

NEPTUNUS

info marine

28° jaargang nr 189

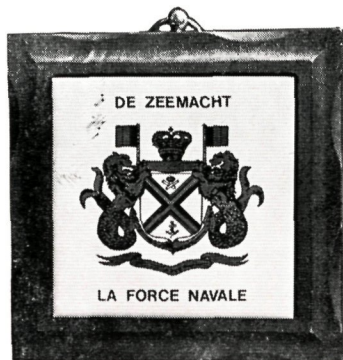
28° année no 189

5



boutique neptunus

neptunus winkeltje



TEGEL ZEEMACHT

Faïencetegel (Villeroy & Boch) met wapenschild van de Zeemacht verkrijgbaar bij Neptunus.

Prijs : 60,- Fr. B.T.W. inbegrepen.
Verzendingskosten : 15,- Fr.

Zelfde tegel is ook verkrijgbaar ingewerkt in een houten kader.
Prijs : 130,- Fr. B.T.W. inbegrepen.
Verzendingskosten : 25,- Fr.

CARREAU FORCE NAVALE

Ce magnifique carreau en véritable Faïence (Villeroy & Boch avec emblème de la Force Navale peut être obtenu à Neptunus.
Prix : 60,- Fr. T.V.A. comprise.
Frais d'envoi : 15,- Fr.

Le même carreau peut être obtenu sur bois.
Prix : 130,- Fr. T.V.A. comprise.
Frais d'envoi : 25,- Fr.



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

maart 1981
mars 1981

28e jaargang nr 5
28e année no 5

Revue maritime bimestrielle
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

LID



MEMBRE

sommaire neptunus

inhoud neptunus

gravelines ou grevelinge(n) par j. verleyen	2
de belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog (XVI) door j. verleyen	11
de zee en de kunst - henri cassiers door norbert hostyn	15
marines militaires étrangères par le capitaine de frégate (r) h. rogie	19
neptunus business door e. van haverbeke	23
la fin dissemblable des champions sous-marins par le lt. colonel hre (r) paul eygenraam	27
woorden uit de zeemanskist - gaten in een schip door oppermeester j.b. dreesen	31
bibliografie - bibliographie door - par cpv e.r. j. bötting	33
maritiem panorama - panorama maritime door h. rogie	35
postzegelnieuws - james cook's derde reis door eerste meester chef a. jacobs	39

inhoud info-marine

sommaire info-marine

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

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

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's
R. De Meersman

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

Directeur publiciteit - publicité
V. Ségaert b.p. 17, 8400 Oostende

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

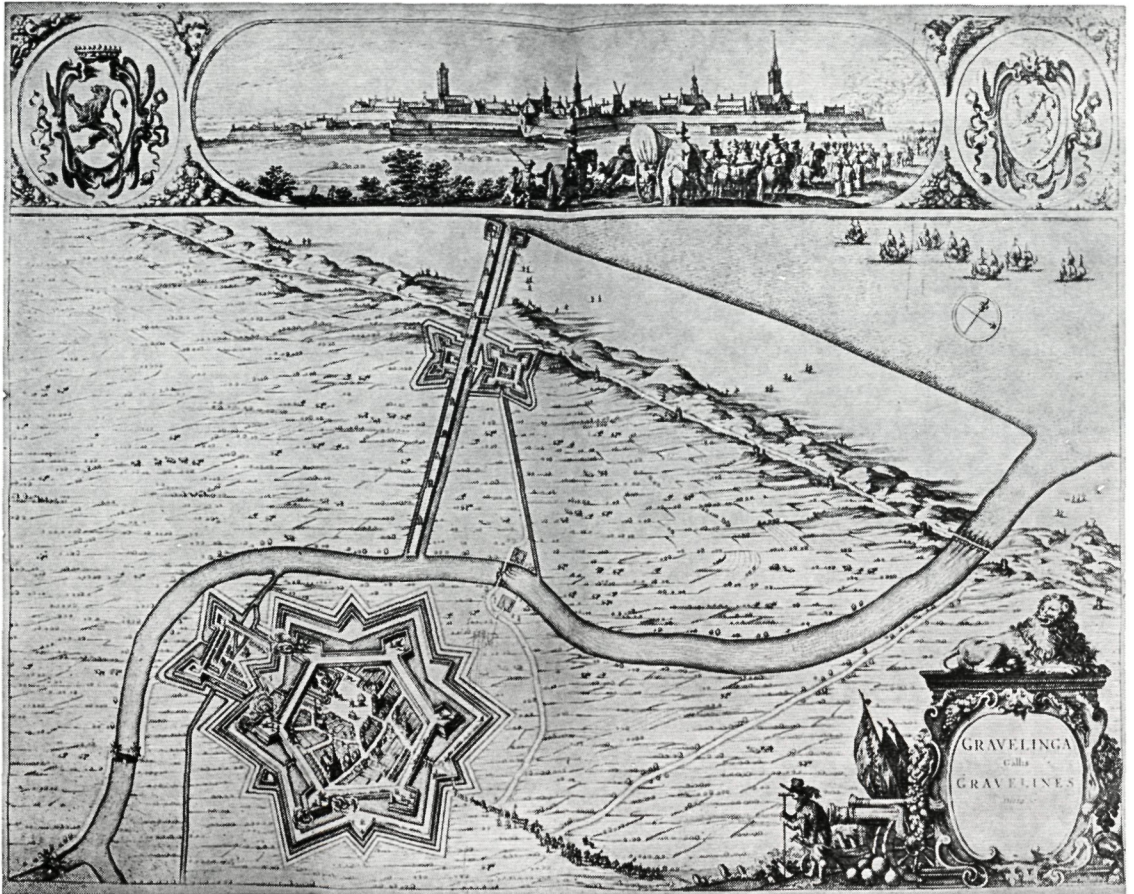
Beheerders - Administrateurs :
E. De Grieck, F. Dumont, A. Van den Driessche, J. Arys, E. Van Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet, M. Verboven, J. Dreesen, E. Pouillet, A. Dryepont, A. Schram, H. Rogie, U. Derycke, A. Devreese.

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 (XVI)

Par J. Verleyen



En guise de CONCLUSION :

Une frontière nous a longtemps séparés de Gravelines...

Le rétablissement de la frontière...

La frontière ainsi supprimée par la France avec l'acceptation de l'Autriche ne pouvait être rétablie que par la survenance d'événements extérieurs et extraordinaires. Chose curieuse, c'est l'Angleterre qui en sera le principal artisan et tout le problème deviendra celui de la frontière méridionale d'un état à reconstituer dans l'intérêt de l'équilibre européen. Déjà, en avril 1805, après les trois années de « guerre froide » sur mer et dans les colonies qui suivent la « Paix d'Amiens » de mars 1802 entre la France et l'Angleterre (paix qui fait suite à celle de Lunéville de février 1801 entre la France et l'Autriche), William Pitt junior parvient à former la troisième coalition avec la Russie et l'Autriche. Entrevoquant déjà la victoire, William Pitt junior précise qu'il faudra rétablir les Provinces-Unies sous le Stathouderat héréditaire de la Maison d'Orange mais qu'il faudra, en même temps, reporter plus au sud les frontières de cet état reconstitué de façon à améliorer sa ligne de défense entre Anvers (ville qui, de toutes façons, doit être attribuée aux Provinces-Unies) et Maastricht. L'incursion de Louis XIV jusqu'à Utrecht de 1672, qui avait contraint les Hollandais à ouvrir les écluses pour sauver Amsterdam, et celle, plus récente, des armées de la République étaient encore présentes aux esprits et avait démontré la faiblesse de la ligne de défense constituée par les places du Noord-Brabant (Berg-op-Zoom, Bréda et Bois-le-Duc). Rien ne fut précisé quant à l'extension de cette frontière vers le sud qui conduisait, normalement, à un partage de nos provinces. En effet, cette prise de position de William Pitt junior, qui est considérée par les historiens comme la première annonce de la constitution du Royaume des Pays-Bas Réunis en 1815, n'eut pas de suite immédiate. Napoléon, qui venait d'être sacré Empereur (2 décembre 1804), se préparait, quant à lui, à envahir l'Angleterre. En 1803, 1804 et 1805, il avait concentré sur nos côtes une armée de plus de 100.000 hommes et constitué une flotte de débarquement de plus de 1.300 bateaux. Albert de BURBURE de WEZEMBEEK nous a parlé de cette armée et de cette flotte. En effet, si la concentration se fit principalement autour de Boulogne (*), d'importantes troupes furent concentrées également autour d'Ostende. D'autre part, certaines unités de la flotte de débarquement, des « prames géantes » (**), avaient été construites sur les chantiers d'Ostende, de Bruges, de Gand et d'Anvers, portaient des noms de chez nous (comme « Ville d'Ostende »,

« Ville de Gand » et « Ville d'Anvers ») et étaient montées par des équipages de chez nous. Face à la nouvelle coalition, Napoléon abandonna immédiatement ses projets d'invasion de l'Angleterre et porta ses armées vers l'est pour remporter les victoires d'Ulm et d'Austerlitz (2 décembre 1805). Par contre, sa flotte de haute mer se fit écraser par l'Amiral Nelson à la fameuse bataille navale de Trafalgar (en octobre de la même année) qui constitue véritablement le point culminant de l'ascension navale anglaise dans sa domination des mers en marche depuis un siècle.

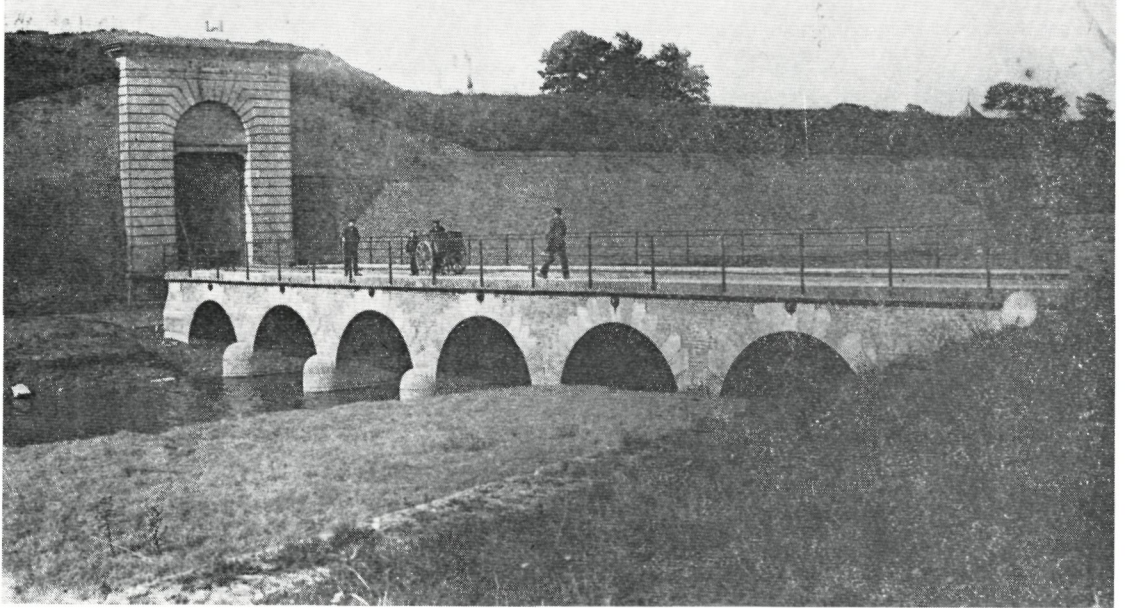
Il faudra attendre huit ans pour que l'on reparle de cette frontière. En fin 1813, l'Empereur qui a connu le sommet de sa gloire en 1810 mais qui, l'année précédente, a subi les désastres de la campagne de Russie, se retrouve face à la coalition générale. Ses alliés commencent à faire défection et son armée a été finalement vaincue, en octobre, à la « Bataille des Nations » de Leipzig. Il se retire sur le Rhin. Ces nouvelles parviennent en Hollande où, dans le cours du mois de novembre, un soulèvement national, assez prudent du reste, se produit. Un gouvernement provisoire se constitue même et lance un appel au prince héritier d'Orange qui se trouvait en Angleterre. Celui-ci débarque donc, le 30 novembre, à Scheveningen, à l'endroit même où, le 19 janvier 1795, il avait du s'embarquer pour l'exil avec sa famille et, notamment, son père, le Stathouder Guillaume V qui devait mourir en exil à Brunswick le 9 avril 1806. Quatre mois exactement devaient encore s'avérer nécessaires pour mettre au point l'organisation des Provinces-Unies reconstituées.

Les Alliés se préparent maintenant à envahir la France. Ils tentent d'abord de négocier avec Napoléon et ils tentent aussi de détacher l'opinion française de lui. Le 4 décembre 1813, ils lancent un manifeste proclamant que les Alliés ne font pas la guerre à la France mais à Napoléon mais qu'il y a encore moyen de s'arranger. Le manifeste conclut en ces termes : « Les puissances confirment à l'empire français une étendue de territoire que n'a jamais connue la France sous ses rois... ». Les conquêtes de Louis XIV ne sont donc pas mises en cause et il ne semble même pas être question de reprendre à la France tout notre territoire. Napoléon, disent les auteurs français, a hésité et lorsqu'il se décida à négocier, l'invasion de la France était commencée. Les Alliés sont en pleine discussion de leurs projets et, dans les derniers jours de 1813, Lord Castlereagh, Ministre des Affaires Etrangères anglais, se rend au Quartier-Général des Alliés pour bien préciser les intentions anglaises. Il a repris entièrement le projet de William Pitt junior de 1805. La condition « sine qua non » de l'aide pécuniaire de l'Angleterre est la constitution, au nord de la France, d'un état assez fort pour lui résister. L'extension vers le sud de la frontière méridionale des Provinces-Unies est donc de nouveau soulevée. On ne précise rien officiellement mais le point de vue anglais est déjà bien connu.

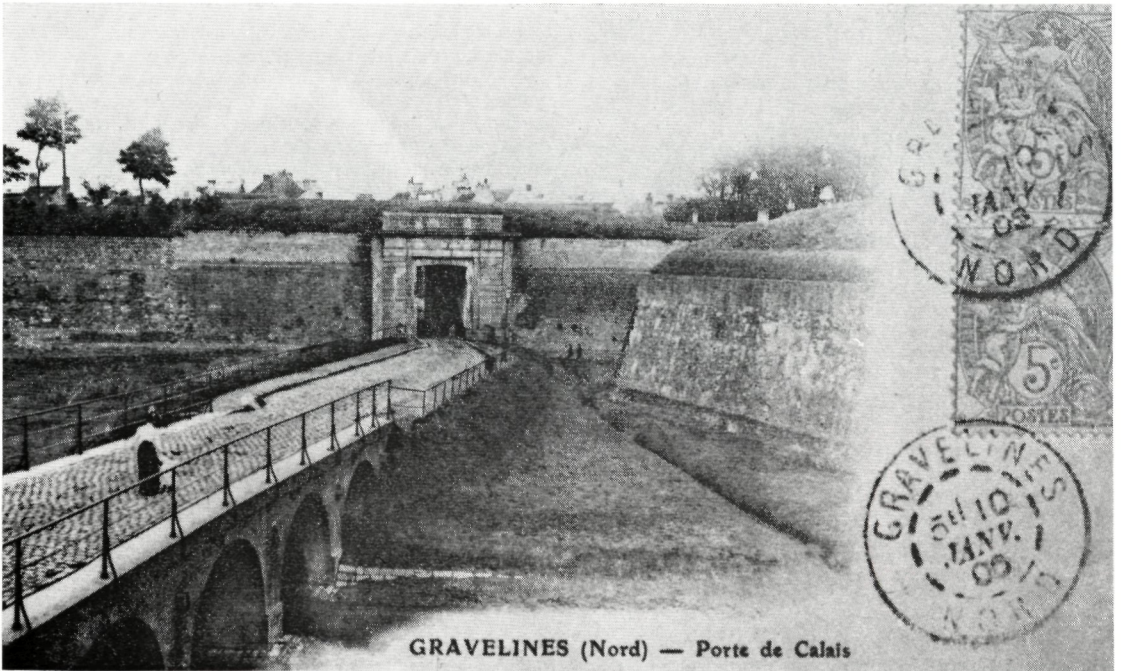
L'auteur anonyme des « Tables Chronologique et Alphabétique du Journal Officiel du Royaume des Pays-Bas des années 1814-1830 », dont elles constituent le 26ième et dernier tome, attribue une importance à un événement que les autres auteurs ne mentionnent pas. Ce travail ayant été rédigé tout au début de notre indépendance par un auteur contemporain des faits mérite de retenir notre attention.

(*) Le « Camp de Boulogne » est rappelé par une colonne haute de 53 m. à Wimille. Elle fut achevée en 1841 par le placement, à son sommet, d'une statue de Napoléon « tourné pour l'éternité vers l'inaccessible Albion » (P. PIERRARD).

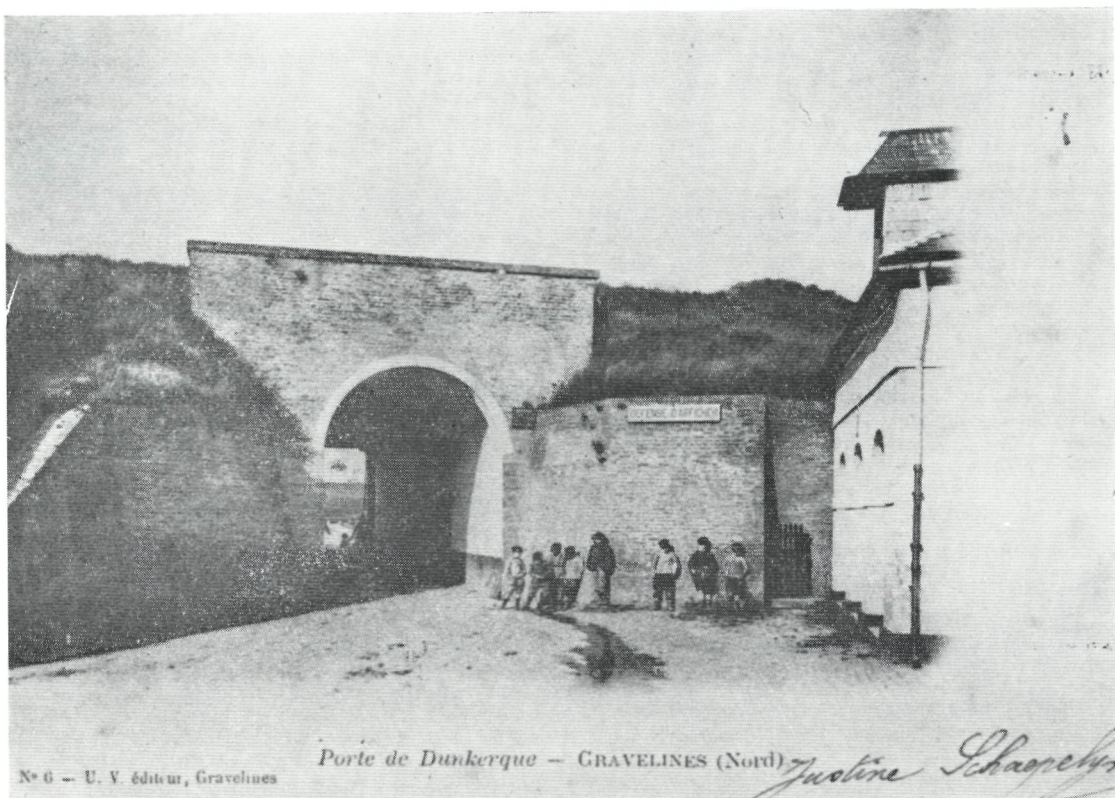
(**) Les prames géantes étaient des péniches à fond plat de 37 m. de long, 3 m. de tirant d'eau en pleine charge, grées en trois-mâts carré et armées de 12 canons de 24. L'équipage était de 38 hommes et le chargement pouvait comprendre 50 chevaux.



Collections de cartes postales Marcel LAIDEZ
La porte de Calais vue de l'extérieur de la ville.
Démolition décidée en 1905 et exécutée en 1906/1907.
Collection de cartes postales Marcel LAIDEZ
La porte de Dunkerque vue de l'extérieur de la ville.
Démolition décidée en 1905 et exécutée en 1906/1907.



GRAVELINES (Nord) — Porte de Calais



La porte de Dunkerque vue de l'intérieur de la ville. Démolition décidée en 1905 et exécutée en 1906/1907.

La porte de Calais vue de l'intérieur de la ville. Démolition décidée en 1905 et exécutée en 1906/1907.



Le 12 janvier 1814, une conférence de représentants des Alliés se réunit à Bâle et répartit à l'avance les territoires situés au delà du Rhin, que les Alliés s'approprient à franchir, en plusieurs gouvernements généraux. On serait tenté de dire qu'il s'agit d'une petite « Conférence de Yalta » avant la lettre. Le territoire de l'actuelle Belgique va se trouver réparti en trois gouvernements généraux différents, celui du Bas-Rhin, qui comprend notamment le département de l'Ourthe (donc l'actuelle province de Liège), celui du Rhin-Moyen qui comprend notamment le département des Forêts (actuellement Luxembourg belge et Luxembourg grand-ducal), celui de la Belgique qui s'étend sur le reste des provinces belges. On est donc prudent, on pare au plus pressé mais, si, à l'est, on laisse une porte ouverte pour des attributions éventuelles de territoires à la Prusse, on est plus précis en ce qui concerne le reste du territoire de la Belgique. Il faut donc comprendre que celui-ci s'étend de la frontière des Provinces-Unies rétablie comme elle l'était en 1792 (en y comprenant donc la Flandre zélandaise) et l'ancienne frontière austro-française.

Cette fois, l'action suit immédiatement les décisions prises. Le 1er février, les Alliés entrent à Bruxelles où s'installe aussitôt le gouvernement général prévu pour la Belgique. Le 3 février, il lance une déclaration aux « habitants de la Belgique », le 11 février, on annonce la formation d'un « Gouvernement provisoire », le 22 février, on annonce la formation de « régiments belges ». Les Alliés avancent déjà en France et foncent déjà sur Paris (*). Le 15 février, une conférence des Alliés se tient à Troyes et Lord Castlereagh obtient de ceux-ci la signature d'une note d'adhésion à son projet : « Leurs Majestés Impériales et Royales pour donner à sa Majesté Britannique une marque de leur reconnaissance des secours persévérants et généreux qu'elles ont reçu de sa dite Majesté pendant la durée de la guerre, consentent : (art. 1) « Que les provinces belges jusqu'à la Meuse, situées entre l'ancienne frontière de la France et ce fleuve, ainsi que les pays situés au delà de ce fleuve renfermés dans une ligne tirée de la Meuse à Maestricht par Aix-la-Chapelle jusqu'à Cologne sur le Rhin soient cédés au Prince d'Orange comme souverain des Provinces-Unies pour être réunies à jamais comme partie intégrante de la Hollande ». Pour le première fois, nous trouvons donc sur un document (mais un document confidentiel) la mention de l'ancienne frontière de la France et, aussi, l'annonce de la création d'un Royaume des Pays-Bas réunis plus grand qu'il ne devait l'être. En effet, les territoires entre la Meuse et le Rhin n'y furent finalement pas adjoints. Ce n'est pas pour rien que la convention de Bâle était prudente à ce sujet.

Le 1er mars 1814, le « Traité de la Quadruple Allian-

ce » (Angleterre, Russie, Prusse et Autriche) est signé à Chaumont où se trouve installé le Grand-Quartier Général des Alliés et où, quelques jours auparavant, les députés du Gouvernement provisoire de la Belgique ont été informés de la situation. Le traité est un document officiel et, de nouveau, très réservé. C'est dans un article séparé et secret qu'il est stipulé que la Hollande « recevrait un accroissement de territoire et une frontière convenable ».

