens de week-ends en vakantieperioden de kadetten vertrouwd maken met het leven aan boord volgens een, naar professioneel patroon ontworpen, opleidingsprogramma.

Dit omvat :

- tochten met eigen schepen over de Belgische en Nederlandse kust- en binnenwateren.
- theorie en praktijk in onze thuishaven tijdens de week-ends.
- kamperen voor zeilpraktijk en zeemansschap.
- initiatiekruisvaarten met eenheden van de Koopvaardij of de Zeemacht.
- uitwisselingsprogramma's met gelijkaardige bewegingen in Nederland, Canada, Engeland, Zweden en West-Duitsland.



### Un entraînement qui n'est pas du chiqué

- croisière en vedettes dans les eaux intérieures et territoriales de Belgique et des Pays-Bas pendant les vacances.
- initiation pratique et théorique au métier de marin durant les W.E.
- camps de voile, et camps nautiques en Belgique et à l'étranger.
- croisière d'amarinage à bord de navires marchands ou à la Force Navale.
- participation aux programmes d'échanges organisés avec les mouvements similaires de cadets à l'étranger : Canada, Grande-Bretagne, Pays-Bas, France etc...

### Een uitdaging

#### Welke mogelijkheden biedt het Kadettenkorps ?

Door de opgedane kennis en ervaring kan de marinakadet na zijn opleiding alle richtingen uit: zeevaartonderwijs, loopbaan bij de Koopvaardij of de Zeemacht (ook voorkeurregeling om de militaire dienst bij de Zeemacht te vervullen !) de pleziervaart, enz. en dit zonder druk of verplichting tot deze keuze.

### Spreekt dit je aan...

#### Mogelijkheden

Van Commandant tot scheepsjongen, bij het Kadettenkorps doorloopt ieder hetzelfde trainingsprogramma.



- camp de secourisme à la Protection civile à Flôival.
- participation à la marche du souvenir à Vielsalm. Tout cela peut mener à des choses sérieuses comme le choix d'une carrière par exemple :
- \* Par le contact permanent avec le milieu maritime le cadet peut se découvrir des débouchés insoupçonnés.
- \* S'il veut devenir marin, il posera ce choix en meilleure connaissance de cause ; il saura ce qui l'attend et y sera préparé.

Mais quelle que soit la profession qu'il choisira, le cadet de Marine aura appris en s'amusant, à développer ses qualités d'homme, son sens des responsabilités, son esprit de dévouement ce qui en fera un citoyen de qualité et de cœur.

Du mousse au capitaine, chacun passe par les mêmes épreuves d'entraînement. Le cadre du Corps des Cadets est composé d'ex-cadets et d'anciens de la Marine Marchande ou de la Force Navale compétents et dévoués, tous animés d'un même idéal : faire goûter les jeunes, d'une façon formative et sûre, à la vie de marin. Leur expérience fait connaître les possibilités et les besoins des jeunes cadets.

Toutes les branches des activités sont ouvertes aux cadets qui peuvent se perfectionner dans toutes les spécialités : pont, machine, services généraux, charpenterie, transmissions, etc.

Ceux d'entre eux qui montrent des dispositions de chef trouvent au Corps des Cadets l'occasion de les exercer.

Apprendre à développer le sens des responsabilités et l'initiative est le but principal du programme de l'instruction, et l'on ne craint pas pour y arriver d'exiger du cadet de marine, de fortes connaissances et une saine discipline. Les cadets font eux-mêmes la preuve de leur maturité en acceptant, en exigeant même cette discipline et en s'efforçant d'apprendre le fin du fin des connaissances nautiques, car ils le savent : connaissance et discipline sont les meilleurs garants de la sécurité à bord. Unis par une même passion, entraînés à se perfectionner pour pouvoir mieux en profiter, disciplinés dans l'intérêt de tous, les cadets se préparent à être demain des hommes forts, des hommes de devoir pour qui la vie sera belle.

Het kader is samengesteld uit jongere (ex-kadetten) en oudere (ex-personeel van Zeemacht of Koopvaardij) toegewijde leden met een gezamelijk ideaal : onze jongens op een veilige en educatieve wijze het zeemansleven laten beproeven. Uit eigen ervaring kennen zij de mogelijkheden en de noden van de jonge kadet.

Alle takken van onze organisatie staan wijd open voor ieder jongeman die zich verder wil bekwaam. Kadetten die blijk geven van leiderskwaliteiten en verantwoordelijkheidszin komen in aanmerking om dit in ons kader te bewijzen.

#### Voor mannen waar kruim in steekt

Het voornaamste punt van het opleidingsprogramma is het aankweken van ondernemingsgeest en verantwoordelijkheid. Wij schrikken er niet voor terug hiervoor de enige afdoende hulpmiddelen te gebruiken : tucht en training. Onze kadetten bewijzen dat zij hiertegen opgewassen zijn, en met de opgedane kennis kunnen zij alle kanten uit : loopbanen op zee of elders. Wat zij alleszins mee krijgen is een levenservaring, opgedaan in hun vrije tijd, die hen altijd van nut zal blijven. Tucht is een woord waar men tegenwoordig naar opkijkt.

Het Marine Kadettenkorps ervaart dat de kadetten zelf de disciplinaire normen hoog stellen en deze tot ieders bewondering weten in stand te houden. Tucht geldt als waarborg voor veiligheid aan boord en een vormend element voor het latere leven.



## Ce que tu sauras faire

- naviguer à voile, au moteur et à l'aviron.
- faire des nœuds et des épissures.
- peindre et entretenir un bateau.
- transmettre des signaux en morse par pavillons - par radio.
- employer les cartes marines.
- faire tourner un moteur et l'entretenir.
- cuisiner.
- nager et faire de la plongée sous-marine.
- donner les premiers soins aux accidentés.
- combattre un incendie.
- courir le quart à bord.
- commander.

## Corps des Cadets de Marine

Sous le patronage de la Force Navale et de la Ligue Maritime Belge A.S.B.L.  
av. de la Brabançonne 125, 1040 Bruxelles  
Tél. 02/734.44.95 après 19 h.

## Renseignements - Inscriptions

Section de Bruxelles  
rue Konkel 73, 1150 Bruxelles  
Tél. 02/770.34.44  
Section de Liège  
6, rue Joseph Henrion, 4000 Liège.  
Tél. 041/26.67.52  
Section Hainaut  
rue Basse Hestre, 6521 Manage

## Conditions pour devenir Cadet de Marine

- être belge ou résider en Belgique, garçon ou fille.
- être âgé de 14 ans au moins ou 18 ans au plus.
- accepter les règles en usage au Corps des Cadets de Marine, en résumé : bon esprit d'équipe, discipline, assiduité aux activités.
- avoir bon pied, bon œil.
- acquitter sa cotisation et son assurance.

## Avantages

L'uniforme est fourni par le Corps, sauf les sous-vêtements, les chaussures, le béret de marin, les insignes, les vêtements de pluie.

## Réunions

Les dimanches de 09.00 à 17.00 h., une fois sur deux. En semaine le mercredi soir, sauf périodes d'examens scolaires.

Les croisières à tour de rôle sur sélection, pendant les longs W.E., Pâques, Pentecôte, juillet ou août. Les camps d'échange au Canada, en Angleterre, en France sur sélection une fois par an.

## ON DEMANDE

Le Corps des Cadets de Marine recherche pour la création de nouvelles sections à Mons, à Charleroi et sur la Meuse, d'anciens marins de la Force Navale ou de la Marchande, des yachtmen chevronnés, d'anciens chefs scouts-marins, pour former de nouveaux cadres, de pont, de machine, d'administration, de transmissions ainsi que des aumôniers et des médecins, désireux de s'occuper de jeunes et de nautisme.

## Pour renseignements et candidatures

CPV(R) J.C. Liénart  
Commandant du Corps des Cadets de Marine  
14, Av. H. Serruys, 8400 Oostende  
Tél. 059/70.53.46

## Wat kan je opsteken

- zeemanschap
- zeilen en roeien
- veiligheidstechnieken
- eerste hulp
- navigatie
- werktuigkunde
- diensten (administratie, kombuis)
- verbindingen
- leiderschap
- het leven aan boord

## Voor meer inlichtingen

Marine Kadettenkorps Antwerpen :  
Greinstraat 23, 2000 Antwerpen  
Tel. 03/35.41.85  
Afdeling Mechelen :  
Hombeeksesteenweg 107, 2800 Mechelen  
Tel. 015/41.91.46  
Marine Kadettenkorps Brussel :  
Konkelstraat 73, 1150 Brussel  
Tel. 02/70.34.44

## Voorwaarden om Marinekadet te worden

- Belg zijn of in België verblijven.
- minstens 14 jaar oud of maximum 18 jaar oud zijn.
- de regels van het Marine Kadettenkorps aanvaarden, waaronder : ploeggeest, gekende tucht, volharding en wilskracht.
- in orde zijn met de lidmaatschapsbijdrage en voorgeschreven verzekering.

## Voordelen

Het uniform wordt gratis ter beschikking gesteld, uitzondering gemaakt voor de schoenen, de pet, kentekens, regenkledij en ondergoed.

## Samenkomsten

- zondag van 9 tot 17 uur, in de week de woensdagavond, uitgenomen in eksamenperiode.
- gedurende de maanden juli en augustus.
- er zijn tevens uitwisselingskampen voorzien met Canada, Engeland en Frankrijk en die door keuze éénmaal per jaar.

## MEN VRAAGT

Het Marine Kadettenkorps zoekt voor oprichting van sekties in West- en Oost-Vlaanderen, Limburg en de Kempen, oudgedienden van de Zeemacht of Koopvaardij, yachtmensen, oud chef zeescouts, om het kader te vormen, zowel, dek, machine of verbindingen, tevens dokter en aalmoezener die zich met jeugdbeweging willen bezighouden.

## Alle inlichtingen en kandidaturen

KTZ(R) J.C. Lienart  
Commandant Marine Kadettenkorps  
H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende  
Tél. 059/70.53.46

# Postzegelnieuws

## James COOK'S TWEEDEREIS

door Eerste Meester Chef A. Jacobs

### JAMES COOK'S TWEEDEREIS

Bij zijn terugkeer werd Cook een nationale held, en zoals alle nationale helden kent hij nog nauwelijks rust. Allereerst is er de administratieve berg die hij als commandant van de Endeavour moet wegwerken, vervolgens de talrijke bijeenkomsten van de Royal society die hij moet bijwonen; Cook weigert de meeste uitnodigingen om zijn kostbare tijd in familiekring te kunnen doorbrengen. Tegenslag bleef hem op dit vlak niet gespaard: in enkele maanden tijd stierven zijn dochertje Elisabeth en zijn zoon Joseph. Gelukkig bleven er nog twee flinke zonen over: James en Nathaniel, respectievelijk acht en zeven jaar.

Cook werd benoemd tot fregatkapitein, en wordt afgedeeld op de « Scorpion ». Een nieuwe expeditie wordt voorbereid met als doel de Zuidelijke wateren. Zijn opdracht zou er in feite op neerkomen opnieuw een grote ontdekking te doen. De Resolution en de Adventure worden uitgerust. Cook krijgt het bevel over de Resolution en kapitein Tobias Furneaux beveelt de Adventure (Cameroun Yv Nr. 286).



Yv. 286

Voor Cook fungerde een luitenant Cooper als eerste officier, bijgestaan door de luitenants Pickergill en Clerke; De groep geleerden werd geleid door een beroemd Duits natuurkundige John Reinhold Forster. Zijn zoon zou de tekenaar van de expeditie worden. William Hodges was landschapstekenaar, William Wales en William Bayly waren de astronomen van de expeditie. Furneaux' officieren waren Joseph Shanke en Arthur Kempe. Op 13 juli, precies een jaar nadat de Endeavour Plymouth binenvoer, verlieten de Resolution en de Adventure de



Yv. 506



Yv. 235

haven van Plymouth. (Dominica Yv nr... Cook Islands Yv nr ...). In Madeira werd proviand aan boord genomen en de tocht verliep tot Kaapstad zonder al te veel moeilijkheden, met uitzondering van het feit dat de chef-timmerman overboord sloeg en dat Furneaux twee adelborsten aan boord had die typhus hadden opgedaan.

In Kaapstad moest Cook ruim een maand wachten op voorraden die nochtans flink op tijd waren besteld. Luitenant Shanke werd om medische redenen naar huis gestuurd en vervangen door eerste luitenant Kempe.

Volgens een zekere kapitein Bouvet zou er op 1700 mijl ten zuiden van Kaap de Goede Hoop een eiland liggen dat Cape circumcision heette. Cook heeft dit eiland nooit gevonden; niet te verwonderen overigens, want dit kleine eiland, Bouveteiland genoemd, was zo klein en zonder betekenis dat het zonder precieze gegevens praktisch onvindbaar was in de onmetelijke zee. Op 10 december kwamen de eerste ijsbergen in zicht. Kerstdag werd op de gebruikelijke manier gevierd: iedereen was stapeldronken. Begin januari liet hij de schepen naar het zuidoosten en vervolgens naar het Zuiden varen naar de antarctische streken. Op 17 januari werd de Zuidpoolcirkel gepasseerd (Repub. Togolaise Yv nr 374). Meer dan een maand zeilden ze door deze gebieden tot Cook voorzichtigheidshalve, vanwege het gevaarlijke pakijs, de steven weer naar



Yv. 374

het Noorden richtte. Ze moesten nu zware stormen trotseren, daarbij kwam nog dat de mistbanken het zeilen uiterst moeilijk maakten en de Resolution dan ook de Adventure kwijt raakte. Voordien hadden de kapiteins echter afgesproken in dergelijk geval rendez-vous te geven in de Queen Charlotte Sound in Nieuw-Zeeland. Op zoek naar kalmer water koerste hij terug naar de Poolwateren in Oostelijke richting gedurende drie weken.

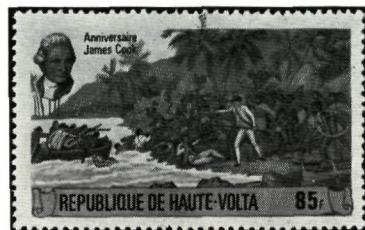
Toen hij op 17 maart terug in noordoostelijke richting vaarde, was hij erg voldaan, ondanks het feit dat zij absoluut niets hadden ontdekt, tenzij het feit dat het «grote Zuydtland» als dit mocht bestaan, zeker niet op deze breedte kon liggen. M.a.w. het lag zeker niet in het zuidelijk deel van de Indische oceaan. Na 117 dagen op zee zonder land gezien te hebben vond Cook dat zijn bemanning recht had op rust en vaste grond onder de voeten en daarom zeilde hij naar Dusky sound aan het zuidwestpunt van Zuid-Eiland. Na een rust van zes weken zeilde hij naar het rendez-vous punt waar Furneaux het zich gemakkelijk had gemaakt. Hij had geluk gehad en een bijzonder snelle oversteek gemaakt, bijna 3000 mijl in zeventwintig dagen! Furneaux had de Adventure onttaakt met het oog op een overwintering op deze sprookjesachtige plaats, maar Cook begreep het zo niet en de Adventure moest onmiddellijk weer opgetuigd worden. De reis ging verder en op 7 juni vaarden ze door de Cook straat, dan drie weken pal oost en daarna werd de steven naar het noorder gewend. Op 29 juli gebeurde het eerste ernstige incident. Op de Adventure brak een epidemie uit van scheurbuik. Kapitein Furneaux had tegen de orders van Cook in, het anti-scheurbuikdief niet verplicht gesteld, en dit terwijl er aan boord van de Resolution geen enkel geval van scheurbuik te melden was. Begrijpelijk dat Cook woest was! Noodgedwongen zette men koers naar Tahiti. Men profiteerde er natuurlijk van proviand in te slaan. Na een maand waren de mannen van de Adventure terug op krachten en werd terug zee gekozen. Op 24 september vonden ze twee eilandjes die ze Hervé Eilanden noemden maar er werd niet gestopt. Wel werd aan land gegaan op twee eilandjes, door Tasman ontdekt, en Middelburg en Amsterdam genaamd. Door onwaarschijnlijke gastvrije inboorlingen werden nogmaals vers fruit, groenten en vlees verstrekken en op 8 oktober werd de reis voortgezet. Cook noemde deze eilanden de Friendship Islands, officieel beter bekend als de Tonga Eilanden. Door het zware weer verloor hij wederom contact met de Adventure en kon zelf met de grootste moeite Kaap Palliser ronden. Hij zocht beschutting in de prachtige haven van Port Nicholson, waar nu Wellington, hoofdstad van Nieuw-Zeeland ligt. Na drie weken wachten op de Adventure, liet Cook een boodschap

achter, het aan Furneaux overlatend hem te vervoegen ergens in de Grote Oceaan of terug te keren naar Engeland. Na zijn tocht naar de Poolstreken zou hij Tahiti of Paaseiland aandoen. Furneaux moest dus feitelijk, als hij Cook wilde vervoegen, een naald in een hooiberg zoeken.

Wegens het slechte weer bereikte Furneaux de rendez-vous plaats slechts op 30 november, Cook was daar vijf dagen eerder aangezeild.

Furneaux stuurde acht man en twee officieren de wal op om vers fruit en vlees op te doen maar deze dienden zelf als maal voor de inlandse kanibalen. Ontzet over deze gebeurtenissen besloot hij naar Engeland terug te keren.

Cook zeilde 10 dagen zuid, en dan zuidoost. De eerste ijsbergen kwamen in zicht. De temperatuur daalde onder nul. Op 21 december passeerde de Resolution de Zuidpoolcirkel en kerstdag werd gevierd met de gebruikelijke hoeveelheden alcohol. Toen het door de koude niet meer te harden was, werd terug koers gezet naar het noorden. Niet voor lang echter, want zodra zijn bemanning was opgeknaapt, werd terug koers gezet naar het zuiden, zee tot ongenoegen van de wetenschapslui aan boord. Cook was een doorzetter. Als dat Zuidelijke continent er was, zou hij het vinden. Op 30 januari 1774 stopte hij, omdat hij niet verder kon vanwege het pakis. Hij bevond zich nu op 71°10' zuidbreedte, 106°34' westerlengte. Dit was het verste zuidelijke punt dat Cook bereikt had. Men koerste terug naar het noorden en na vergeefs naar het Paaseiland te hebben gezocht, op een positie door Dalrymples aangegeven, wendde hij de steven en volgde zijn eigen intuïtie; men schreef 23 februari. Cook werd ernstig ziek, maar hij kwam toch aan dek toen op 12 maart Paaseiland in zicht kwam. Merkwaardig waren de grote stenen beelden die overal op het eiland aangetroffen werden. Men vaarde door naar de Marquesas Eilanden maar onderweg werd Cook weer ernstig ziek. Op 7 april kwam het eiland Ta-huata in zicht en ging men voor anker in de Vaitahu baai. Na het proviand aangevuld te hebben, zette men koers naar Tahiti. Op 22 april viel hun het gebruikelijk gastvrij onthaal te beurt. Via de Gezelchapseilanden zeilden ze verder naar de Vriendschapeilanden, langs Palmerston Eiland en dan langs een groter eiland dat Cook Barbareneiland (Sauvage Island) noemde vanwege de onvriendelijke ontvangst van de bewoners met speren en stenen. Het was onmogelijk hier aan land te gaan. (Repub. de Haute Volta Yv nr. 460).