Les intentions des Alliés vont cependant être rapidement rendues publiques. Paris est encerclé et Napoléon se décide à négocier. Les entretiens se déroulent, en mars, à Châtillon-sur-Seine, tandis que les hostilités se poursuivent toujours. Ces pourparlers échouent. Les opinions des historiens sont partagées selon les tendances. Les uns disent que ces entretiens n'étaient que comédie de la part des Alliés dont les intentions étaient bien arrêtées mais que l'Empereur avait, peut-être, eu tort de ne pas entamer des négociations dès le manifeste du 4 décembre 1813. D'autres disent que Napoléon cherchait à gagner du temps car il fondait des espoirs sur une armée nouvelle en voie de constitution dans le centre de la France. Par ailleurs, une résistance acharnée ralentissait l'avance alliée. A la rupture des négociations, les Hautes Puissances Alliées annonçèrent, le 31 mars : « qu'elles respectaient l'intégrité de l'ancienne France telle qu'elle avait existé sous ses rois légitimes ; qu'il fallait que la France fut grande et forte ». Et l'auteur anonyme de la Table du Journal Officiel du Royaume des Pays-Bas, auquel nous faisons allusion plus haut, nous dit que c'est à ce moment que les puissances alliées avaient résolu de réduire la France aux limites qu'elle avait avant la révolution de 1789.

La veille de cette proclamation des Hautes Puissances Alliées, le 30 mars, deux événements, inégaux peut-être mais tout aussi importants, s'étaient produits. D'une part, les armées alliées pénétraient bien loin au nord et dans un enthousiasme délirant, dans Paris au prix de durs combats. D'autre part, la reconstitution des Provinces-Unies s'achevait solennellement. Ce jour-là, en la « Nieuwe Kerk » d'Amsterdam, le prince héritier Guillaume d'Orange prêtait devant les Etats-Généraux reconstitués le serment de fidélité à la Constitution (la Loi Fondamentale ou « Grondwet », votée la veille) qui faisait de lui le « Prince Souverain des Provinces-Unies » dont il était déjà question, un mois et demi plus tôt, dans la note signée par les Alliés à Troyes, le 15 février. Le 3 avril, le Sénat Impérial et le Corps Législatif votèrent la déchéance de Napoléon Bonaparte et de sa famille. L'Empereur était revenu à Fontainebleau, pas bien loin de Paris, et il tentait encore de résister mais devant les défections de ses officiers généraux, il abdiqua d'abord en faveur de son fils, la grande victime dans toute l'affaire. Quelques jours après, le 6 avril, à la suite de la défection d'un corps d'armée, il abdiquait sans conditions. Le même jour, le Sénat Impérial avait proclamé Roi de France le Comte de Provence, sous le nom de Louis XVIII. Celui-ci se trouvait en Angleterre et, le 24 avril, le yacht « Royal Sovereign » l'amenait à Calais où il débarqua dans l'enthousiasme. Quelques semaines plus tard, un monument commémoratif était érigé en cet endroit.

La nouvelle frontière septentrionale de la France fut assez rapidement fixée par la **1er Traité de Paris du 30 mai 1814**. Cette frontière qui allait devenir celle

(*) C'est dans un de ces combats de retardement, en février 1814, à Nangis (Seine et Marne) que fut grièvement blessé Jean-Baptiste VIFQUAIN que nous avons souvent cité. Il était alors Capitaine d'Artillerie dans les armées impériales. Ces événements allaient décider de son retour à Tournai, sa ville natale, et de son passage au Waterstaat du Royaume des Pays-Bas.

du Royaume des Pays-Bas réunis en cours de formation était en somme la frontière de l'Ancien Régime en ce compris les enclaves de Philippeville, Mariembourg et Couvin. Le sort de l'ancien Duché de Bouillon n'était pas précisé mais, par contre, huit cantons étaient conservés au Royaume de France dans ce que nous avons appelé les approches occidentales et orientales de l'Entre-Sambre-et-Meuse (Dour, Merbes-le-Château, Beaumont, Chimay, Walcourt, Florennes, Beauraing et Gedinne).

La grande contestation de 1815...

La frontière eut pu demeurer ainsi si Napoléon se fût contenté de sa souveraineté sur l'île d'Elbe. Les longues négociations du Congrès de Vienne pour mettre au point le nouveau Royaume des Pays-Bas réunis, dont le principe avait été admis, ne furent clôturées qu'en séance du 13 février 1815. Il ne restait plus alors qu'à faire signer l'acte officiel par les Puissances, ce qui ne devait se faire que le 31 mai. Des événements inattendus vont inciter notre futur souverain à devancer la signature du traité. Le 1er mars, en effet, Napoléon débarque à Golfe Juan et entreprend sa marche triomphale sur Paris. En accord avec les Etats-Généraux et en accord avec les Alliés, le 17 mars, le Prince Souverain des Provinces-Unies et son épouse la Princesse Wilhelmine de Prusse sont proclamés Roi et Reine des Pays-Bas, simultanément à Amsterdam et à Bruxelles. Le 20 mars, au soir, Napoléon fait sa rentrée au Palais des Tuileries à Paris que Louis XVIII avait abandonné dans la soirée précédente. Le 30 mars, nos nouveaux souverains font leur entrée solennelle à Bruxelles tandis que, le même jour, Louis XVIII et sa Cour, venant de Lille, arrivent à Gand et que le Duc de Berry amène à Alost ce qui reste de l'escorte militaire royale. Le 14 mai, le Roi fait prendre possession de la future province de Liège qui était demeurée aux mains des Prussiens. Le 31 mai, le traité est enfin signé à Vienne alors que Napoléon masse déjà ses troupes à la frontière. Le Roi profite encore du répit qui lui reste pour faire son entrée à Liège, le 3 juin. Il fut bien accueilli par les Liégeois qui « avaient eu si peur de demeurer Prussiens ».

Après Waterloo et le retour des Alliés à Paris, ce fut vraiment la grande contestation des conquêtes de Louis XIV. Les Prussiens étaient les plus acharnés mais même le sage Cabinet de St. James agita cette question. Le 15 juillet, Lord Liverpool, Premier Lord de la Trésorerie, écrivait de Londres à Lord Castlereagh, qui se trouvait à Paris pour les négociations, que l'idée prévalait à Londres que l'on était parfaitement en droit de se prévaloir des conjonctures actuelles pour enlever à la France les principales conquêtes de Louis XIV. Il entrevoit cependant le danger de revanche que cela peut entraîner. Une chose est certaine cependant, dit-il, nous n'avons pas été récompensés de notre clémence à l'égard de la France, l'année dernière, nous avons été complètement déçus et il faut veiller à la sécurité.

Certains tentèrent de soulever l'opinion publique tant pour que contre. Théodore JUSTE auquel nous empruntons beaucoup d'éléments sur cette période (*), signale qu'un ancien échevin de Gand publia, en juin 1815, un « Voeu du peuple belge pour le salut de sa patrie » dans lequel il rappelle que toutes les places françaises depuis Calais jusqu'au Rhin, ont appartenu jadis à la Belgique et lui ont été enlevées par usurpation. Un ancien colonel de

Louis XVI lui répondit par une brochure imprimée à Lille et dont le titre était : « Observations sur quelques écrits publiés en Belgique par lesquels on propose de dépouiller le Roi de France d'un tiers de ses possessions pour en agrandir les royaumes voisins ». Cette brochure concluait comme suit : « La Belgique est depuis plusieurs siècles, pour quelques portions de son territoire, et depuis le règne de Louis XIV pour quelques autres, divisée en Austro-Belgique, donnée au roi des Pays-Bas par le dernier congrès de Vienne, et en Gallo-Belgique ou Belgique française. Il suffit de parcourir les principales villes de ce dernier pays (département du Nord) pour acquérir la certitude que sur l'immense population dont il se compose, il ne se trouverait pas dix individus qui voulussent abandonner Louis XVIII le Désiré, pour passer sous une domination étrangère... ». Il faut dire que Louis XVIII semble avoir été plus populaire dans ces régions que Napoléon.

Des idées plus modérées finirent par prévaloir chez les Alliés et le **Second Traité de Paris du 20 novembre 1815** se limita à rattacher au Royaume des Pays-Bas les huit cantons cités plus haut de même que les enclaves plus anciennes de l'Entre-Sambre-et-Meuse. Ainsi Mariembourg et Philippeville, cédées à la France par le Traité des Pyrénées de 1659 et que Mazarin avait préférées, à l'époque, à Bergues et à la Bassée étaient retirées à la France. Le traité précise que l'ancien Duché de Bouillon est attribué au Royaume des Pays-Bas sous réserve d'indemnisation de la dernière maison régnante (ce qui fut fait ultérieurement). Par contre, Guillaume 1er des Pays-Bas ne put obtenir Condé-sur-Escaut. Il y tenait pourtant. L'année précédente, au mois d'août 1814, alors qu'étant déjà Prince souverain des Provinces-Unies, il venait prendre ses fonctions d'administrateur de la Belgique au nom des puissances alliées, il avait profité de sa visite à Mons pour se rendre jusqu'à Condé le long de ce canal rectiligne encore inachevé qui devait atteindre l'Escaut en cette ville afin de remplacer la vieille navigation sur la Haine. Notre futur souverain, qui devait se révéler un véritable roi des voies navigables, tenait à la maîtrise complète de cette voie d'eau importante pour l'époque (conçue pour des bateaux de 200 tonnes) afin de favoriser l'exportation des charbons du Couchant de Mons de même que leur acheminement, via l'Escaut, vers de nombreuses destinations de chez nous. N'ayant pu obtenir Condé, il obtint toutefois de Louis XVIII, qui était son obligé pour la magnifique hospitalité reçue à Gand durant les 100 jours, l'achèvement immédiat du canal. Bien vite, l'administration de Louis XVIII fut influencée par des intérêts français qui arrivèrent à faire rétablir un droit de transit sur les bateaux qui provenaient de Mons par le nouveau canal comme il en avait existé un, sous l'Ancien Régime, sur les bateaux qui provenaient de Mons par la Haine. Dès 1817, le Roi chargea le Waterstaat de l'étude d'une jonction de Mons à l'Escaut ou à la Dendre à travers le ter-

(*) Théodore JUSTE, Membre de l'Académie Royale de Belgique - Le soulèvement de la Hollande en 1813 et la Fondation du Royaume des Pays-Bas-Bruxelles 1870. Les autres éléments relatifs à cette époque sont empruntés au Chanoine Fleury DE LANNOY - Histoire Diplomatique de l'Indépendance Belge - Bruxelles 1930.

ritoire national. Le canal de Pommeroeul à Antoing, dont les travaux débutèrent en août 1823 et qui fut inauguré le 26 juin 1826, constituait un véritable tour de force d'autant plus qu'il devait permettre le trafic de grands bateaux. Il comportait 13 écluses et des machines à vapeur pour élever l'eau. Ce fut avec lui que J.B. VIFQUAIN obtint ses premiers succès comme ingénieur du Waterstaat. Cette voie d'eau fut complétée, ultérieurement, par le canal de Blaton à Ath, réalisé de 1863 à 1868. La voie d'eau Mons-Pommeroeul-Blaton-Antoing a été remplacée, depuis la dernière guerre, par l'axe fluvial Nimy-Blaton-Péronne que nos vedettes fluviales ont déjà parcouru.

La rétrocession de Philippeville et de Marienbourg fut très difficilement acceptée par la France et nous avons vu que la question fut encore remise sur le tapis après notre indépendance et qu'il fallut l'habileté de Talleyrand pour calmer les esprits à nouveau survoltés. Pour être objectif, il faut mentionner une situation qui n'est pas toujours évoquée dans les manuels d'histoire de Belgique. La rétrocession de Philippeville et de Marienbourg faisait partie d'un groupe de trois rétrocessions sur la frontière nord de la France qui créaient, disait-on à Paris, des « portes ouvertes à l'invasion ». Il y avait la ville de Landau, située actuellement dans la partie sud de l'Etat de Rhénanie-Palatinat (env. 30.000 h.). Cette ville avait été conquise par Louis XIV et devait occuper une position stratégique considérable car, après 1815, la Confédération Germanique envisagea sérieusement d'en faire une place fédérale aussi importante que celle de Luxembourg. Il y avait enfin la Sarre sur laquelle Louis XIV avait étendu sa souveraineté, peut-être moins par conquête que par intervention dans des affaires intérieures. Or, nous savons que, si Philippeville, Marienbourg et Landau sont tombées dans l'oubli depuis longtemps, la France persista à porter de l'intérêt à la Sarre. Après 1918, elle obtint de la Société des Nations un mandat de quinze ans sur ce territoire, mandat à l'issue duquel un référendum devait décider de la volonté des habitants. Le 13 janvier 1935, 90 % des électeurs se prononcèrent pour le retour au IIIème Reich. Après la dernière guerre, un état semi-autonome de la Sarre fut constitué. Il eut même l'honneur et le mérite d'envoyer une colonne de secours en Zélande, lors des tragiques inondations de février 1953. En 1955, lorsqu'il fut question de prendre la République Fédérale comme partenaire à part entière, le Bundestag vota une résolution affirmant que la Sarre était partie intégrante du territoire allemand. Des élections donnèrent à nouveau une majorité en faveur du retour, cette fois, à la Bundesrepublik. En 1957/1958, les choses ont été arrangées « à l'européenne ». La Sarre est devenue un « Land » de la R.F.A. et son nom a été donné à une unité de la Bundes-Marine. Ce navire de soutien logistique nous a déjà plusieurs fois rendu visite à Ostende et a participé à notre grande parade navale du 150ème Anniversaire de notre indépendance.

La France dut en outre payer une indemnité de guerre de 700.000.000 de fr. dont soixante devaient être affectés à la construction des places de la « Ligne Wellington » dont nous avons parlé. En garantie de l'exécution du traité, des troupes alliées occupèrent la zone frontière jusqu'en 1818.

En outre, le roi Guillaume 1er des Pays-Bas obtint

de Louis XVIII, qui était son obligé comme nous l'avons dit, non seulement l'achèvement immédiat du canal de Mons à Condé et la restitution de la « Bibliothèque de Bourgogne » mais également la restitution de nombreuses oeuvres d'art qui furent ramenées à Bruxelles, Gand et Anvers où des expositions furent organisées à cette occasion.

Pourquoi avait-on renoncé à remettre en cause les conquêtes de Louis XIV ? Lord Castlereagh s'en expliqua devant la Chambre des Communes en février 1816, comme il se doit dans un régime parlementaire dont l'Angleterre est le pays natal. Il déclara notamment : « On avait à choisir entre soumettre la France à une contribution pécuniaire ou en exiger un démembrement de territoire. Ce ne peut être que dans de fausses notions que l'on a pu parler de la disposition de la France à préférer ce dernier parti : rien n'est moins vrai. Payer des contributions était, sauf la répugnance naturelle de tous les hommes à sacrifier leur argent, infiniment moins révoltant pour l'esprit public en France... Les alliés n'admirent point que le caractère militaire et les ressources de la France seraient matériellement affectés par le démembrement de ses provinces, et ils reconnurent uniformément que rien n'était plus impolitique que d'essayer d'abattre par de tels moyens une grande puissance militaire ; à moins d'en prendre un tiers ou la moitié, il ne fallait rien prendre du tout. En ôtant deux à trois millions d'âmes à une nation de vingt-huit millions, on ne diminuerait point effectivement sa force. L'on exaspérerait tous les sentiments... Il faut considérer aussi qu'il était nécessaire de tenir l'Europe réunie, et qu'à quelque puissance qu'eût été faite une cession de territoire, il aurait fallu que l'Europe entière la soutint. Supposons que la cession eut été faite au roi des Pays-Bas, il n'est pas difficile d'apercevoir qu'il nous aurait fallu prendre une part principale dans toutes les guerres qui en seraient résultées... »

Comme quoi, la question avait été rudement débattue par les représentants des Hautes Puissances Alliées et comme quoi, aussi, l'idée de l'Europe était déjà présente en 1815.

Ainsi, conclut Theodore JUSTE, une occasion inespérée de rétablir les Etats des Ducs de Bourgogne fut-elle sacrifiée à la considération de la paix générale en Europe.

Une solution envisagée et jamais réalisée : le partage...

Dans ses conclusions au sujet du Traité des Pyrénées de 1659, le Professeur Michel DEVÈZE, auquel nous avons eu recours, note que le partage franco-hollandais des territoires des provinces méridionales des Pays-Bas, envisagé avec réticence par Richelieu, était bien loin d'avoir été réalisé. Cette idée du partage fut cependant encore soulevée à plusieurs reprises. Nous avons cru en déceler des possibilités dans le projet de William Pitt junior de 1805. Etait-elle présente à l'esprit de Lord Castlereagh en fin 1813 ? On peut en douter au début mais, très vite, on parle de l'ancienne frontière de France. D'une certaine façon, il y eut partage, entre 1814 et 1815, pour les huit cantons de Dour, Merbesse-Chateau, Beaumont, Chimay, Walcourt, Florennes, Beauraing et Gedinne.

Il allait cependant encore être question de partage après la Révolution belge et au moment où notre

indépendance n'était pas encore bien consolidée sur le plan international. En 1831, avant et après la « Campagne des 10 jours », l'idée d'un partage de la Belgique fut, plusieurs fois, prise en considération. Certes, il n'y eut pas d'entretiens officiels à ce sujet. On hésiterait même à parler d'entretiens officieux mais il y eut des contacts personnels entre personnes qui étaient à même d'avoir une influence sur les événements. Talleyrand en fut le partisan le plus connu. Il écrivit, à plusieurs reprises, que la partage était son idée favorite. Il eut soin de supprimer ces mots lorsqu'il écrivit ses mémoires. Partager la Belgique pour faire disparaître un foyer possible de nouveau conflit européen était tentant. Mais, partager entre qui ? On songea d'abord à partager entre France et Hollande suivant la

frontière linguistique. Lorsque l'on voulut mettre la Prusse dans le coup, celle-ci réclama la Province de Liège parce que l'ancienne Principauté de Liège et l'ancienne petite Principauté de Stavelot-Malmedy avaient toujours relevé de l'Empire Germanique. Le Tsar se rallia à la solution comme pis-aller préférable à l'existence de la Belgique mais l'Angleterre ne voulut pas s'y rallier bien qu'on lui offrit Anvers et même Ostende. Tout ceci se trama en coulisse, bien entendu.

Après avoir évoqué des événements qui nous ramènent au 150ème anniversaire de notre Indépendance, il nous reste un dernier point à examiner dans le cadre de ces conclusions sur le Traité des Pyrénées.



Mazout zonder zorgen



Votre sécurité mazout

BOELWERF

N.V.

TEMSE

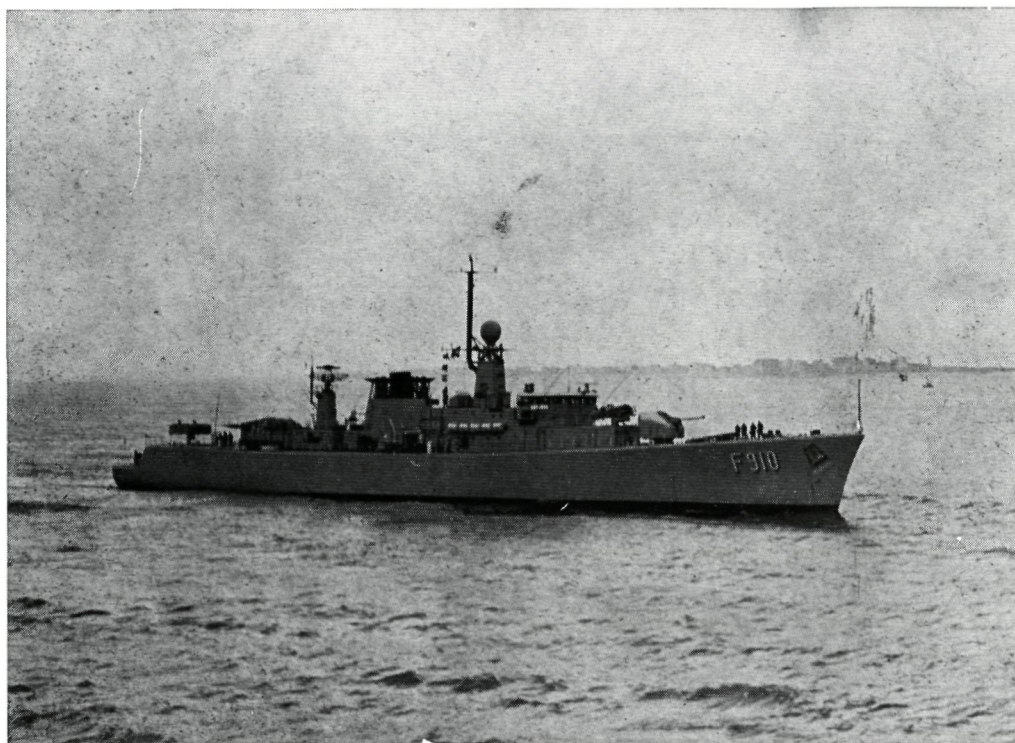
S. A.

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 ».**

De Belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog (XVI)

Een verdienstelijke reder :

VERCOUTTER Raphaël

met zijn N.45, N.49, N.59 en N.64

Raphaël VERCOUTTER uit Nieuwpoort is zeker de enige reder waarvan de vier vaartuigen aan de ontruiming van mei/juni 1940 hebben deel genomen. Twee van deze vaartuigen zijn daarbij verloren gegaan. In totaal werden, bij de ontruiming van Duinkerke, vier Belgische vaartuigen tot zinken gebracht (*). Reder VERCOUTTER heeft dus de helft van de verliezen opgelopen.



Schipper-reder Rafaël Vercouter in 1940

De twee verloren (of tijdelijk verloren) schepen hebben reeds het voorwerp uitgemaakt van een artikel (de N.49, na oorlog N.732, « Onze Lieve Vrouw van Vlaanderen », 39,57 B.T. - Oostende 1934 - 100 P.K. in NEPTUNUS 78/79 nr. 2 en de N.59 « Getuigt voor Christus », 39,87 B.T., Oostende 1937 - 100 P.K. in NEPTUNUS 78/79 nr. 4).

(*) H.5 « Sunny Isle » - 50,58 B.T. - Brixham 1912 - 100 P.K. - Reder VLIETINCK Frans, N.49 « Onze Lieve Vrouw van Vlaanderen » (zie hierboven), de N.59 « Getuigt voor Christus (zie hierboven) en de O.274 « Maréchal FOCH », 87,12 B.T. - Fécamp 1930 - 200 P.K. - Reder LEBLUY P.

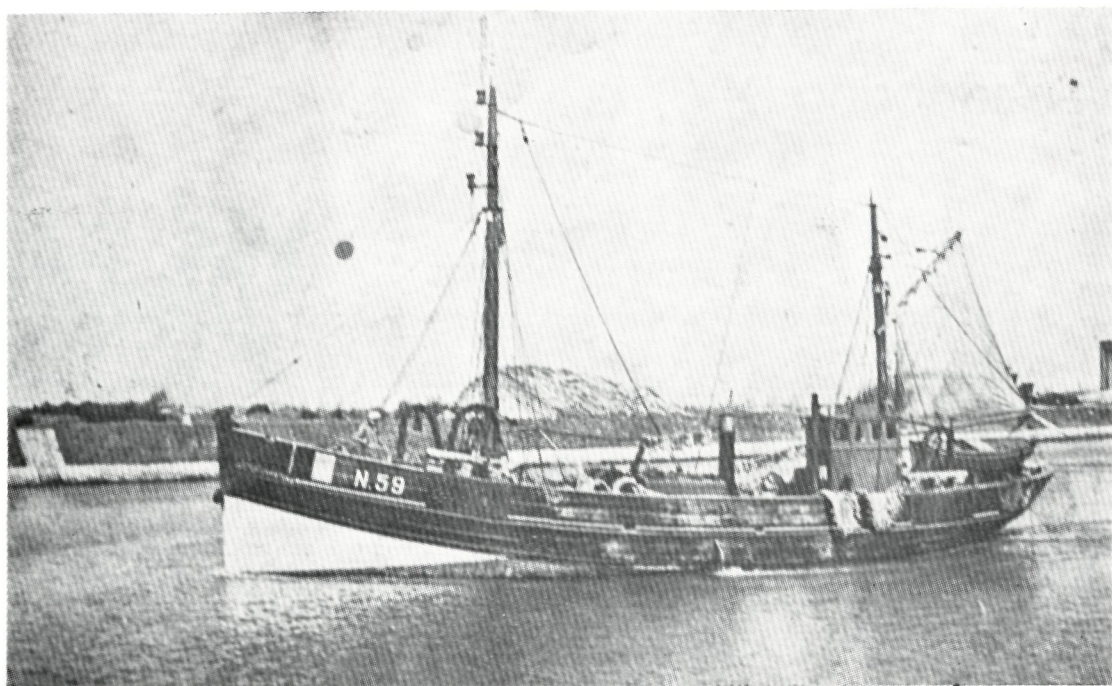
Reder Raphaël VERCOUTTER heeft ook persoonlijk aan de ontruiming deelgenomen met zijn N.45 (na de oorlog N.730) « Hernieuwen in Christus ». Dit was een houten vaartuig van 49,50 B.T., gebouwd te Oostende, op de Scheepswerven CRABEELS E. in 1939 en uitgerust met een motor Deutz van 100 P.K.