Yv. 460

Het liep al tegen eind juni en hij wilde nog op zoek gaan naar een eilandengroep die ergens tussen de Vriendschapeilanden en de Australische kust moest liggen. Van de Vriendschapeilanden (Tonga) koerste men iets westelijker naar het noorden en op 17 juni werd het eiland Maewo opgemerkt. Hier kreeg



Yv. 610



Yv. 461

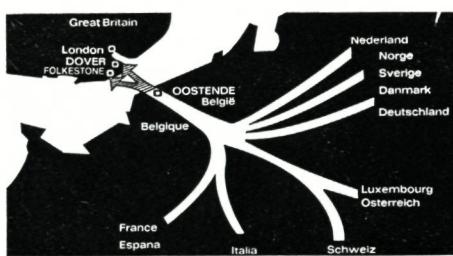
Cook werk en kon hij zich uitleven: over een afstand van vijfhonderd mijl moesten ongeveer tachtig eilandjes in kaart gebracht worden. Nu zette hij koers naar Nieuw Zeeland en op 5 september zag men Nieuw Caledonië, zoals Cook het eiland zou noemen, uit de mist oprijzen. Op 10 oktober ontdekte men het Norfolk Eiland en uiteindelijk kwam men op 18 oktober in de Queen Charlotte Sound aan. Hier bleef men drie weken liggen om het schip en de bemanning weer in topconditie te krijgen. Toen men op 10 november uit de Sound vertrok, vaarde men zuidoost en na duizend mijl werd de steven gewend in oostelijke richting tot men Kaap Hoorn bereikte. Kerstdag werd in de buurt van Vuurland gevierd en op 29 december waren ze in de Atlantische oceaan waar Cook de hoge breedten van het zuiden van deze oceaan nog wilde onder-

zoeken. Terug in de ijsvlakten en de koude, ontdekte hij Zuid Georgië, onbewoond en onbruikbaar voor wat dan ook. Even verder werden de even troosteloze Sandwich Eilanden geannexeerd. Meer zuidwaarts stuitte men op wat Cook Zuid-Thule zou noemen. Het was nu tijd om naar huis te gaan. Eerst zocht hij nog een paar weken naar Bouvets kaap besnijdenis maar hij vond niets. Op 21 maart was hij terug in Kaapstad en na een vijftal weken verplichte rust wegens herstellingswerken aan het roer zeilde de Resolution via St. Helena, Ascension en de Azoren huiswaarts. Op 30 juli 1775 bereikte men Spithead en zette men na drie jaar en achttien dagen een punt achter de reis. (Repub. Haute Volta Yv nr. 461).

Later meer...

## OOSTENDE — DOVER OOSTENDE — FOLKESTONE

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



- \* Tot 16 overvaarten per dag in elke richting tussen Oostende en Dover of Folkestone.
- \* Gunstige tarieven - Vermindering voor groepen.
- \* Speciale reduktiebiljetten voor reizen van korte duur: zowel voor **reizigers zonder als met voertuig**.

**Vanaf 31.5.1981:** ook ultra-snelle overvaarten tussen Oostende en Dover met **Jetfoils (draagvleugelboten)** waarmee de treinreizigers (voetgangers) dank zij ommiddellijk aansluitende treinen in Engeland en het Vasteland vanuit Oostende, in  $\pm$  3u.30 min. het centrum van Londen kunnen bereiken en vanuit Brussel, in  $\pm$  5u.30 l. Het aantal overvaarten per dag zal variëren van 6 in elke richting in de zomer tot 3 in elke richting in de winter.

**Inlichtingen, kosteloze documentatie, enz. :**

- Erkende reisagentschappen en automobielclubs
- Regie voor Maritiem Transport  
Belliardstraat 30, 1040 Brussel (tel. 02/230.01.80)  
Natiénkaai 5, 8400 Oostende (tel. 059/70.76.01)

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

# BIBLIOGRAFIE - BIBLIOGRAPHIE

## QUAND LES MARINS TROQUENT LE SEXTANT POUR LA PLUME

### Un témoignage inédit sur les 1200 volontaires de la marine à la libération

par le CAPITAINE DE FREGATE (R)  
ROGER PLANCHAR

Les livres de guerre ne manquent généralement pas au lendemain des guerres. A l'issue du conflit 40/45 comme aux termes de la première tourmente mondiale, nombreux furent ceux qui évoquèrent les heures de gloire et de périls vécues sur mer, sur terre et dans les airs. Il faut s'en réjouir car il est heureux de disposer de témoins soucieux de consigner dans leurs écrits les dévouements et les sacrifices, de manière à sauver de l'oubli la petite histoire qui étaie la grande et en favorise l'illustration. Il est également fréquent de constater que la génération nouvelle « celle qui entre dans la carrière quand les aînés n'y sont plus » se penche volontiers sur l'aventure animée par les prédecesseurs pour en commenter les enseignements ou en analyser l'expérience. Il est plus rare de trouver des témoignages précis qui concernent la période de « d'entre-deux » ; et pourtant, ces successeurs directs sont les héritiers en droite ligne et dès lors les continuateurs immédiats des artisans de la victoire. Une victoire dont ils aidèrent souvent à assurer les ultimes phases avant la mutation débilitante du temps de guerre vers le temps de paix.

Volontaire de guerre à la section belge de la Royal Navy dès que la libération du territoire national permit l'enrôlement dans les forces alliées, le namurois d'origine et liégeois d'adoption Roger Planchar vient de publier sous un titre d'une modestie abusive « Promenades au bord de la guerre » (Ed. Dricot à Liège) des souvenirs d'autant plus attachants que l'auteur mêle l'anecdote pittoresque aux évocations passionnantes et le reportage concis aux souvenirs inoubliables. Fils d'officier, Roger Planchar est né à Namur le 5 janvier 1925. Ce sont les circonstances de la vie familiale qui l'amèneront à subir l'occupation allemande à Liège. Une cité que Carton de Wiart a justement baptisée d'ardente.

Et son ardeur coule aussi dans le sang de sa jeunesse. Marin par vocation, animé depuis toujours par l'amour de la mer, Roger Planchar se trouva appelé à faire ses débats nautiques loin de la grande bleue, sur la Meuse nourricière des charmes mosans. Animateur du Corps des Cadets de Marine de la Principauté, il y fit une entrée prometteuse dès le 1er avril 1942.

La passion de ce terrien pour la mer était née les livres exaltants de Pierre Loti, Claude Farrère, Roger Vercel, Paul Chack, retracant de lointaines odyssées maritimes et la tragique grandeur des combats sur mer. Très jeune il connut l'âpre sensation du danger. Résistant armé à l'A.S. (Armée Secrète) arrêté en même temps que des compagnons de lutte plus âgés, il éprouva très tôt la promiscuité de la réclusion et l'étrange fatalisme des

captifs promis au peloton d'exécution. Après la libération de Liège par les Américains, la lutte était loin d'être achevée. Beaucoup d'heures douloureuses allaient encore sonner avant que ne résonnent les cloches de la victoire. Le cadet Planchar partait pour Ostende, en route pour l'Angleterre, alors que faisaient rage la bataille des Ardennes et l'offensive dite von Runstedt. C'était le 5 janvier 1945. Son 20me anniversaire le vit volontaire à la section belge de la Royal Navy. Alors se succédaient les jours de joies et de peines, à l'instruction ou à bord ensuite, sur les routes marines du grand nord vers Mourmansk ou les rives de la Baltique, repaire de la Kriegsmarine de l'amiral Doenitz, chef éphémère du IIIme Reich, mais dont les unités aux septentrionnaux restaient disciplinées et organisées alors que la débâcle marquait les armées du front de Berlin, à l'Est et à l'Ouest. Dans la suite Planchar passe à l'Ecole supérieure de navigation d'Anvers seul moyen à l'époque pour devenir officier de la Force Navale. Il obtient le diplôme d'officier au long cours qui lui permet de servir avec des galons dorés à bord de frégates et de dragueurs de mines. En 1952 il passe dans le cadre de réserve où, non content de commander avec brio l'escadrille des dragueurs de mines de réserve à la base de Kallo, il assume, bientôt avec le grade de Capitaine de Frégate (R) la présidence des QR de la Force Navale à Anvers d'abord, avant d'accéder à la présidence de l'association nationale. Travailleur infatigable il collabore à plusieurs publications et notamment au « Lloyd Anversois », et est l'auteur de la meilleure étude de vulgarisation sur les travaux hydrographiques du lt. colonel Hugo van Kuyck de la USA Army effectués en vue du débarquement de juin 1944. Dans son récent ouvrage, les pages les moins prenantes ne sont certes pas celles où il évoque la vigilance d'un père bien-aimé et le dévouement d'une maman retirée vivante des décombres d'une maison effondrée sous les bombes...

Paul EYGENRAAM

**A. CABANTOUS.** Dr. hist. **La mer et les hommes (Pêcheurs et matelots dunkerquois de Louis XII à la Révolution)**

WESTHOEK-EDITIONS - 23, rue Vauban,  
F 59140 Dunkerque

Broché, format 17 x 24, 350 pages, abondante illustration. FF. 95

Alain Cabantous est, sans conteste, le grand spécialiste de la vie maritime dunkerquoise à l'époque moderne et plus précisément de 1662, année de l'annexion de Dunkerque à la France, à la Révolution.

C'est ce qui lui vaut de s'être vu décerner le prix **H. VOVARD 1979** de l'Académie de Marine pour cet ouvrage, qui passionnera spécialistes et grand public. En effet, de la vie et de la mort de marins et de leurs familles que savons-nous vraiment sinon ces perpétuels clichés qui nous renvoient toujours

aux abordages, aux trésors des îles et aux destins fabuleux ? C'est au delà de ces images stéréotypées que ce livre voudrait conduire le lecteur, en lui présentant l'existence attachante, mouvante et contrastée de ces pêcheurs et matelots, dunkerquois et étrangers, qui vécurent dans ce grand port durant un siècle et demi. Des activités maritimes traditionnelles à la guerre et ses prisons, des rudes conditions de navigation aux difficultés matérielles à terre, des attitudes démographiques aux comportements religieux ou psychologiques, cet ouvrage tente d'envisager ce sujet à la fois de façon concrète et précise afin de ne jamais perdre de vue les deux acteurs essentiels : **la mer et les hommes.**

**Johan BALLEGEER.**

**De scheepsjongens van « De Keyserinne »**

Antwerpen - Utrecht. 1980, Ed. Standaard, 8°, 132 p.  
Tweede druk.

Het is beslist een goed initiatief van de Uitgeverij « De Standaard » om dit jeugdboek van Johan Ballegeer te herdrukken. Jeugdboek... inderdaad, maar ook uitermate geschikt voor iedere volwassene die van de zee, de maritieme geschiedenis en de Oostendse Cie. houdt.

Het boek is gebaseerd op het logboek van « Het Keyserlyck Compagnieschip, genaempt de Keyzerinne », welke met als Kapitein Joannes de Clerck - een Oostendenaar - op zaterdag 20 januari 1725 voor een « voyage naer Oost-Indien » vertrok.

In die tijd duurde een dergelijke reis ca. 17 maanden, het was op 18 juni 1726 « omtrent de klock 4 uren omtrent de pompe » dat « De Keyserinne » onder het schieten van 13 kanonschoten werd vastgemaakt te Oostende.

Johan Ballegeer beschrijft in zijn boek de avonturen van de scheepsjongens en uiteraard de gehele bemanning, hij doet het op een boeiende wijze, uiteraard laat hij hier en daar zijn fantasie vrije teugel, maar toch steeds met het logboek als leidraad.

« De Scheepsjongens van de Keyserinne » werd bekroond in de literaire prijskamp voor het beste jeugdboek, in 1967 georganiseerd door de provincie West-Vlaanderen.

Nu Kerstdag nadert en men dan toch verplicht is een geschenk(je) te kopen voor de kinderen, dan durven wij deze vaders die zoons hebben, sterk aanraden dit boek te kopen, het is niet duur en ook de vaders zullen er wat aan hebben.

E.V.H.

Nu reeds in uw agenda noteren !!!

A inscrire sur vos tablettes !!! (dès maintenant)

**15<sup>e</sup> Galabal Zeemacht**

**15<sup>ième</sup> Bal de Gala de la Force Navale**

TE OOSTENDE - KURSAAL  
A OSTENDE - KURSAAL

**Op 6 februari 1981**

**Le 6 février 1981**

# Marins et commandos: deux frères amis...

par le Lt. Colonel hre(R) Paul EYGENRAAM

Beaucoup l'ignorent parmi les jeunes : à l'origine de nos commandos se trouvent, non les parachutistes auxquels ils sont aujourd'hui étroitement associés, mais les « Royal Marines » britanniques, la mission initiale étant de réaliser des raids en collaboration étroite avec les navires de la flotte, et au départ des bâtiments de mer. Le nom même de « commando » ne doit rien à la terminologie militaire germanique, il doit tout au souvenir des raiders sud-africains du général Smuts dont il évoque les audacieuses équipes de choc. L'unité de commandos belges est née en août 1942, sous la houlette du capitaine d'artillerie de réserve Georges Danloy, plus tard général-major d'active. Les premiers officiers, Willy Dauppe, Deton, Meny et Roman (futur chef d'état-major de la Force Terrestre) et une centaine de volontaires, furent recrutés au sein des Forces Belges en Grande-Bretagne dont le 1er bataillon était commandé à l'époque par le major Cumont (futur baron de Cumont et président du comité des chefs d'états-majors du pacte Atlantique) et le second par le major Pierre Grisar (futur président de la Société Royale Amicale des Officiers des Campagnes 14/18 et 40/45 à Anvers). Nos candidats commandos subirent une première sélection au camp d'Abersoch, fréquenté en temps de paix par des yachtmen huppés et, en temps de guerre, par des militaires sortant du commun. Ce lieu de villégiature estivale avait l'avantage de permettre aux hommes à l'entraînement de loger chez l'habitant. La plupart des autochtones mettaient les petits plats dans les grands pour héberger dignement les soldats alliés venus défendre le sol britannique. Après les douceurs galloises, ce fut le départ pour les rudes écossaisses des Highlands : le camp d'Achnacarry situé au milieu de landes infinies et de marais pernicieux. Un hercule trapu au regard d'acier, le Lt. Colonel Charles Vaughan, qui avait fait ses preuves en Norvège y régnait en maître redoutable, assurant à ses ouailles une formation et un entraînement du tonnerre. Dès septembre 1943, les bérets verts belges formaient la 4me troupe (équivalent d'une compagnie à effectif réduit) du 10me Commando Interallié, à comparer à un bataillon.

Mais comment naquit l'idée de ces commandos, réunis en «Brigades SSG (Special Service Groups)»?

En Grande-Bretagne les traditions des « Royal Marines » remontent le cours des siècles. Depuis des décennies leurs troupes d'élite complètent l'équipage des grands bâtiments on « His Majesty's Service ». Elles se firent notamment valoir à l'époque glorieuse du « Britannia rules the waves ». Les « marines » ont alors pour mission la police du bord et les problèmes d'armement individuel. Lorsqu'un débarquement en force s'impose c'est à eux que reviennent sur terre les coups durs et les tâches périlleuses. A la veille du conflit 1940/45 les « Royal Marines » bénéficiaient d'une réputation qui multiplia les enrôlements à tel point que l'Amirauté affronta une pléthore d'effectifs.

## Une décision cruciale du « War Office »

Faute de places suffisantes sur les bâtiments de la flotte, le « War Office » décida en 1942 d'orienter vers une vocation plus terrestre les « marines » en surnombre. Ainsi se multiplièrent les « commandos » où à l'origine les marins furent prépondérants. Dès 1954, quatre brigades se trouvaient sur pied de guerre, composées d'éléments venus de l'armée de terre et de l'armée de mer, ces derniers étant majoritaires, ainsi le commando français se trouvait aux ordres du capitaine de corvette Kieffer. Combien ces volontaires, dont beaucoup de carrière, étaient-ils au total ? Dix mille hommes écrit Philippe Kieffer dans son livre « Béret Vert » divisés en 4 brigades de 4 commandos généralement de 6 troupes. Cette structure n'était pas immuable. La 1ère brigade se trouva aux ordres du général lord Lovat, ensuite de Mills Robert ; la 2me aux ordres de Tom Churchill, cousin de Winston Churchill. C'est elle qui opéra en Italie et en Yougoslavie où s'illustrèrent (notamment sur l'île de Vis, les hommes du capitaine Danloy). La 3me de Nonweiler et Hardy combattit surtout en Extrême-Orient et la 4me du général Leicester mise en ligne pour la reconquête de l'île de Walcheren où les Belges furent également de la partie notamment à Westkapelle et à Dombourg.

A ses débuts le 10me commando interallié s'installa dans le nord du pays de Galles et fit ses premières armes sous l'autorité du colonel britannique Dudley S. Lister auquel revint le mérite de

résoudre le problème linguistique inévitable dans une unité réunissant outre les Belges du Capitaine Danloy, des Norvégiens (Capitaine Hange), des Français (Cdt Kieffer), des Néerlandais (Capitaine Mulders), des Polonais (Capitaine Smorkowski). Parmi les chefs légendaires : lord Lovat (Shimi) occupe une place spéciale. Cet aristocrate écossais se distingua bien plus sur les champs de bataille qu'à la chambre des lords. Lors de la triste journée des dupes du 19 août 1942 et le tragique échec du débarquement expérimental de Dieppe (Opération Jubilé) où mourut à la tête d'un LST chargé des tanks du régiment canadien Calgary, le fondateur de la section belge de la Royal Navy, le lieutenant de vaisseau Billiet, Lovat fut le seul à remporter un succès local avec sa troupe de commandos à Varengeville-lez-Dieppe. Il détruisit une batterie ennemie, fit des prisonniers et réussit ensuite à rembarquer tout son monde sur les navires du capitaine de vaisseau Hughes-Hallet...

### **Les opérations des commandos belges : Italie**

La 4me troupe belge du 10me commando interallié, après un bref séjour en Afrique du Nord près d'Alger, rejoint l'Italie dans les rangs de la VIII<sup>e</sup> armée britannique de Montgomery. Celle-ci et la Vme armée américaine de Clark sont aux prises avec la Xme armée allemande du maréchal Kesselring et du colonel général van Vietinghoft. Rappelons que l'actuel chef d'état-major de la Force Navale l'amiral Schlim attesta également la présence belge sur le front d'Italie en participant au débarquement de Salerne. Les raids et les patrouilles se firent tantôt dans le secteur du fleuve Sangro avec les Anglais et, en janvier 1944 avec les Américains sur le fleuve Cariglano.

En mars 1944 sous les ordres du brigadier Tom Churchill nos commandos passent en Yougoslavie, dans l'île de Vis, aux côtés des partisans du futur maréchal Tito. Il s'agit de réaliser une défense agressive qui comporte le harcèlement des unités de la wehrmacht installées dans les îles voisines, et l'attaque des navires qui les ravitaillent. Quand on sait que six des sept îles importantes étaient aux mains des Allemands, on comprendra combien l'Oberkommando était soucieux de compléter son ouvrage en conquérant Vis dont la position stratégique était primordiale. Mais l'île avait une valeur égale sinon supérieure pour les alliés puisqu'elle servait de guide relais aux escadres de forteresses volantes en mission de bombardement. Pour défendre l'île, 2500 alliés et 4000 partisans titistes s'appuyaient sur des éléments de la Royal Navy, comportant en ordre essentiel des « motors boats » à torpilles ou des canonnières rapides. Aux côtés des partisans, nos compatriotes découvraient un monde à part où la rudesse des mœurs - même pour les femmes soldats - était complétée par la trempe d'acier des caractères.

Après le retour de Yougoslavie en mai 1944 et un nouvel entraînement au Centre d'Instruction des « Royal Marines » à Warsach, une section de la 4me troupe belge, sous les ordres du Lt. Willy Dauppe se vit confier un raid sur l'île d'Yeu.

### **Après la Yougoslavie : la France (île d'Yeu)**

Si l'île d'Yeu est entrée dans l'histoire c'est surtout parce que le maréchal Philippe Pétain y fut captif

et y mourut en 1951, mais ce lopin de terre de la côte Atlantique, face à la Vendée de Georges Clemenceau servait en la 40/45 alors de poste l'observation pour la Kriegsmarine, et de sentinelle allemande du chenal sud de la Manche. Le raid de nos commandos se situe le 25 août 1944. Les alliés avaient magnifiquement réussi le difficile débarquement du Cotentin, mais les ports de St. Nazaire et de Lorient se trouvaient encore sous la férule allemande. Le vent de la défaite soufflait de plus en plus sur les unités malmenées de Rommel et de von Kluge. La veille de l'arrivée de nos commandos les 685 défenseurs allemands de l'île avaient fui vers le continent par le port Joinville. Nos hommes ne trouvèrent donc que buisson creux, mais ils ramenèrent en Angleterre le pêcheur français Léopold Burgaud qui put donner d'utiles renseignements sur le dynamitage du phare et la destruction du sémaphore. Ce raid belge se trouvait appuyé par un destroyer britannique le « HMS Albrighton », un vétéran des opérations sur Dieppe et St. Nazaire. La grande aventure de nos commandos allait se dérouler fin octobre début novembre 1944 par la participation à la conquête combien pénible de l'île de Walcheren. Ses batteries commandaient l'entrée des bouches de l'Escaut et rendaient inutilisable le port d'Anvers libéré par la 11me division blindée du général Roberts. Les Allemands n'étaient pas sans ignorer l'importance primordiale du port pour le ravitaillement des alliés et la conquête du bassin rhénan. Ils mirent le prix à sa défense. Aussi fallut-il qu'à leur tour les alliés mettent le prix à sa conquête. Déjà le 1<sup>re</sup> armée canadienne du général Crerar avait, sous le haut commandement de Montgomery, nettoyé la côte, de la Seine à l'Escaut. Ce n'était qu'une partie de la besogne. L'Estuaire du fleuve et notamment les canons de Walcheren demeuraient aux mains de la XV<sup>e</sup> armée allemande du général von Zangen. Aucun bateau ne pouvait descendre ou remonter le fleuve. Aucun trafic n'était possible ! Une fois encore une opération largement amphibie fut montée. Dans les frimas de l'automne et l'eau des inondations, elle imposa aux combattants des deux camps des sacrifices et des souffrances qui ne connaissent que peu d'exemples dans la longue campagne de 40/45 en Occident. Entre Dombourg et Flessingue, la densité de l'artillerie est exceptionnelle. Canons grands et petits sont cachés dans le béton, tandis que de vastes champs de mines, d'interminables réseaux de barbelés, des lances-flammes automatiques etc. barrent la route à l'infanterie d'assaut.

C'est le général britannique Hakewill Smith qui commandera l'opération terrestre tandis qu'en mer veille l'amiral Ramsey, l'homme qui évacua avec son collègue français Abrial 340.000 hommes de l'enfer de Zeebrugge. Des Commandos anglais, hollandais et français conquièrent Flessingue. Pour la phase dite « Infatuate II » dans le secteur de Westkapelle le capitaine de vaisseau Pugsley et le général Leicester unissent leurs efforts pour mener à bien la « mission Impossible » à d'autres... mais pas à nos commandos !

### **Les commandos belges à Walcheren : une anecdote**

Pour forcer le destin des armes, la « Royal Navy » n'a pas accordé moins de 25 bâtiments de soutien, tandis que la Royal Air Force apporte une aide aérienne massive. Sous les salves de l'artillerie navale, les commandos belges débarquent. A 100 mètres de

la rive, la barge où se trouve Georges Danloy est touchée. Il faut continuer à pied dans l'eau glacée qui arrive jusqu'à la poitrine, « Il faisait si froid nous dit un jour le général Danloy, que l'on se sentait changer de sexe ! » Il n'y eut que l'ardeur au combat pour échauffer ces hommes trempés : après Westkapelle ils durent encore se lancer à la conquête de Dombourg. Ce ne fut pas une mince affaire, car les Allemands n'étaient pas des enfants de choeur. Ils savaient se battre et connaissaient leur métier. Leur opiniâtreté coûta la vie au Lt. Meny. Ce n'est que le 8 novembre 1944 que toute résistance cessa. Les Belges comptait 2 tués et 20 blessés. Ces pertes relativement limitées sont le fruit de l'excellent entraînement des commandos : ils savaient utiliser le terrain et réussir leur mission au moindre prix. Le 10 novembre 1944 via Ostende, nos commandos rentraient à Bruges pour y goûter quelques jours de repos jusqu'au moment où les Allemands soucieux de reconquérir Anvers lancèrent le 6 décembre 1944 l'offensive des Ardennes, dite von Runstedt mais qui fut en fait commandée par le maréchal Model avec sous ses ordres l'armée SS de Sepp Dietrich et la panzerarmée du général von Manteuffel. Les commandos auront la mission de défendre l'île de Walcheren reconquise deux mois avant au prix de si durs combats. Ils y resteront jusqu'au 15 janvier 1945 c.à.d. presqu'au moment où la contre-offensive de Eisenhower aura défini-

tivement écrasé l'ultime tentative de reconquête allemande. Ensuite ce fut l'hallali.

#### La fin des opérations en Allemagne

Le 1er mai 1945 nos commandos sont envoyés à Emsdetten. Pour beaucoup d'unités allemandes, c'est la déroute : les centres industriels sont écrasés sous les bombardements de la Raf et de la USAF. Mais il y a dans le nord et la Norvège, la Kriegsmarine et les unités de terre de l'amiral Doenitz encore parfaitement organisées et bien armées. Le 25 avril près de Torgau les troupes américaines de Patton et celles soviétiques de Koniev ont fait leur jonction. Le 3 mai c'est au tour des Britanniques de Mills Roberts de rencontrer près de Weimar les Soviétiques de Rokosovsky. Au coeur même du IIIme Reich la débâcle a frappé les unités épuisées de la Wehrmacht. Le 8 mai 1945, enfin c'est le V Day. Alors commence pour nos commandos la phase policière de leur action : la chasse aux criminels de guerre nazis et le désarmement des troupes en Norvège. Ce n'est que le 15 septembre 1945 que le régiment commando prenait ses quartiers à Marche les Dames. Cinq ans plus tard ce sera la guerre de Corée et, en 1952 la fusion des deux régiments d'élite, les parachutistes et les commandos, pour donner naissance au régiment para-commando... Mais c'est là une autre histoire.



## goekint

een naam die  
vertrouwen schenkt !

industriepark oostende  
tel. 80 28 01

Avez-vous déjà la  
«Cravate force navale» ?

Hebt U reeds een  
«Zeemachtdas»

# BOELWERF

N.V.

TEMSE

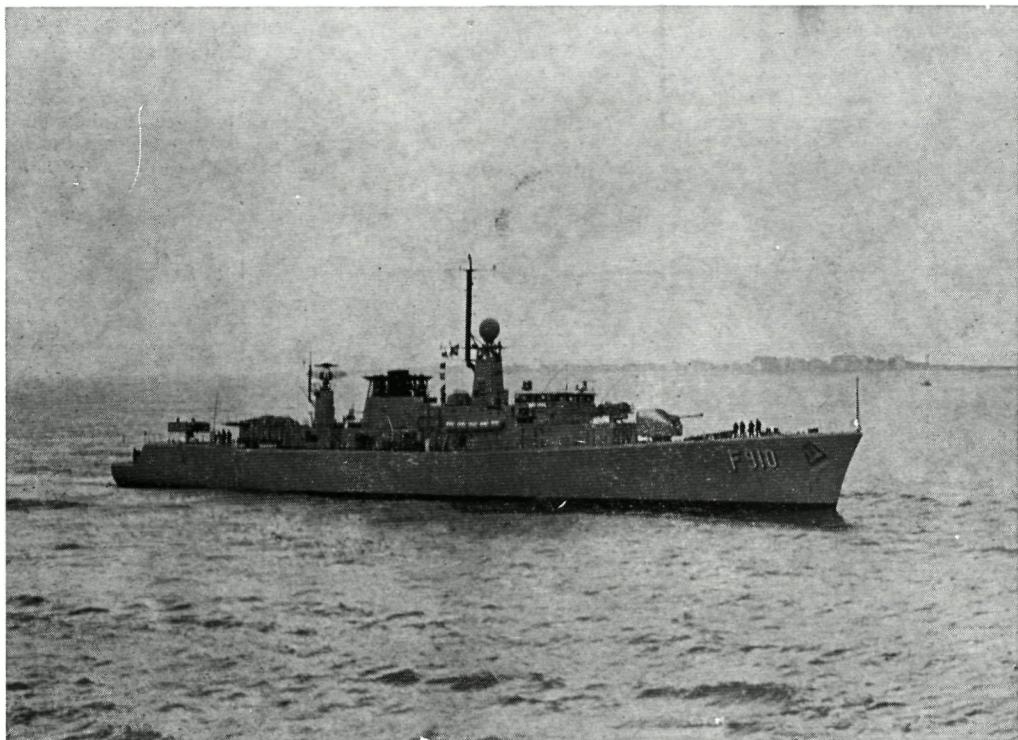
S.A.

TEL. 031/71.09.80

TELEX 31140

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 ».

# maritiem panorama - panorama maritime

door Henri ROGIE

## EVOLUTIE VAN DE TRAFIEK IN DE OOSTENDSE HAVEN

### Inleiding.

Voor de Oostendse handelshaven was 1979 een nieuw recordjaar qua zeegoederentrafiek: 1.675.884 ton. Dit was 16% meer dan het vorige topjaar 1977. In een vorige uitgave van ons maritiem panorama brachten wij de analyse van deze trafiek. Nu geven wij enkele merkwaardigheden met strekking tot het maritieme verkeer en schetsen wij de verscheidene activiteiten van het havencomplex.

Nieuw topjaar dus in de handelshaven beheerd door de stad Oostende, maar vrij negatieve resultaten aan de RMT-terminal voor wat het toeristisch verkeer betreft. De transit van passagiers ging immers met 2,1% achteruit en die van begeleide voertuigen met 6,3%. Alleen het commerciële vrachtvervoer boekte vooruitgang: + 21%.

### De vlag van de zeeschepen

De evolutie van de voornaamste aan- en afvoertrafieken werden in een vorig artikel besproken. Voor ons rest nog enkele merkwaardigheden aan te halen in verband hiermee brengen wij vooreerst een indeling van de binnengevaren zeeschepen volgens de vlag. We specifïëren dat volgende cijfers alleen de handelsscheepvaart van de RMT- en stadshaven weergeven voor wat het jaar 1979 betreft. Jachten, vissersvaartuigen en zeemachteenheden komen in deze gegevens derhalve niet voor:

Vlag	Aantal	Evolutie
België	4.033	— 1,3 %
U.K.	1.374	+ 14 %
France	157	nieuw
D.B.R.	115	+ 8,4 %
Nederland	76	— 17 %
Noorse land.	43	st. q.
Panama	67	+ 26 %
U.S.S.R.	30	+ 36 %
Diverse	24	—
<b>Totaal</b>	<b>5.919</b>	<b>+ 4,9 %</b>

Op kop komt de Belgische vlag gelet op de Sealinktrafiek hoofdzakelijk verzekerd door RMT-ferries. Ook de belangrijk aanvoertrafiek van petroleumderivaten uit Rotterdam geschiedt met behulp van Belgische kusttanksers.

De Britse vlag komt in 2de positie want het zijn baggerschepen uit Norfolk die voor de aanvoer van zand- en grintsoorten aan de diepwaterkaai zorgen. Ruim 61% van de totale zeeëxport bestaat immers uit grintsoorten. Frankrijk bekleedt de 3de plaats met het traliership « Catherine Schiaffino », dat begin juli 1979 de nieuwe Ro/Ro-dienst Oostende-Dover inhuldigde vanuit het vlotdok van de handelshaven.

Vermelden wij nog het belangrijk aandeel van de Russische en Noorse vlag, die betrokken zijn in de aanvoer van houtsoorten en aanverwante producten.

### Trafieken en scheepstypen

Wat nu in het bijzonder de handelshaven betreft, herinneren wij eraan dat 1.297 koopvaardijschepen met een globale tonnage van 1.647.923 BRT aan de loskaaien afmeerden in 1979. Circa 82% van deze eenheden waren geladen en hun gemiddelde tonnenmaat beliep 1.270 ton tegen 1.223 ton in 1976.

Daarentegen was 71% van de uitvarende zeeschepen zonder retourelading. Dit verschijnsel vergt enig uitleg.

Onder de geladen eenheden die de handelshaven binnengeliepen telde men 437 grintzuigers en 261 kusttanksers, hetzij samen 53% van het totaalcijfer. Grint- en petroleumderivaten zijn immers de voornaamste importtrafieken van de Oostendse handelshaven, en in 1979 beliep hun aandeel in de globale aanvoer ruim 82%. Het is begrijpelijk dat deze twee scheepstypes ledig de haven uitvaren, wat de verklaring is voor de 70% eenheden zonder retourelading.

Een laatste punt betreft de verhouding import/export. Vorig jaar boekte de stadshaven 1.469.808 ton lossingen en 206.076 ton ladingen, wat ons een verhouding 7/1 geeft. Het is duidelijk dat de handelshaven van Oostende in hoofdzaak een aanvoerhaven is waar bulkgoederen het hoofdaandeel van de maritieme trafiek vormt.

## Een polyvalent havencomplex.

De polyvalentie van het Oostendse havencomplex kan best aan de hand van volgend overzicht worden aangetoond :

Scheepstypen	Aantal	Evolutie
Handelsschepen	1.297	+ 22 %
Sealink-ferries	4.622	+ 0,9 %
Vissersboten	6.328	— 1,5 %
Oorlogsschepen	534	+ 2,7 %
Binnenvaartuigen	178	— 28 %
Jachten	14.169	+ 42 %

De koopvaardischepen komen afmeren in een der drie dokken van de handelshaven. Hout- en Vlotdok liggen achter de Demeysluis en het Diepwatertdok is gelegen aan de rand van de Spuikom. In dit laatste dok heeft de belangrijke aanvoertrafiek van zand- en grintsoorten plaats, verzekerd door Engelse baggerschepen.

De ferries van de Sealink op Dover/Folkestone beschikken over 3 terminals gesitueerd in de voorhaven van de RMT. Herinneren wij eraan dat zij het gekombineerd vervoer verzekeren van passagiers, begeleide wagens en voertuigen voor vrachttrafiek.

De eenheden van onze Zeemacht meren af in de marinebasis naast de diepwaterkaai gelegen, terwijl vreemde oorlogsbotems geloed worden naar Hout- en Vlotdok, waar ook de binnenschepen hun aanlegplaats vinden.

Vissersboten komen terecht in een van de twee dokken van de vissershaven of in het Montgommerydok vóór de Mercatorsluis. De jachten tenslotte beschikken over de twee dokken van het Mercatorcomplex beheerd door de stad Oostende alsmede over het Montgommerydok van de NSYC en het gedeelte van de voorhaven gelegen aan de spuikom.

In een volgende bijdrage over de activiteiten van het Oostendse havencomplex bespreken wij de laatst gepubliceerde statistieken met betrekking tot de vissershaven, de jachthaven en de evolutie van de binnenscheepvaart.

xxx

Over nu naar de visserijhaven en het binnenscheepvaartverkeer. Herinneren wij eraan dat het havengedeelte waar deze activiteiten plaats vinden, onder beheer van de stad Oostende vallen.

## Sector van de zeevisserij boert opnieuw achteruit

In de loop van 1979 noteerde men niet minder dan 6.328 aanlegbeurten van vissersvaartuigen in de Oostendse haven. vergeleken met 1978 was dit een achteruitgang van 135 eenheden, hetzij 2,1 %. Ongeveer 2.057 hoogzeetreilers, hetzij nagenoeg 1/3 van het totaal, meerden af aan de vismijn van het visserijdok. De rest van de vissersboten kwamen in de handelshaven aanleggen en vooral aan de pit-

toreske Visserskaai in het stadscentrum. Hier betrof het hoofdzakelijk eenheden die de kustvisserij beoefenen.

Wat nu de lossingen van deze 6.328 treilers betreft, noteerde men een terugloop van 4.696 ton, hetzij 22 % tenopzichte van 1978. De visaanvoer beliep immers 16.307 ton tegenover 21.004 ton het jaar voordien. Hoe de aanvoer sedert 1976 verliep, kunnen wij als volgt samenvatten :

Vissershaven	Ontscheepte hoeveelheid	Groei
1976	21.439 t	—
1977	19.733 t	— 8 %
1978	21.004 t	+ 6 %
1979	16.307 t	— 22 %

Ook op het vlak van de besommingen is de achteruitgang duidelijk merkbaar. Het verkoopcijfer beliep vorig jaar 612.028.898 BF in globo tegenover 664.645.761 BF in 1978. Het verlies bedraagt derhalve ruim 52 miljoen BF. Te Zeebrugge en te Nieuwpoort waren de besommingen van de visverkoop echter lichtjes vermeerderd.

De redenen voor deze regressie zijn bekend : overbevissingsproblemen, uitbreiding van territoriale zones, verhoging van de brandstofprijzen, vermindering van de rendabiliteit en verlies van enkele eenheden. Daarenboven laat het systeem van onze vrije markteconomie de verkoop toe van onze vangsten op de Britse markt. Daar krijgen onze vissers veel gunstiger prijzen voor hun vangsten.

## Aanvoercijfer van binnenscheepvaart ging gevoelig achteruit

Over nu naar de binnenscheepvaart, die volgende resultaten boekte voor 1979 :

Binnenscheepvaart 1-12/1979	Aanvoer	Afvoer
Eenheden	178	182
Lading	42.175 t (— 37 %)	12.442 t (+ 52 %)

Wanneer men de statistieken van de laatste 15 jaar nagaat constateert men een gestadige regressie van de binnenvaarttrafiek in de Oostendse handelshaven. Deze achteruitgang is wel een algemeen verschijnsel in onze havens maar in de Ensorstad werd deze evolutie nog versneld door het wegvalen van de grint- en petroleumtrafieken, die geleidelijk aan langs maritieme weg zou geschieden.

In 1975 werd de toestand plots dramatisch : een daling van de goederentrafiek met eventjes 40 % ! De economische recessie ging toen in alle hevigheid woeden, terwijl de lange staking van de schippers belangrijke trafiekverschuivingen naar andere transportsectoren voor gevolg had. Het jaar 1976 zorgde echter voor een zekere stabiliteit

en ook 1977 was niet zo slecht. In 1978 daarentegen laaide de regressie andermaal op en het afvoercijfer daalde met liefst 54 % !

Voor het jaar 1979 waren het de lossingen die gevoelig achteruitboerden (—37 %), terwijl de ladingen een relance boekten van circa 52 % zoals aangeduid in bovenstaande tabel. Volgens rubrieken ingedeeld ziet de evolutie van de binnenscheepvaarttrafiek in de Oostendse haven er als volgt uit wat het voorbije jaar betreft :

Binnenscheepvaart- trafieken	Aanvoer	Afvoer
Zetmeel	14.300 t	—
Grint	10.620 t	—
Meststoffen	7.218 t	6.452 t
Veevoeder	7.062 t	—
Stookolie	913 t	628 t
Pulp	878 t	—
Schroot	734 t	978 t
Bouwmat.	450 t	—
Chemische prod.	—	4.024 t
Paletten	—	360 t
<b>Totaal</b>	<b>42.175 t</b> (— 37 %)	<b>12.442 t</b> (+ 52 %)

#### Het belang van de yachting voor de toeristische ontwikkeling van Oostende

Besluiten wij dit maritiem panorama over het Oostendse havencomplex met een beknopte analyse van de laatste statistieken in verband met de jachthaven. Drie deelhavens komen in aanmerking sinds de inhuldiging van het Mercatorcomplex medio 1975.

Voor laatstgenoemde haven, beheerd door het Oostendse stadsbestuur, gelden volgende cijfers. Stippen wij aan dat ze wel relevant zijn voor de evolutie van de yachting in de drie deelhavens : Mercator-, NSYC- en RYCO-haven :

Jaar	Binnengevaren jachten	Groei
1975	1.473	—
1976	3.599	+ 144 %
1977	4.681	+ 30 %
1978	4.386	— 6 %
1979	5.516	+ 25 %

Voor de Mercatorhaven sluit de balans 1979 af met een bonus van 25 %. Men merkt nog een lichte daling van de activiteit in 1978 na twee jaar buitengewone expansie. Voegt men bij deze 5.516 binnengelopen hoogzeejachten de cijfers van de NSYC- en RYCO-havens, dan bekomt men een totaal van 14.169 jachten tegenover 9.978 in 1978. Dit betekent een expansieritme van 42 %. Het belang van de yachting voor de toeristische ontwikkeling van de Ensorstad is hiermede afdoende geïllustreerd.