Op 19 mei vertrok het vaartuig vanuit Nieuwpoort met aan boord de reder, zijn zoon Michel, twee bemanningsleden (SCHOOLAERT Henri en SCHOOLAERT Oscar), twee andere mannen, vier vrouwen en negentien kinderen. Via Boulogne, Dieppe (waar Duitse vliegtuigen bombardeerden) en Fécamp kwam het vaartuig te Saint-Vaast-la-Hougue aan, waar het huisgerief, klederen en alle vistuig en netten geïst werden terwijl de vluchtelingen aan wal werden gebracht om met de trein verder te trekken. Het schip werd opgeëist met bemanning en vertrok naar Cherbourg om reddingsmateriaal. Te Cherbourg werden ook een loods (een Franse officier) en matrozen ingescheept om naar Duinkerke te varen om soldaten te gaan halen. In het Nauw van Kales, in de omgeving van Dover kwam de N.45 langs zijde een bevoorradingschip waar werd vernomen dat Duinkerke gevallen was. Dit is geen alleenstaand geval.

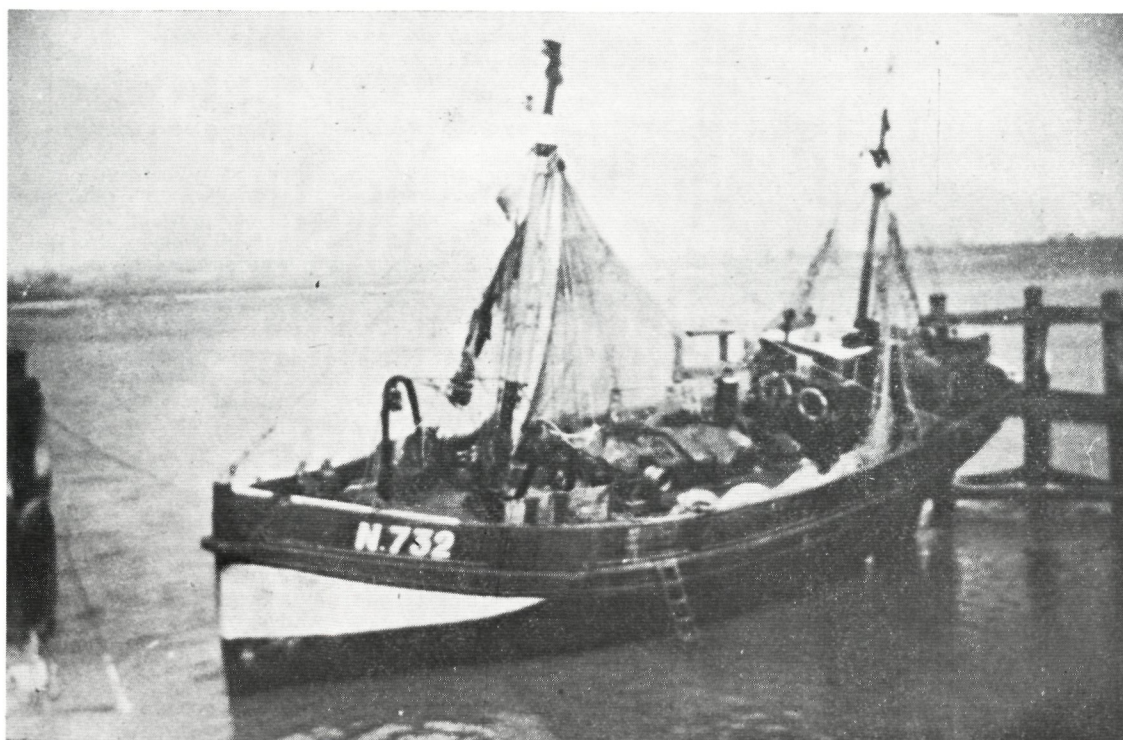
Enkele schepen die vanuit Saint-Vaast-la-Hougue eerst naar Cherbourg moesten varen om reddingsmateriaal, loodsen, bewapening, proviand en (mischien) brandstof in te schepen, kwamen alzo laat-tijdig te Dover aan om aan de ontruiming van Duinkerke te kunnen deelnemen. Wij hebben, tot nu toe, twee andere dergelijke gevallen gevonden : de O.240 « Marie-Antoinette » (45,45 B.T., Oostende 1935, 100 P.K., Reder Société Anonyme d'Armement) en de H.19 « Henri-Marie » (20,85 B.T., Oostende 1914, 50 P.K. Reder VANTORRE Henri). Het feit dat deze vaartuigen, die onder Frans gezag vaarden, laat-tijdig aankwamen brengt geen vermindering van hun verdiensten mee.

Te Dover kreeg de N.45 bevel terug naar Cherbourg te varen. Onze beste vriend Hippoliet BEYEN, schipper van de N.58 « Abel DEWULF » (zie NEPTUNUS 78/79 nr. 6) bevestigt inderdaad dat dit vaartuig deel uitmaakte van het konvooi van de tuigboot « Goliath », vertrokken vanuit Dover op 6 juni om 18 u. en aangekomen in Cherbourg op 7 juni om 15 u.

Na een verblijf van enkele dagen te Cherbourg kwam het vaartuig terug te Saint-Vaast-la-Hougue. Zoals wij weten werd deze haven op 18 juni, in de namiddag ontruimd. De N.45 heeft dan de twee wel-



De N.59 « Getuigt voor Christus ».

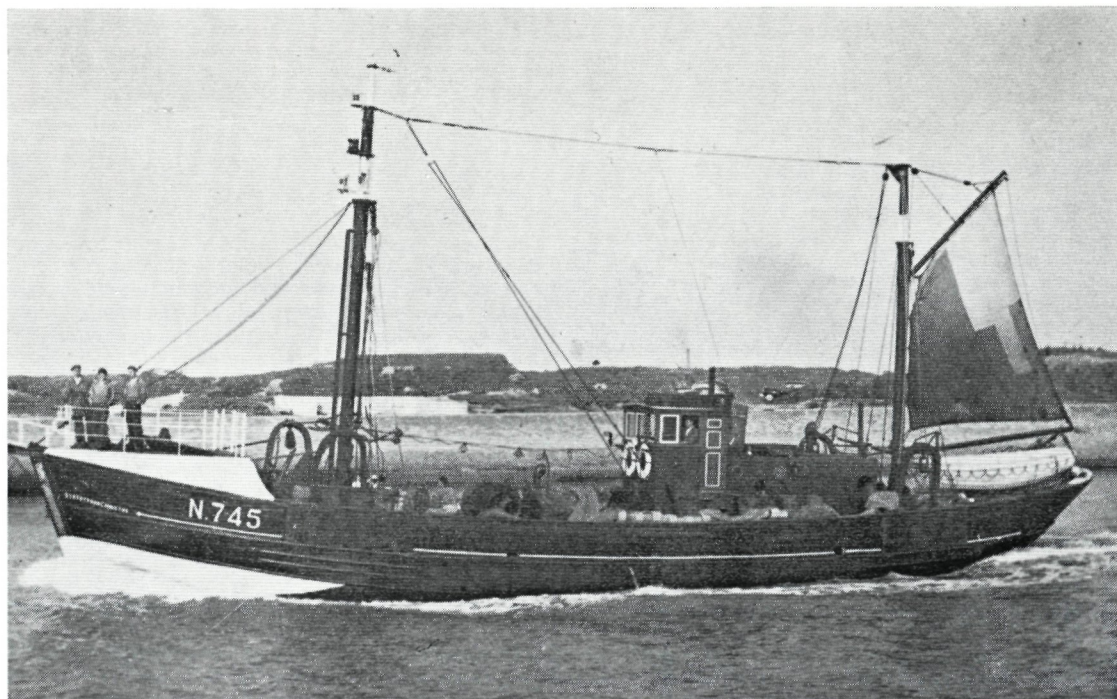


N.732 (ex. N.49) Onze Lieve Vrouw van Vlaanderen op rust te Nieuwpoort.



De N.64 (na de oorlog N.745)
« Strijdt voor Christus »

De N.45 (na de oorlog N.730)
« Hernieuwen in Christus »
te Nieuwpoort (winter 1956)



bekende Franse patrouilleschepen A.D. 337 « Jacques MORGAND » en A.D. 57 « Nadine » in de richting van Brest gevolgd. Deze werden echter vlug uit het zicht verloren daar zij veel sneller vaarden en zonder licht in de donkere nacht. De N.45 had geen Franse militairen aan boord daar zij op de twee patrouilleschepen waren overgebracht geweest. Het was onmogelijk de haven van Brest binnen te lopen daar de Duitsers daar reeds waren en daar het brandde. Er kwam een grote Franse zeiljacht van achter de hoek van Brest. De N.45 vaarde op dit jacht toe om inlichtingen te vragen. Er waren veel Franse officieren aan boord. Zij zegden dat het best was naar Plymouth te varen. Volgens schipper-reder Raphaël VERCOUTTER bevonden zich nog zeven kleine vaartuigen (Belgen en Fransen) in de omgeving van Brest tijdens deze tragische nacht van 19 tot 20 juni 1940. Vanuit Plymouth moest de N.45 naar Salcombe varen waar het vaartuig een maand verbleef met aan boord Franse soldaten die later zijn vertrokken.

Na een maand kreeg de N.45 toelating om de visserij vanuit Brixham te beoefenen. Op 11 mei 1941 werd het schip te Brixham getroffen door een bom van een Duits vliegtuig en tot zinken gebracht. Raphaël VERCOUTTER bevond zich aan boord en werd aan het hoofd gekwetst. Hij werd door het Rode Kruis verzorgd. Bij ministerieel besluit van 21 juli 1941, heeft de Belgische Minister van Verkeerswezen te Londen de volgende meldingen in het « Gulden Boek van het Zeewezen » laten inschrijven : N.45 « Hernieuwen in Christus »

Nr 345 VERCOUTTER Raphaël, schipper en

Nr 346 RAPPE Gerard, lichtmatroos met de volgende citatie :

« Blessés du fait de l'action ennemie alors qu'ils se trouvaient à bord de leur bateau. - Gewond ten-gevolge van vijandelijke actie terwijl zij aan boord « van hun schip waren ».

Ter gelegenheid van het Nationale Feest op 21 juli 1941, kreeg onze vriend een uitnodiging om naar Londen te gaan ten einde zijn « Zee-eretekens » te krijgen. Wegens zijn kwetsuren was het hem niet mogelijk zich te verplaatsen.

Het schip werd gelicht met de hulp van de Belgische vissers en bleef daar zomaar twee jaar liggen. Dan werd het vaartuig hersteld in het werkhuis van het Belgisch Bestuur van het Zeewezen aldaar. Na tien maanden varen werd het vaartuig terug opgeëist door de Britse Overheid om dienst te doen voor de bevoorrading bij de landing. Raphaël VERCOUTTER, die nog steeds niet hersteld was van zijn verwondingen, bleef niet aan boord en zijn zoon Michel treed in de Koopvaardij om naar Canada te varen.

Het schip werd terug naar Oostende gebracht door de dienst voor vissersvaartuigen van het Belgisch Bestuur van het Zeewezen.

Het gaat dus over een opeising door het « Ministry of War Transport » gelijk deze van andere vissersvaartuigen van 100 P.K.

Raphaël VERCOUTTER was eveneens beheerder van de p.v.b.a. « Nieuwpoortse Rederij » die zorgde voor de uitbating van de N.64 (na de oorlog N.745) « Strijdt voor Christus ». Dit was een houten vaartuig van 72,93 B.T., gebouwd te Oostende in 1938 op de Scheepswerven van DENYE J. en uitgerust

met een motor Deutz van 200 P.K. Op 10 mei 1940 was dit schip op visvangst in het Kanaal. De schipper wilde onmiddellijk naar Nieuwpoort terugvaren. Het was toch niet meer mogelijk. Zij vaarden toch tot Boulogne waar de vis verkocht werd. De schipper en twee matrozen zijn dan naar huis gekomen per auto-stop. De machinist en de scheepsjongen zijn aan boord gebleven. Er is dan een ander schipper, Charles ZONNEKEIN, aan boord gegaan en geladen met soldaten en vluchtelingen is het schip naar Engeland gevaren.

Daar schipper Charles ZONNEKEIN sinds jaren overleden is beschikken wij over geen inlichtingen betreffende de gebeurlijke deelneming van dit schip aan de ontruiming van Duinkerke. Raphaël VERCOUTTER denkt toch dat zijn vaartuig op weg is geweest naar Duinkerke maar te laat aankwam. De documentatie van het Bestuur van het Zeewezen meldt omtrent dit schip enkel het volgende : « Werd door de Engelse Overheden opgeëist om deel te nemen aan het evacueren der troepen uit Duinkerke. Geen andere gegevens zijn hieromtrent voor handen. Is behouden teruggekeerd ». L. LECONTE in « Les ancêtres de notre Force Navale » meldt de N.64 tussen de 11 vissersvaartuigen die, in de avond van 31 mei 1940, te Dartmouth, « ingeschreven » waren voor Duinkerke. Wanneer wij een artikel aan de vrijwilligers van Dartmouth zullen wijden zullen wij de mening uitdrukken dat deze woorden « inschrijvingen voor Duinkerke » dienen geïnterpreteerd worden als boten die beschikbaar waren voor gebeurlijke vrijwilligers. Het is normaal dat de N.64 zich in deze toestand bevond. Het schip was inderdaad ledig en niet overbelast met families, meubels enz. zoals vele andere schepen die rechtstreeks vanuit België kwamen. Het is ook zeker en vast dat dit vaartuig zeer vlug door de Britse Admiraliteit werd opgeëist.

Dankzij de opzoeken van onze verdienstelijke medewerker C. DECLERCQ uit De Panne, weten wij inderdaad dat de N.64 reeds vanaf juni 1940 door de Royal Navy opgeëist werd voor de « Auxiliary Patrol ». In april 1942 werd het schip tot het « Ministry of War Transport » overgebracht.

Raphaël VERCOUTTER, die de titel van verdienstelijke reder wel verdient, is tot 1978 zijn stiel trouw gebleven. Hij was dan 78 jaar oud daar hij, op 13 februari 1900, te Adinkerke geboren is. Zijn twee laatste vaartuigen waren de N.762 « Onze Lieve Vrouw ter Duinen », een houten vaartuig van 63,41 B.T., gebouwd te Oostende in 1956 op de Scheepswerven van HILLEBRANT A. en uitgerust met een motor A.B.C. van 150/200 P.K. en de N.765 « Onze Lieve Vrouw van Goede Raad », eveneens een houten vaartuig van 73,70 B.T., gebouwd te Oostende in 1963 op dezelfde Scheepswerven HILLEBRANT A. en uitgerust met een motor A.B.C. van 200 P.K. Men bemerkt dat deze oude reder trouw gebleven was aan houten vaartuigen en aan vrome benamingen. Zijn gezondheid is nu zeer gebrekkig en wij moeten hem hartelijk danken voor zijn inspanningen ten bate van NEPTUNUS (inlichtingen en foto's). Laten wij nog bijvoegen dat zijn zonen hun vader op eerlijke manier hebben opgevolgd en reders zijn geworden en dat zijn beste vriend Hippoliet BEYEN is (zie NEPTUNUS 78/79 Nr 6).

De zee en de kunst

Henri Cassiers

door Norbert HOSTYN, lic. kunstgeschiedenis
Conservator Stedelijke Musea Oostende



Zelfportret van Henri Cassiers, omstreeks 1928
(Verz. A. Degraeve, Oostende)

Ter gelegenheid van een salon van marineschilders in het Oostendse Kursaal, anno 1901 schreef James ENSOR ondermeer het volgende :

« H. Cassiers allume de feu nacrés ses marines « délicates émaillées de joliessees tenues et charme-« resses. Rendons hommage à ce fluidiste fervent, « l'un des princes de l'aquarelle belge ». Is er een mooier eresaluut denkbaar dan dat van ENSOR die elders zijn kritiek niet spaarde ?

Voor de talrijke bewonderaars van de Belgische affichekunst « 1900 », voor de ontelbare prentkaartenverzamelaars die de Vlaamse kunst als thema kozen en voor de bibliofielen is Henri CASSIERS vast en zeker geen onbekende. Zowel zijn affiches, zijn prentkaarten als de door hem geïllustreerde boeken zijn heden ten dage zeldzame en gegeerde collectiestukken. De schilderachtigheid van zijn tekening en zijn direct coloriet maken zijn werken tot het beste wat er rond 1900 op dat gebied gepresteerd werd.

CASSIERS was zó goed, dat niemand minder dan Ferdinand KHNOPFF, de oververfiende fin-de-siècle artist een artikel over hem publiceerde in het gezaghebbende Britse kunstmagazine « The Studio » (1902).

Een groot aantal werken van CASSIERS staan met zee en kunst in verband. Het was dan ook maar passend in deze reeks een bijdrage aan hem te wijden.

x x x

Henri CASSIERS werd op 11 augustus 1858 te Antwerpen geboren. Lange tijd volgde hij een architectenopleiding terwijl hij in zijn vrije uren leerling was van de amateur-kunstschilder Henri STACQUET (1838-1906), gekend voor zijn marines, stads- & dorpsgezichten, vooral in waterverf. Samen met hem en met Victor UYTTERSCHAUT trok CASSIERS er dikwijls op uit.

CASSIERS zou voor het eerst exposeren in 1881, 22-23 jaar oud dus. Net als zijn leermeester STACQUET werkte CASSIERS bij voorkeur met aquarel. Tot in de negentiger jaren bleef zijn stijl uitgesproken realistisch. Een mooi voorbeeld daarvan is de aquarel « Te Axel » uit 1894 bewaard in het Museum voor Schone Kunsten te Antwerpen. In dat werkje vinden we alle kwaliteiten van CASSIERS' kunst terug : nadruk op het pittoreske, gekoppeld aan een gedegen vakmanschap en een frisse, blijde visie op de dingen van elke dag. CASSIERS was ook werkzaam als illustrator voor diverse magazines zoals « Le Globe Illustré » en « L'Europe Illustrée ».

Net als zijn collega's-marineschilders was CASSIERS ook een nimmer rustend reiziger : Holland, Zeeland vooral, maar ook Engeland, Bretagne, Duitsland, Oostenrijk & Zwitserland. Zijn hart ging echter naar de zee, de kustplaatsjes en de rivieren. Zijn woning en atelier bevonden zich te Brussel, Abdijstraat 18.

x x x

Als affiche-ontwerper kreeg Henri CASSIERS vaak bestellingen vanwege de grote maritieme maatschappijen : de Red Star Line, de Oostende-Doverlijn, de American Line, enz. Het werden tal van bontgekleurde litho's, helemaal in de geest van de vooruitstrevende 1900-affichestijl : het fantasievolle lettertype, de vereenvoudigde maar vlotte tekening, de sierlijke lijnvoeringen en het fijne kleurenspeel... alles is er.



Voitures Germain, (z.d.) Litho in zes kleuren
68 × 103 cm.

American line (1900) Litho in zes kleuren
105 × 147 cm.





Red Star Line (vóór 1899) Litho in zes kleuren. 89 × 122 cm.

Typisch CASSIERS is wel de speciale compositie : de wijdse zeepartij, waarop een of ander luxepassagierschip, wordt telkens gebroken door een schilderachtige figurengroep op het voorplan, zoals vissers op hun bootjes, een veerman op zijn overzetje... Door deze figurengroepen poogde CASSIERS de toeschouwer als het ware in de voorstelling te betrekken : de figuren verwijzen naar het hoofdgebeuren, en dat is natuurlijk het passagiersschip in kwestie.

Prachtige voorbeelden daarvan zijn de affiches « AMERICAN LINE. PHILADELPHIA QUEENSTOWN LIVERPOOL », de prachtige « RED STAR LINE ANTWERPEN NEW YORK » en de affiche zonder opschriften voor de lijn Oostende-Dover.

De zee en de Vlaamse kust inspireerden CASSIERS verder tot de prachtige illustraties bij Jean D'ARDENNE's « Guide illustré de la côte de Flandre » : Gezichten op de Dijk, het Chalet, het Kursaal, het Stadhuis, het Staketsel, de Haven, het Vissersdok... te Oostende, een gezicht op het dorp Mariakerke, enz.

Ter documentatie vermelden we hier ook nog de titels van enige andere werken die CASSIERS illustreerde : C. MAUCLAIR's « Trois femmes de Flandres » & C. BUYSSE's « Contes des Pays-Bas ».

De laatste jaren van de vorige eeuw waren ook de tijd waarin het fenomeen « prentkaart » furor maakte. Net als P.J. CLAYS, liet ook CASSIERS zich

niet onbetuigd. Zo kennen we van hem ondermeer een reeks van 12 prentkaarten de Belgische kustplaatsen voorstellend, en ook een publicitaire kaart voor het badplaatsje Den Haan. Uiteraard vieren de maritieme motieven hier hoogtij !

Ook op het pedagogische vlak was CASSIERS actief : hij leverde de ontwerpen voor een hele reeks didactische schoolplaten die op geprepareerd linnen werden afgedrukt. Hele generaties ontvingen enige aardrijkskunde-kennis aan de hand van die gekleurde prenten ! Eén daarvan stelde een gezicht op de Oostendse Handelsdokken voor.

Het was naar aanleiding van een salon van Belgische marineschilders dat in 1901 in het Oostendse Kursaal doorging, dat ENSOR de tekst schreef waarmee dit artikel aanvangt. De schilderijen van CASSIERS hingen er naast werken van BAERTSOEN, Maurice HAGEMANS, Oscar HALLE, Théo HANNON, A. MARCETTE, Auguste MUSIN, Constantin MEUNIER, Henri PERMEKE, A. LEMAYEUR, H. STACQUET & Victor UYTTERSCHAUT. Aan Auguste MUSIN besteedden we reeds een bijdrage. PERMEKE & HAGEMANS komen later zeker nog eens aan de beurt.

Bij zijn leven was CASSIERS lid en later voorzitter van de bloeiende « Belgische vereniging van Aquarellisten ».

Naar het einde van zijn leven toe sukkelde CASSIERS erg met zijn ogen. Hij overleed te Brussel in 1944.



Vissersdok te Oostende (Brussel K.M.S.K.) (Copyright A.C.L.)

Wie het werk van CASSIERS nader wil leren kennen, kan ondermeer op volgende adressen terecht :

- Antwerpen, K.M.S.K. (Aquarellen « Te Axel » & « Te Volendam »)
- Antwerpen, Museum Vleeshuis (affiches)
- Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum (affiches)
- Brugge, Groeningemuseum (aquarel « Stadsgezicht in Nederland »)
- Brussel, Kon. Bibliotheek Albert I - Prentenkabinet
- Brussel, K.M.S.K. (« Visserskaai te Oostende », « Katwijk », « Boulevard te Amsterdam » & « Zondag in Zeeland »)
- Brussel, Ministerie van Onderwijs (« Bloemenmarkt te Brussel »)
- Namur
- Oostende, Heemkundige Kring « De Plate »
- Paris, voorm. Musée du Luxembourg
- Roma, Galleria d'Arte Moderna
- Sint-Joost-ten-Node, Musée Charlier (aquarel « Molens te Volendam »)



Marines Militaires étrangères

Par le Capitaine de Frégate (R) H. ROGIE

La flotte française d'unités ASM, voilà ce que nous vous présentons dans la présente contribution à notre chronique consacrée aux Marines Militaires étrangères.