Publiceren wij nog de indeling per vlag van de jachten binnengelopen in de Mercatordokken. De NSYC- en RYCO-deelhavens bezorgden ons geen afzonderlijke gegevens maar herinneren wij eraan dat onderstaande cijfers de algemene toestand in het hele havencomplex getrouw illustreren.

Vlag	Enheden
België	2.845
Nederland	1.305
U.K.	677
D.B.R.	455
France	123
USA	38
Luxemburg	16
Zweden	16
Canada	10
IJsland	8
Australië	6
Diverse	17
<b>Totaal</b>	<b>5.516</b>

Tenslotte resumeren wij dit bondig maritiem panorama met het overzicht van de resultaten geboekt in de verschillende deelhavens van Oostende :

Havencomplex	Trafiek 1979	Groei
Handelshaven	1.675.844 t	+ 19 %
RMT-haven	2.664.363 pass.	+ 2,1 %
Visserhaven	16.307 t	+ 22 %
Binnenvaart	54.617 t	+ 27 %
Jachthaven	14.168 eenh.	+ 42 %

**La présente contribution à notre panorama maritime donne un aperçu de l'évolution du trafic transmanche aux ports d'OSTENDE et ZEEBRUGGE au cours du récent semestre.**

**Huidige bijdrage tot ons maritiem panorama brengt een beknopt overzicht van de evolutie van de kanaaltrafiek te OOSTENDE en ZEEBRUGGE gedurende het voorbije semester.**

#### OSTENDE

##### Introduction

Voici que viennent de paraître les statistiques concernant l'évolution du trafic transmanche aux terminaux ostendais pendant les six premiers mois de l'année 1980. Disons d'emblée que le transit de passagers est en stagnation au port de la R.T.M., tandis que celui de véhicules accompagnés marque un net recul comparé au semestre correspondant de 1979.

Le 1er bilan trimestriel de la présente année avait pourtant affiché une net regain d'activité quant au trafic passagers. Celui-ci annonçait, en effet, un taux de croissance de 13 %. Le transit de véhicules touristiques était toutefois en léger recul, lequel se

chiffrait à 2 % rapporté au trimestre correspondant de 1979. Résumons donc comme suit les chiffres réalisés aux terminaux de la R.T.M. pendant les trois premiers mois de l'année :

Lignes RTM 1-03/1980	Entrées et sorties	Evolution
Passagers	309.102	+ 13 %
Véhicules	152.475	- 2 %

#### Recul du trafic aux terminaux de la R.T.M.

En ce qui concerne maintenant les résultats enregistrés au cours de la période couvrant les 6 premiers mois de l'année courante, nous remarquons que le transit de passagers n'affiche plus qu'un boni de 2,2 %, tandis que le trafic de véhicules accuse cette fois un taux négatif se chiffrant à - 12 %. Le recul est donc assez prononcé sur toute la ligne et il s'est manifesté tant à l'entrée qu'à la sortie des terminaux ostendais.

Lignes RTM 1-06/1980	Entrées et sorties	Evolution
Passagers	1.067.832	+ 2,2 %
Véhicules	332.436	- 12 %

Spécifions bien que les chiffres précités concernent les trois terminaux de la R.T.M. qui exploite un service combiné sur Douvres et Folkestone sous la dénomination de Sealink. Faisons également remarquer que le nombre de véhicules est exprimé en « unités », soit 1 unité pour une voiture particulière, 2 unités pour une caravane et 4 unités pour un autocar.

Quant au fret transporté par les ferries polyvalents de ladite Sealink, précisons qu'il a été calculé selon de nouvelles normes ce qui empêche évidemment toute comparaison avec la période équivalente de l'année dernière. Voici donc les seules quantités absolues réalisées au cours des deux premiers trimestres de l'année :

Lignes RTM	Marchandises Ro/Ro
1-03/1980	1.524.750 tonnes
1-06/1980	3.324.360 tonnes

Un mot encore au sujet des répercussions du blocage des ports français sur le trafic transmanche du port de la R.T.M. ostendaise. Rappelons que cela se passait au cours de la deuxième quinzaine d'août et qu'une partie importante du trafic de Dieppe, Boulogne, Calais et Dunkerque transita alors par les ports d'Ostende et de Zeebrugge. D'après les chiffres provisoires publiés par la R.T.M., on constate que l'accroissement du trafic ainsi obtenu à Ostende se situe dans des proportions assez modestes, surtout en ce qui concerne le transit de véhicules. En effet, le boni ne s'élève qu'à 56.335 passagers et 3.348 véhicules comparé au mois d'août 1979 :

Lignes RTM Août 1980	Entrées et sorties	Evolution
Passagers	545.600	+ 18 %
Véhicules	95.647	+ 3,6 %

#### La fin des P & O Jet Ferries Ostende-Douvres

On se rappellera que les P & O Ferries hissaien le grand pavois à Ostende, le 29 février écoulé, en

inaugurant une liaison en Boeing Jetfoil entre le Vuurtoren dok et le centre de Londres. Ce jour-là, 161 passagers embarquèrent au terminal d'Ostende et 157 y débarquèrent. Les hydroptères « Jetferry One » et « Flying Princess » allaient bientôt assurer jusqu'à 3 liaisons journalières dans chaque sens. Bien vite, le « Jetferry Two », d'une capacité de 250 passagers, vint remplacer le « Flying Princess » repris par la Boeing Cie de Seattle.

Au cours du premier mois d'exploitation, c'est-à-dire en mars dernier, 8.701 transits furent effectués sur la nouvelle ligne et c'est ainsi que le 1er bilan trimestriel se clôtura par un transit total de 9.019 passagers pour 146 traversées effectuées. Le taux d'occupation était donc bien bas mais on parla alors d'évidente période de rodage.

Puis vinrent les chiffres résumant le rendement du 1er semestre de l'année et on put constater que le taux d'occupation affichait une moyenne de 57 passagers par traversée. C'était vraiment peu ainsi qu'en témoigne le bilan suivant :

Jetferries 1-06/1980	Traversées	Passagers
Entrées	318	18.479
Sorties	317	18.241
Total	635	36.720

On se mit alors à espérer un regain d'activité pendant les mois d'été mais il faut croire que cet espoir fut vain car le 25 septembre dernier, les P & O Ferries cessaient brusquement toute activité. Quant aux causes de ce rendement insuffisant, rappelons que le jetfoil Boeing ne peut transporter des véhicules, ce qui est assurément un sérieux handicap dans l'exploitation d'un trafic touristique. Il y avait aussi le prix de la traversée, de 5 fois supérieur à celui d'un billet de car-ferry, qui effrayait même les hommes d'affaires. Ceux-ci avaient d'ailleurs tout avantage à se rendre à Londres en avion. Ajoutons à cela que les hydroptères connaissent de nombreuses pannes en mer, ce qui créa bien vite un sentiment de méfiance auprès de la clientèle transmanche. Enfin, le terminal ostendais était mal situé par rapport aux terminus routiers et ferroviaires de la ville et la promotion commerciale manquait vraiment d'efficacité.

Aussitôt se pose la question : quid des deux hydroptères Boeing que la R.T.M. mettra en service sur sa ligne de Douvres l'été prochain ? Pas de voitures à bord, Douvres comme terminus au lieu de Londres et annulation des traversées dès 7 Beaufort. D'autre part, une intégration de ce service dans l'ensemble de l'exploitation Sealink, d'où une meilleure promotion et un prix plus abordable de l'ordre de quelque 800 FB par traversée. On le voit bien : que la R.T.M. réussira là où les P & O Ferries ont échoué n'est certes pas une certitude.

Un mot enfin au sujet de la ligne Ro/Ro Ostende-Douvres exploitée par la Cie Schiaffino à partir du Houtdok du port communal. Rappelons que cette liaison journalière ne s'adresse qu'aux véhicules commerciaux et qu'elle fut inaugurée en juillet 1979. La seule comparaison possible pour juger de l'évolution du trafic se fera donc entre les 2 premiers trimestres de l'année et cela d'après le résumé suivant :

**Ligne Schiaffino**

1-03/1980  
1-06/1980

**Marchandises Ro/Ro**

71.800 tonnes  
156.680 tonnes

x x x

**ZEEBRUGGE****Inleiding**

Men zal zich herinneren dat 1979 een bijzonder slecht jaar was geweest voor het Zeebrugge passagiers- en voertuigenverkeer over het Kanaal. De eerste maanden van huidig jaar waren andermaal niet bepaald gunstig voor de passagierstrafiek alhoewel het voertuigenverkeer lichtjes toenam. Nu de balans van het voorbije 1ste halfjaar is verschenen, merkt men een duidelijke relance van de passagierstrafiek, die met liefst 22% is gestegen t.o.v. het overeenstemmend semester van 1979.

Brengen wij vooreerst de cijfers van het voorbije jaar in herinnering. Onderstaande tabel wijst op een afgetekende regressie van het passagiersverkeer, terwijl de voertuigenstrafiek een povere groei van 3% boekte :

<b>Zeebrugge</b> <b>1-12/1979</b>	<b>Aantal</b>	<b>Evolutie</b>
Passagiers	1.691.312	— 2,3 %
Voertuigen	736.892	+ 3,0 %

Ter vergelijking publiceren wij hieronder de geboekte resultaten in de Franse kanaalhavens voor wat het passagiersverkeer betreft van het voorbije jaar. We merken dat Dieppe, Boulogne en Cherbourg belangrijke winstmarges haalden, terwijl alleen Duinkerke verlies leed. De globale groei voor de 8 kanaalhavens van de « range » Zeebrugge-Cherbourg beliep 112.000 eenheden of 8% t.o.v. vorige dienstjaar :

<b>Passagierstrafiek</b> <b>1-12/1979</b>	<b>Aantal</b>	<b>Groei</b>
Calais	5.304.974	+ 3 %
Boulogne	2.447.800	+ 30 %
Dieppe	957.082	+ 54 %
Le Havre	942.378	+ 8 %
Cherbourg	681.353	+ 21 %
Duinkerke	420.007	— 5 %
Oostende	2.664.363	— 2 %
Zeebrugge	1.691.312	— 2 %

**Passagierstrafiek met liefst 159.000 eenheden of 22% gestegen**

In 1979 ging de Zeebrugse passagierstrafiek dus met 2,3% achteruit. Dit betekende een verlies van nogenoe 41.500 eenheden voor het hele jaar. Voor het 1ste kwartaal 1980 was de balans merkelijk slechter : een negatief groeiritme van eventjes 17%, hetzij circa 43.000 eenheden minder vergeleken bij hetzelfde trimester van 1979. De achteruitgang was praktisch even groot bij aankomst als bij vertrek zoals blijkt uit volgend overzicht :

<b>Zeebrugge</b> <b>1-03/1980</b>	<b>Passagiers</b>	<b>Groei</b>
In	108.064	— 15 %
Uit	99.883	— 18 %
Totaal	207.947	— 17 %

Een afgetekende relance van de trafiek deed zich evenwel voor gedurende de periode april-juni. Aldus kon de recente semestriële balans met winstcijfers worden afgesloten en dan nog met liefst 159.000 eenheden meer dan tijdens het overeenstemmend halfjaar van 1979.

Dit betekent een uitzonderlijke groeivoet van 22%. Onderstaande tabel toont ons hoe de trafiektoename evenredig is verdeeld over aankomst en vertrek :

<b>Zeebrugge</b> <b>1-06/1980</b>	<b>Passagiers</b>	<b>Groei</b>
In	436.313	+ 21 %
Uit	433.519	+ 23 %
Totaal	869.832	+ 22 %

**Voertuigenverkeer boekt slechts 5,7% winst of 19.600 eenheden**

Minder gunstig verliep echter de evolutie van het toeristische voertuigenverkeer. Vorig jaar bedroeg de groeivoet slechts 3% en na de eerste drie maanden van huidig jaar 6,7%, hetzij 9.300 eenheden. Voor meer details zag deze 1ste trimestriële balans er als volgt uit :

<b>Zeebrugge</b> <b>1-03/1980</b>	<b>Voertuigen</b>	<b>Groei</b>
In	76.251	+ 7,4 %
Uit	72.181	+ 6,3 %
Totaal	148.432	+ 6,7 %

Veel verandering is er echter niet gekomen gedurende het daaropvolgend trimester. De inschepingen te Zeebrugge zijn wel ietwat gestegen, maar de ontschepingen aldaar daalden in dezelfde verhouding. Aldus bleef het globale groeiritme praktisch ongewijzigd voor de eerste zes maanden van het lopend jaar, nl. 5,7%. Volgende tabel geeft deze evolutie heel duidelijk weer :

<b>Zeebrugge</b> <b>1-06/1980</b>	<b>Voertuigen</b>	<b>Groei</b>
In	169.608	— 0,9 %
Uit	192.294	+ 12 %
Totaal	361.902	+ 5,7 %

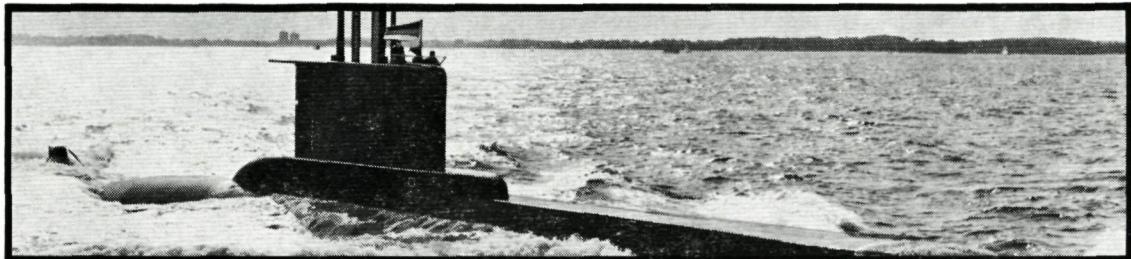
Samengevat kenden de Zeebrugse veerdiensten een forse relance van de passagierstrafiek tijdens het voorbije semester. Het voertuigenverkeer daarentegen bleef stagneren met een relatief laag groeiritme alhoewel de toestand hier gunstiger evolueert dan verleden jaar.

Qua vooruitzichten hoopt men op een verdere toename van de passagierstrafiek. De zomermaanden zijn op dat vlak bijzonder druk geweest en de recente blokkade van de Franse kanaalhavens heeft bijkomende trafiek naar Zeebrugge omgeleid. Maar wij herhalen het : bij gebrek aan snelle overvaarten d.m.v. glijboten zal het Zeebrugse voertuigenverkeer ook verder blijven stagneren.

Henri Rogie  
15-10-80

Signaals gevechtsinformatiesysteem voor onderzeeboten: Sinbads\*

# Alleen een goed overzicht biedt goede oplossingen.



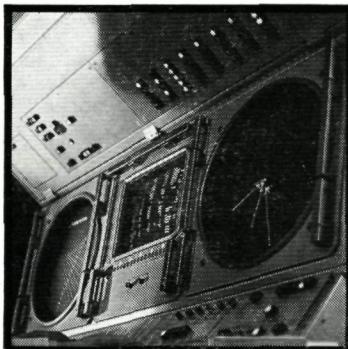
**D**e laatste jaren zijn de eisen voor effectieve onderwatergevechtsleiding aanzienlijk verzwakt. Hoe deugdelijk en modern het Signaal antwoord daarop is, is waar te nemen op de beeldschermen van Sinbads. Deze geven een duidelijk beeld van de situatie, doelen, wapens, met bijzchriften en al. Zij maken de juiste ideeën en antwoorden mogelijk op het moment, dat die het meest nodig zijn.

## De vindingrijkheid in Sinbads

De kern van Sinbads is het passieve volgsysteem, waarmede een aantal doelen gelijktijdig kan worden gevolgd. Het systeem ontvangt en verwerkt alle beschikbare doelsinformatie, zoals peiling, afstandschattingen, koers en snelheid en - indien beschikbaar - de gepeilte afstand.

## De waakzaamheid van Sinbads

Het is haast onmogelijk een onderzeeër die Sinbads aan boord heeft te verrassen of te misleiden,



Volledig geïnformeerd dank zij Sinbads

want Sinbads beschikt over een intelligent programma dat 'doelbewegingen analyseert met een minimum aan gegevens. Dit programma berust op het Kalmann-principe waardoor de onzekerheid uit een reeks peilingen kan worden beperkt. Het systeem verzekert een optimale aanpassing tussen de gebruiker en de verwerkingsnelheid van de computer.

## De flexibiliteit van Sinbads

Voor een dergelijk veelomvattend systeem vergt Sinbads verrassend weinig ruimte. Zodoende helpt het bij de oplossing van het ruimteprobleem in onderzeeboten.

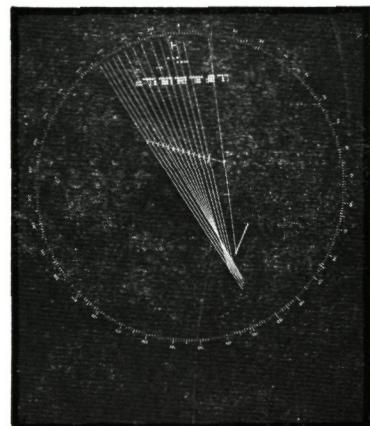
Ook kan Sinbads zonder probleem worden geïntegreerd met andere systemen en worden uitgebreid met aanvullende mogelijkheden voor bijzondere taken.

## Goede oplossingen bieden een goed overzichtsbeeld

Het gebruik van Signaalsystemen als Sinbads, betekent het

beschikken over het juiste antwoord op iedere voorkomende dreiging.

Sinbads heeft bijvoorbeeld besturingscapaciteit voor alle soorten draadgeleide of ongeleide torpedo's. Drie draadgeleide torpedo's kunnen gelijktijdig worden bestuurd. Signaals goede oplossingen bieden het goede overzichtsbeeld. En datzelfde beeld toont het resultaat van Signaals vindingrijkheid.



Een duidelijk overzicht is onmisbaar voor gevechtsleiding

Hollandse Signaalapparaten B.V.  
Postbus 42 - 7550 GD Hengelo.  
Tel. 05400 - 88111 - telex 44310.  
Radar, gevechtsinformatie en besturingssystemen.

\*Sinbads - Signaals Submarine Integrated Battle and Data System

**Alleen goede oplossingen leiden tot goed overzicht.**

# Marines Militaires étrangères

Par le Capitaine de Frégate (R) H. ROGIE

**Nous poursuivons ici notre aperçu sur l'évolution des marines étrangères au cours des récents mois.**

## GRANDE-BRETAGNE

### Patrouilleurs affectés au « Fishery squadron »

L'HMS ALDERNEY, septième et dernier patrouilleur de la série dite des ISLANDS (voir photographies dans les nos 90 et 99 de MARINE) a été admis au service actif le 5 octobre 1979. Ces patrouilleurs, tous construits aux chantiers Hall Russel d'Aberdeen, sont dérivés du P296 JURA que la Royal Navy avait affrété en 1975 et qu'elle a par la suite rendu à l'Office des Pêches d'Ecosse.

Rappelons leurs caractéristiques :

- déplacement : 935 tonnes standard, 1250 tonnes en pleine charge ;
- dimensions : 59,51 × 10,90 × 4,26 m ;
- propulsion : 2 diesels Ruston, type RK 3 CM développant au total 4.380 ch à 750 tours minute, 1 hélice ;
- performances :
- vitesse : 16 nœuds ;
- distance franchissable : 10.000 milles à 12 nœuds ;
- armement : 1/40 MK 3 ;
- équipage : 7 officiers et 32 hommes.

La faible vitesse de ces patrouilleurs ainsi que l'absence d'hélicoptère pour les missions de surveillance qui leur sont dévolues ont été vivement critiquées. Aussi la Royal Navy a-t-elle renoncé à poursuivre la série jusqu'à 12 unités, comme cela fut à un moment envisagé, et a-t-elle étudié un nouveau type de patrouilleur. Celui-ci pourrait être commandé prochainement aux chantiers qui ont construit les ISLANDS. Ce projet de patrouilleur a été présenté à l'exposition navale de Portsmouth, en septembre 1979. Sa coque est assez semblable à celle des ISLANDS, mais il est plus long (75 mètres) et plus gros (1.450 tonnes). Ses autres caractéristiques sont :

- propulsion : 2 diesels totalisant 5.600 ch, 2 hélices ;

- vitesse : 20 nœuds ;
- stabilisateurs dynamiques ;
- distance franchissable : 10.000 milles à 12 nœuds ;
- hangar et pont d'envoi pour deux hélicoptères WG 13 LYNX ou un SEA KING ;
- 1 pièce de 105 dérivée du canon des chars CENTURION ;
- 2 caisses contenant 30 tonnes de détergent pour la lutte anti-pollution.