Introduction

La guerre qui sévit actuellement entre l'IRAN et l'IRAK a polarisé l'attention du monde maritime sur le détroit d'ORMUZ. La libre circulation des navires marchands dans ces parages est, en effet, d'intérêt primordial pour l'approvisionnement de l'Occident en produits énergétiques.

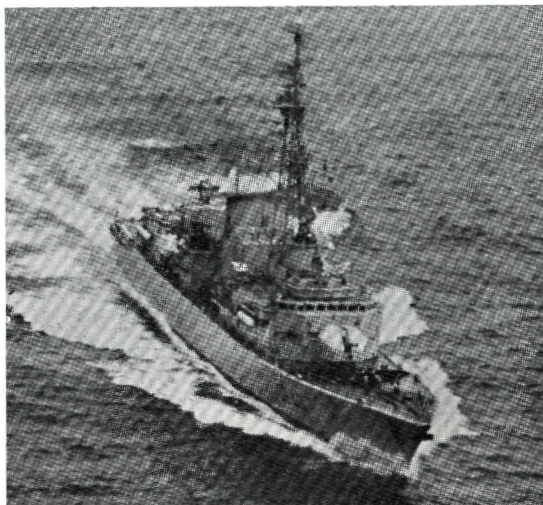
Plus que jamais, les pays de l'OTAN sont conscients du rôle de la marchande en période de conflit ou de tension grave. C'est pourquoi l'organisation NCS (Naval Control of Shipping) est actuellement sérieusement préparée dans les pays de l'Alliance atlantique et le personnel adéquat entraîné de façon plus intensive.

A côté du contrôle naval de la marchande, il y a aussi la protection armée des navires alliés naviguant seuls et en convoi. Cet aspect-là de la protection de nos voies maritimes d'approvisionnement incombe entièrement aux marines de guerre alliées sous commandement intégré.

C'est ainsi qu'une force navale américaine et française croise actuellement dans les parages du détroit d'ORMUZ en vue d'intervenir effectivement au profit des navires marchands alliés au cas où la situation politique ou militaire l'exigerait. Parmi ces unités navales, il y a non seulement la force MCM envoyée par la Marine nationale française, mais également des bâtiments de lutte ASM envoyés par les U.S.A. et la France.

La présence le long des côtes iranniennes d'unités ASM telles que la corvette française de 4.200 tonnes GEORGES LEYGUES aura assurément été fort remarquée par les téléspectateurs des chaînes de TV française. Les Français sont fiers de leur flotte de guerre, de leurs unités ASM en particulier, et ils ne se privent pas de nous en donner des reportages télévisés des plus intéressants.

Le présent article a pour but de vous donner un



Corvette type G. LEYGUES

aperçu assez complet de la flotte ASM de la Marine nationale française. A part les bâtiments de soutien logistique indispensables, cette flotte ultramoderne se compose essentiellement de frégates de 3 types différents, de corvettes également de 3 classes différentes, d'avisos, et de bâtiments garde-côtes.

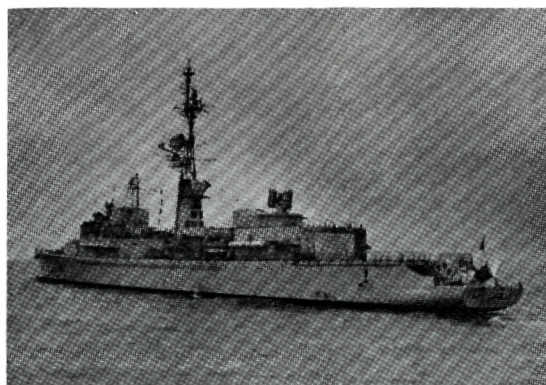
Pour chacune de ces classes d'unités de lutte anti-sous-marine, nous vous donnons ci-après les caractéristiques principales.

1. Les Frégates type TOURVILLE

Les frégates type TOURVILLE, d'un déplacement en pleine charge de 5 800 t., ont pour mission principale la lutte ASM.

Ces bâtiments, dont la vitesse maximale est de 31 nœuds, ont d'excellentes qualités nautiques.

Pour la lutte ASM, ils sont équipés de sonars DUBV 23 et DUBV 43, de 2 hélicoptères WG 13 avec torpilles et grenades, de torpilles L5 lancées par catapultes et d'un système d'arme MALAFON.



Frégate type Tourville

Ils sont dotés également de moyens de lutte anti-aérienne et anti-surface :

- 2 tourelles de 100 mm et 1 SACP CROTALE,
- 6 rampes MM 38 et missiles AS 12 lancés par hélicoptères.

Les logements sont conçus pour recevoir 326 hommes dont 25 officiers.

2. Les Frégates type F3000

Les frégates F3000, d'un déplacement en pleine charge de 3 300 t., ont pour missions principales la lutte anti-surface et la lutte anti-sous-marine. Elles sont par ailleurs dotées de puissants moyens d'auto-défense contre les avions.

Ces bâtiments, dont la vitesse maximale est de 29 nœuds, ont une distance franchissable de 6 000 milles à 18 nœuds.

Les moyens de lutte anti-aérienne et anti-surface comprennent :

Frégate F 3000

- 1 tourelle de 100 mm et 2 canons bitubes de 40 mm,
- 12 rampes lance-missiles Mer-Mer 40 ou 8 missiles OTOMAT,
- 1 SACP CROTALE naval,
- 2 hélicoptères DAUPHIN ou WG 13 LYNX équipés de missiles ou d'armes ASM,
- 2 affûts lance-furres DAGAIE

Pour la lutte ASM, les bâtiments sont équipés de 8 torpilles L3 ou L5 et d'un affût lance-roquettes de 375 mm.

Les logements sont conçus pour recevoir un effectif de 181 hommes dont 17 officiers.

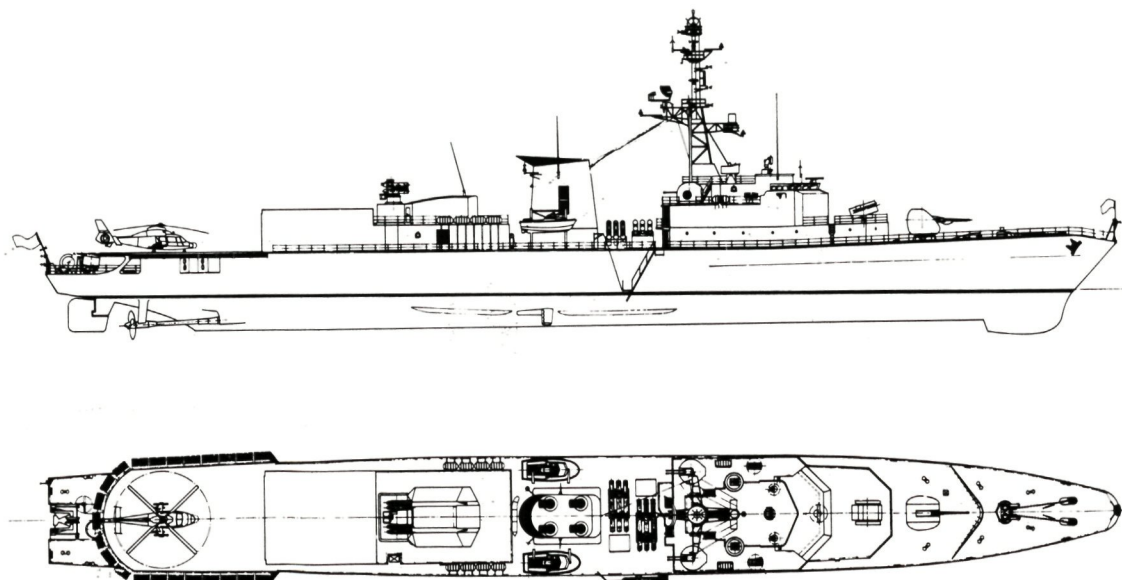
3. Les Frégates type F2000

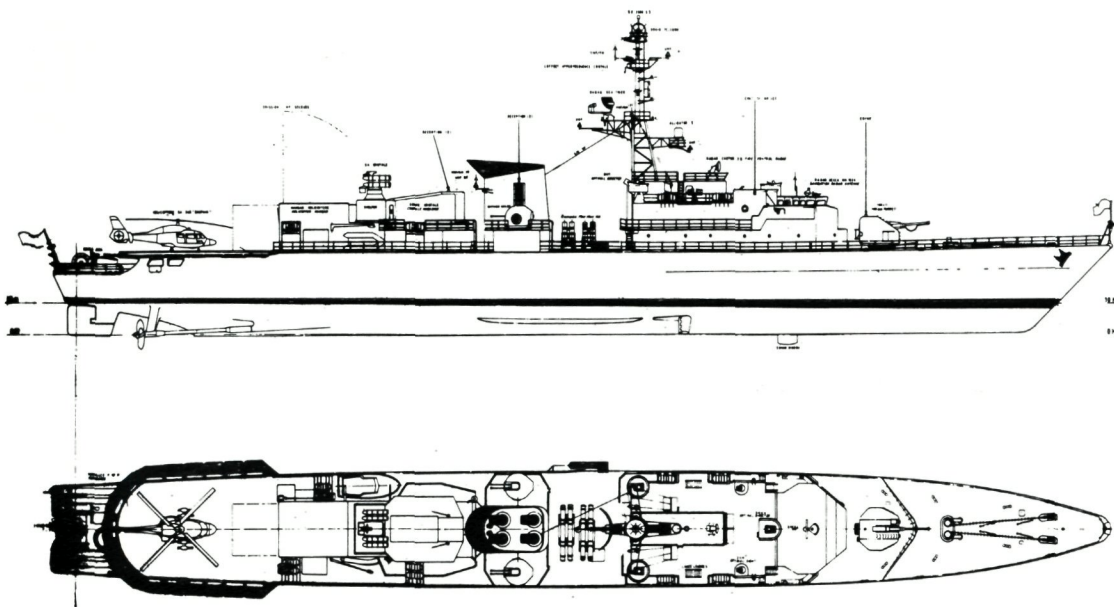
Les frégates de 2000 t. sont des bâtiments d'intervention rapide, pouvant assurer des patrouilles de longue durée. D'un déplacement à pleine charge de 2 610 t., elles ont pour missions principales, la lutte anti-surface et la lutte anti-sous-marine. Elles sont par ailleurs dotées de puissants moyens d'auto-défense contre les avions.

La vitesse maximale de ces bâtiments est de 30 nœuds. La distance franchissable de 6 500 milles à 18 nœuds.

Les moyens de lutte anti-aérienne et anti-surface comprennent :

- 1 tourelle de 100 mm et 2 canons de 40 mm,
- 12 rampes lance-missiles MM 40 ou 8 missiles OTOMAT,
- 1 SACP CROTALE naval,





Frégate de 2000 T.

- 1 hélicoptère DAUPHIN équipé des missiles air-surface ou de torpilles anti-sous-marines.

Pour la lutte ASM, les bâtiments sont équipés de 8 torpilles L5 ou 4 torpilles filoguidées.

Les logements sont conçus pour recevoir un effectif de 179 hommes dont 15 officiers.

4. Les Corvettes type GEORGES LEYGUES

Passons à présent aux corvettes conçues pour la lutte ASM. Le premier type de ces unités est la corvette type GEORGES LEYGUES d'un déplacement de 4.200 t. à pleine charge.

Ces unités ont aussi pour mission de protéger les forces navales et de faire l'escorte des convois. Elles possèdent une propulsion CODOG qui leur permet d'obtenir une vitesse maximale de 30 nœuds. Leur rayon d'action est de 9.000 nautiques à 18 nœuds.

Leurs moyens de lutte ASM comprennent :

- des sonars DUBV 23 et 43,
- un armement ASM composé de torpilles L5 lancées par catapulte, et de 2 hélicoptères WG 13 avec grenades et torpilles.

Ces bâtiments possèdent également :

- un armement anti-surface de 4 rampes MM 38 et de missiles AS 12 lancés par hélicoptères.
- un armement antiaérien comprenant 1 tourelle de 100 mm et 1 SAPC Crotale.

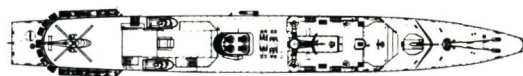
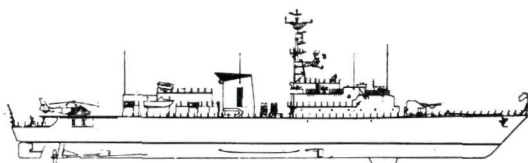
Les locaux d'habitation permettent de loger 250 hommes dont 21 officiers, dans des conditions des plus confortables.

5. Les Corvettes Porte-Hélicoptère de 2000 t.

La corvette CPH 2000, d'un déplacement en pleine charge de 2400 t., a pour missions principales la

lutte anti-surface à moyenne et courte distance, la lutte anti-sous-marine dans les eaux côtières par fonds inférieurs à 200 m, le soutien de forces amphibies et la surveillance maritime des eaux côtières.

Ce bâtiment, dont la vitesse maximale est de 30 nœuds, possède une autonomie de 4500 milles à 18 nœuds.



Corvettes porte- hélicoptère de 2000 T.

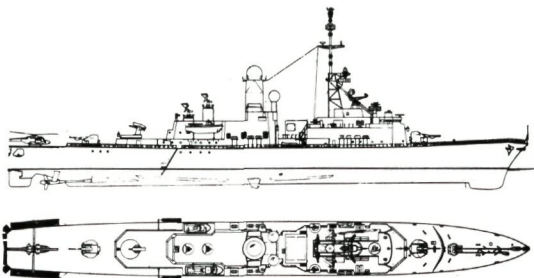
Les moyens de lutte anti-aérienne et anti-surface comprennent :

- 1 tourelle de 100 mm,
 - 2 affûts de 20 mm,
 - 8 rampes lance-missiles MM 40,
 - 1 lance-roquettes ASM sextuple de 375 mm,
 - 1 hélicoptère DAUPHIN équipé de missiles air-surface,
 - 2 affûts lance-leurres DAGAIE
- Pour la lutte ASM, le bâtiment est équipé de 8 torpilles L5.

Les logements sont conçus pour recevoir un effectif de 158 hommes dont 15 officiers.

6. Les Corvettes antiaériennes

Bâtiments conçus pour mener la lutte anti-aérienne sur zone, au profit d'un dispositif aéronaval comprenant un petit nombre de bâtiments de guerre, dont un porte-aéronefs, et éventuellement des bâtiments de commerce. Ces bâtiments sont également aptes à remplir des missions de présence, de recherche, d'identification et tenue de contact, en temps de paix, de crise ou de guerre.



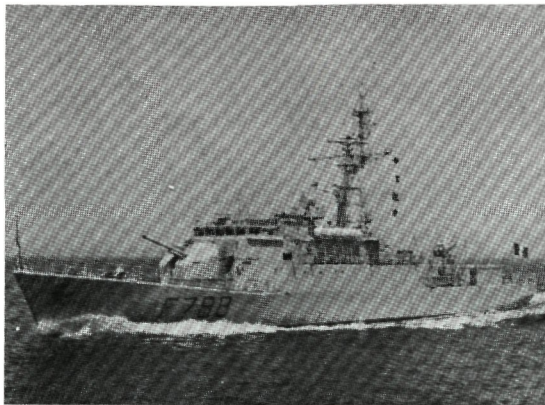
Corvettes antiaériennes.

Les caractéristiques principales de ces bâtiments sont les suivantes :

- déplacement 4 340 t., à pleine charge.
- distance franchissable 8 000 milles à 17 nœuds,
- vitesse maximale 29,6 nœuds,
- propulsion, 2 hélices à pales fixes entraînées chacune suivant la vitesse du navire, par un ou 2 moteurs diesels du type BTC à double suralimentation et réversibles.
- Effectifs : 21 officiers - 124 officiers mariners - 105 quartiers-maîtres et matelots.

Les moyens de lutte anti-aérienne et anti-surface comprennent :

- le système d'arme TARTAR,
- une tourelle de 100 mm,
- 8 missiles, MM 40,
- 2 canons de 20 mm.



Aviso type d'ESTIENNE D'ORVES.

Pour la lutte anti-sous-marine, ces bâtiments disposent d'un sonar actif en bulbe et d'un système autonome de lancement de torpilles L 5.

7. Avisos type d'ESTIENNE D'ORVES

Terminons notre exposé sur la flotte ASM française par un dernier type d'unité. Il s'agit de l'avisos A 69 dont le D'ESTIENNE d'ORVES est le prototype.

Il a pour mission principale la lutte ASM dans les eaux côtières. En outre, il peut assumer certaines missions secondaires telles que la surveillance maritime des eaux côtières et l'instruction des Ecoles à la mer. Son rayon d'action est de 4.500 nautiques à 15 nœuds. Il déplace 1.250 t à pleine charge.

Les moyens de lutte ASM comprennent :

- 1 affût sextuple lance-roquettes de 375 mm
- 4 torpilles ASM

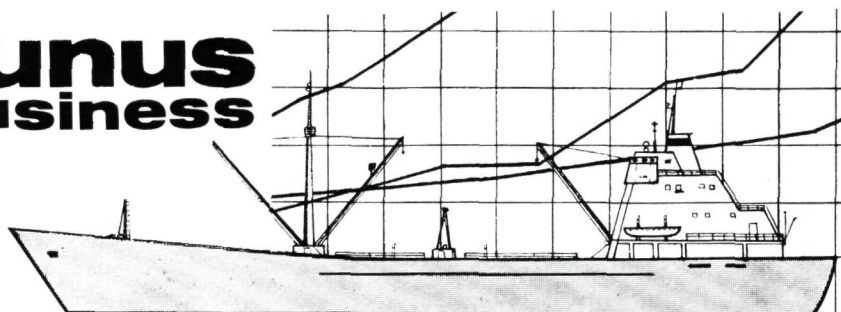
De plus, ce bâtiment possède :

- 1 tourelle antiaérienne de 100 mm et 2 canons de 20 mm
- 2 rampes MM38 comme armement anti-surface

Les locaux d'habitation permettent le logement de 83 hommes dont 6 officiers.



neptunus business



Door E. Van Haverbeke

SCHEEPSWERVEN

DOOP VAN DE BULKARRIER

« FEDERAL OTTAWA »

Op woensdag 1 oktober 1980 te 17.10 u. werd op de scheepswerf Cockerill Yards Hoboken, de bulkcarrier « FEDERAL OTTAWA » gedoopt.

Het heeft H.K.H. Prinses Astrid behaagd het meerschapp over het schip te aanvaarden.

Het schip is bestemd voor de rederij « BELCAN N.V. » Antwerpen, en het zal bevracht worden aan Federal Commerce & Navigation Limited, die reeds 20 jaar de staal- en containerdiensten van Antwerpen naar Oost-Canada en de Grote Meren van de Falline exploiteert.

De opbouw van het schip in het bouwdok werd aangevat op 14 april 1980.

Voornaamste kenmerken van het schip :

Lengte over alles	222,48 m
Lengte tussen de loodlijnen	216,60 m
Breedte buiten de spanten	23,13 m
Holte	14,33 m
Diepgang	9,72 m
Draagvermogen	35.630 M.T.
Draagvermogen (St. Lawrence Seaway aan 26 voet diepgang)	26.050 M.T.
Inrichting voor	34 personen

Klasnotatie

Het schip wordt gebouwd onder toezicht van de Klassificatiemaatschappij « Lloyd's Register of Shipping » voor de klasnotatie + 100 A1 + LMC «UMS-», « Strengthened for heavy cargo, holds n° 2, 4 and 6 may be empty ».

Het schip zal onder Belgische vlag varen en het voldoet aan de voorschriften van de Belgische Zeevaartinspektie en de St. Lawrence Seaway autoriteiten.

Bouw

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

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

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

Onder het hoofddek, aan SB en BB zijde van de ruimen, zijn doorlopende topzij-ballasttanks voorzien.

Laadruimen

In het totaal zijn er 7 laadruimen.

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

De capaciteit van de laadruimen bedraagt 48.871 m³.

De laadruimen zijn voorzien van natuurlijke ventilatie.

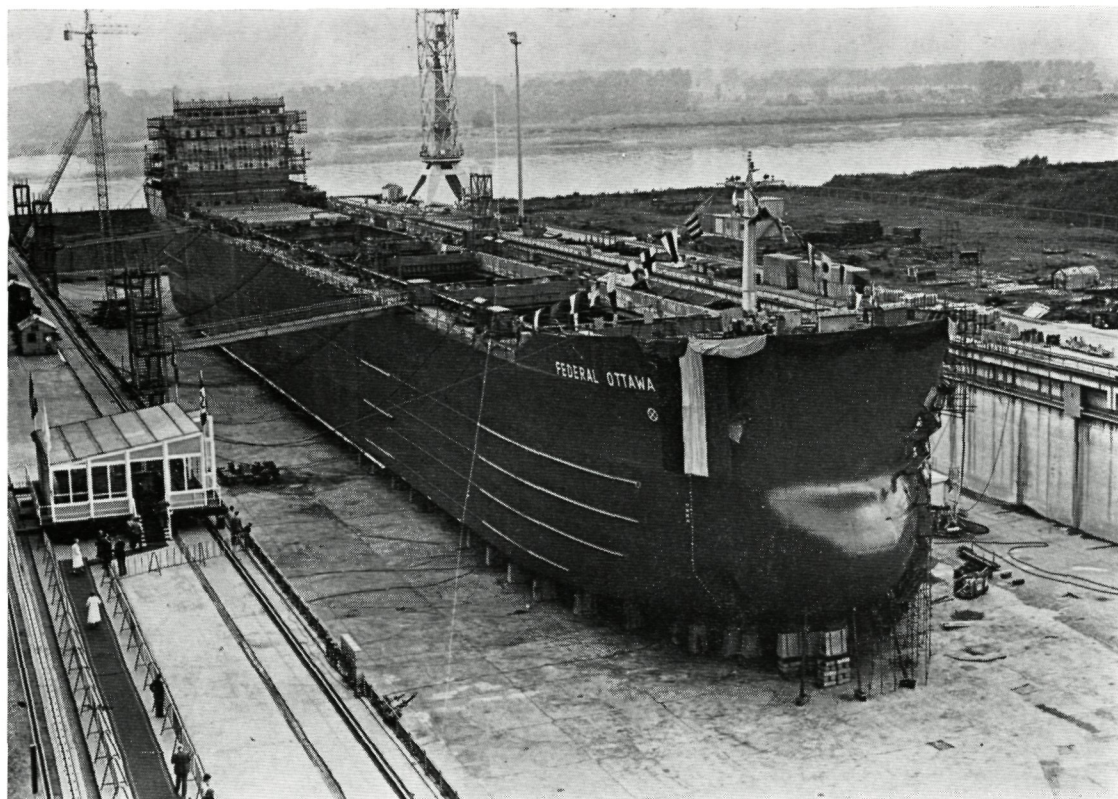
De luikhoofdopeningen op het hoofddek worden afgesloten met stalen opvouwbare luiken die hydraulisch bediend worden.

Akkomodatie

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

Het schip is uitgerust met 2 glasvezel versterkt polyester motorreddingsvloepen die ieder 40 personen kunnen bevatten.

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



Dekinstallatie

Alle dekwerktuigen worden elektro-hydraulisch aangedreven.

Twee ankerlier-verhaallieren zijn op het bakdek, en twee verhaallieren alsmede 1 ankerlier zijn op het achterdek geïnstalleerd.

Op het achterschip is een side-loader van 2,5 ton voorzien, die de proviandmagazijnen en de machinekamer kan bedienen.

De stuurmachine is van het elektro-hydraulische type.

Navigatie

Alle navigatie-apparatuur is van het modernste type, zoals het gyrokompas, log, echopeiler, 2 radars, positie-aanduider, Decca-Navigator, enz.

Machine-installatie

Deze is ontworpen volgens de vereisten gesteld voor het verkrijgen van het «Lloyd's Machinery Certificate» L.M.C. «Unmanned Machinery Space» UMS. Het schip wordt aangedreven door een 6 cilinder, enkelwerkende tweetakt, opgeladen dieselmotor «B & W 6K 67GFC» die een maximum continu vermogen van 11.600 BHP bij 150 omw/min kan ontwikkelen.

De schroefas is voorzien van een Simplex compact afdichting. De vijfbladige schroef is vervaardigd uit een Cunial legering.

Een elektrisch aangedreven boegschroef is voorzien. Als roer is een stuurstraalbuis met Becker-flap voorzien.

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

Elke set bestaat uit een opgeladen dieselmotor van 840 BHP bij 720 omw/min. gekoppeld aan een generator van 556 kW.

De oliegestookte stoomketel en de uitlaatgassenketel hebben elk een stoomproductie van 1.500 kg/uur bij 6 kg/cm².

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

Er is aan boord een drinkwaterverdamer geïnstalleerd met een capaciteit van 30 ton per 24 uur.

Er is verder een werkplaats met draaibank, boormachine, enz. aan boord.

De «Federfal Ottawa» is het tweede schip van een reeks van vier bulkcarriers met een draagvermogen van 35.630 ton, die bij ons door Belcan N.V. besteld werden.

Het schip zal in december 1980 afgeleverd worden.

NEPTUNUS

info marine

nr. 1 - 2 1981

Le bal de gala de la force navale

Le 15^{ième} Bal de Gala de la Force Navale, qui se déroula le vendredi 6 février au Kursaal d'Ostende, en présence de leurs Altesses Royales les Princes de Lièges, eut à nouveau un grand succès. Il y a eut plus de 1700 personnes, 2500 lots et une programme aussi gros qu'un botin de téléphone, tout cela permit de récolter une belle somme d'argent. L'Amiral de Division A. Schlim, hôte un de la soirée, était homme heureux, étant donné qu'il est aussi le président de l'Association d'Entraide de la Force Navale, celle-ci fut à nouveau assurée pour cette année une aide pour toute personne de la Force Navale. Le succès et l'ambiance de cette soirée rehaussait une fois de plus le blason de la Force Navale.

Galabal Zeemacht

Het 15de Galabal Zeemacht, dat doorging op vrijdag 6 februari jl., in het Kursaal te Oostende, in aanwezigheid van Hunne Koninklijke Hoogheden de Prinsen van Luik, is opnieuw een succes geworden. Meer dan 1700 aanwezigen, 2500 tombolaloten, een programmaboekje dik als een telefoongids, waren uiteraard de basis van een flinke winst.

Divisieadmiraal A. Schlim, gastheer van deze avond, was een gelukkig man, als voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht, kon hij opnieuw de sociale werking van deze Vereniging voor het komend jaar verzekeren, maar bovendien was het succes en de stemming van deze avond ook voor de Zeemacht een goede zaak.





Het was na middernacht dat Hunne Koninklijke Hoogheden de Prinsen van Luik, de Kursaal verlieten.



Visite de monseigneur Danneels a la force navale

Le mercredi 17 décembre, c'était la Force Navale qui eut l'honneur de recevoir la visite de l'Archevêque dans la nouvelle base de Zeebrugge. Il fut chaleureusement accueilli par l'Amiral de Division Schlim, Chef d'Etat-Major de la Force Navale ainsi que par d'autres personnalités de la base. Le commandant de la base, le Capitaine de Frégate Stradiot lui donna toute les explications nécessaires relatives ou fonctionnement de celle-ci.

Dans l'après-midi, il se rendit au Centre d'Instruction de la Force Navale à Brugge par la voie des airs. Il y fut reçu par le Capitaine de Vaisseau Nevens.

Monseigneur Danneels bezoekt de Zeemacht

Op woensdag 17 december viel aan de Zeemacht de eer te beurt de aartsbisschop te mogen ontvangen in de nieuwe basis te Zeebrugge. Hij werd hartelijk onthaald door Diviseadmiraal Schlim, Stafchef van de Zeemacht, en andere personaliteiten van de basis. De commandant van de basis, Fregatkapitein Stradiot, gaf aan de hand van een visuele montage alle noodzakelijke uitleg over de werking van de basis. In de namiddag begaf Monseigneur Danneels zich per helikopter naar het Zeemachtencentrum te Sint-Kruis Brugge. Daar werd hij ontvangen door Kapitein-ter-Zee Nevens.



Quartier-maitre et premier-matelot d'honneur

En signe de reconnaissance, l'Amiral de Division A. Schlim, Chef d'Etat-Major de la Force Navale a donné à quelques hommes éminents le grade d'honneur de Quartier-maitre et de Premier-matelot. Ainsi reçut le Gouverneur hr. Chevalier P. van Outryve d'Ydewalle le grade d'honneur de Quartier-maitre et les Messieurs O. Vanneste, Gouverneur de la Province de la Flandre-Occidentale, J. Goekint, Bourgemestre de la ville d'Ostende et Vanackere, Bourgemestre de la Ville de Bruges le grade d'honneur de Premier-Matelot.



Ere-kwartiermeesters en eerste matrozen

Als blijk van erkentelijkheid heeft Divisieadmiraal A. SCHLIM, Stafchef van de Zeemacht, een aantal prominenten bevorderd tot Ere-Kwartiermeester en Ere-Eerste Matroos. Zo werd Ere-Gouverneur Ridder P. van Outryve d'Ydewalle bevorderd tot Ere-Kwartiermeester en de heren O. Vanneste, Gouverneur van de Provincie West-Vlaanderen, J. Goekint, Burgemeester van de Stad Oostende en Vanackere, Burgemeester van de Stad Brugge tot Ere-Eerste Matrozen.



Le Commandant Troispont fut fête par son equipage.

En perspective de la pension (juillet 81) du capitaine de Vaisseau Troispont, le premier équipage du Godetia, navire duquel il fut le premier Commandant, organisa à cette intention une petite fête à son honneur. Il reçut à cette occasion un très beau livre.

Commandant Troispunt in de bloempjes

In het vooruitzicht van zijn oppensioenstelling - juli a.s. werd Kapitein ter Zee Troispont door de eerste bemanning van de Godetia -schip waarvan hij de eerste commandant was - in de bloempjes gezet. Hij mocht bij deze gelegenheid een mooi boek ontvangen.

Le ministre de la defense nationale en visite a la force navale

Le 17 décembre dernier, Monsieur Frank Swaelen, Ministre de la défense Nationale a effectué une visite d'information à la base de la Force Navale de Zeebrugge. A leur arrivée à la base, les hôtes furent accueillis par l'Amiral de Division Schlim, Chef d'Etat-Major de la Force Navale. Après avoir passé en revue le détachement d'honneur, le ministre et l'Amiral montèrent à bord de la frégate Westhinder.

Des avions de combat de la Force aérienne effectuèrent un simulacre d'attaque afin de tester l'aptitude au combat du Westhinder.

De Minister van landsverdediging op bezoek bij de Zeemacht

Op 17 december bracht de heer Frank Swaelen minister van Landsverdediging, een informatiebezoek aan de Zeemacht-basis van Zeebrugge.

Bij zijn aankomst op de basis werd de hoge gast begroet door Divisieadmiraal Schlim, Stafchef van de Zeemacht. Na de schouwing van het eredetachment, gingen de minister en de admiraal aan boord van het fregat Westhinder waar ze verwelkomd werden door fregatkapitein Mathieu.

Gevechtsvliegtuigen van de Luchtmacht voerden een aantal schijnaanvallen uit teneinde de gevechtsparaatheid van de Westhinder te testen.



Au début de l'après-midi, les invités furent ramenés à terre par des hélicoptères de la Force aérienne de la base de Coxyde, où ils purent poursuivre leur visite.

In de vroege namiddag werden de gasten met helikopters van de Luchtmachtbasis Koksijde terug op het vasteland gebracht, waar zij hun bezoek verder zetten.

Avez-vous déjà la «Cravate force navale»?

Hebt U reeds een «Zeemachtdas»?

LA FLOTTE DE VLOOT LA FLOTTE DE VI

Wielingen te Brest

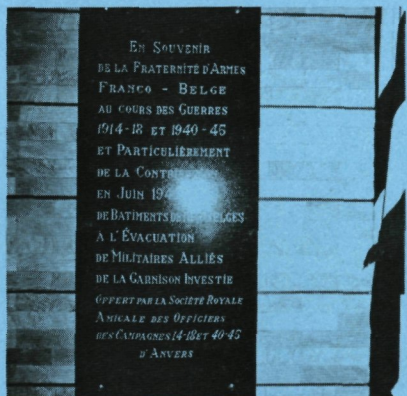
Wat laattijdig, maar in ieder geval niet de fout van de Wielingen, publiceren we hier enkele foto's en onderteksten van de Wielingen te Brest.

In Neptunus n° 186 (p. 27) werd de afwezigheid betreurd van een Belgisch oorlogsschip te Brest bij de inhuldiging aldaar van een herdenkingsplaat in het stadhuis in juni 11 j.. Een delegatie van de F 910 Wielingen onder leiding van de Commandant, FKP (SBH) Jacobs, legde daarom bloemen neer op de vooravond van 11 november aan de voet van de gedenkplaat, die herinnert aan de beide wereldoorlogen en aan de belgische deelname bij het evacueren van de Franse havens in mei en juni 1940.



De delegatie van de F910 Wielingen in gezelschap van de Heer Maille, Adjunct van de Burgemeester, CF Lafon, afgevaardigde van de Marine-prefectuur, OTI Le Blay, afgevaardigde van de « Majorité Générale ».

Een heildronk op de Frans-Belgische vriendschap...



EN SOUVENIR
DE LA FRATERNITÉ D'ARMES
FRANCO - BELGE
AU COURS DES GUERRES
1914-18 ET 1940-45
ET PARTICULIÈREMENT
DE LA CONDUITE
EN JUIN 1940
DE BÂTIMENTS BELGES
À L'ÉVACUATION
DE MILITAIRES ALLIÉS
DE LA GARNISON INVESTIE
OFFERT PAR LA SOCIÉTÉ ROYALE
ANNUELLE DES OFFICIERS
DES CAMPAIGNES 14-18 ET 40-45
D'ANVERS

Wielingen a Brest

Nous publions ici quelque photos et légendes du Wielingen à Brest ; un peu en retard, certes, mais ce n'est de toute manière pas la faute du Wielingen. Dans le Neptunus n° 186 (p. 27) on regretta l'absence d'un navire de guerre belge à Brest lors de l'inauguration de la plaque commémorative dans la maison-communale juin passée. Une délégation du F910 Wielingen sous la direction du Commandant le Capitaine de Frégate (BEM) Jacobs, déposa des fleurs la veille du 11 novembre au pied de la plaque commémorative. Celle-ci rappelle le souvenir des deux guerres mondiales et l'évacuation des combattants belges des ports Français en mai et juin 1940.



La délégation de la frégate Wielingen en compagnie de Mr Maille, 1er Adjoint au Maire de Brest, CF Lafon, délégué de la Préfecture Maritime, OTI Le Blay, délégué de la Majorité Générale.

Un toast à l'amitié franco-belge...



Ontvangst aan boord Wielingen

Neen deze maal geen officiële receptie voor een « happy few » maar wel een bijzonder sympathieke ontvangst georganiseerd door de onderofficieren en bemanning van de Wielingen voor een dertigtal minderbedeelde en minder-
valiede kinderen uit de streek van Brest. Well done !



Réception a bord du Wielingen

Il n'y a eu pas cette fois-ci une réception officielle pour un « happy few » mais bien un accueil sympathique par les sous-officiers ainsi que par l'équipage du Wielingen pour une trentaine d'enfants handicapés et cas sociaux issus de la région de Brest « Well done ».



Bevelsoverdracht Artevelde

Eind november - inderdaad Informarine heeft met enkele maanden achterstand af te rekenen - had de bevelsoverdracht plaats van de Hoogzeemijnveger Artevelde. Uittredend Commandant was 1LZ. Dewulf, intredend was 1 LZ. De Saeger.



Distinction pour un ancien de la force navale

Durant le banquet annuel de l'Association Royale des ex-sous-officiers de Belgique, Monsieur l'Adjudant (e.r.) Jean Derycke, un ancien de la Marine, a reçu la Croix Européenne du combattant. L'Amiral de Division A. Schlim, Chef d'Etat-major de la Force Navale, a félicité ce sous-officier avec cette distinction méritée.

Oudgediende zeemacht onderscheiden

Tijdens het jaarlijks banket van het Koninklijk Verbond van de Ex-onderofficieren van België, mocht de heer Adjudant o.r. Jean Derycke, een oud-gediende van de Zeemacht, het Europeese Strijderskruis ontvangen. Divisiemateriaal A. Schlim, Stafchef van de Zeemacht, feliciteerde deze onderofficier met de welverdiende onderscheiding.



Fête de Noël Navy 333

Fête de Noël organisée par les dames de la Navy 333, eut à beaucoup de succès. Celle-ci débuta, au début de l'après-midi, par une projection de diapositives suivie par une distribution de cadeaux aux jeunes, durant laquelle on put boire du café agrémenté par quelques sucreries. Un bel après-midi pour lequel on doit remercier les organisatrices.



Kerstfeest navy 333

Het jaarlijks kerstfeestje ingericht door de dames van de Navy 333, werd opnieuw druk bijgewoond. De namiddag begon met een diaprojectie, gevolgd door een gezellige koffietafel, uiteraard werden de aanwezige jongeren met een geschenkje bedacht. Een prettige namiddag waarvoor we de inrichters feliciteren.



Le prix du ministre de la défense nationale

Lors d'une réception au Cabinet du Ministre de la Défense Nationale, le 2MR Freddy Decléer reçut ce prix de mains du Ministre Swaelen.

Ce sous-Officier qui suivit les cours à l'école Technique de Saffraenberg, suit momentanément des cours de perfectionnement à l'Ecole Technique de St. Croix; division mécanicien de Marine.

Toutes nos félicitations à ce candidat sous-officier de carrière.

Prijs Minister van Landsverdediging

Tijdens een ontvangst op het kabinet van de heer Minister van Landsverdediging, mocht 2MR Freddy DECLEER, uit de handen van Minister Swaelen, deze fel begeerde prijs ontvangen. Deze onderofficier die cursus volgde aan de Technische School te Saffraenberg, volgt momenteel vervolmakingskursussen bij de Groepering Opleiding Zeemacht te St.-Kruis, in de Technische School aldaar, Afdeling scheepswerktuigkundigen.

De redactie van Info-Marine wenst deze kandidaat beroeps-onderofficier van harte geluk.



Verschijningsdata Info-Marine

De trouwe lezers van Neptunus en Info-Marine weten nu stilaan wel dat de maanden december, januari en februari, maanden zijn waarop de redactie, de hiervoor vermelde tijdschriften «ontrouw» is en zich ieder jaar opnieuw laat verleiden door een andere grote dame van onze Zeemacht, nl., het jaarlijks Galabal.

Het is inderdaad zo dat de redactieploeg «cumuleert» -wees echter gerust, zonder daarvoor meer te verdienen. Deze cumulatie is echter de oorzaak dat we telkens onze lezers geduld en begrip moeten vragen bij ieder jaareinde en jaaraanvang. Wees echter gerust vanaf heden tot november a.s. doen we echt ons best alle achterstel in te halen.

E.V.H.

Dates de parution d'Info-Marine

Les fidèles lecteurs de Neptunus et Info-Marine savent maintenant très bien que les mois de décembre, janvier et février sont pour la rédaction des mauvais mois en ce sens que celle-ci une autre se laisse séduire par la grande dame de notre Force Navale: la « Soirée de Gala ».

C'est ainsi que l'équipe de rédaction «cumule», mais soyez rassurés, celle-ci ne gagne pas sans autant un franc de plus. C'est pourquoi nous demandons à nos lecteurs d'avoir un peu de patience et de compréhension.

Soyez sans craintes, à partir d'aujourd'hui, jusqu'à novembre prochain; nous ferons notre possible pour rattraper le temps perdu.

Feest St.-Barbara Groepering Logistiek

Het is een jaarlijkse traditie dat de Groepering Logistiek Zee-macht op St.-Barbara de bloempjes buiten zet.. dit gebeurde einde november jl. Na de toespraak van de Commandant, volgde de uitreiking van militaire eretekens aan verdienstelijke personeelsleden.



PETITES KLEINE ANNONCES

Te koop

Kajuitzeiljacht « PORT HALIGUEN » - 5,80 × 2 × 1m - zeilen - Nieuwe BB-motor 5 PK met lichtspool - Alu Mast - dieptemeter - Kompleet
SNOECK Paul - Ieperleedstraat 8, LEFFINGE - Tel. (059) 30.16.18.

Te koop

Zeilboot EDEL 5 - Lengte 5,50 m - breedte : 2,44 m - Diepgang 0,70 m - Buitenboord motor EVINRUDE 4PK
Inlichtingen en inventenaris : R. VERHAEGHE, Beekstraat 6, 8500 Kortrijk. tel. (056) 21.60.46 of CENPERS/BRUGGE uitbr. 297.

Vraag te koop :

De werken van : Henri Malo - « Les corsaires dunkerquios et Jean Bart, des origènes », z d/n - Paris - Mercure, 1912-13 (Liefst exemplaar met de potretten).

M.G. de Boer - « Tromp en de Duinkerkers », A'dam 1949 -Werken van de Comm. voor Zeegeschiedenis, deel 12. Verder alle andere boekwerken/artikelen welke betrekking hebben op de « Duinkerker Kapers », Jacobsen - Collaert, Rombaut etc.

Vraag verder contact met personen die dezelfde interesse hebben, alsook boeken over de z.g. Victualiën broeders (15e eeuwse) te Hamburg, o.a. : H. Störtebeker, Godeke Migils, Moltke enz.

A vendre

Voilier « PORT HALIGUEN » - 5,80 × 2 × 1 m - 4 voilies - Nouveau Moteur HB 5 CV avec prise de courant - Mât alu - sondeur - Complet.
SNOECK Paul, Ieperleedstraat 8, LEFFINGE - TEL. (059) 30.16.18

A vendre

Voilier EDEL 5 - Long 5,50 m - Bau max. : 2,44 m - Tirant d'eau : 0,70 m - Moteur horsbord EVINRUDE 4 CV
Renseignements et inventaire :
R. VERHAEGHE, Beekstraat 6, 8500 Kortrijk
Tel. (056) 21.60.46 ou CENPERS/BRUGES ext. 297

Demande a vue d'acheter

— Les travaux de : Henri Malo « Les corsaires dunkerquios et Jean Bart, des origènes », z d/m - Paris mercure, 1912-13 (de préférence des exemplaires avec portraits) M.G. de Boer - « Tromp en Dunkerkes », A'dam 1949 - Travaux du Cdt de l'histoire de la Marine, partie 12.

De plus, les autres travaux et articles qui concernent les « Corsaires Dunkerquios » Jacobsen-Coleart, Rombaut etc.
Désire entrer en contact avec des personnes ayant le même centre d'intérêt.

Dhr. F. van Antwerpen, Lijsterstraat 3, 5735 ES AARLE-RIXTIEL, NEDERLAND

HAVENNIEUWS

2.000STE SCHIP VOOR «VOLVO EUROPA» IN DE HAVEN VAN GENT

Op 27 oktober jl. legde het Zweedse roll on/roll off schip «EVA ODEN» aan in de haven van Gent op kaai 102. Het was meteen het 2.000ste schip voor Volvo Europa sinds de ingebruikname van de Volvo terminal een vijftiental jaren geleden.

Te dezer gelegenheid werd een kleine receptie georganiseerd door de p.v.b.a. Lalemant aan boord van ms. «JACOB VAN ARTEVELDE» waarop de Heer P. De Paepe, Burgemeester van de Stad Gent, een herinnering aanbood aan de Heer P. Paelinck, Hoofd van de Goederterminal van de n.v. Volvo Europa, en aan de Heer Magnusson, Kapitein van ms. EVA ODEN.

Misschien is het interessant even de ontwikkeling van deze Volvo terminal, gezamenlijk geëxploiteerd door de n.v. Volvo Europa en de p.v.b.a. Lalemant, en de daaraan verbonden ro/ro trafiek in herinnering te brengen.

Toen in 1963/1964 de Volvo fabriek opgericht werd, besliste de Volvo groep dat het zeetransport tussen Zweden en Gent volgens de roll on/roll off methode zou gebeuren. Dit betekent dat de lading van en aan boord gereden wordt in plaats van die op de conventionele manier te laden en te lossen door middel van walkranen (lift on/lift off).

Terzelfdertijd met de fabriek werd een volledige terminal uitgebouwd voor de behandeling van de schepen en de goederen. Oorspronkelijk had deze terminal slechts een oppervlakte van 10.000 m² doch door de uitbreiding van de fabriek en de constante toename van het vrachtaanbod van derde verscheper werd deze oppervlakte in diverse fasen uitgebreid tot de huidige 100.000 m².

Daar er geen vaste ro/ro ramp aan deze kaai beschikbaar was, werd door Volvo een vlottende ponton aangekocht, voorheen een vlotkraan in de haven, en omgebouwd tot ro/ro steiger. Dat deze zeer efficiënt was wordt bewezen door het feit dat deze ponton in gebruik was tot eind april 1979 toen de nieuwe vaste ro/ro ramp afgewerkt werd. De nood aan deze nieuwe, dubbele ramp deed zich voelen rond de jaren 76/77 toen grotere schepen met zwaardere en bredere rampen voor deze lijndienst in de vaart kwamen enerzijds, en anderzijds door nieuwe roll on/roll off trafieken die Gent in hun vaarschema opnamen.

Wat de schaalvergroting van de schepen zelf betreft, weze vermeld dat de eerste schepen, met een lengte van 80 m en een breedte van 13,5 m, een capaciteit hadden van 18 x 12 m trailers en een 70-tal auto's onder dek. Verder konden een twintigtal 6 m containers op het «weather deck» geladen worden. De huidige schepen «ANNA ODEN» en «EVA ODEN» kunnen 95 x 12 m trailers + 220 auto's laden of een combinatie van auto's, trailers, containers en allerlei rollend materiaal verdeeld over drie dekken. De afmetingen van deze schepen zijn L x B = 143 x 21 m met een deadweight van 6.950 ton.

Het transportcontract voor Volvo was achtereenvolgens afgesloten met volgende rederijen, waarvoor de p.v.b.a. Lalemant steeds als agent optrad.

Tot 31 januari 1969 : Wallenius/Stockholm
Van 1 februari 1969 tot 31 december 1978 - Roto Line/Wallhamn
en sinds 1 januari 1979 - Oden Line/Göteborg.

Om tot een rationalisatie van de trafiek tussen het continent, Scandinavië en Engeland te komen, werd vanaf 1 januari 1980 door Oden Line een overeenkomst tot samenwerking gesloten met Tor Line. Het succes van deze samenwerking leidt ons tot de huidige toestand, namelijk het samengaan van drie lijnexploitanten op de Noordzee.

Sinds het begin van de Oden Line trafiek op 1 januari 1979 bestond er reeds een samenwerking met Swedish Lloyd. Dit evenals de samenwerking met Tor Line op 1 januari 1980, resulteerde in de oprichting van een nieuwe rederij «TOR LLOYD» waarin deze drie partners verenigd zijn.

Met zowat 70 procent van alle trafiek op de Noordzee is Tor Lloyd momenteel de grootste operator. Met 9 top moderne ro/ro schepen van grote capaciteit verzekert Tor Lloyd meer dan 50 afvaarten per week uit de diverse havens op de regelmatige routes.

Met drie afvaarten per week tussen Gent en Göteborg + diverse «outsiders» blijft de Volvo/Lalemant terminal één van de drukste in de haven van Gent, met het logische gevolg dat het materiaal, tugmasters, voorhefrucks e.d., optimaal gebruikt wordt.

Deze terminal heeft wel degelijk «wind in de zeilen».