Aussitôt après sa mise en service, l'HMS ALDERNEY a été placé sous les ordres du Captain Fishery Protection and Mine Counter Measures (CFP/MCM) et affecté au Fishery squadron. Cette flottille remonte au XVIIe siècle. Depuis cette époque, elle est chargée de la surveillance des eaux territoriales, de la police des pêches et de la protection des navires de pêche dans les eaux côtières. A partir de 1975 et au fur et à mesure de la mise en service des patrouilleurs type ISLAND leurs missions se sont étendues à la protection des installations pétrolières off shore et depuis 1977 à la surveillance de la zone économique protégée des 200 milles. Présentement, le Fishery squadron est articulé en deux divisions basées à Rosyth :

- une division côtière forte d'une dizaine de dragueurs du type TON aménagés pour cette mission ;
- une division forte de 7 patrouilleurs de la classe ISLAND pour les zones du large et la protection des installations pétrolières off shore.

Le Fishery squadron dans sa tâche de protecteur des pêches est secondé par une flottille dépendant du Département de l'Agriculture.

x x x

### Commande d'un bâtiment d'intervention sous-marin

La Royal Navy a récemment commandé aux chantiers Scotts de Greenock un bâtiment d'intervention sous-marin. Baptisé SEA BED OPERATION VESSEL, ce navire sera armé par du personnel appartenant à la Royal Fleet Auxiliary. Il sera équipé d'une

tourelle immergée pour plongées profondes et pourra mettre en œuvre un petit sous-marin d'exploration analogue au GRIFFON que met en œuvre le bâtiment océanographique d'ENTRECASTEAUX de Marine nationale.

Voici ses autres caractéristiques :

- déplacement : 7.200 tonnes ;
- longueur : 145 mètres ;
- largeur : 15 mètres ;
- propulsion : 3 propulseurs d'étrave, 2 propulseurs Voith Schneider à l'arrière.

Un système d'ancrage dynamique permettra à ce navire de se tenir à la verticale d'une balise acoustique posée sur le fond jusqu'à une profondeur de 300 mètres environ. L'ancrage est obtenu par la manœuvre conjuguée des 2 Voith Schneider et des propulseurs d'étrave.

Ce bâtiment sera doté d'une plate-forme pour un hélicoptère SEA KING.

Le SEA BED VESSEL remplacera l'HMS RECLAIM qui va être désarmé.

#### Affrètement de deux pétroliers

Nous sommes aujourd'hui en mesure de donner plus de détails sur les pétroliers APPLELEAF (ex HUDSON DEEP) et BRAMBLELEAF (ex HUDSON CAVALIER).

La transformation en pétroliers ravitaillateurs de ces deux navires achevés en 1976 par les Chantiers Cammell Laird à Birkenhead a été confiée à la firme Swan Hunter de Wallsend qui s'est spécialisée dans la construction de bâtiments logistiques.

Ils présentent les caractéristiques suivantes :

- déplacement : 36.000 tonnes ;
- dimensions : 176 (HT) X 29,90 X 11,30 m ;
- propulsion : 2 diesels Pielstick de 7.000 ch (5.148 kW) sur une ligne d'arbre.

On ne possède pas encore d'informations sur leur équipement de ravitaillement qui sera sans doute analogue à celui de leurs prédecesseurs maintenant rendus à leur propriétaire : un portique de transfert de chaque bord et un système de ravitaillement en flèche.

#### Retour en métropole du T.G. 317.8

On sait que la Royal Navy déploie de temps à autre outre-mer un groupe occasionnel qui reste absent de Grande-Bretagne durant quelques mois.

Le T.G. 317.8 dont nous avions signalé le départ dans notre n° 105 (p. 27) est rentré en Angleterre le 14 décembre 1979. Il l'avait quittée le 8 mai précédent pour un périple qui l'a amené en Méditerranée, dans l'océan Indien et le Pacifique. Les principaux pays visités ont été la Yougoslavie, la Grèce, la Turquie, Israël, l'Égypte, l'Inde, la Malaisie, le Sri Lanka et l'Australie.

Le T.G. 317.8 était composé du destroyer lance-missiles HMS NORFOLK portant la marque du « Flag Officer Second Flotilla » (FOF 2) et des frégates ARROW, ARETHUSA, ACHILLES, DIDO et FALMOUTH, ainsi que des bâtiments logistiques LYNNESS, FORT GRANGE, OLMEDA et BLACK ROVER.

## ETATS-UNIS

### L'hélicoptère Sea Hawk

Le prototype SH 60 B SEA HAWK du programme LAMPS III (Light Airborne Multi Purpose System III) a effectué son premier vol d'essai le 12 décembre 1979 au centre d'essais de la firme Sikorsky à Palm Beach (Floride).

La mission principale de cet hélicoptère qui est appelé à remplacer le SH 2 D SEA SPRITE de Kamman est la lutte ASM. La mission secondaire est la lutte antisurface (antiship surveillance and targeting). Ses caractéristiques principales sont les suivantes :

- diamètre du rotor : 16,36 m ;
- longueur hors tout : 19,76 m ;
- hauteur hors tout : 5,33 m ;
- poids maximum : 9 tonnes (5 tonnes à vide) ;
- vitesse maximum : 160 nœuds ;
- distance franchissable : 324 milles, endurance : 3 heures ;
- équipements : Radar à grande portée, ECM, MAD, 25 bouées acoustiques, 2 torpilles MK 46, système de transmission de données.



Cet hélicoptère est destiné aux 31 grands destroyers du type SPRUANCE et aux frégates type FFG 7 classe O. PERRY. Les premières FFG 7 devront être modifiées pour embarquer le SEA HAWK. Les FFG 7 commandées plus récemment seront aménagées à la construction pour recevoir cet hélicoptère polyvalent et ainsi c'est la frégate FFG 8 MC.

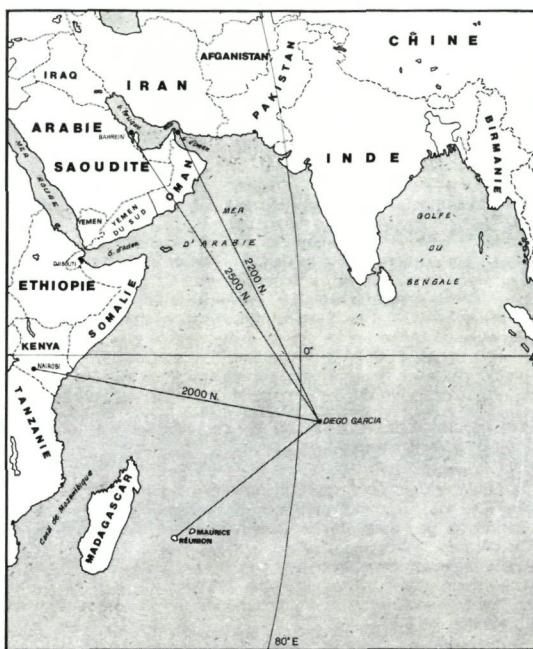
Inery qui a été choisie pour faire l'évaluation technique et opérationnelle de ce nouvel hélicoptère, probablement à partir de janvier 1981.

On rappelle que le principal responsable du système d'armes LAMPS est curieusement la compagnie IBM, et que les principaux soustraitants sont Sikorsky Aircraft pour l'hélicoptère, Général Electric pour sa propulsion, DAF Indal du Canada pour l'équipement permettant son retour à bord.

#### Le point d'appui de Diego-Garcia

On signale les renforcements récents de la puissance aéromaritime des États-Unis dans l'océan Indien, y compris du soutien logistique de cette puissance, par l'arrivée à Diego-Garcia du DIXIE, bâtiment base de destroyers et du ravitailleur de combat WHITE PLAINS. Cela pose la question de savoir ce qu'il en est au sujet de cette base américano-britannique, non complètement achevée mais déjà passablement utilisable, de Diego-Garcia, qui n'ayant ni arsenal ni bassin de radoub, ni moyens

portuaires, est au vrai plus un point d'appui qu'une véritable base.



L'évolution de la situation politique au Moyen-Orient au cours de la décennie 1960-1970 montrait que si les Américains devaient agir au Moyen-Orient sans disposer de points d'appui très rapprochés tels Bahreïn et Masirah prêts de façon plus ou moins précaire il leur faudrait parcourir des distances énormes, donc prohibitives, sans base logistique sur la terre ferme depuis Subic Bay aux Philippines. On comprend donc que le gouvernement américain se soit préoccupé de disposer d'une base au beau milieu de l'océan Indien.

C'est ainsi qu'au tout début de 1971 les Américains envoyèrent une première mission d'une dizaine de SEABEES à Diego-Garcia, atoll des Chagos qui, comme ceux des Maldives, ressemble tout à fait aux atolls classiques du Pacifique, avec lagon, coraux, cocotiers... chaleur et, en outre, pluies nocturnes très fréquentes.

Diego-Garcia est situé à peu près sur le méridien de Bombay, à un peu plus de 1.000 nautiques dans le sud de la pointe sud de l'Inde, 2.500 nautiques de Bahreïn, 2.200 du détroit d'Ormuz et 2.000 autres de Nairobi sur le parallèle (7° austral), de Dar-es-Salam (Tanzanie) et de Djakarta (Indonésie), environ à mi-distance de ces deux grands ports. L'atoll a une superficie (lagon exclu) de près de 30 km<sup>2</sup> avec une longueur maximum de 28 km, une largeur maximum de 18. Il est propriété britannique depuis les guerres napoléoniennes et il a fait ses preuves pendant la dernière guerre comme utile point d'appui pour de petits navires. A la suite de négociations, il a été mis à la double disposition des forces armées britanniques et américaines et il est, à ce titre, administré en condominium - encore que le mot soit bien majestueux pour une si petite île où vivent 1.200 personnes...

De fait, plus de 1.000 de ces personnes sont de nationalité américaine, les autres étant des fonctionnaires et des techniciens britanniques (Marine et Télécommunications). En quelques mois, les SEABEES passèrent de 10 à 600 hommes ; travaillant au moins 10 heures par jour, ils préparèrent d'abord des zones de « beaching » pour les déchargements de matériaux apportés par caboteurs, installèrent des balisages et aménagèrent des chenaux pour l'accès au lagon, installèrent une distribution d'eau et d'électricité... tout en vivant sous la tente avec l'espérance de jours meilleurs. Mais 6 mois à peine après leur arrivée sur l'atoll, un premier C. 130 HERCULES pouvait se poser sur une piste provisoire de 1.100 mètres de longueur...

On connaît alors une longue période de remise en cause, si non de l'utilisation éventuelle de la petite base telle qu'elle se trouvait réalisée de façon précaire, du moins de l'exécution des plans qui prévoyaient des installations beaucoup plus importantes - à l'échelle du ravitaillement d'une « task force » réussie autour d'un porte-avions. Il fallut l'installation soviétique de chaque côté de l'accès de la mer Rouge, Berbera en Somalie (évacuée maintenant depuis 1978, cf. nota), Aden au Yémen, et l'intervention navale soviétique dans le conflit Éthiopie - Somalie pour que le « feu vert » soit donné à l'installation complète de Diego-Garcia en base navale et aéronavale.

A la fin de 1979, les travaux touchaient à leur fin et il ne reste plus qu'à terminer pour le début 1981 l'énorme entreprise qui aura consisté en la création d'une jetée de 1.500 mètres environ, perpendiculaire à la côte et aboutissant à une appontement sur lequel pourraient venir accoster, en eaux suffisamment profondes du lagon, n'importe quels navires d'une task force (y compris CV ou LHA) pour s'y ravitailler en combustible par collecteurs et en marchandises sèches par camions. La réalisation de cet ouvrage exige non seulement que l'on batte des pieux (fers à 1 de gros module) mais qu'on les enrobe dans des cylindres de béton armé : il aura fallu des milliers de tonnes de produits métalliques venant des Etats-Unis mêmes, de ciment et d'asphalte venant d'Afrique. Actuellement tout le reste est terminé, notamment une piste de 3.600 mètres pour les très grands avions, sept postes de mouillage dans le lagon, un parc de 8 grands réservoirs de carburants (de la taille de ceux que l'on voit dans nos ports ou près de nos raffineries), des ateliers de réparations et entretien, des magasins de pièces de rechange, une centrale électrique, un ensemble complexe de télécommunications, un centre administratif, des installations-vie confortables avec air-conditionné, et des installations variées de sports de plein air, enfin naturellement des routes (27 km bitumés) et des moyens de détection et de défense efficaces contre d'éventuelles attaques aériennes.

x x x

#### Arrivée en Arabie saoudite des dragueurs côtiers commandés aux États-Unis

Les quatre dragueurs côtiers construits pour l'Arabie saoudite par les chantiers Peterson de Sturgeon Bay (Wisconsin) sont arrivés à Bahreïn le 2 octobre 1979 escortés par le bâtiment de sauvetage américain PRESERVER. Ces bâtiments commandés en 1975

avaient été remis l'un après l'autre à la marine saoudienne à Little Creek, où ils étaient à l'entraînement depuis un an. Ils portent les numéros et les noms suivants : 412 ADDIRIYAH, 414 AL QYSUMAH, 416 AL WADETAH, 418 SAIWA et ont pour caractéristiques :

- déplacement : 320 tonnes (375 tpc) ;
- dimensions : 43,9 x 8,2 x 2,5 m ;
- propulsion : 2 diesels Wankesha L 1616, 2 hélices, 1.200 ch ;
- vitesse maximum : 14 nœuds ;
- armement : 2/20 CA (II x 1).

Rappelons (voir MARINE n° 97, octobre 1977) que la marine saoudienne, qui n'avait jusqu'ici que trois vedettes lance-torpilles de 170 tonnes (2/40 CA - 4 T/533) du type allemand JAGUAR, un petit patrouilleur et deux chalands de débarquement, est en extension rapide. Outre les quatre dragueurs précités, elle a en effet commandé aux États-Unis quatre corvettes et neuf patrouilleurs lance-missiles. Les corvettes ont été commandées le 30 août 1977 aux chantiers Tacoma. Baptisées BADZ, AL YARMOUK, HITTEEN et TABUK, elles ont été mises sur cale en décembre, juillet et octobre 1979 et en janvier dernier pour la quatrième unité. Ces corvettes ont pour caractéristiques :

- déplacement : 720 tpc ;
- dimensions : 71,4 (ht) x 8,4 x 2,65 m ;
- propulsion : système CODOG comprenant une turbine à gaz General Electric de 16.500 ch (12.136 kW) pour la marche à grande vitesse et 2 diesels de 2.000 ch (1.471 kW), 2 hélices ;
- performances :
- vitesses maximum : 30 nœuds sur la turbine à gaz, 20 nœuds sur les diesels ;
- armement :
- missiles : 8 antinavires HARPOON (IV x 2) ;
- artillerie : 1/76 CA Oto Melara compact, 1 système VULCAN/PHALANX (à ces armes il faut ajouter 1 mortier de 81 mm et 2 de 40 mm de l'armée de terre pour appuyer une petite opération de police) ;
- ASM : 6 T (III x 2) MK 32 ;
- équipement électronique : 1 radar SPS 60 de veille-surface, 1 radar SPS 40 A de veille-air, 1 conduite de tir MK 92, 1 sonar SQS 56 ;
- équipage : 5 officiers et 48 hommes.

Les neuf patrouilleurs lance-missiles ont été commandés le 16 février 1977, également aux chantiers Tacoma. Leurs noms sont : AL SEDDIQ, AL FAROUK, ABDUL AZIZ, FAICAL, KHALID, TARIK, OKBAH et ABU OBAIDAH. L'AL SEDDIQ a été mis sur cale le 15 septembre 1978 et lancé en juin 1979. Tous entreront en service entre 1980 et 1982. Leurs caractéristiques sont :

- déplacement : 320 tpc ;
- dimensions : 56,20 (ht) x 4,60 x 1,75 m ;
- propulsion : système CODOG comprenant 1 turbine à gaz General Electric de 12.136 kW et 2 diesels de 1.500 ch (1.103 kW), 2 hélices ;
- performances : vitesses maximum : 38 nœuds sur la turbine à gaz, 18 nœuds sur les diesels ;
- armement :

- missiles : HARPOON antinavires (II x 2) ;
- artillerie : 1/76 CA Oto Melara compact, 2/20 CA ;
- équipage : 35 hommes.

### Vedettes lance-missiles pour Bahreïn

L'État de Bahreïn a commandé en avril 1979 aux chantiers allemands Lürssen de Brême Vegesack 2 vedettes lance-missiles du type TNC qui ont comme caractéristiques :

- déplacement : 228 tonnes ;
- longueur : 45 mètres ;
- propulsion : 4 diesels MTU, 4 hélices, 14.400 ch ;
- performances :
- vitesse maximum : 40,5 nœuds ;
- distance franchissable : 1.600 milles à 16 nœuds ;
- armement : 4 missiles antisurface MM 38 EXOCET, 1/76 CA Oto Melara compact, 1/40 CA.

Ces vedettes seront dotées d'un lance-châffs (leurre) du type DAGAIE de la Marine nationale.

### Cession de vedettes lance-missiles soviétiques à la République arabe du Yémen

La petite force navale de la République arabe du Yémen (voir son état p. 20 MARINE n° 97 octobre 1977) devrait s'enrichir de trois vedettes lance-missiles soviétiques du type OSA II (240 tpc, 36 nœuds, 430 milles à 34 nœuds, 700 milles à 20 nœuds, 4 missiles SS-N-2 (Ix 4) STYX antisurface).

x x x

## PAYS-BAS

### Constructions neuves

La frégate WILLEM VAN DER ZAAN, douzième et dernière frégate ASM type KORTENAER de la marine royale néerlandaise (voir caractéristiques détaillées dans Marine n° 90 janvier 1976), a été mise en chantier le 15 janvier dernier aux chantiers De Schelde à Flessingue. Son admission au service actif interviendra en 1984 (essais en 1983). Sur ces douze frégates, deux, le KORTENAER et le CALLENBURGH, sont en service, une en essais et les neuf autres à divers stades de construction. Ces bâtiments de 3.750 tpc et 30 nœuds sont propulsés par turbines à gaz de vitesse et de croisière. Leur armement comprend 8 missiles antisurface américains du type HARPOON, 1 système surface-air à courte portée Nato SEA SPARROW, 1/76 CA, 4 catapultes pour le lancement de torpilles ASM et 2 hélicoptères ASM WG 13 LYNX. Six frégates très voisines (elles en diffèrent par le système de propulsion) sont en construction en RFA pour le compte de la Bundesmarine. La première, baptisée BREMEN, a été mise à l'eau en été 1979.

La frégate EVERSEN est récemment entrée en re-fonte dans l'arsenal du Helder pour y subir les mêmes travaux que ceux exécutés précédemment sur le VAN SPEIJK et le VAN GALEN et que ceux en cours sur le TJERK HIDDES et le VAN NES. Reste à moderniser l'ISAAC SWEERS pour que s'achève le rajeunissement de ces frégates dérivées des LEANDER britanniques. Ces unités de 2.850 tpc, qui ont été mises en service en 1967-1968, ont désormais pour armement 8 missiles antisurface



La frégate Kortenaer

HARPOON, 2 systèmes surface-air SEA CAT à courte portée, 1/76 CA, 6 T/ASM et 1 hélicoptère WG 13 LYNX. Grâce à une automatisation très poussée de la machine et des équipements, leur équipage a été ramené de 253 à 180 hommes. La modernisation de ces frégates à mi-vie est une opération bénéfique puisqu'elle aboutit à disposer de navires ayant des caractéristiques somme toute proches de celles des unités nouvelles du type KORTENAER.