DIVERSEN

NIEUW METAALVEREDELINGSPRODUKT

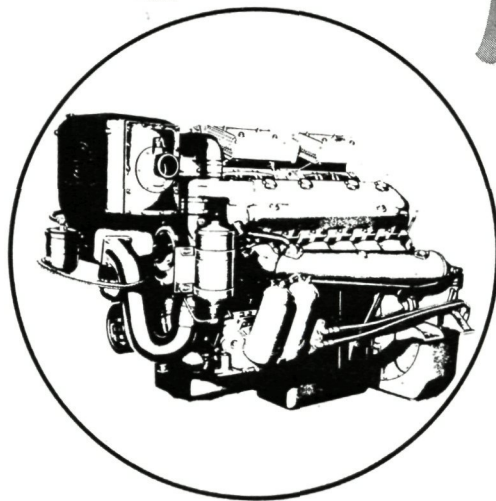
Impexbel introduceerde onlangs een nieuw metaalveredelingsprodukt op de markt, genaamd Fertan. Dit bijzondere produkt is ontstaan na jarenlang corrosieonderzoek en uit een volledig nieuwe en revolutionaire kijk op het probleem roest. Fertan veroorzaakt een chemische reactie met roest waarbij de onderste laag roest wordt verwerkt tot een beschermende laag, de overige roest wordt als zwarte stof afgestoten. Fertan maakt slijpen of staalstralen overbodig. Fertan heeft een grote viscositeit, waardoor het ook tot op reeds geconserveerde plaatsen doordringt. Bovendien is het milieuvriendelijk. Fertan wordt in diverse takken van industrie reeds veelvuldig toegepast, met name in de automobiellustrie waar diverse merken dankzij Fertan korrosiegaranties tot 6 jaar kunnen geven.

Tevens brengt Impexbel een groot aantal «over's» op de markt, die een optimale bescherming bieden voor alle soorten staal, in welke agressieve omgevings dan ook.

Etn. **C. VERSWIJVER** N.V.

Detroit Diesel Engines

- Verkoop - Service
- Reparatie - Revisie
- Ruilmotoren
- Wisselstukken
- Vermogen van 20 - 1.600 PK
- Voor Scheepsvaart & Industrie
- Stroomagregaten 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



ispre-

Le « Surcouf » premier des géants, perdus corps et biens le « Nautilus » premier nucléaire, remisé au Musée !

La fin dissemblable des champions sous-marins

Par le Lt. Colonel hre (R) Paul EYGENRAAM

Les bateaux de guerre sont comme les guerriers : lors de conflits armés, une mort violente les guette et les rayons de la gloire ne les éclairent que furtivement ; en temps de paix, ils terminent leur carrière dans l'oubli des hommes et des choses, témoins parfois encombrants d'un passé révolu. Ce traditionnel contraste se retrouve dans l'odyssée et la fin de deux sous-marins qui eurent chacun leur notoriété particulière à des époques distinctes. Le français « Surcouf », lancé à Cherbourg en novembre 1929, de son temps le plus grand sous-marin du monde, perdu corps et biens en février 1942, et l'américain « Nautilus » en 1955 le premier sous-marin nucléaire, et dont la carrière routinière s'est achevée en 1980. Pour justifier son titre de champion dans la catégorie des géants sous-marins, le « Surcouf » déplaçait en surface 3.304 tonnes et 4.318 en plongée. Longueur hors tout de 110 m, largeur 9.60 m. barres avant sorties. Puissance 7.600 Cv. Vitesse normale en surface 18 nœuds, en plongée 8.5. Il embarquait un hydravion biplace de reconnaissance et son armement comportait entre autres 2 canons de 203 mm, deux de 37 mm, 10 lances torpilles avec 22 torpilles, des mitrailleuses Hotchkiss etc. Aucun rival anglais, américain, allemand, italien ou soviétique n'égalait son armement ou son rayon d'action. Aussi l'Amirauté britannique vit-elle d'un très mauvais oeil le lancement de cette forteresse sous-marine : le destin et un rapide coup de force allaient pourtant l'amener sous son autorité. Le lancement du « Nautilus USS 571 » eut lieu en 1951, à un moment où les Etats-Unis, embourbés dans la guerre de Corée, se réjouirent de montrer au monde un témoignage de leur supériorité technique, élan de leur puissance militaire et politique. En raison des nouveautés que récelait le nouveau sous-marin, et des voies inexplorées qu'il ouvrait à la navigation civile et militaire, il fut d'emblée et pour quelque temps, le plus beau fleuron de la US Navy. Avec ses 3000 tonnes, sa longueur de 91 m. son diamètre de 8.5 et sa vitesse de 25 à 30 nœuds en plongée, ce champion d'une catégorie inédite avait en surface une autonomie de 45000 km. Il pouvait rester un an sans recharger ses batteries, demeurer plusieurs semaines dans les profondeurs marines allant jusqu'à 3000 mètres et surgir à n'importe quel moment pour lancer des antipodes ses fusées « Polaris » d'une portée de 3000 km. Pour le « Nautilus » comme pour le « Surcouf » la science des créateurs

associée à l'habileté des constructeurs eurent raison des obstacles qui jalonnent invariablement la route des innovations. Quand ils eurent leur place au soleil, encore fallut-il trouver des hommes de qualité pour en prendre le commandement et assumer la formation des équipages. Les uns et les autres méritent un juste hommage.

Les promoteurs des champions

Si la Belgique ne possède pas de sous-marins, elle a le privilège de compter parmi les siens des marins de talent et des chefs audacieux capables d'apporter aux nations amies mieux pourvues, une aide précieuse. Chez nos amis français, c'est notre compatriote le capitaine au long cours Brasseur qui devint amiral et servit avec honneur la marine nationale ; chez les américains, c'est l'Anversois, le Lt. Colonel Hugo van Kuyckx, capitaine au cabotage qui mena à bien les travaux hydrographiques et permit le débarquement heureux du 6 juin 1944 à Arromanches, pour ne point parler de la section belge de la Royal Navy dont le capitaine de frégate Henry Anris a si bien évoqué les heures difficiles et glorieuses dans « Congé pour mourir ». Dans ce domaine aussi il fallut des apôtres et des pionniers. Le capitaine de vaisseau Rickhover, plus tard amiral, fut l'apôtre et le pionnier du « Nautilus » à une époque où personne n'y croyait. Il lutta avec becs et ongles pour en faire admettre le principe révolutionnaire et réussit à vaincre les écueils des services hostiles et de l'Administration pusillanime. Un long cheminement semé d'embûches le conduisit du plan théorique initial (mai 1948) à la réalisation pratique et à la première croisière (mai 1955) pour ne point parler des budgets engloutis dans l'audacieuse expérience : 2 milliards 750 millions de francs. C'est l'épouse du généralissime des forces alliées en 1944/45 le général Dwight Eisenhower, devenu Président des Etats-Unis, qui baptisa le sous-marin. Lors de son maiden trip il réalisa pour son coup d'essai un coup de maître en parcourant sous eau les 2091 km de New London (Connecticut) à San Juan (Porto-Rico). Mais ce n'était là qu'un premier exploit. Avec ses 500 gr. d'uranium valant 1300 tonnes de charbon ou 1.600.000 litres d'essence il allait réaliser trois ans plus tard une performance retentissante d'une audace qui étonna le monde : le voyage sous la banquise de 1958 et le pôle nord, avec 116 h. à bord commandé par un

« maître après Dieu » de grand format, le commandant W.R. Anderson. La réalité dépassa la fiction au cours de cette immersion de 72 heures sous un toit de glace de 3 à 40 mètres d'épaisseur et le long de vallées aux flancs escarpés. Pour réussir cette extraordinaire randonnée il fallut l'immense savoir faire du chef mais aussi la compétence d'un cadre d'élite et la vaillance d'un équipage tout entier voué à la réussite d'une performance au cours de laquelle il s'agissait de percer les secrets d'une « terra incognita » inviolée par les hommes. Le 3 août 1958 à 23h.15 le pôle était atteint et bientôt franchi, deux jours plus tard le Nautilus quittait l'immense tunnel glaciaire sous lequel il avait progressé pendant trois jours sans heurts et sans mécomptes, grâce à une vigilance de tous les instants. Détail piquant, après avoir entamé son voyage cap au nord, il le poursuivit, sans changer de direction, cap au Sud. Depuis Galilée, on sait que la terre tourne et qu'elle est ronde, l'aventure n'en était pas moins plaisante. Dans la pratique, le Pacifique venait d'être relié à l'Atlantique par la voie la plus courte. Aujourd'hui, après 25 ans de bons et loyaux services la « Nautilus » a pris une retraite réputée bien méritée. Un mérite qui le sauvera du démantèlement complet. Comme le « Victory » de Nelson à Plymouth, le Nautilus de Rickhaver (son promoteur) et Anderson (son « capitaine courageux ») prendra ses invalides en rade californienne où ses soutes dépourvues de missiles s'ouvriront aux touristes : « old soldiers never die » ...

La paradoxale carrière du « Surcouf »

Le sous-marin français « Surcouf », ainsi baptisé du nom d'un corsaire malouin qui fit la course contre les Anglais, allait connaître une fin tragique en naviguant sous pavillon à croix de Lorraine c.à.d. indirectement sous obédience britannique. Conçu par l'amiral Drujon, ses plans dessinés par l'ingénieur Roquebert et sa construction judicieusement suivie par l'ingénieur général du génie maritime Dinechin le « Surcouf » lancé à Cherbourg le 18 novembre 1929 fut à son époque un chef d'œuvre de haute technique auquel les événements n'accordèrent qu'une trop brève existence. Il effectua sa première croisière d'endurance de 5000 Milles en 1932. Il quitta Cherbourg le 4 octobre 1932 pour Casablanca. Trois ans plus tard le premier deuil allait s'inscrire au rôle de l'équipage. Alors qu'il rejoignait les Antilles à l'occasion du tricentenaire de cette colonie, en décembre 1935, un quartier-maître torpilleur tomba à la mer en face du Cap Villano et ne put être repêché. Le 19 octobre 1930 le géant des mers sous-marines, ayant parcouru 22000 milles et assuré la protection du premier convoi lent ayant traversé l'Atlantique, arriva à Brest. Le lendemain il entra à l'Arsenal pour y subir des réparations des moteurs de la batterie et le grand carénage. Il ne quittera le grand port militaire de la presqu'île armoricaine qu'en catastrophe le 18 juin 1940, le jour même de l'appel du général De Gaulle à la radio de Londres, et quelques heures avant que la 5me division blindée du général allemand Hartlieb ne pénètre dans le chef-lieu du Finistère défendu par les soldats du général Charbonneau et les marins des amiraux Traub et Cayol. Le 18 juin donc, les travaux entrepris au vaste bâtiment n'étaient pas terminés lorsque les obus ennemis arrosaient la cité. Le capitaine de Frégate P.M. Martin qui commanda le navire du 21.10.39 au 03.07.40 crut

un moment, et la mort dans l'âme, devoir saborder le plus prestigieux des sous-marins. Mais l'admirable dévouement des officiers et des membres de l'équipage ainsi que des ouvriers de l'arsenal, permit au « Surcouf » de quitter Brest en extrême, avec un seul moteur, sous les feux de l'ennemi, pour Plymouth, où il arriva par miracle sans dommages. Mais c'est le 3 juillet en Grande-Bretagne que le commandant Martin allait vivre les heures les plus tragiques de sa carrière. L'autorité politique britannique, à l'encontre dit-on de l'Amirauté et notamment de l'amiral Cunningham, décida de déclencher l'opération « Catapulte ». En Afrique du Nord, c'est le sanglant épisode de Mers El Kébir ; en Angleterre à Plymouth les bâtiments français sont pris à l'improviste et de vive force par les « Marines » Britanniques. L'assaut coûta la vie à un officier français et à deux officiers britanniques. Dans l'intimité de son état-major, le chef de la France Libre déplora cette initiative dictée par la méfiance qui risquait de compromettre son action. Le 27 juillet 1940 le « Surcouf » passe aux Forces Navales de la France Libre commandées par l'amiral Muselier. Après un bref intérim du lieutenant de vaisseau Sonnevile le bâtiment est confié au capitaine de frégate Ortoli (12.09.40 au 08.10.1941). Quatorze membres seulement de l'ancien équipage avaient accepté de rembarquer. Tout fut aussitôt mis en œuvre pour rendre le sous-marin opérationnel. Ce ne fut pas une mince affaire. Il s'agissait de parfaire les travaux de réaménagement et surtout de trouver les marins spécialisés pour les postes de confiance. Ce n'est que le 17 janvier 1941 que le magnifique sous-marin, après des essais officiels, fut à nouveau fin prêt. Son entraînement en haute mer s'était effectué avec la 3me flottille britannique. Le 3 mars 1941 il mouilla au port canadien d'Halifax en Nouvelle Ecosse : un nouvel incident se produisit : des bacs d'accumulateurs, réparés trop hâtivement, provoquent un commencement d'incendie. Rappelé en avril par l'Amiral Muselier, il subit entre le 20 et le 28 avril à Plymouth, les attaques aériennes de la Luftwaffe contre l'arsenal de Devonport. Un quartier-maître est tué, plusieurs matelots blessés, l'hydravion de bord est endommagé, le sous-marin lui-même n'est que légèrement atteint à la coque. C'est l'époque où l'amirauté britannique veut désarmer le plus grand sous-marin du monde, débarquer ses torpilles de réserves, son hydravion, sa grue, ses munitions et le réduire au rôle de transporteur de personnel. C'est la vigoureuse protestation du capitaine de frégate Ortoli qui évita au géant l'humiliation d'un démantèlement partiel.

La fatalité des abordages avec des navires alliés

Le 21 novembre 1941 un premier incident inaugure la série noire. Il est accosté par un sous-marin américain lors d'exercices en communs. Il résulte d'un rapport succinct que « des fuites importantes apparaissent aux ballast 3 et 4 à l'avant tribord. Sur l'appareil d'écoute G.16 neuf micros seulement fonctionnent ». Ainsi handicapé il met le cap sur les Bermudes, où il arriva le 30 novembre. Le 22 décembre après avoir été réparé à Halifax il appareille avec le « Mimosa », « l'Abyss » et « l'Aconit » sous les ordres de l'amiral Muselier pour l'expédition de Saint Pierre et Miquelon. Loin de la métropole, ces îles se rallient sans peine au général de Gaulle. Mais voilà que le « Surcouf » est mis à la disposition de l'Amiral d'Argenlieu, haut commissaire du Pacifique, et confié à la flottille de l'amiral Aubouynau.

Sa nouvelle mission scellera son destin fatal. Dans la nuit du 18 au 19 février 1942 vers 03h.30 Z/GMT il est coulé dans la mer des Caraïbes (Golfde du Mexique) après avoir été abordé par un bâtiment américain le « SS Thomson Lykes » qui naviguait tous feux éteints. Le drame fut rapide : des flammes jaillirent à tribord et en quelques secondes le plus grand sous-marin du monde coula emportant dans une nécropole abyssale à 3000 mètres de profondeur 126 marins français commandés par le capitaine de frégate G.L. Blaison (08.10.41-19.02.42) (9 officiers, 27 officiers mariniers et 90 quartiers-mâtres et matelots) ainsi que 4 britanniques de l'équipe le liaison. Aucun survivant ne fut répêché. Cité aux ordres par le vice-amiral Lemonnier en

août 1945, le général de Gaulle inaugura six ans plus tard, le 23 septembre 1951 à Cherbourg, un monument de granit à la mémoire des disparus. Aujourd'hui comme hier il importe de se souvenir de ces jeunes sacrifiés à la cause de la liberté.

Lt. Colonel hre (R) Paul EYGENRAAM

Bibliographie : Notice du Maître Principal Dominique Lemaire du Service Historique de la Marine Française ; Admiral Muselier « De Gaulle contre le Gaullisme » ; Raymond Cartier : « La seconde Guerre mondiale » ; Georges Blond : « Pétain, l'histoire me jugera » ; Albert Voiturier et Francois Broche : « L'affaire Darlan » ; De Ballaguer : « Le Nautilus démobilité ».

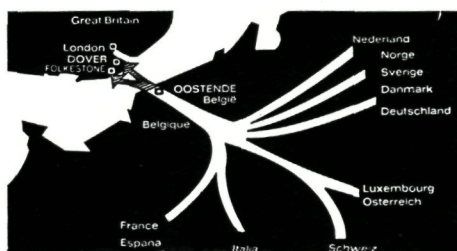
goekint

een naam die
vertrouwen schenkt !

industriepark oostende
tel. 80 28 01

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 reductiebiljetten 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 onmiddellijk 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 ! 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)
Natiënkaai 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

Gaten in een schip

Oppermeester J.B. DREESEN

Het is ongelooflijk hoeveel gaten er in een schip zitten en toch blijft het drijven.

De minst gevaarlijk zijn de SPAARGATEN. Dit zijn ronde of ovale gaten die in de stalen platen van scheepsconstructies worden gesneden om gewicht te besparen. Voor die reden worden ze ook wel eens VERLICHTINGSGATEN genoemd.

PATRIJSPOORTEN, soms kortweg POORTEN genoemd, komen op de moderne schepen bijna niet meer voor. Hun oorspronkelijke functie was licht en lucht te brengen in de verblijven van het benedenschip. Deze functie wordt in de tegenwoordige tijd overgenomen door de, meestal degelijke, elektrische verlichting en de, niet altijd zeer aangename, LUCHTBEHANDELING (airconditioning). De in de scheepshuid aangebrachte patrijspoorten brachten echter een tamelijk groot risico mee, voornamelijk als ze laag op de waterlijn lagen. Hun constructie in brons was zeer verzorgd en alhoewel voorzien van een onbreekbaar glas waren ze bijkomend uitgerust met een BLINDEERKLEP. Met een stelsel van RUBBERBANDEN en KNEVELS konden ze waterdicht gemaakt worden. Onder de patrijspoort hing een LEKBAKJE waarin het condensatievocht kon lopen dat zich op het glas vormde. In warme streken kon men van binnenuit WINDHAPPERS in de poorten aanbrengen om de circulatie van de frisse lucht in het schip te verbeteren.

Wat onze patrijspoort met een patrijs te maken heeft is op het eerste gezicht niet zo duidelijk. De oorsprong van het woord ligt echter in de middeleeuwen, bij het in gebruik komen van de KOLDERSTOK. Hiermee werd het mogelijk de roerganger een paar dekken hoger op te stellen (zie Neptunus nr 4 van 1969, Woorden uit de Zeemanskist « KOLDERSTOK »). Wegens de gelijkenis met het achterste van een patrijs werd het gat voor de Kolderstok een PATRIJSGAT genoemd. In navolging hiervan ontstond PATRIJSPOORT. Patrijspoorten zijn momenteel « in » bij de scheepsantikwariaten. Voor een exemplaar met enige allure wordt grif, dit alnaargelang grootte, gewicht en constructie, tussen de 10 à 20.000 fr. betaald.

Het HENNEGAT is op onze tegenwoordige schepen een ronde opening in de scheepshuid waardoor de ROERKONING steekt. Teneinde de roerkoning waterdicht door het hek te voeren, wordt de HENNE-

GATSKOKER ingebouwd. Om het opslaan van het water in de koker te voorkomen wordt rond het Hennegat een hoefijzervormige plaat, de SCHAAMPLAAT, met bronzen tapbouten aan de buitenkant van de huid vastgezet.

Het HENNEGAT kreeg zijn naam van de driehoekige opening waardoor op de vroegere houten binnenschepen de helmstok binnenboord kwam. De opening werd gevormd door de hekbalk, als basis, en de achterste randen van de opstaande zijden (het BOEISEL) waarvan de bovenkanten elkaar boven de achtersteven raakten. Minder gevaarlijk voor de Waterdichtheid van een schip zijn de KLUISGATEN. Zij komen aan weerszijden van de steven voor, onder vorm van een buis die vanaf het dek naar de boeg voert. Langs deze kluisgaten loopt de ankerketting aan boord.

LANGS DE KLUISGATEN AAN BOORD GEKOMEN wordt gezegd van iemand die, na de verschillende graden te hebben doorlopen, een carrière maakt als officier.

De ankerketting loopt dan verder door de KETTINGKOKERS naar de KETTINGBAK, die dan wel gevaarlijk zijn. Voor een lange reis was het vroeger gebruikelijk de kettingskokers aan dek te dichten met een plankje, voden en cementspecie. Dit was scheepstimmermanswerk en gebeurde onmiddellijk na het zeevast zetten van het anker. Dat het verwaarlozen van deze maatregel zware gevolgen kon hebben merkten we jaren geleden aan boord van een Algerine.

Nadat we uit Dakar vertrokken waren moesten we ettelijke dagen tegen de harde N.O. passaat opwerken waarbij we na zekere tijd opmerkten dat ons schip koplendig werd. De timmerman had gewoon verwaarloosd de kettingkokers dicht te metselen. De « KOPSTEKKER » van 3 dagen had zijn werk gedaan en de kettingbak onder water gezet.

Gevaarlijke gaten zijn de AANZUIG- en AFVOERGATEN die in het onderste deel van de romp gemaakt worden voor de bediening van motoren, machines, toiletten en wasplaatsen. Sommige van deze gaten zijn voor normaal gebruik voorzien van TERUGSLAGKLEPPEN.

Ze zijn echter allen voorzien van KLEPPEN die moeten gesloten worden wanneer de inrichting een

tijdlang niet in gebruik is. Al deze kleppen moeten bij elke droogdokbeurt nagezien worden.

Doorheen het ganse schip vindt men **WATERDICHTE DOORVOERINGEN** die zorgen dat elektrische leidingen, ventilatie, brandblus- en lensleidingen, onderwaterzetinrichtingen, voortstuwing en brandstofleidingen op hun plaats terecht komen. Teneinde langs de dekken toegang te krijgen tot de verblijven, werk- en andere ruimten, zijn een reeks grotere gaten voorzien die naar hun constructie **LUIKEN** of **MANGATEN** worden genoemd. De luiken zijn voorzien van **LUIKHOOFDEN**, dit is een opstaande rand die moet voorkomen dat binnenstromend water te vlug naar een onderliggend compartiment loopt. Gaten in de **SCHOTTEN** worden net als in de huiskamer **DEUREN** genoemd. Ze zijn echter waterdicht uitgevoerd.

De aanvoer van verse lucht naar het benedenschip is zeer belangrijk. Veel van de gaten op het bovendeck, wel dan niet voorzien van constructies, hebben als functie de lucht op te vangen, en naar beneden te voeren. Alnaargelang de vorm spreekt men van **LUCHTKOKERS**, **LUCHTROOSTERS**, **PADDESTOELEN** of **VERLUCHTINGSGGATEN**.

Een zeidoekse luchtkoker boven een ruim wordt een **BROEK VAN BERTA** genoemd. Dit om de gelijkenis met de broek van een vrouw van zekere omvang (**BERTA KRUPP** in W.O. I).

Voor de verlichting werden vroeger in dekolten glazen verwerkt die **KOEKKOEK** of **SCHIJNLICHT** werden genoemd. Meestal waren ze een bron van veel nattigheid benedendeks, want de waterdichte afsluiting ervan liet veelal te wensen over.

BLAASMONDEN zijn de richt- en regelbare openingen die op gezette afstanden benedendeks op de ventilatieleidingen voorkomen. In het Engels hebben ze de eer eigenaardige naam **PUNKAH LOUVRES** dat van het **HINDUSTANI**, **PANKAH** = **WAAIER**, (om lucht te geven) stamt.

Iedere open deur of luik in een waterdicht schot of dek betekent, dat er zich een gat in het schip bevindt. Hoewel het schip zonder deuren of luiken onbewoonbaar of onbruikbaar zou zijn, is het toch zo, dat hoe minder gaten er zijn, hoe veiliger de toestand is waarin het schip verkeert. Het is daarom voor de scheepsbeveiligingsdienst van belang te weten, welke deuren en luiken geopend zijn en welke dicht.

Opdat de sluittoestand van het schip wordt aangepast aan de omstandigheden, die een bepaalde graad van veiligheid eisen, heeft men drie **SLUITTOESTANDEN** ingesteld die aangeduid worden met de laatste letters van het alfabet. Als extra veiligheidsmaatregel treft men op deuren en sluitingen een kleur aan, hetzij rood of blauw.

Bovendien zijn, in verband met het gevaar voor gas, dat voortvloeit uit de **ABCD** oorlogvoering, verschillende openingen gemerkt met een **GASMERK**.