Le sous-marin ZEELEEUW, second du type WALRUS décrit dans notre dernier numéro p. 31 (n° 107 avril 1980), a été commandé le 18 décembre 1979 aux chantiers de Rotterdam. Les essais du WALRUS sont prévus pour la mi-1983 et ceux du Zeeleeuw pour fin 1984/début 1985.

Ces sous-marins nouveaux remplaçant respectivement le DOLFIJN et le ZEEHOND ne renforceront donc pas numériquement la force sous-marine néerlandaise qui comprendra toujours en 1985 comme aujourd'hui 6 sous-marins d'attaque :

WALRUS et ZEELEEUW venant d'entrer en service ; ZWAARDVIS et TIJGERHAAI qui seront alors âgés de 13 ans ; POTVIS et TONIJN qui seront à l'époque vieux de 20 ans.

x x x

#### U.R.S.S.

##### Les croiseurs lance-missiles type KIROV

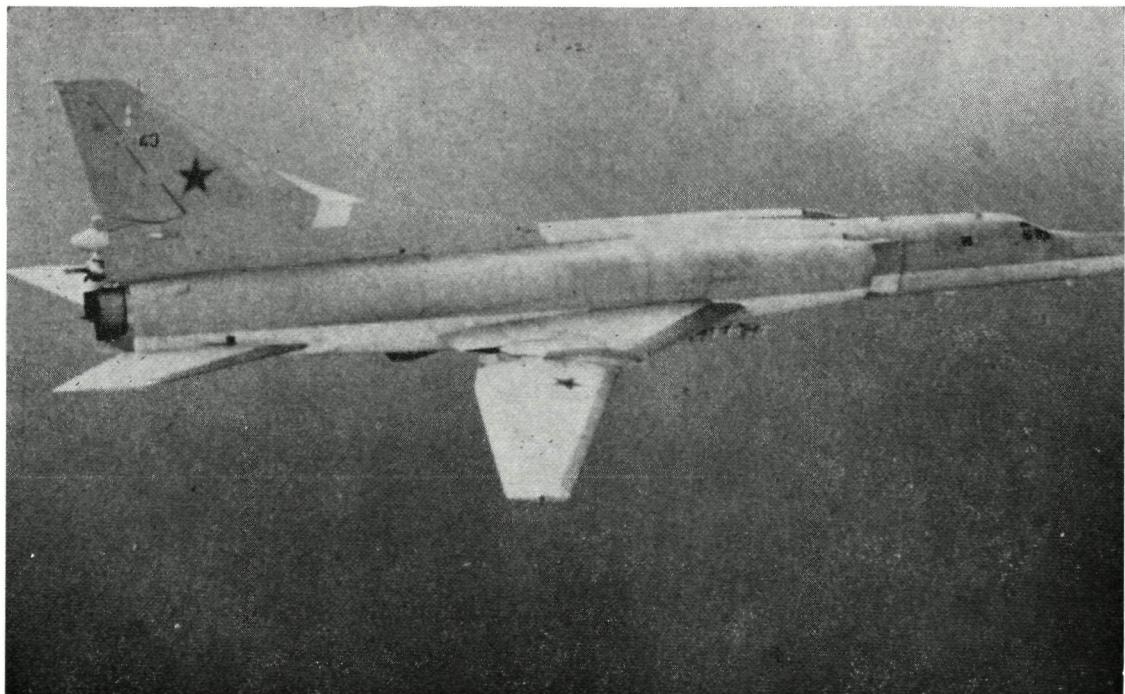
Bien qu'on ait encore des doutes sur la nature de sa propulsion, classique ou nucléaire, les autres caractéristiques du grand croiseur lance-missiles KIROV, en achèvement à flot à Léningrad, commencent à se préciser. Selon les informations récem-

ment publiées notamment dans « Marine Rundschau », l'armement de ce bâtiment dont le déplacement, estime-t-on, est supérieur à 25.000 tonnes comprendrait :

- des missiles antisurface à longue portée, soit du type SS-N-12, soit d'un modèle plus évolué. Le SS-N-12 qui équipe les porte-aéronefs type KIEV (4 rampes doubles de lancement) est crédité d'une portée de 290 nautiques avec une charge militaire classique ou nucléaire ;
- des missiles anti-aériens, soit du type SA-N-3, bien connu équipant les croiseurs types KRESTA II et KARA, soit d'un type nouveau. Ce dernier système, le SA-N-6, pourrait être la version navale du système SA-10 de l'armée. La portée de ce missile serait supérieure à 80 nautiques au moins ;
- deux systèmes SA-N-4 (II x 2) de DCA rapprochée ;
- une artillerie de 100 CA en tourelles simples ;
- plusieurs canons multitungues de 23 mm pour la défense antimissiles très rapprochée ;
- des armes ASM dont le SS-N-14 (torpille associée à une fusée porteuse) ;
- un pont d'envol et un hangar à l'arrière abritant des hélicoptères ASM et/ou porteurs d'un radar à longue portée (identification et DO) pour le tir trans-horizon des missiles antisurface.

##### La place du BACKFIRE dans la puissance aéromaritime de l'U.R.S.S.

L'aéronavale soviétique est confiée à du personnel de l'armée de l'Air et tous les bombardiers affectés à la Marine sont basés à terre. Ces bombardiers ont reçu des noms de code NATO commençant par un B (comme « bomber »). Ils se composent d'environ 500 BADGER, de 75 BEAR, d'une soixantaine



Le Backfire au service de la puissance aéromaritime de l'URSS

de BLINDER et d'une cinquantaine de BACKFIRE (ces derniers étant également des appareils d'attaque comme veut le souligner la seconde syllabe de leur nom de code commençant par un F comme « fighter »). Tous ces bombardiers sont des TUPO-LIEF généralement à 2 réacteurs (sauf les BEAR, déjà anciens d'ailleurs, qui sont à 4 turbo-propulseurs). Les catégories les plus récentes, BLINDER et BACKFIRE, sont les seules qui soient supersoniques.

Le bombardier-chasseur BACKFIRE est - à une douzaine d'années de distance - une version fortement améliorée du BLINDER, essentiellement quant au rayon d'action et à la faculté de voler à vitesse supersonique à basse altitude ce dont le BLINDER n'est pas capable. Le BACKFIRE est opérationnel depuis 1975, après cinq ans environ d'essais sur prototypes ; il est construit en série dans la version TU.26 B qui diffère assez grandement de la version TU.26 A des prototypes par la disposition des réacteurs (en « casings » à section carrée comme sur le supersonique civil TU.144, ou comme sur notre CONCORDE) et par sa capacité d'emport de carburant, donc par son rayon d'action.

Le poids au décollage est de 122 tonnes, la charge militaire de 10 tonnes ; la vitesse maximum serait de Mach 2,4 à 50.000 pieds et de Mach 1,3 à 3.000 pieds ; les rayons d'action seraient de 5.700 km en subsonique sans ravitaillement en vol et de plus de 9.000 km en subsonique avec ravitaillement en vol ; l'armement comprend (en plus de bombes classiques) un canon unique à l'arrière avec conduite de tir radar, et sous les ailes deux missiles air-surface AS 4 ou AS 6 de portée supérieure à 100 nautiques et à charge nucléaire ; des équipements très perfectionnés de brouillage permettent, croit-on, une pénétration réellement efficace des actuelles défenses adverses.

Tel quel, avec ou sans ravitaillement en vol, le BACKFIRE peut aller tirer des missiles sur n'importe quel objectif du « sanctuaire » américain ; c'est également un destructeur potentiel terrifiant de convois par mer, plus redoutable que ne le seraient les sous-marins soviétiques. Ces deux aptitudes capitales, et la quasi invulnérabilité des BACKFIRE, sont sans doute ce qui justifie l'insistance avec laquelle M. Harold BROWN parle de la menace que représente désormais cet aéronef : « La menace du Backfire est en passe de devenir plus dangereuse que celle des sous-marins d'attaque soviétiques... Il y a déjà 100 bombardiers de ce type en service et leur rythme de production est de 30 par an, dont la moitié pour l'aéronavale... Nous continuons à penser que les missions premières de ce bombardier sont les attaques dans les théâtres périphériques et l'assaut des forces navales à la mer. Les Backfire peuvent déjà emporter deux missiles AS 4 Kitchen et il est vraisemblable que les Soviétiques travaillent sur un projet de missiles de croisière à très grande portée. »

xxx

#### La mission de la Marine de Guerre soviétique

Voici un extrait d'un article signé M. SMIRNOV, Amiral de la Flotte soviétique. Il s'intitule « La garde océanique » et a paru dans l'Etoile Rouge :

L'auteur de l'article a évoqué le rôle de la marine de guerre soviétique dans la guerre civile et la Grande Guerre Nationale (destruction de 1.400 transports et de 1.300 navires de l'adversaire, 110 opérations de débarquement avec 250.000 matelots). L'impérialisme poursuit sa politique d'agression. C'est pourquoi les forces armées soviétiques devront

remplir leur devoir prévu par la Constitution : défendre la patrie socialiste et être prêtes à une riposte immédiate à toute tentative de l'adversaire.

La marine constitue un ensemble équilibré de sous-marins, de navires de surface, d'avions de l'aéronavale, d'unités de côte d'artillerie, de fusées et d'unités d'infanterie de marine. La base de la puissance de la marine est constituée de sous-marins atomiques armés de fusées, de l'aviation décollant de bases aériennes, de navires porte-avions et de navires de surface. Dans ce nombre figurent des navires-antinavires (protivolodotchnye) KIEV, MOSCOU, LÉNINGRAD, croiseurs dotés de fusées dont l'un porte le nom glorieux de VARIAG (croiseur coulé dans un combat inégal, en janvier 1904 dans le port coréen Tchemoulpo). La marine dispose de moyens techniques de navigation de transmission et de direction.

Notre puissance navale ne possède pas et ne peut pas avoir une tendance à l'agression. Nos navires ont fait des croisières océaniques et ont visité de nombreux pays. Partout, nos marins représentent une grande puissance et la population des ports étrangers peut se convaincre des qualifications politiques et morales de nos marins élevés dans une société de socialisme développé.

Le maintien d'une discipline élevée constitue un critère pour les compétitions socialistes de la marine. Les commandants, les état-majors, les organes politiques et les organisations du parti font des recherches de mesures efficaces dans les compétitions. Ils veillent sur la maturité politique, l'amour du navire par son équipage et la cohésion des équipages.

Parmi les équipages qui se sont distingués, il faut mentionner les suivants :

- le sous-marin atomique doté de fusées SOIXANTE ANS DU GRAND OCTOBRE de la flotte du Nord ;
- le grand navire KERTCH ;
- le croiseur à fusées AMIRAL FOKINE, portant depuis sept ans le titre de navire d'élite (Otblitchny Korab) ;
- un sous-marin atomique doté de fusées dont le commandant est le capitaine de vaisseau Kazakov ;
- le sous-marin OUHONOVSKI KOMSOMOL ;
- le torpilleur MEKHADI AZIBEKOV.

Le personnel est jeune : les matelots ont été élevés à l'époque de la fusée interplanétaire. Plus de 50 p. 100 des officiers sont âgés de moins de 30 ans (cf. nota).

Les conseils militaires, les commandants et les organes politiques attachent une grande importance au maintien traditionnel des contacts avec les organes du parti. C'est ainsi que les matelots originaires de la région de Moscou sont en contact avec les travailleurs d'Ukraine. Les travailleurs d'Ukraine sont également en rapport avec les marins de la mer Noire et les travailleurs de la Baltique avec les marins de la flotte de la Baltique.

La conclusion de l'amiral SMIRNOV est la suivante : « Notre marine de guerre veille sur les mers et les océans au nom de la sécurité de la patrie socialiste et de la défense des conquêtes du socialisme. »

## AUSTRALIE

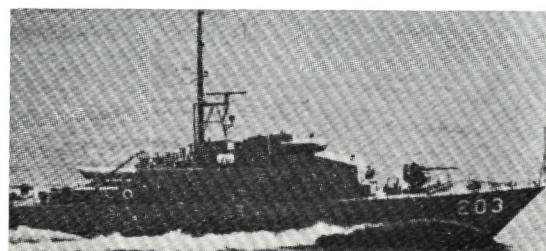
### Commande d'un pétrolier ravitailleur

Dans un récent discours, le ministre de la Défense australien a fait connaître que la marine allait commander un pétrolier ravitailleur d'une conception identique à celle de la DURANCE de Marine nationale.

### Patrouilleurs de la classe FREMANTLE

Pour accroître ses moyens affectés à la surveillance côtière et à la défense des intérêts maritimes du pays, la Marine royale australienne avait commandé 15 patrouilleurs d'un type nouveau : le prototype aux chantiers britanniques Brooke de Lowestoft, les autres aux chantiers North Queensland Eng. à Cairns.

Ces bâtiments portent les numéros de coque et les noms suivants : P 203 FREMANTLE, P 204 WARRNAMBO, P 205 TOWNSVILLE, P 206 WOLLONGONG, P 207 LAUNCESTON, P 208 WHYALLA, P 209 IPSWICH, P 210 CESSNOCK, P 211 BENDIGE, P 212 GAWLER, P 213 GERALDTON, P 214 DUFFO, P 215 GEELONG, P 216 GLADSTONE, P 217 BUNBURY.



Le patrouilleur Fremantle

Leurs caractéristiques sont les suivantes :

- déplacement : 160 tonnes (220 tpc) ;
- dimensions : 42 x 7,10 x 1,80 m ;
- propulsion : 2 hélices - 2 diesels MTU 16 V-538-TR91 - 6.760 ch (plus un moteur auxiliaire Dorman 12 JTM de 310 ch agissant sur une hélice centrale à pas variable permettant d'atteindre une vitesse de 8 nœuds) ;
- armement : 1/40 CA à l'avant, 2 mitrailleuses, 1 mortier de 81 mm ;
- performances :
  - vitesse maximum : 30 nœuds ;
  - distance franchissable : 4.800 milles à 8 nœuds, 1.460 milles à 30 nœuds ;
- équipage : 21 hommes.

Un excédent de poids de 20 tonnes provenant d'un échantillonnage trop élevé des tôles de coque affecte les cinq premiers patrouilleurs de cette série ; de ce fait, leur vitesse de pointe est inférieure à celle prévue à l'origine.

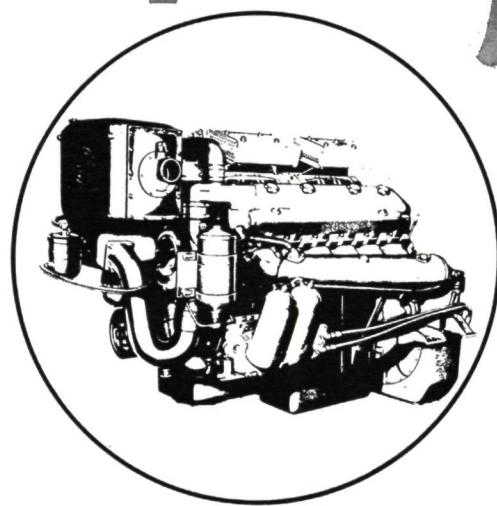
Le FREMANTLE a été lancé le 15 février 1979.



# Etn. C. VERSWIJVER N.V.

## Detroit Diesel Engines

- Verkoop - Service
- Reparatie - Revisie
- Ruilmotoren
- Wisselstukken
- Vermogen van 20 - 1.600 PK
- Voor Scheepsvaart & Industrie
- Stroomaggregaten tot 2500 Kw
- Boegschroef Motoren



EXCLUSIVE DISTRIBUTOR  
ETN. C. VERSWIJVER N.V.

Zetel : Venusstraat, 7-9 - 2000 Antwerpen - Tel. 031/33.59.96 - Telex 32.569  
Branch : Kaleweg, 5 - 9910 Mariakerke Gent - Tel. 091/26.56.69 - Telex 12.063



## woorden uit de zeemanskist

# De scheepsklok ofte scheepsbel

Oppermeester J.B. DREESEN

De scheepsbel is na het boegbeeld het stuk scheepsuitrusting waar de meest geheime krachten aan worden toegeschreven. Alhoewel het voorwerp in het Nederlands een SCHEEPSKLOK heet, analoog aan KERKKLOKKEN en de KLOKKEN van een BEIAARD, blijkt in de zeemanstaal het woord SCHEEPSBEL gebruiklijker te zijn. Aan de oorsprong hiervan ligt waarschijnlijk de invloed van het Engelse « SHIPS BELL ». In het Duits houdt men het zeer konsekvent bij SCHIFFSGLOCKE, terwijl men in het Frans spreekt van « la CLOCHE du bord ». Het woord KLOK bereikte ons uit het KELTISCH na een omweg langs het Middellatijn.

Geelkoperen scheepsbellen- of klokken werden oorspronkelijk aan boord gebruikt om de tijd bij te houden zoals die gemeten werd met behulp van de ZANDLOPER van een half uur, « Het GLAS », zoals we hem in een vorige bijdrage noemden. Als middel om de tijd aan te duiden komt de scheepsbel reeds eeuwen voor. Samen met de bootsmansfluit mag ze tot de oudste scheepsinstrumenten gerekend worden. KLUGE haalt in zijn welgekende SEEMANNSSPRACHE twee teksten met betrekking tot de scheepsklok aan. De ene tekst, uit 1662 geeft het gebruik aan van de scheepsklok bij het GLAZEN SLAAN, de andere uit 1695 zegt dat bij het bepalen van de middagbreedte, de doorgang van de zon in de meridiaan aan boord werd aangegeven door acht glazen te slaan op de scheepsklok.

Op elke scheepsbel wordt traditiegetrouw de naam van het schip en de datum van de tewaterlating aangebracht. Niet alleen werd de bel gebruikt voor het GLAZEN SLAAN maar ook voor het aangeven van de tijden voor de aflossing van de wacht, schafttijd, godsdienstoefening en andere.

Zo wordt vijf tot tien minuten voor het aflossen van de wacht de scheepsbel éénmaal zacht geluid, en wordt na het wacht opzetten te 20 uur in zee niet meer met de klepel geslagen, maar met de achterkant van een mes tegen de klok aangetikt. Aan de wal geschiedt dit na taptoe te 21 uur zodat het volk, dat zich ter ruste heeft begeven, in de slaapverblijven niet nodeloos gestoord wordt.

Voor de aanvang van de kerkdienst wordt de scheepsklok driemaal zacht geluid.

Ook is het de gewoonte bij de overgang van oud op nieuw jaar het oude jaar met acht slagen uit te luiden en daarna het nieuwe jaar met acht slagen in te luiden. Dit wordt gedaan door het jongste lid van de bemanning. Tevens dient het klokgelei als alarmsignaal bij brand en verlaatrol.

Grotere schepen hadden altijd twee bellen aan boord waarvan de grootste zich op de bak bevond en de kleinere op de brug. De bel op de bak wordt daar nog wel gebruikt door de uitkijk om de richting aan te geven waarin hij iets waarneemt; door de man die de ankerspil bedient om aan te geven hoeveel ketting er uit staat en voor het geven van mistseinen wanneer het schip ten anker ligt.

Een scheepsbel wordt enkel vervangen als ze gebrosten is, voor het overige blijft ze aan boord tot het schip verkocht of afgebroken wordt. Ze wordt dan aan de ene of de andere openbare instantie aangeboden of verkocht. Bij een eventuele verkoop gaat echter de voorkeur naar iemand die aan boord diende. Om de klank van een scheepsbel te verzachten, voegt men soms goud of zilver bij de smeltende brij van het gietsel. Dit gebeurde ook voor kerkklokken. Zo werden bv. bij het gietsel van de voornaamste klok van HMS Malaya niet alleen gouden souvereigns maar ook zilveren Malayadollars gevoegd.

De scheepsklok verdeelde de dag op zee in wachten. Die wachten heetten de hondenwacht, de morgenwacht, de voormiddagwacht, de namiddagwacht, de eerste en de laatste platvoetwacht en de eerste wacht. De wachten, met uitzondering van de platvoetwacht, duren 4 uren. De twee platvoetwachten duren elk maar 2 uren, dit om een automatische verschuiving van de wachten te verkrijgen ten opzichte van de vorige dag. De lange wachten van 4 uur duurden acht glazen.

Als de zandoper was doorgelopen pakte de roerganger het Allemanseindje beet en tikte daarmee de klepel tegen de klok aan. Op het eerste half uur na de aanvang van de wacht wordt één glas geslagen, op het eerste uur twee glazen, op anderhalf uur drie glazen, op het tweede uur vier glazen, op twee en een half uur vijf glazen, op het derde uur zes glazen, op drie en een half uur zeven glazen en na het aflossen en overgeven van de wacht, op

het vierde uur acht glazen. Normaal liep dit stelsel ook door op de platvoetwachten. Op Britse schepen worden de vijf glazen in de laatste platvoetwacht echter vervangen door één glas. De legende wil dat de vijf glazen van de laatste platvoetwacht het sein waren waarop de muiters van de NORE op 13 mei 1737 zaten te wachten. Het geheim lekte echter uit en orders werden gegeven slechts één glas te slaan. De praktijk bleef bestaan en werd zelfs overgenomen door sommige vreemde marines, waaronder de onze.

Wordt het kind van een zeeman aan boord gedoopt, waarbij dan de omgekeerde scheepsklok als doopvont fungert, dan mag het kind naar het schip genoemd worden. Dit leidt wel eens, tot een eerder spijtige naamgeving. Het 19de eeuwse kind dat naar zijn vaders schip BOADICEA werd genoemd zal later met een dergelijke naam niet zo gelukkig geweest zijn.

De klepel van een scheepsklok is voorzien van een ALLEMANSEINDJE. Hierover verscheen in de ZEEMANSKIST van NEPTUNUS nr 2 van 1971 een bijdrage. Daar me echter mettertijd bijkomende taalkundige gegevens in de KIST waarden herneem ik ook even dit onderwerp.

Het ALLEMANSEINDJE of -ENDJE is een eind gevlochten touwwerk aan de klepel van een SCHEEPSBEL of -KLOK. Sommige eindjes zijn zeer eenvoudig van opmaak, terwijl andere zeer sierlijk gevlochten werden. De lengte bedraagt ongeveer 30 cm. Voor de confectie van een Allemansindje gebruikt men tegenwoordig bij voorkeur katoentouw of nylon. Hierdoor is de kleur van zo'n eindje meestal wit. Soms wordt hiervan afgeweken en krijgt het Allemansindje de nationale kleuren in touwwerk van die kleur of overschilderd. Mijn voorkeur gaat naar een eindje gevlochten uit manillagarens of korregarens. Het maakt een eenvoudige indruk, maar wint aan kleur door de gouden glans van de manilla.

Enkel in het Nederlands kreeg dit eindje een specifieke naam, Het Allemansindje, het eindje waar al-

leman aan trekt. In het Engels wordt het « a BELL-ROPE » genoemd. Ook de Duitsers hielden het eenvoudig bij een « SCHIFFSGLOCKENTAU ».

In het Frans heet het ding « LA CORDE DE CLOCHE ». Corde is overigens in de Franse maritieme taal een verboden woord. Men spreekt er altijd van cordage, filin, grelin, aussiere enz. Corde mag enkel gebruikt worden in de hiernavolgende betekenissen :

- la corde de la cloche ;
- la corde de dos, raligue supérieure d'un chalut ;
- la ligne dormant dit palangre ou corde ; en in de uitdrukkingen :
- mat de corde, et fuir a mats et corde (voor top en takel lopen, dit is, zonder zeilen voor een storm weglopen).

Ook de Portugezen sluiten zich bij dit Franse woordgebruik aan. Het Allemansindje wordt ook bij hen « CORDA » genoemd en aan boord van de Portugese schepen is er geen ander eind dat deze naam draagt.

De Spaanse marine noemt het een CUERDA. Een typisch gezegde is - No hay mas que dos CUERDAS a bordo, un en el relay de borde y l'otro a la campana - er zijn aan boord van het schip maar twee Cuerdas, een in de scheepshorloge (in het Spaans noemt de veer van een horloge « cuerda ») en de andere aan de scheepsbel. - Een andere veel gebruikte naam in de Spaanse Marine voor dit klassiek voorwerp is RABIZA, verkleinwoord van RABO, staart, dus staartje. Tot hier deze aanvulling. Een BELLEBOEI noemen we bij de marine de boeien die voorzien zijn van een bel ofte klok. Daar de werking ervan afhankelijk is van de golven, maakt bij enige zeegang het geluid hiervan altijd een verrassende indruk.

BELLEBROEKEN waren indertijd de matrozenbroeken met naar onder toe breed uitlopende broekspijpen.

J.B. Dreesen

# INFO RESERVE

## OFFICIERS DE LA RESERVE DE LA FORCE NAVALE

## RESERVEOFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT

### Benoemingen — Nominations

Hiernavermelde reserveofficieren werden op 27 SEP 80 benoemd tot reserveluitenant ter zee 1e klas.

NOE E.  
BROWAEYS G.  
MONSEZ J.  
KARLER J.  
DUPUIS V.

Les officiers de réserve mentionnés ci-après ont été nommés au grade de lieutenant de vaisseau de réserve à la date du 27 sep 80. Ils prennent rang d'ancienneté à la date en regard de leur nom.

GEVERS F.  
SIMONIS V.  
DOBSON R.  
HOSTEN L.  
COOMAN W.

Hiernavermelde reserveofficier werd op 27 SEP. 80 benoemd tot reservevaandrig ter zee.

REMERIE P.

### Eervolle onderscheidingen —

#### Distinctions honorifiques

Het heeft zijne Majestet de Koning behaagd op 19 JUL 80 het Kruis van Ridder in de Kroonorde te verlenen aan :

VTZ(D)Res CALLANT J.  
LTZ(D)Res CHAUDOIR H.  
2VZ(T)Res CUPERUS J.  
LTZ(T)Res DE KEYSER C.  
LTZ(T)Res DE REYDT H.  
LTZ(T)Res FORRET W.  
LTZ(D)Res HARDY J.  
VTZ(D)Res HUYBRECHTS J.  
2VZ(T)Res INSTALLE M.  
VTZ(D)Res JACQMOTTE J.  
2VZ(D)Res KINET P.  
LTZ(T)Res LEGRAND J.  
2VZ(D)Res LEONARD W.  
2VZ(T)Res MEYERS L.  
LTZ(T)Res NEUMANN E.  
2VZ(T)Res RABAUT G.  
2VZ(D)Res RICHOUX G.  
2VZ(D)Res RUYSSINCK T.  
VTZ(T)Res SIX M.  
LTZ(T)Res STEYAERT J.  
VTZ(T)Res STRAETMANS A.  
VTZ(T)Res TANGHE R.  
LTZ(T)Res VANDERSTAPPEN R.  
LTZ(D)Res VERMEERSCH R.  
2VZ(D)Res WOLTERS X.

Il a plu à Sa Majesté le Roi de conférer à la date du 19 JUIL 80 la Croix de Chevalier de l'Ordre de Léopold à :

1LZ(T)Res DE MEUSE G.  
1LZ(D)Res DUTRANOIT P.  
CDT(MED)Res GOLDSTEIN M.  
1LZ(T)Res JANSEN J.  
1LZ Res JOSSART J.  
KVK(T)Res KAUFMANN M.  
KVK(D)Res MASQUELIN J.  
1LZ(T)Res ORBAN C.  
1LZ(D)Res PEETERS E.  
1LZ(T)Res QUINET J.  
KVK(T)Res SCHRAM F.  
KVK(T)Res VANDELDE J.  
1LZ(D)Res VERREET G.  
1LZ(T)Res VERSTRAETE D.  
1LZ(T)Res VERWILGHEN J.

Het heeft Zijne Majestet de Koning behaagd op 19 JUL 80 het Kruis van Officier in de Kroonorde te verlenen aan :

FKP Res MASURE D.

Il a plu à Sa Majesté le Roi de conférer à la date du 19 juil 80 la Croix de Commandeur de l'Ordre de la Couronne à :

CPV Rés LIENART J.C.

x x x

## INTERNATIONAL TACTICAL GAME 1980

Tijdens het weekend van 11-12 OKT 1980 had te OOSTENDE HET INTERNATIONAL TACTICAL GAME plaats, ingericht door onze nationale vereniging van RO-ZM.

Reeds op vrijdagavond 10 OKT was de oefening gestart met de verwelkoming van het Britse team aan de RMT-terminal van Oostende. Inkwartiering in de officiersmess en eerste contactname met onze partners van de « LONDON RESERVE DIVISION » verliepen hierop in de beste omstandigheden.

's Anderendaags 11 OKT was het de beurt aan de Franse marineteam van DUINKERKE verwelkomd te worden in EGUERMIN. Ook onze eigen teams waren intussen opgedaagd en zo kon FKP(R) VAN LAER, Nationaal Voorzitter van de RO-ZM, alle deelnemers begroeten en hun de doelstellingen van de « tactical game » toelichten.

KLTZ VAN DEN HOEK, Hoofd Opleiding van EGUERMIN, startte daarop met de eerste activiteiten en gaf een breedvoerig exposé over de opdrachten van zijn school en de huidige evolutie op gebied van mijnenbestrijding. Een rondleiding in de school en de briefing van de « tactical game »

in de opsroom van de MCMTT hadden nog in de voormiddag plaats.

Na de lunch trad CPC(R) DEMOULIN als OTC op voor de uitvoering van « OPERATION YELLOW ROSE » op de MCMTT. De deelnemende reserve-officieren uit UK, FR en BE gingen 5 « cubicals » bemannen en wedijverden onder elkaar met evenveel geestdrift als competentie.

Op de briefing ontstond een lang debat over de prestaties van de verschillende teams alsmede over tal van nautische en technische aspecten i.v.m. mijnenvegen en -hunting. Na afloop hiervan zou voorzitter VAN LAER het personeel van EGUERMIN bedanken voor zijn inzet bij de realisatie van deze « tactical game ».

's Zondags 12 OKT waren de deelnemende teams bij NAVCOMBZE te gast aan boord van de F911 WESTDIEP. Na de klassieke rondleiding en een kort afscheidsdrink zetten de deelnemers koers op OOSTENDE, voor een laatste lunch in de officiersmess.

Heildronk op de NATO, slotwoord van onze nationale voorzitter en bedankingen vanwege de UK- en FR-delegaties besloten het INTERNATIONAL TACTICAL GAME 1980.

Gelet op het succes van de oefening gaat volgend jaar beslist een 2de editie door, ditmaal met versterkingen vanuit de US-Navy en de Bundesmarine.

x x x

## A PROPOS DE FREGATES

Tel est le titre d'un long article que nous avons lu dans un quotidien de la métropole et dont nous vous donnons ci-après quelques extraits frappants : La récente décision de la Grèce d'acquérir 3 frégates néerlandaises du type « Kortenaer », et le fait que le Portugal se prononcerait également en faveur de la même construction... mais ici on est toujours au conditionnel, car rien n'est encore définitif... n'ont pas manqué de provoquer de sérieuses réactions vis-à-vis de pays européens qui étaient sur les rangs avec leur propre type de frégate. La RFA, par exemple, a protesté officiellement via son ambassadeur à Athènes contre la décision du ministre grec de la Défense, car il semblerait bien qu'il n'y ait pas eu de consensus au niveau gouvernemental. En Belgique, c'est également la consternation puisqu'il y a quelques semaines à peine, le type belge de frégate était considéré par l'OTAN comme l'instrument idéal pour la flotte portugaise, étant donné qu'il s'agit d'un bâtiment conçu « à l'économie ».

Est-ce à dire que les frégates belges sont invendables... ou qu'elles sont très mal mises en vente ? Nous pencherons pour la seconde hypothèse.

Prenons d'abord le cas de la Grèce. Si l'on en croit les commentaires de la presse grecque, la décision relative au choix de la frégate néerlandaise résulterait en grande partie d'un « donnant-donnant » au niveau de la politique gouvernementale. Le poste de Premier ministre ayant échappé en dernière minute au ministre de la Défense Averoff, celui-ci se serait vu accorder une certaine liberté d'action dans le cadre de son propre ministère et a ainsi,

d'emblée, confirmé le choix de sa force navale. Cette dernière a vraisemblablement été motivée par la recherche d'un certain confort, d'où l'adoption d'un bâtiment plus grand (3.400 t. contre 2.400 t. pour la frégate belge), ce qui peut-être confère un peu plus de prestige. Mais la frégate néerlandaise est également plus chère, de 30 % au moins à l'achat, ainsi qu'à l'exploitation : la consommation en carburant est plus élevée, l'équipage plus important, et n'oublions pas les coûts d'entretien.

Plusieurs éléments ont joué en faveur des Néerlandais qui, dans le cadre d'une action bien concertée et bien coordonnée, ont fait du « forcing » continu. Il y a d'abord la question des délais de livraison. Les Néerlandais ont offert une de leurs propres frégates endéans un an. Ensuite, l'accent a été mis sur le fait que le bâtiment néerlandais peut embarquer 2 hélicoptères (ce qui serait également possible avec le type belge), qu'avec ces 1.000 t. de plus, il peut se prêter plus tard, beaucoup plus facilement, à d'importantes modifications. Ce sont là certes des atouts intéressants, mais qui se payent cher. A cela s'ajoutent encore les facilités financières... Or, assez curieusement, on enregistre maintenant l'intention des Néerlandais de construire un nouveau type de frégate qui serait à peu de chose près, identique au type belge...

Côté portugais, on constate que ce pays qui n'a pas les moyens financiers de s'offrir ces engins (il n'y consacrerait que 200 millions de dollars) doit faire appel aux pays de l'Otan pour le financement du reste. Et malgré un cadeau de 60 millions de florins qu'aurait accordé le gouvernement néerlandais, la frégate belge est encore 10 % moins chère. En d'autres termes, le Portugal demande aux pays de l'Otan de financer l'achat de 3 frégates néerlandaises beaucoup plus chères que ce qui avait été initialement prévu. On comprend pourquoi les discussions vont toujours bon train au sein de l'organisation atlantique.

x x x

## ACTIVITEITEN INGERICHT DOOR RO-ZM

Buiten de veelvuldige week-end-prestaties, met een militair instructief karakter, georganiseerd door de kringen der reserve officieren, gebeurt het regelmatig dat sommige kringen bezoeken aan militaire organismen organiseren die eerder een informatief doel hebben. De betrokken officieren vragen hiervoor een wederoproeping, een marsbevel en militair vervoer.

Gezien in het kader der steeds toenemende budgetaire lasten die het leger langsom meer besparingen opleggen, wordt u gevraagd de kringen op de hoogte te brengen dat in de toekomst geen marsbevelen noch militair vervoer zullen toegestaan worden voor activiteiten die een louter informatief karakter hebben.

U wordt tevens gevraagd een zo groot mogelijke verspreiding aan deze nota te geven.

x x x

## RO-ZM ZONDER MILITaire VERPLICHTINGEN

De Sectie Opleiding en Training van de Krijgsmachten deelt ons het volgende mede i.v.m. oud-reserveofficieren die aan militaire activiteiten wensen deel te nemen, doch geen verplichtingen meer hebben qua wederoproepingen :

1. Uw brief in referte vermeld stelt het probleem van de deelneming van oud-reserveofficieren aan militaire aktiviteiten.

Meer algemeen stelt dezelfde vraag zich voor alle personen die, om welke reden dan ook, GEEN militaire verplichtingen meer hebben en dus niet meer wederoproepen kunnen worden.

2. Om de hieronder opgesomde redenen acht de Staf van de Landmacht het niet wenselijk dat de bedoelde personen nog verder aan militaire activiteiten deelnemen :

a. De Landmacht is niet gemachtigd een militaire vorming te verstrekken aan NIET-militairen. Uitzonderingen hierop behoren tot de bevoegdheden van de Heer Minister van Landsverdediging.

b. De bedoelde personen zijn niet meer onderworpen aan de specifieke verplichtingen eigen aan de status van de militair.

c. Deze personen kunnen ook niet beschouwd worden, zelfs niet tijdelijk, als behorend tot het personeel van het Departement van Landsverdediging.

d. Het volstaat niet een verklaring te ondertekenen en een persoonlijke verzekering ongevallen te onderschrijven om het probleem van de verantwoordelijkheden klaar te stellen.

Om het Departement van Landsverdediging te vrijwaren tegen alle verhaal in verband met de verantwoordelijkheden inzake ongevallen en dergelijke waarvan hij de oorzaak of het slachtoffer zou zijn moet de bedoelde NIET militair :

(1) de staat (MVL) zijn organismen en zijn personeel ontlasten van hun verantwoordelijkheid ten overstaan van zijn persoon in verband de schade die hem zou overkomen tijdens of bij gelegenheid van de militaire aktiviteiten ;

(2) de staat (MVL) zijn organismen en zijn personeel moeten vrijwaren tegen alle verhaal vanwege derden, slachtoffers van schade waarvan hij de oorzaak zou kunnen zijn tijdens of bij gelegenheid van de militaire aktiviteiten ;

(3) een verzekering burgerlijke verantwoordelijkheid (schade aan derden) aangaan, gepaard met een persoonlijke verzekering (ongeval) en om volledig te zijn met een verzekering van solventie.

3. De Staf van de Landmacht zal bijgevolg geen gunstig advies uitbrengen op de aanvragen van personen die geen militaire verplichtingen meer hebben en toch wensen aan militaire oefeningen deel te nemen.

4. U wordt gevraagd deze nota in de schoot van de NVRO en van de Kringen voor Res. Offr. te verspreiden.

x x x

## PETERSCHAP OVER DE RESERVEKADERS

Generaal-Majoor H. DEPOORTER, werd onlangs belast met het peterschap over de reservekaders van het land. Hij richt ons in verband hiermede volgende dienstnota :

In mijn hoedanigheid van Commandant van de Divisie Training der Binnenlandse Strijdkrachten werd ik door Luitenant-Generaal GONTIER, Chef van de Generale Staf, belast met de opdracht « peterschap over de reservekaders ».

Deze opdracht wordt als volgt beschreven :

### « a. In het algemeen

« De Comd van de Div Trg is de vertegenwoordiger « van de Chef van de Generale Staf bij de groepenringen van de reservekaders en is hun tussenpersoon bij de Chef van de Generale Staf.

### « b. In de schoot van de Landmacht

« (1) Hij heeft dezelfde bevoegdheden inzake de betrekkingen tussen de Stafchef van de Landmacht « en de groeperingen van de reservekaders voor al « de kwesties die behoren tot het verantwoordelijkheidsdomein van de LM.

« (2) In het bijzonder zal hij de reservekaders in « hun vrijwillige vervolmakingsprestaties raad en « leiding geven aangaande de materies die in de « eenheden en organismen van de Divisie Training « van de StLM (GSG Trg) verder de coordinatie « verzekeren van deze vervolmakingsactiviteiten. »

Deze opdracht is uitgebreid en belangrijk. In de mate dat U zich tot mij zult wenden zou ze me wel eens zeer in beslag kunnen nemen. Daarom zou ik U willen vragen :

— verder de aktuele richtlijnen toe te passen,  
— uw algemene voorstellen te coördineren in de schoot van de NVRO respectievelijk de NUROO, die me zullen raadplegen,  
— beroep te doen op de hulp en de ervaring van bekwame beroepsofficieren die U zullen leiden in de thema's van uw oefeningen.

Maar als ge twijfelt, aarzel nooit en deel U zorgen met mij.

H. DEPOORTER  
Generaal-Majoor  
Vleugeladjutant van de Koning  
Commandant Divisie Training

NVDR : Voor de RO-ZM in het bijzonder, herinneren wij eraan dat FKP STROOBANT onlangs benoemd werd tot ZS-RES.

x x x

## GEWESTELIJKE AFDELINGEN — SECTIONS LOCALES

### West-Vlaanderen

#### 1. Winterbal met rijsttafel

Op vrijdagavond 28 november jl. richtte de West-vlaamse kring zijn traditioneel geworden winterbal in. Genodigde reserveofficieren en sympathisanten werden vooreerst vergast op een Indonesische rijsttafel. Een bondig verslag van deze activiteit verschijnt in de volgende editie van Info Reserve.