Maar hier zitten we op het terrein van onze uitstekend werkende **NBCD** School te Sint-Kruis en komt men voor nadere details bij hen terecht.

J.B. DREESEN

BIERPOT Z.M.

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.

CHOPE F.N.

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.

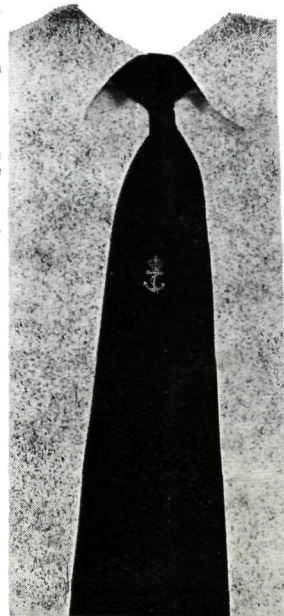
En couleur bleu marin ou bordeaux.

DE « ZEEMACHTDAS »

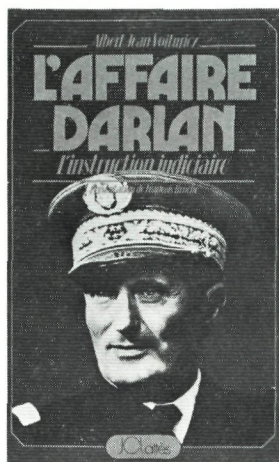
Deze prachtige das is te bekomen tegen betaling van 270,- fr. B.T.W. inbegrepen.

Verkrijgbaar in marineblauw en in bordeauxkleur.

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



BIBLIOGRAFIE - BIBLIOGRAPHIE



A.J. VOITURIEZ, « L'affaire Darlan - L'instruction Judiciaire », Présentation de F. Broche, Editions J.C. Lattès, Paris 1980, 275 p., 385 F.

Après l'historique très documenté et vérifié des événements d'Alger d'Ordioni (1) et l'aveu cynique de Mario Faivre (2), voici enfin l'instruction judiciaire annoncée par Alain Decaux (3).

Nous y trouvons deux généraux, affolés par la menace des foudres américaines, ordonner la réouverture de l'enquête - si on peut l'appeler ainsi - ayant abouti à l'exécution à la sauvette du malheureux Bonnier de la Chapelle. Lorsque le juge d'instruction commis à cette affaire apprendra qu'il n'en existe aucun dossier (1), il se mettra néanmoins à cette besogne pour le moins délicate et finira, à force d'interrogatoires - pas toujours orthodoxes - à découvrir « cette turpitude en temps de guerre » (p. 241) dans laquelle on trouve « un prêtre sacrilège et un commissaire félon » (idem) et autres manipulateurs.. influencés par de bien hauts personnages puisqu'il s'agit ni plus ni moins du comte de Paris et du General de Gaullé.

Devant le refus de ses commettants de traduire les manipulateurs devant un tribunal militaire, le juge écoeuré n'a d'autres ressource que demander à être dessaisi de l'affaire ce qui permettra de la faire traîner dans l'espoir de trouver plus tard « un magistrat susceptible de trahir le dossier en prononçant un non-lieu » (idem). Ce qui fut fait et permit d'annuler le « jugement » ayant prononcé la peine de mort contre Bonnier de la Chapelle et de réhabiliter celui-ci.

« Parce qu'il a touché la vérité du doigt et qu'il ne l'a pas lâchée » (p. 15), il lui en coûtera dans sa carrière ce qui n'étonnera pas lorsque l'on se souviendra des tribunaux d'exception créés par la suite devant lesquels comparurent des amiraux comme Abrial, de Laborde, Esteva et autres chefs militaires coupables d'avoir continué à servir loyalement la République.

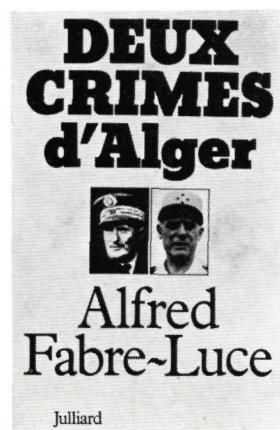
Remarquable est aussi la présentation dans laquelle le journaliste et historien retrace, au cours d'une soixantaine de pages, non seulement la vie et la carrière de Darlan mais encore explique objectivement ses agissements de 1940 à fin 1942 et fait taire les injures dont il but abreuvé par ses détracteurs.

J.C.B.

(1) P. Ordioni, « Le secret de Darlan - Le vrai rival de de Gaulle », Editions Albatros, Paris 1974.

(2) Mario Faivre, « Nous avons tué Darlan », Editions de la Table Ronde, Paris 1975.

(3) « Alain Decaux raconte 2 » (L'assassinat de Darlan); Librairie Académique Perrin, Paris 1979.



A. FABRE-LUCE, « Deux crimes d'Alger », Editions Julliard, Paris 1980, 151 p., 38,40 Ff.

Point n'est besoin de patienter jusqu'à la conclusion de l'épilogue en toute dernière page pour réaliser dans quel sens l'auteur est engagé. Le titre de la première partie, « L'exécution de Darlan » donne déjà le ton lorsque l'on interprète le terme « exécution » dans le sens, ici intentionnel, de mise à mort préméditée et ordonnée ! Laquelle vaut aussi bien dans la tentative d'élimination de Salan en 1956 où un autre tombera à sa place. Fabre-Luce analysera à la manière d'un procureur (de la République) les mobiles à la base des deux crimes d'Alger dans lesquels l'on retrouve assez curieusement quelques-uns des mêmes protagonistes malgré l'absence de rapport direct entre les deux affaires.

Par le passage au crible des agissements, volte-face, lamentables dénégations, et, quand il le faut, les silences éloquentes des conjurés potentiels et la part prise par les comparses, le lecteur perçoit le caractère des instances influentes à l'époque de deux complots destinés à renverser le gouvernement légitime. D'un intérêt majeur pour la compréhension de certains événements politiques des dernières décennies.

J.C.B.

ZEEMACHTAANSTEKER

Nieuwe Super-aansteker van het gekende merk «cricket» met regelbare vlam. Speciaal model voor Zeemacht, voor langdurig gebruik, GAS-INHOUD DUBBEL van gewone wegwerpaanstekers, niet hervulbaar.

Speciale lanceerprijs, inclusief B.T.W. slechts 60 fr.

Verzendingskosten : 17 fr.

BRIQUET FORCE-NAVALE

Un nouveau « Super-briquet » de la marque très connue «cricket» vient de naître spécialement pour la Force Navale. Flamme réglable, cartouches longue durée (double des autres ; à jeter).

Prix spécial de lancement, TVA comprise : 60 Fr.

Frais d'envoi : 17 Fr.



ZEEMACHT ZELFKLEVER

Prachtige zelfklever, in goud, zwart, rood en wit, met het groot wapen van de Zeemacht. Voor op uw wagen, uw tas, valies enz. Werkelijk formaat 8 x 9 cm. Nu verkrijgbaar bij Neptunus voor slechts 10,- fr. + 4,5 portkosten.



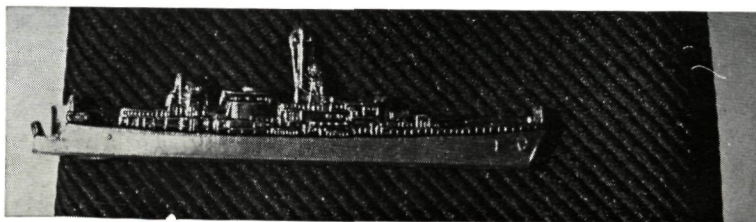
AUTO-COLLANT FORCE NAVALE

Merveilleuse vignette, en or, noir, rouge et blanc, avec les grandes armoiries de la F.N. Pour votre voiture, votre sac, votre valise, etc. Format réel 8 x 9 cm.

Maintenant en vente chez Neptunus pour seulement 10,- Fr. + 4,5 de port.

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.

maritiem panorama - panorama maritime

door Henri ROGIE

L'évolution du trafic maritime au cours des 9 premiers mois 1980 dans les ports de GAND, OSTENDE et ZEEBRUGGE sera le sujet de la présente contribution à notre panorama maritime.

GAND

Introduction

Voici que viennent de paraître les statistiques concernant le trafic maritime du port de Gand au cours des neuf premiers mois de l'année présente. Disons d'emblée que l'évolution du trafic s'est améliorée au fil des mois, surtout en ce qui concerne les arrivages qui progressent de 7,2 %, soit 777.600 tonnes, par rapport à la période équivalente de 1979. Les exportations reculent toutefois de 627.800 tonnes, ce qui représente quelque 20 % en taux relatif.

Avant d'analyser l'évolution des différents trafics qui ont contribué aux résultats précités, publions les chiffres absolus réalisés au cours de ces trois premiers trimestres de 1980 :

Gand 1-09/1980	Quantité absolue	Evolution
Importations	11.658.589 t	+ 7,2 %
Exportations	2.494.274 t	- 20,1 %
Total	14.152.863 t	+ 1,1 %

Charbons et produits pétroliers en forte hausse à l'entrée

Pour ce qui est de l'évolution des arrivages par voie maritime, la plus-value pour les 9 premiers mois de l'année s'élève donc à 777.600 tonnes, soit 7,2 %. Notons d'emblée que les importations de combustibles solides et de produits pétrolier affichent une hausse remarquable de 633.000 t (+ 63 %) et de 434.000 t (+ 39 %) respectivement. Faisons remarquer que ces deux trafics enregistrent une progression tout aussi confortable aux ports de Zeebrugge et d'Anvers.

Par contre, les arrivages de céréales baissent de 203.000 tonnes (- 11 %) et ceux de minéraux de 395.000 tonnes (- 8 %). Mentionnons ici que l'entreprise gantoise S.A. Eurosil est demeurée inactive jusqu'au début de juillet par suite de travaux de

transformation, ce qui explique l'importante moins-value aux céréales. Quant au minerai de fer, on mettra la baisse des importations en rapport avec l'évolution plutôt régressive que connaît actuellement l'industrie sidérurgique.

Notons enfin une progression de 161.000 tonnes (+ 32 %) à la rubrique des engrais, ce qui nous donne le résumé suivant pour ce qui concerne les 5 grands trafics d'importation du port de Gand :

Gand 1-09/1980	Quantité absolue	Evolution
Minerais	4.587.943 t	- 8 %
Comb. solides	1.628.936 t	+ 63 %
Prod. pétroliers	1.585.104 t	+ 39 %
Prod. agricoles	1.583.214 t	- 11 %
Engrais	657.237 t	+ 32 %

Baisse importante aux céréales à la sortie

Passons maintenant à l'analyse des exportations qui ont rétrogradé, rappelons-le, de 627.800 tonnes en tout, soit quelque 20 % rapporté aux neuf premiers mois de 1979. Les chargements de céréales ont en effet chuté de 372.000 t (- 50 %) à cause de l'inactivité de l'entreprise portuaire Eurosil. D'autre part, notons que l'exportation de céréales françaises s'effectue de plus en plus via les ports français de l'Atlantique, ceci au détriment de Gand.

Nettement meilleure est l'évolution enregistrée aux chargements de produits métallurgiques. Ceux-ci progressent en effet de 290.000 t (+ 40 %) toujours comparé à la période correspondante de 1979. Quant aux produits pétroliers, leurs exportations rétrogradent de 214.000 t, soit de 23 %.

Résumons comme suit l'évolution de ces trois grands trafics d'exportations qui représentent ensemble quelque 85 % des sorties :

Exportations 1-09/1980	Quantité absolue	Evolution
Prod. métallurgiques	1.011.482 t	+ 40 %
Prod. pétroliers	715.377 t	- 23 %
Prod. agricoles	370.865 t	- 50 %

Vers une évolution favorable du trafic maritime de Gand

Lorsqu'on fait maintenant le décompte des pertes et gains enregistrés à l'entrée et à la sortie, on obtient un gain global de 150.000 tonnes de marchandises, ce qui se traduit par un taux de croissance de 1,1%. Rappelons que ce taux était négatif pour le 1er semestre 1980, soit -4,3% mais qu'il se chiffrait à +18% pour l'ensemble de l'exercice 1979.

Quant aux perspectives pour les mois à venir, signalons que la S.A. Eurosilto a repris ses activités en juillet dernier, ce qui pourrait procurer un surplus de trafic d'environ 700.000 tonnes d'ici à fin décembre. D'autre part, deux nouvelles firmes situées au Moervaart et au Grootdok deviendront opérationnelles en novembre, ceci dans le secteur des huiles et autres produits chimiques.

Les trafics de charbons et de produits métallurgiques continueront à prospérer comme ce fut le cas jusqu'à présent, si bien que le port de Gand compte dépasser les 19 millions de tonnes pour l'ensemble de l'année 1980, contre 18.320.000 tonnes en 1979. La cité d'Artevelde vise donc une nouvelle année record quant à son activité portuaire. Ce que nous lui souhaitons assurément, eu égard à la politique dynamique que ne cessent de mener les responsables communaux pour l'activation des trafics existants et la création de nouveaux débouchés.

x x x

OSTENDE

Introduction

Après le port de la cité d'Artevelde, voici Ostende qui nous livre le bilan de son trafic maritime au port de commerce pour ce qui concerne les neuf premiers mois de l'année en cours. Grâce au développement du trafic Ro/Ro des Schiaffino Ferries, ce bilan se révèle largement positif surtout en ce qui concerne les exportations. Celles-ci affichent en effet un « boom » de quelque 92.000 tonnes, soit 70% comparé à la période équivalente de l'année dernière.

Les importations, quant à elles, progressent de 109.000 tonnes, ce qui dénote une croissance de 9,7%. Au total, le gain se chiffre donc à 201.000 tonnes, soit 17% par rapport aux neuf mois équivalents de 1979. Résumons tout ceci par le tableau suivant qui nous donne également les chiffres absolus réalisés au cours de la période considérée :

Ostende 1-09/1980	Quantité absolue	Evolution
Importations	1.165.581 t	+ 9,7 %
Exportations	223.018 t	+ 70 %
Total	1.388.599 t	+ 17 %

Rappelons que le bilan global de l'exercice 1979 affichait 1.675.884 tonnes de marchandises trans-

bordées et que le rythme de croissance du trafic s'élevait à 19%. Si la croissance actuelle des échanges maritimes se maintient d'ici à fin décembre, le bilan de l'année 1980 se chiffrera à plus de 1.850.000 tonnes et constituera donc une nouvelle année record pour le port de commerce d'Ostende.

Les importations en hausse de 109.000 tonnes, soit 9,7%

Nous disions donc que le chiffre des importations au port de commerce ostendais se chiffrait à 1.165.581 tonnes pour les trois trimestres écoulés, ce qui signifie une plus-value de 109.000 tonnes ou 9,7% comparé au neuf mois correspondants de 1979.

A l'exception des produits pétroliers qui régressent de 38.000 t (-16%), les trois autres grands trafics d'importation sont tous en progrès. Les sables et graviers gagnent 73.000 t (+11%), les produits chimiques 13.000 t (+12%) et les marchandises Ro/Ro des Schiaffino Ferries 74.000 t. Spécifions ici que cette liaison Ro/Ro entre Ostende et Douvres fut inaugurée en juillet 1979, d'où l'absence de taux relatif de croissance.

33

Rappelons que les sables et graviers proviennent des côtes anglaises, les dérivés pétroliers d'Anvers et de Rotterdam, les produits chimiques de l'Afrique du Nord et le fret Ro/Ro de l'Angleterre. Ces 4 trafics représentent ensemble 96% du total des importations. Voici maintenant le résumé de leur évolution :

Ostende 1-09/1980	Quantité absolue	Evolution
Sables-graviers	711.349 t	+ 11 %
Prod. pétroliers	196.500 t	- 16 %
Prod. chimiques	124.267 t	+ 12 %
Fret Ro/Ro	90.360 t	nouv.

Un fameux bond des exportations grâce aux marchandises Ro/Ro

Passons maintenant aux exportations par voie maritime et rappelons tout d'abord le chiffre global réalisé pour l'ensemble des neuf premiers mois de l'année 1980 223.018 tonnes de fret, soit 92.000 tonnes de plus qu'en 1979 ce qui nous donne un taux d'expansion de 70%.

Disons d'emblée que ce « boom » remarquable a été obtenu grâce au développement du trafic Ro/Ro des Schiaffino Ferries. Les chargements à destination de Douvres se sont élevés à 131.300 tonnes, ce qui représente 58% du total des exportations. Deux tralierships de l'armement Schiaffino assurent ce service journalier à partir du Vlotdok du port de commerce.

Quant aux trois autres grands trafics d'exportation du port ostendais, signalons que les engrais et les produits chimiques en provenance de l'UCB-Zandvoorde sont en baisse, respectivement de 21.000 t (-41%) et de 49.000 t (-24%). Les produits agricoles affichent, quant à eux, un boni de 8.700 t

(+ 82 %). Ce qui nous donne donc le résumé suivant pour ces quatre principaux trafics d'exportation représentant 87 % du total des chargements :

Exportations 1-09/1980	Quantité absolue	Evolution
Fret Ro/Ro	131.300 t	nouv.
Engrais	29.569 t	- 41 %
Prod. agricoles	19.488 t	+ 82 %
Prod. chimiques	15.234 t	- 24 %

En résumé, les chiffres absolument remarquables affichés par le port communal d'Ostende ont été réalisés grâce à l'expansion continue de la nouvelle liaison Ro/Ro des Schiaffino Ferries, ceci tant à l'entrée qu'à la sortie. D'autre part, on aura noté la baisse des arrivages de produits pétroliers ainsi que l'importante régression des exportations d'engrais et de produits chimiques.

ANTWERPEN

Au moment de mettre sous presse, les statistiques du port de ZEEBRUGGE ne nous étaient pas encore parvenues. Par contre, Anvers nous envoyait des chiffres fragmentaires qui peuvent nous donner une idée assez précise de l'évolution générale du trafic maritime.

Pas de données absolues, mais bien des taux de croissance qui laissent prévoir, ici aussi, une nouvelle année record pour le port de notre métropole. En effet, le rythme de progression du trafic maritime s'élève à 6,2 % pour les 9 premiers mois de l'année. Déjà l'année passée, les échanges maritimes d'Anvers avaient atteint des chiffres records et

si le rythme d'expansion actuel poursuit sur sa lancée, c'est le grand pavois que pourra hisser la cité de Brabo.

Quels étaient ici les trafics en hausse ? Comme à Zeebrugge et à Gand, ce sont les charbons, les céréales et les dérivés pétroliers qui affichent des chiffres en hausse sensible. Par contre, le « general cargo », trafic très important pour le port d'Anvers, chute de 4,1 % comparé à l'époque équivalente de 1979. On note également une régression générale du trafic de transit, ce qui est bien révélateur des courants de basse conjoncture qui caractérisent nos échanges commerciaux.

D'autre part, et ceci est une constatation générale pour l'ensemble des ports de mer belges, ce sont les exportations par voie maritime qui ne reçoivent pas l'impulsion nécessaire pour redresser notre situation économique. Nous importons de trop, ceci gonfle les chiffres des bilans maritimes, mais nous oublions que nos exportations vers l'étranger stagnent, si elles ne sont pas en recul. Ceci est également vrai pour nos exportations par voie terrestre et ferroviaire.

D'où un déficit de notre balance des paiements, une aggravation de notre situation financière et tout le cortège des maux que cela implique.

Des experts économiques nous avaient prédit une année 1980 particulièrement difficile. Que nous apportera 1981 ? Rien de meilleur, assurément. A moins que Ronald REAGAN parvienne à donner une nouvelle impulsion à la politique économique des Etats-Unis. Cela se refléterait, sans conteste, dans les échanges commerciaux de tous les pays occidentaux.

Wait and see...



Au port de la R.T.M. d'Ostende

LE TRAFIC TRANSMANCHE PENDANT LA RECENTE SAISON ESTIVALE

Un bilan peu encourageant pour l'avenir

Que le trafic transmanche de passagers et de véhicules subit une constante régression aux terminaux de la R.T.M., apparaît une fois de plus à l'analyse des dernières statistiques se rapportant aux deux mois de la haute saison estivale. En effet, si les car-ferries des lignes Sealink Ostende-Douvres/Folkestone n'avaient pas absorbé une partie du trafic venant des ports français de la Manche pendant la deuxième quinzaine d'août, le transit de passagers aurait rétrogradé de quelque 11 % et celui de véhicules de plus de 25 %.

Voilà déjà quelques années que les lignes sur Douvres et Folkestone affichent un taux de croissance en nette stagnation pour ce qui est de leur

trafic touristique. Si du côté passagers on peut encore noter une croissance légèrement positive, il n'en est pas de même pour le transit de véhicules. Celui-ci accuse, en effet, des taux franchement négatifs et ce n'est pas l'intense activité touristique de l'été écoulé qui y a porté remède, bien au contraire.

Devons-nous rappeler que beaucoup de touristes motorisés empruntant l'E5 ou E3 en Belgique préfèrent transiter par Calais où les aéroglisseurs de la Seaspeed leur offrent une traversée en un temps record et ceci à des conditions financières très avantageuses.

D'autre part, n'oublions pas que les touristes voyageant sans voitures peuvent bénéficier d'un service autobus reliant Bruxelles à l'hoverport de Calais. Ces autobus ne se privent pas de faire du « ramassage » en cours de route et jouissent d'une publicité fort efficace à laquelle notre S.N.C.B. prête généreusement son concours.

Il n'est donc pas surprenant de voir le trafic transmanche régresser sans cesse aux terminals ostendais et il en est de même à Zeebrugge pour les liaisons sur Douvres, Felixtowe, Hull et Grangemouth. Mais à Zeebrugge, l'importance des links transmanches se situe essentiellement sur le plan des trafics de fret Ro/Ro, tandis qu'à Ostende, c'est le transit de passagers et de véhicules accompagnés qui est primordial. Rappelons à ce propos que le port d'Ostende occupe la 2^{ème} place dans le « range » Zeebrugge-Cherbourg » quant au trafic de passagers : 2.664.363 transits en 1979 pour 5.304.974 à Calais qui venait en 1^{ère} place.

Restons-en aux statistiques et notons que le recul du trafic passagers se chiffrait à 2% aux terminals d'Ostende en 1979. A Calais, on enregistrait un boni de 3% alors que pour l'ensemble des 8 ports transmanche du « range » Zeebrugge-Cherbourg, la croissance s'élevait à 8%. Pour ce qui est des résultats enregistrés à l'issue du 1^{er} semestre 1980, rappelons les chiffres cités dans notre précédent article et insistons sur le recul du transit de véhicules :

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

Un mois de juillet absolument déplorable

Nous disions plus haut qu'on aurait pu s'attendre à un regain d'activité aux terminals ostendais pendant la haute saison touristique. Celle-ci s'annonçait d'ailleurs bien meilleure que l'an passé quant aux trafics de touristes entre la Grande-Bretagne et le continent. Le mauvais temps que nous avons connu début juillet n'a guère freiné les transits transmanches ce mois-là et tous les ports français ont affiché des chiffres en progrès par rapport à l'été 1979.

A Ostende, ce fut toutefois l'amère déception car les chiffres réalisés chutaient bien bas comparé à juillet de l'année dernière. En chiffres absolus, la régression du trafic s'élevait à 48.272 passagers et 18.758 véhicules. Voici donc le triste bilan des lignes Ostende-Douvres/Folkestone pour le premier mois été :

Lignes RTM	Entrées et sorties	Evolution
Juillet 1980		
Passagers	421.750	- 11 %
Véhicules	80.047	- 25 %

Notons encore que le recul du trafic s'est manifesté tant à l'entrée qu'à la sortie d'Ostende et ceci dans les mêmes proportions aussi bien pour le transit des passagers que pour celui des véhicules. Quant à la ligne Ostende-Londres des P & O Jetferries, les statistiques mentionnent un trafic de 12.577 passagers pour quelque 140 traversées dans les deux sens, ce qui nous donne un taux d'occupation de 89 passagers en moyenne. Ce n'était donc guère brillant pour les hydroptères Boeing qui ont une capacité de 250 places et cela explique la cessation des activités de cet armement le 25 septembre dernier.