## 2. Militaire Marsen

De Westvlaamse marsploeg zal op 01 NOV e.k. deelnemen aan de 33 km van de 7de CANADESE BEVRIJDINGSMARS in Nederland en op 08 NOV daarop aan de 30 km van de 5de LEGER EN NATIEMARS te GENT.

## 3. Kongres 1981 te OOSTENDE

Op een nog nader te bepalen datum gaat ons nationaal kongres 1981 te OOSTENDE door. Vermoedelijk heeft dit plaats op een weekeind in mei of juni.

## 4. Ons slotwoord

Aimer la liberté et mal la défendre c'est se tromper.  
Approuver cette défense et refuser d'en payer le prix, c'est tromper.

Proclamer bien haut le respect des engagements et n'en rien faire, c'est mentir.

Transformer la défense en palabres et discours, c'est se leurrer.  
(Ares - oct. 80)

« Delay in the employment of weapons in a battle inevitably will be fraught with the most serious and even fatal consequences... ».

S.G. Gorshkov  
Amiral de la Flotte de l'Union Soviétique



# Mazout zonder zorgen

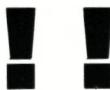


# Votre sécurité mazout

**boutique neptunus**

**neptunus winkeltje**

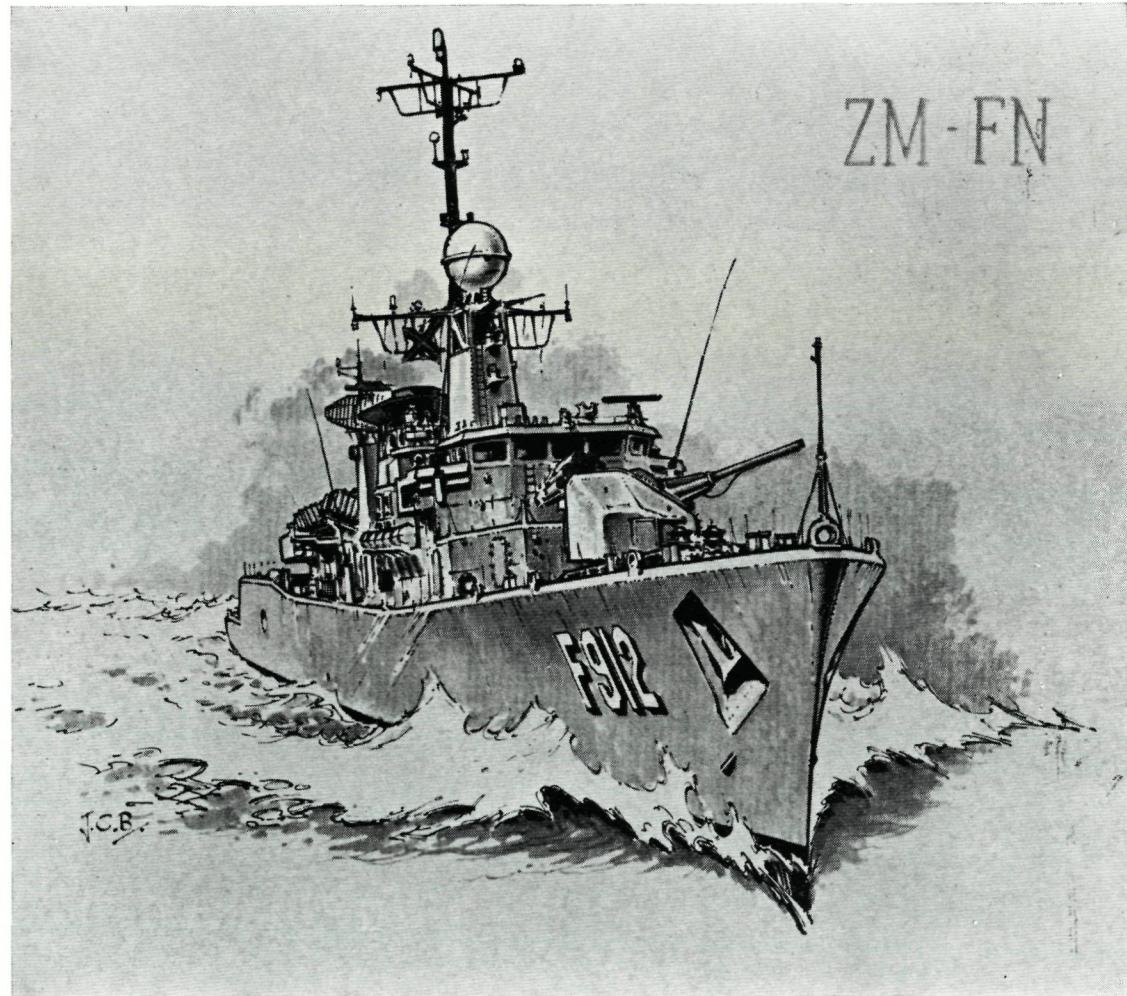
**Commandez  
dès à présent  
vos cartes de vœux 1981**

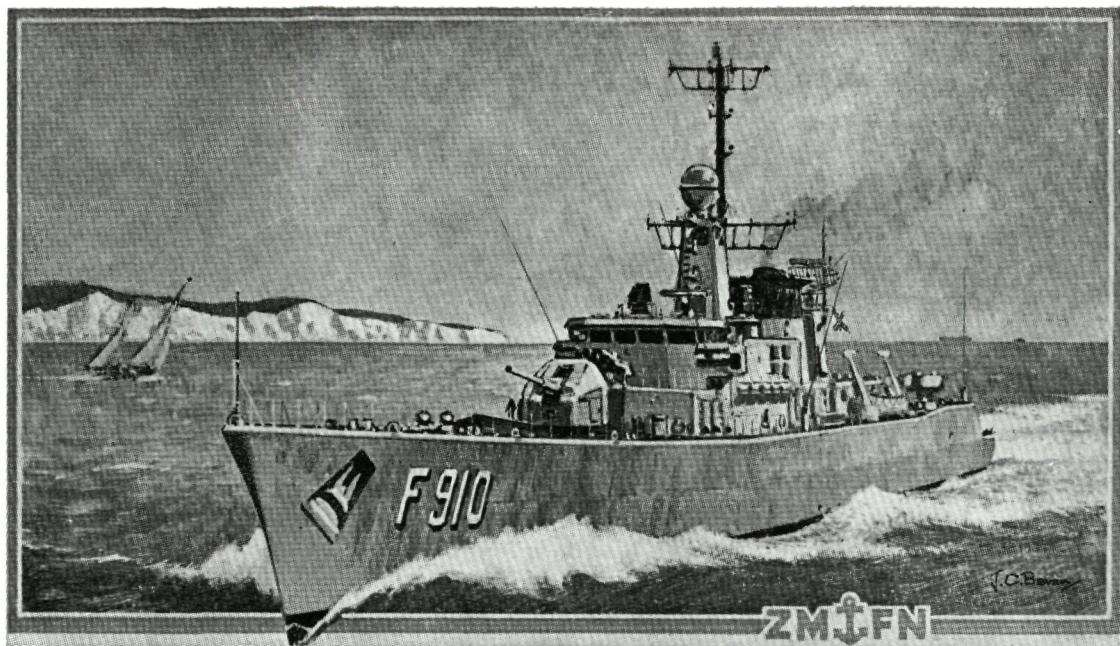


**Bestel nu  
reeds uw wenskaarten  
voor 1981**

Prachtige wenskaart in vierkleurendruk, groot formaat,  
door Marinekunstschilder J. Bevan, omslag inbegrepen : 20 fr.

Magnifique carte de vœux, en quadrichromie, grand format,  
réalisée par le peintre J. Bevan, enveloppe comprise 20 fr.





Prachtige wenskaarten van de Fregatten.

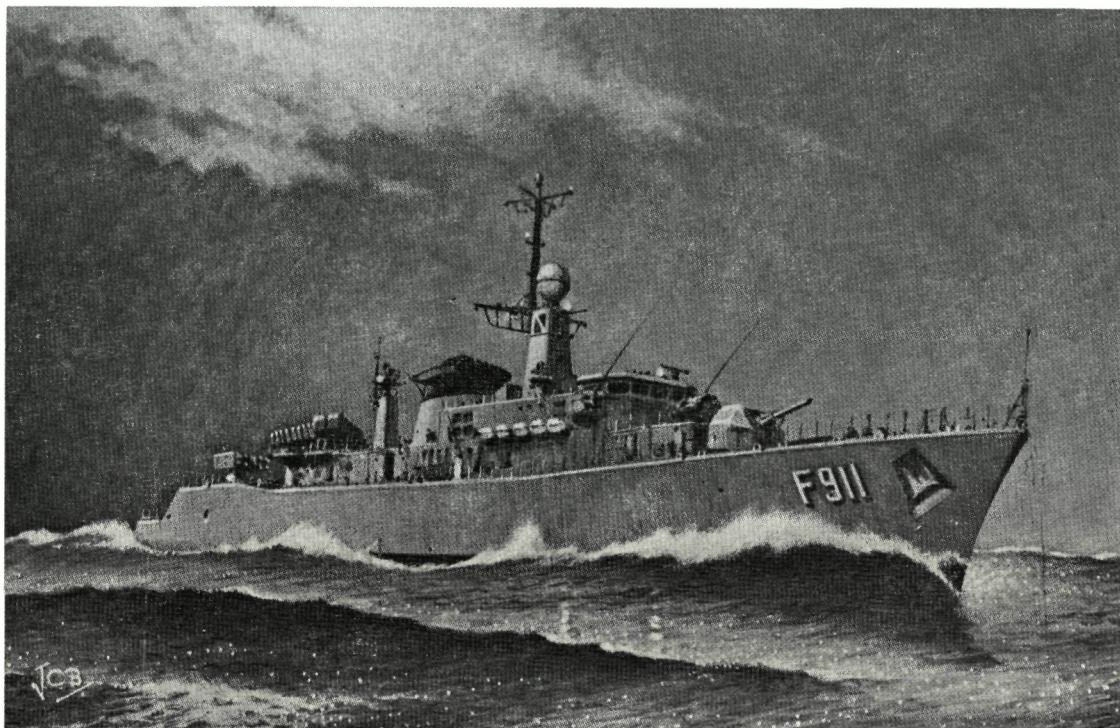
F910 WIELINGEN  
F911 WESTDIEP

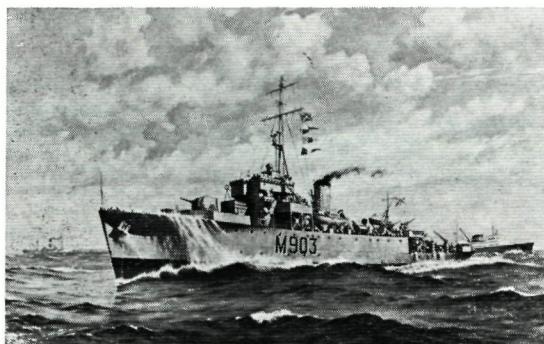
Prijs : 15,- fr. omslag inbegrepen (+ 10,- fr. verzendingskosten)

Splendides cartes de voeux de frégates.

F910 WIELINGEN  
F911 WESTDIEP

Prix : 15,- Fr. la carte, enveloppe comprise (+ 10,- Fr. frais d'envoi)



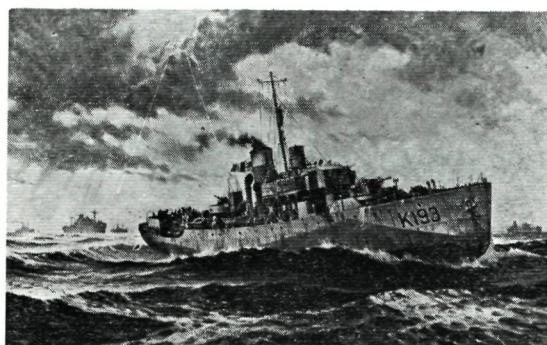


**M903 « A.F. DUFOUR »**  
Hoogzeemijnenveger, type Algerine  
Dragueur océanique, classe Algerine

Cette série de deux cartes de vœux, exécutée en quadrichromie, réalisée d'après les peintures de l'artiste Jeffrey C. Bevan, peut être commandée chez Neptunus, au prix de 20,— F. T.V.A. incluse.

Malgré la hausse énorme du prix de papier et des fournitures d'imprimerie, Neptunus peut livrer ces cartes aux prix de 20 F la série. Frais d'expédition : 6,— F.

Vu la demande considérable, ces cartes sont réservées exclusivement aux lecteurs de Neptunus. Les enveloppes et en-carts de vœux, en quatre langues, sont compris dans le prix.



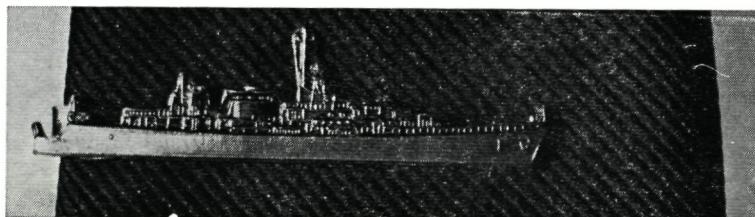
**K133 « H.M.S. BUTTERCUP »**  
Corvette armée par la Section Belge de la Royal Navy.  
Korvet bemand door de Belgische Sektie van de Royal Navy.

Deze unieke reeks wenskaarten, uitgevoerd in vierkleurendruk, gemaakt naar de prachtige schilderijen van de mariniekunstenaar Jeffrey C. Bevan, zijn verkrijgbaar per reeks van twee aan de som van 20 fr., B.T.W. inbegrepen. Niettegenstaande de steeds maar stijgende papier- en drukkosten, kan Neptunus deze kaarten leveren aan de prijs van 30,— F per reeks.

Verzendingskosten : 6,— F.

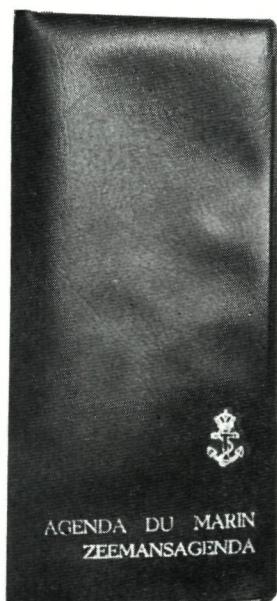
deze kaarten leveren aan de prijs van 20 fr. per reeks. Neptunus. Bij deze kaarten ontvangt men eveneens de omslagen en een viertalig invoegblad met Kerst- en Nieuwjaarswensen.

**MAGNIFIQUE EPINGLE DE CRAVATE  
PRACHTIGE DASSPELD  
DE LA E71-FREGATE  
VAN DE E71-FREGAT**



**EN METAL DORE  
IN VERGULD METAAL**  
220,- Fr. + 20,- Fr. frais de port  
220,- fr. + 20,- fr. verzendingskosten

**Enkel** door overschrijving / storting voor rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus.  
Le payment se fait **uniquement** par virement au compte 473-6090311-30 de Neptunus.



### ZEEMANSAGENDA

Dit agenda speciaal ontworpen voor iedereen die belang stelt in de Zeemach, is te verkrijgen bij NEPTUNUS.

Een uiterst efficiënt kalender.

Prijs : 40,- fr. (+ 10,- fr. verzendingskosten) door overschrijving op onze bankrekening.

### AGENDA DU MARIN

Cet agenda spécialement conçu pour qui s'intéresse à la Force Navale, peut être chez NEPTUNUS.

En plus d'un calendrier très pratique.

Prix : 40,- Fr. (+ 10,- Fr. de frais d'envoi) à virer à notre compte.

Deze prachtige bierpotten in kunstkeramiek met het wapen van de zeemacht, Wielingen of Westdiep, enkel te verkrijgen bij NEPTUNUS.

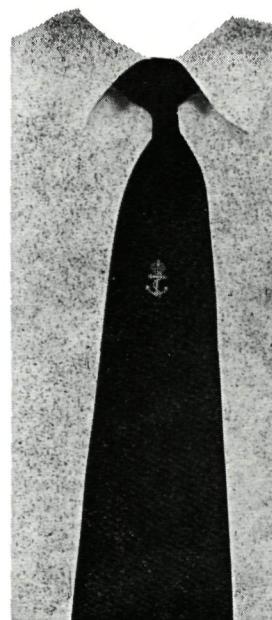
Prijs : 130,- fr. B.T.W. inbegrepen.

Wegens de breekbaarheid van dit artikel gebeuren er geen verzendingen.

Magnifique chope en céramique d'art aux armes de la Force Navale, Wielingen ou Westdiep, uniquement en vente chez NEPTUNUS.

Prix : 130,- Fr. T.V.A. comprise.

Vu la fragilité de cet article, il ne sera fait aucun envoi.



LA « CRAVATE FORCE - NAVALE »

Prix : 270,- Fr. T.V.A. incluse.  
+ 25,- Fr. frais de port.

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

DE « ZEEMACHTDAS »

Deze prachtige das is te bekomen tegen betaling van 270,- fr. B.T.W. inbegrepen.

+ 25,- fr. verzendingskosten. Enkel door overschrijving/storting op rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus Oostende.

## NIEUW

Stijlvol bierglas met groot wapen Zeemacht in vierkleurendruk, type « Celtic » enkel te verkrijgen bij Neptunus.

Lanceerprijs : 75,- Fr. inklusief BTW.

Wegens de breekbaarheid van dit artikel gebeuren er geen verzendingen.

## NOUVEAU

Magnifique verre à bière, type « chope » avec les grands armoiries de la Force Navale en couleur, uniquement en vente chez Neptunus.

Prix : 75,- Fr. TVA comprise.

Vu la fragilité de cet article, il ne sera fait aucun envoi.



# boutique neptunus

# neptunus winkeltje

NIEUW !

## HERENHALSDOEK

Deze prachtige halsdoek, in marineblauw, bezaaid met Zeemachtankertjes, eksklusief ontworpen voor Neptunus naar een model van de Canadese Krijgsmacht en is vanaf heden te bekomen.

Dank zij een vernuftig systeem met velcrosluiting blijft deze halsdoek steeds op plaats. Het is de halsdoek voor de moderne man, hij staat gekleed maar toch relax.

Te verkrijgen bij Neptunus voor slechts 300 fr. + portkosten.



NOUVEAU !

## FOULARD D'HOMME

Neptunus vous propose un foulard d'homme, bleu marine semé des ancre de la Force Navale, modèle exclusif dérivé du foulard des forces Armées Canadiennes. Un foulard relax, à porter avec le col de la chemise ouverte, un foulard qui ne peut glisser puisque son faux nœud est composé d'un rabat plissé tenu par une bande qui fait le tour du cou et qui se ferme par une fermeture velcro en dessous du rabat.

Le foulard de l'homme chic ! Lorsque vous l'aurez essayé vous ne pourrez plus vous en passer !

Vendu chez Neptunus au prix de 300,— Fr. (+ frais d'expédition 25,— Fr.)

## LA FORCE NAVALE RECRUTE !! DE ZEEMACHT WERFT AAN !!

De nombreux spécialistes seront nécessaires pour les nouveaux bateaux.

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

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

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

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 mechanicien, dekmatroos, elektricien, telegrafist of wapenmonteur.

Een beroep naar ieders mogelijkheid en kunnen wordt U geboden.



NEEM KONTAKT MET

MARINEKAZERNE BOOTSMAJ JONSEN

PRENEZ CONTACT AVEC

3de en 23e Linierregimentsplein — 8400 Oostende — Tel. (059) 80 14 02 - Toestel Ext. 386  
Un spécialiste de recrutement vous donnera tous les  
renseignements nécessaires.

Een rekruteringsspecialist zal er U te woord staan.

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

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

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

28e jaargang - neptunus 1980-81 - 28e année

nr 188 - no 188

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 50 fr. - prix par numéro 50 fr. - abonnement : 200 fr. (gewoon - normal) 500 fr. (ére - 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 1980 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.  
Clichés : Van Uffelen.

Tel. (091) 25 47 86 Gent