Un mois d'août meilleur dû au blocage des ports français

Si les ports français de la Manche n'avaient pas connu le conflit des pêcheurs au cours de la deuxième quinzaine d'août, il est certain que les terminals de la R.T.M. ostendaise auraient enregistré ce mois-là une baisse de régime tout aussi lourde qu'au cours du mois précédent. En effet, une grande partie du trafic transmanche des ports de Dieppe, Boulogne, Calais et Dunkerque fut dérivée par Ostende et Zeebrugge et cela dans les deux sens du trafic.

Pour le port de la R.T.M. d'Ostende, le boni global s'élève à 86.335 passagers (+ 18%) et 3.348 véhicules (+ 3,6%) par rapport à août 1979. Comparé aux résultats du mois précédent c'est-à-dire juillet 1980, l'augmentation du trafic est de 123.850 passagers (+ 29%) et 15.600 véhicules (+ 19%).

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

C'est ainsi qu'il nous est possible de dresser le bilan global pour les 8 premiers mois de l'année. Comme nous le disions dans notre introduction, on notera la stagnation sur le plan passagers et le lourd déficit au chapitre des véhicules :

Lignes RTM	Entrées et entrées	Evolution
1-08/1980		
Passagers	2.035.182	+ 3,6 %
Véhicules	507.830	- 12 %

Les 2 hydroptères Boeing qui seront mis en service sur la ligne de Douvres l'été prochain, apporteront-ils la relance espérée ? Nous en doutons fort car ces engins ne sont pas aménagés pour le transport de véhicules comme c'est le cas pour les aéroglisseurs. Seul le trafic de passagers non motorisés pourrait y gagner quelque peu mais pour cela, il ne faut pas que la R.T.M. commette les mêmes erreurs que la compagnie P. & O. Nous en reparlerons certainement l'année prochaine.

Postzegelnieuws

James COOK'S DERDE REIS

door Eerste Meester Chef A. Jacobs

Juist op het ogenblik dat Cook bezig was met het herschrijven van zijn journaal (ter publikatie) kwam de admiraliteit op het idee een poging te wagen om de Noordwestelijke doorvaart open te krijgen.

Cabot, Frobisher en Hudson hadden reeds pogingen in die zin ondernomen, maar hadden geen doorgang gevonden. Men vermoedde dat tussen de Atlantische en de Grote Oceaan een doorvaart zou kunnen bestaan via de top van Noord-Amerika. Het was bijna vanzelfsprekend dat Cook hiervoor weer de geschikte man was. Hij kreeg de Resolution en de Discovery (niet de oorspronkelijke, maar een ander Whitby-kolenschip) te zijner beschikking. Als eerste officier werd John Gore aangeduid, een oude bekende van de Endeavour. James King werd tweede, en John Williamson derde officier. De stuurman was William Bligh.

De Discovery stond onder het bevel van kapitein James Clerke, en zoals voor Cook zou ook dit zijn laatste reis worden. Maar laten we niet op de tebeurtenissen vooruitlopen.



Yv. 611

Zijn eerste officier was James Burney, zijn tweede John Rickman. Velen van de opvarenden hadden reeds onder Cook gediend. (Dominica Yv 611).

Op 12 juli 1776 werd koers gezet naar de Grote Oceaan. De Discovery zeilde slechts uit op 1 augustus daar kapitein John Clerke zich schulden op de hals had gehaald en eerst een gevangenisstraf moest uitzitten. Via Tenerife ging Cook's reis naar Kaapstad waar de beide schepen dringend aan herstelling toe waren. Proviand werd ingedaan en op 1 december zeilden beide schepen uit. Dertien dagen later ontdekte Cook een groep eilanden die hij de Prince Edward Group noemde.

Twee weken later ontdekte hij het Kerguelen Eiland, reeds ontdekt door Kerguelen maar door Cook herdoopt tot Bligh's Cap. (Rep. du Mali Yv 364).

Op 26 januari bereikte men Van Diemensland waar men hout en water bunkerde. Twaalf dagen na hun vertrek op 30 januari kwam Queen Charlotte Sound in Nieuw Zeeland in zicht. Na een oponthoud van twee weken vertrokken de schepen naar Tahiti. Door het slechte weer teveel westwaarts van zijn koers gelagen, kwam op 29 maart voor het eerst land in

Yv. Bloc 2





Yv. 364

zicht: Mangaia, een van de Cook eilanden. Hier was het echter onmogelijk te ontschepen wegens het slechte weer. Daarom werd koers gezet naar de Vriendschapseilanden, waar men eind april aankwam. Slechts half juli werd terug zee gekozen richting Tahiti waar men op 12 augustus voor anker ging. Twee van zijn mannen bezweken voor het Tahitiaans vrouwelijk schoon en deserteerden. Cook

Yv. Bloc 89

nam gijzelaars en prompt werden de deserteurs ingeleverd, die daarop hun verdiende straf kregen. Men vaarde af op 7 december en de 22ste passeerde men de evenaar, de 24ste ontdekte Cook een eiland dat hij Christmas Island noemde. (Gilbert Islans Yv bloc 2).

Op 18 januari ontdekte Cook de Hawaii-eilanden. De iets westelijker gelegen eilanden noemde hij de Sandwich-Eilanden. Tot 2 februari verbleven ze in deze gebieden waarna koers werd gezet naar de westkust van Noord-Amerika die op 6 maart bereikt werd. Wegens het slechte weer waren reparaties noodzakelijk geworden. Deze werden uitgevoerd op een plaats door Cook Notka Sound genaamd. Ze schreven 30 maart. Op 26 april was men zeilklaar en wendde men de steven naar het noorden. Langs de zuidelijke kust van Alaska zocht Cook naar een geschikte ankerplaats voor de Resolution die nu behoorlijk water maakte. Prince William Sound werd de herstelplaats van de Resolution. Via het Kenai schiereiland zeilde men naar het zuidwesten tot men een brede inham ten westen van het schiereiland ontdekte, waarvan men vermoedde dat dit weleens de lang gezochte doorvaart zou kunnen

Bicentenary of Cook's discovery of Christmas Island

CHRISTMAS

1977

8c Christmas 1977
HMS Resolution's Discovery of Christmas Island
Gilbert Islands

15c Capt COOK BICENTENARY
DISCOVERY OF CHRISTMAS ISLAND 1777
Capt Cook's logbook entry 1777
Christmas 1977
Gilbert Islands

20c Christmas 1977
Gilbert Islands

40c Christmas 1977
Gilbert Islands
Capt Cook landing on Christmas Island

Track of the Resolution

AUSTRALIA

NEW ZEALAND

Pacific Ocean

GILBERT ISLANDS

Christmas Island

Gilbert Islands

zijn. Spoedig bleek dat het slechts een door land omringde fjord betrof. Een maat voor niets dus. Dan maar weer de kust van het Alaska-schiereiland afgezakt. Via de Aleoeten noordoost naar het uiterste punt van Alaska stevende men noordoost en noord tot de Norton Sound bereikt werd. Cook bevond zich niet ver van het Aziatische vasteland dat hij via de Bering Straat trachtte te bereiken. De Discovery en de Resolution passeerden de Noordpoolcirkel en voeren de Tsjuksi Zee in. Verder kwamen ze niet vanwege het pakijns en halsoverkop werd koers gezet naar zuidelijker gelegen gebieden waar men zou overwinteren bij de Sandwich Eilanden. Men arriveerde er op 26 november. Na een kort verblijf zeilde men meer westwaarts om een geschikte ankerplaats te vinden ter herstelling van de Resolution die weer nodig moest gebreeuwd worden. Nabij het dorp Kekua werd een observatorium en een tentenkamp geïnstalleerd. Hoewel Cook op Hawaii als een God werd onthaald, begonnen de inboorlingen het, door de aanwezigheid van de bemanning van de twee schepen, flink op de heupen te krijgen.

Yv. 114



Ten eerste was het verblijf voor de gastvrije bevolking een dure aangelegenheid, ten tweede hielden

ze liever hun vrouwen voor zichzelf. Cook begreep spoedig de stille wenken die hem ter ore kwamen en het observatorium werd weer ingepakt met tentenkamp en al.

Ze vertrokken op 4 februari. Op 10 februari was Cook verplicht terug te keren om zijn door storm verwoeste fokkemast te herstellen. Een volstrekt ongestuvrijde ontvangst wachtte hen nu. Na enkele diefstallen vanwege de inboorlingen, begonnen de moeilijkheden voor Cook pas goed. Cook meende zijn oude gijzelingstaktiek te moeten hanteren en gelastte dat de koning aan boord moest worden gebracht. Hij ging aan wal met enkele gewapende mariniers en spoedig liepen de zaken uit de hand. Twee tot drieduizend vastberaden inboorlingen lieten zich niet langer door dit handjevol mannen intimideren. Er vielen schoten, én doden, waaronder zelfs een belangrijk stamhoofd, meteen de druppel die de emmer deed overlopen. Cook werd neergesknuppeld en doodgestoken. (Cook Island Yv blok 89 en Tuvalu Yv 114).

Hij kreeg op 22 februari een zeemansgraf. De door ziekte gekwelde kapitein Clerke trachtte nog via de Beringzee de doorvaart te vinden maar moest noodgedwongen de terugreis naar Engeland aanvangen. Hij stierf onderweg. De Resolution en de Discovery kwamen thuis op 4 oktober 1780 na een reis van vier jaar en drie maanden.

Nu weten wij dat Cook met zijn laatste opdracht in feite voor een onmogelijke taak stond: er was gewoon geen Noordwestelijke doorvaart. Sir Hugh Palliser richtte ter nagedachtenis aan Cook een monument op in Buckinghamshire. Einde...



Avez-vous déjà la
«Cravate force navale» ?

Hebt U reeds een
«ZeemachtDas»

INFO RESERVE

OFFICIERS DE LA RESERVE DE LA FORCE NAVALE

RESERVEOFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT

1. Nationaal Kongres RO-ZM

OOSTENDE 1981

Zoals eerder reeds meegedeeld heeft ons volgend nationaal kongres te OOSTENDE plaats op een zaterdag in mei of juni.

Besprekingen worden nu reeds gevoerd met de Staf van de Zeemacht voor de nodige medewerking. Ook de Squad 218.2 wordt wellicht bij de activiteiten van onze geplande nationale bijeenkomst betrokken.

Meer nieuws over ons kongres in een eerstvolgende editie van Info Reserve.

2. Kursus Stafofficier NCS

EGUERMIN OKT.-NOV. 1980

Van 27.10 tot 07.11 richtte EGUERMIN een cursus in voor Stafofficier Naval Control of Shipping (SONCS). Samen met hun collega's van het actief kader namen 5 reserveofficieren van onze vereniging aan de cursus deel. Deze zijn ILV JACQUES, ILV GILLON, ILV VERHELST, FKP VAN HOUTD en FKP ROGIE.

3. Gewestelijke afdelingen RO-ZM

Sections locales des OR-FN

Rappelons ici les noms et adresses des responsables des sections régionales de notre association. C'est à eux que nos membres peuvent s'adresser en vue d'obtenir tout renseignement concernant la vie de nos sections.

Ecrivez-leur et demandez de vous faire parvenir les circulaires de leurs activités s'il vous ont oubliés. Voici la liste de nos cinq sections locales :

Voor Antwerpen en Limburg :

1LZ JANSSENS F.
Grijdsdijk 7, 2060 MERKSEM
031/45 42 14

Voor Brabant :

1LV MARLIER M.
Abelooslaan 12, bus 10, 1200 BRUSSEL
02/771 82 75

Voor Liège :

1LV COUTOIS W.
Poolsterstraat 39, 1080 BRUSSEL
02/466 91 70

Voor Oost-Vlaanderen :

VTZ DE DECKER
Steendam 57, 9000 GENT
091/25 03 41

Voor West-Vlaanderen :

FKP ROGIE H.P.
Postbus 94, 8400 OOSTENDE
058/41 35 85

4. DIV-NCSO-R en SQUAD 218.2

Adresses des responsables

Pour ceux qui s'intéressent aux activités de la division NCSO et du Squad 218.2, voici les noms et adresses des officiers à contacter :
Res. SQUAD 218.2 :

FKP PERSOONS J.
L. de Vriesstraat 47, 2600 BERCHEM
031/30 97 13
Divisie N.C.S.O./R
Postelarenweg 62, 2400 MOL
014/31 21 54

5. Nationale directie RO-ZM

Secrétariat national des OR-FN

Vous avez des problèmes à régler à l'échelon national ? Adressez-vous dans ce cas au président national, le FKP(R) A. VAN LAER, Korte Klarenstraat, 11 bus 5 à 2000 ANTWERPEN.

Quant au secrétaire national de notre association, il peut être contacté Postbus 94 à 8400 OOSTENDE ou par téléphone au 058/41 35 85. C'est également par son entremise que vous ferez parvenir vos copies destinées à être publiées dans NEPTUNUS-INFO RESERVE.

6. Het dragen van het uniform door militairen die niet meer in dienst zijn

Vragen worden ons heel dikwijls gesteld i.v.m. het dragen van het uniform. Hier volgt dan ook de officiële tekst van het Algemeen order J/571, dat dit onderwerp reglementeert.

1. Princip.

Het dragen van het militair uniform is voorbehouden aan militairen in werkelijke dienst en aan bepaalde categorieën van burgers (b.v. de magistraten bij het Militair Gerecht, de militaire aalmoezeniers).

Onder bepaalde hierna uiteengezette voorwaarden mogen sommige militairen die niet meer in werkelijke dienst zijn en de voornoemde niet meer in dienst zijnde burgers, **bij uitzondering**, het uniform dragen.

Krachtens artikel 228 van het **Strafwetboek** wordt gestraft hij (militair of burger) die in 't openbaar een uniform draagt van een orde die hem niet toekomt, en door de rechtsleer wordt verduidelijkt dat een uniform op onwettige wijze wordt gedragen niet alleen wanneer een persoon een uniform draagt waarop hij geen enkel recht heeft maar ook wanneer een persoon die wegens zijn hoedanigheid het recht heeft in bepaalde omstandigheden een uniform te dragen, het uniform, met het inzicht te bedriegen, buiten deze gevallen draagt, hij draagt het dan in omstandigheden waarin hij daartoe niet gerechtigd is.

2. Personen die, met inachtneming van bepaalde vereisten, het uniform mogen dragen :

- a. de gepensioneerde officieren ;
- b. de reserveofficieren in disponibiliteit en de militaire reservealmoezeniers die niet in actieve dienst zijn ;
- c. de dienstplichtige onderluitnants die met onbepaald verlof zijn ;
- d. de reserveofficieren die niet meer tot het reservekader behoren, doch die eershalve hun graad hebben behouden ;
- e. de reservealmoezeniers uit het reservekader getreden die de eretitel van hun ambt bekomen hebben ;
- f. de gepensioneerde onderofficieren ;
- g. de reserveonderofficieren die met onbepaald verlof zijn ;
- h. de gewezen reserveonderofficieren die geen militaire verplichtingen meer hebben doch lid van een vereniging van reserveonderofficieren zijn ;
- i. de leden van weerstandsgroeperingen (besluitwet van 19 sept. '45 tot vaststelling van het statuut van de gewapende weerstand) ;
- j. de militaire eremagistraten ;
- k. de militaire eregriffiers.

3. Gevallen waarin het uniform mag worden gedragen.

De onder 2 bedoelde personen mogen in de volgende gevallen het uniform dragen :

- a. ter gelegenheid van hun huwelijk ;
- b. bij de verloving, het huwelijk, de zilveren of gouden bruiloft, de plechtige communie of de begrafenis van een van hun dichte verwanten ;
- c. bij vaderlandslievende of militaire plechtigheden, officiële feesten van vaderlandslievende of militaire aard, congressen en plechtigheden ingericht door verenigingen van officieren, onderofficieren of leden van de weerstand ;
- d. ter gelegenheid van voorlichtingsvergaderingen ten behoeve van toekomstige dienstplichtigen, voor dewelke de Provinciecommandant of de hogere territoriale overheden oordelen hun bescherming te kunnen toezeggen.

4. In voorkomend geval aan te vragen toestemming

- a. Indien het uniform slechts in de gemeente of in de grote agglomeratie, waarin hoger gemelde gevallen zich voordoen, moet worden gedragen, is geen toestemming vereist ;
- b. Indien het uniform buiten deze gemeente of buiten deze agglomeratie moet worden gedragen, zo mogelijk vijftien dagen vóór de gelegenheid schriftelijk om de toestemming van Provinciecommandant van de verblijfplaats verzoeken ;
- c. Indien het uniform in het buitenland moet worden gedragen : zes weken vóór de gelegenheid schriftelijk om de toestemming van de afgevaardigde van de Minister van Landsverdediging verzoeken : Algemene Dienst Encadrering (SEAD), kwartier Koningin Elisabeth, Everestraat, Evere.
Een termijn van zes weken is noodzakelijk daar de toestemming van de buitenlandse autoriteiten moet worden bekomen.
- d. Wat de onder 2-j en 2-k bedoelde personen betreft, moet om de toestemming van de Auditeur-Generaal worden verzocht.

5. Vorm der aanvragen.

Op de aanvragen moeten volgende inlichtingen voorkomen : naam, voornamen, graad, hoedanigheid, (zie 2 hierboven) stamboeknummer, adres, gelegenheid, datum waarop en plaats waar de gelegenheid zich voordoet, eventueel reisweg tijdens welke het uniform zal worden gedragen.

6. Te bezitten rechtvaardigheidsbescheiden.

- a. De onder 2 bedoelde personen die het uniform dragen moeten in het bezit zijn van een bescheid waaruit hun hoedanigheid en hun graad blijken en bij ontstentenis van een dergelijk bescheid, van een « bewijs van hoedanigheid » dat aan de Commandant van de CDS, Prins-Albertkazerne, Brussel (aan de Heer Auditeur-Generaal, wat de militaire eremagistraten en eregriffiers betreft moet worden aangevraagd. Dit bewijs wordt slechts eenmaal afgeleverd en kan dienen voor de toekomst. Het moet bij verlies van de hoedanigheid, met inachtneming waarvan het is afgeleverd, of bij een verandering van graad naar de afzender worden teruggestuurd.
- b. De onder 2-h bedoelde leden moeten daarenboven de lidmaatschapskaart van hun vereniging bij hebben.
- c. De personen die het uniform dragen in de gevallen aangehaald onder 4-b of 4-c, moeten daarenboven respectievelijk in het bezit zijn van het toestemmingsbewijs dat door de Provinciecommandant of door de Algemene Dienst Encadrering is afgeleverd (het toestemmingsbewijs afgeleverd door de Auditeur-Generaal, wat de onder 4-d bedoelde personen betreft).

7. Tucht. — Allerlei.

Het uniform moet, wat de samenstelling ervan alsmede de door de omstandigheden opgelegde tenue (b.v. ceremoniekledij) betreft beantwoorden aan de vigerende voorschriften in verband met de militairen in werkelijke dienst van hun categorie (voor de magistraten, de griffiers, de almoezeniers en de leden van de weerstand, betreft het wel te verstaan de uniformen die hun eigen zijn).

Het uniform moet op waardige en correcte wijze worden gedragen. Het is streng verboden bij openbare of privé-vergaderingen van politieke aard of in verband met de verkiezingen, alsook bij de uitoefening van om het even welk beroep het uniform te dragen.

De misbruiken moeten ter kennis van de Algemene Dienst Encadrering (SEAD) worden gebracht die de vereiste maatregelen zal doen treffen. Naar gelang van de omstandigheden is het mogelijk dat op basis van artikel 228 van het **Strafwetboek** tegen de overtreders rechtsvervolgingen worden ingespannen.

De met rustpensioen gestelde officier waaraan de Koning een eregraad heeft toegekend, is gemachtigd de titel van zijn eregraad te voeren en de onderscheidingstekenen te dragen.

8. Militair Gerechtshof.

De gepensioneerde opper- en hoofdofficieren of de opper- en hoofdofficieren van het reservekader in beschikbaarheid welke aangewezen zijn om van het Militair Gerechtshof deel uit te maken, **moeten** het uniform dragen (ceremoniekledij met juwelen van de eervolle onderscheidingen). Geen enkele voorafgaande toestemming is daartoe vereist; het volstaat dat zij de oproepingsbrief in hun bezit hebben.

9. Slotbepalingen.

a. Elke moeilijkheid die met betrekking tot de toepassing van deze algemene order rijst, moet door bemiddeling van de Provinciecommandant (v.b.: dragen van het uniform in andere omstandigheden dan deze welke bij 3 zijn bepaald), schriftelijk aan de Algemene Dienst Encadrering worden voorgelegd.

b. Iedere vraag betreffende de samenstelling van de naar de omstandigheid te dragen tenue moet aan de Dienst Geschiedenis, Dienst Protocol, Jubelpark 2, Brussel 4, tel.: 35.70.22 worden gesteld.

c. Zijn opgeheven:

— MO SPMR/2D/6B/1/1568/8 van 28 okt. 26;

— MO nr 6/M/289 van 19 mar 37;

— MO SPM/1D26/1058 van 16 mar 45.

7. Cycle of Conférences pour Officiers de Réserve

« Nous ne sommes pas des boys-scouts attardés qui courent les bois et se peignant la figure, jouent à la guerre et ravagent les sous-bois ».

C'est en ces termes que s'est exprimé M. Willemaert, président du cercle des officiers de réserve de Liège, annonçant une série de manifestations organisées par les officiers de réserve de Liège.

M. Willemaert rappela que les activités des officiers de réserve relevaient de deux objectifs. Le premier à caractère militaire concerne le recyclage et le perfectionnement du cadre de réserve. Le second a trait à la sensibilisation et à l'information du public aux problèmes de la Défense Nationale. Cette information s'adresse plus particulièrement à la jeunesse chez qui: « il est indispensable de restaurer les sentiments de patriotisme et de civisme et de faire évoluer ces idées vers une conception européenne ».

Le cercle des officiers de réserve de Liège est affilié à l'Union Nationale des Officiers de réserve

(U.N.O.R.) qui compte plusieurs cercles régionaux. Il y a en Belgique environ 30.000 officiers de réserve qui appartiennent à divers horizons politiques ou philosophiques (parmi les membres du cercle liégeois des officiers de réserve on trouve les noms de Mgr van Zuylen et de André Cools). Leur action peut donc avoir un certain poids à condition d'être bien organisée. C'est l'objet d'un cycle de conférences sur le thème « Quelle défense? », qui se donneront à la Société d'Études et d'Expansion, avenue Rogier 12, (200 F par conférence - 500 F l'abonnement).

La première de ces conférences est prévue pour le 17 novembre avec la participation du colonel Moinet spécialiste français en défense européenne.

De grandes références: Saumur, St Cyr et l'expérience des guerres du Vietnam et d'Algérie.

La deuxième conférence, le 1er décembre, recevra à sa tribune un homme politique belge qui parlera de « Politique et Défense Nationale » (le nom du conférencier n'est pas encore connu).

Le 15 décembre, c'est le général Close, qui patronne l'ensemble du cycle, qui proposera une conférence sur « Le rôle de la réserve », la nouvelle organisation de la réserve et son rôle dans l'éventuelle défense militaire du territoire.

Ces conférences sont en fait le premier volet d'une action qui se veut beaucoup plus large et qui débouchera sur une série d'activités d'information sur la carrière d'officier de réserve.

8. Basisaanvraag voor vrijwillige prestaties in het WE

Een mededeling ter attentie van al wie RO-activiteiten inricht of volbrengt tijdens de weekeinden:

De Kring bepaalt zelf of haar in te richten activiteit tot essentiële militaire vervolmaking dient of eerder informatief is, voor het geheel van de kring, of eventueel slechts voor een gedeelte ervan.

De basisaanvraag, waarvan een model in bijlage, wordt in twee exemplaren aan de steunende of inrichtende eenheid gericht, o/c de betrokken macht, of JS3/Ex wanneer het een organisme betreft dat afhangt van JS of een internationaal organisme. Deze laatste behouden één exemplaar.

In de aanvraag dient een duidelijk onderscheid gemaakt tussen de RO die wederopgeroepen worden met marsbevel of die gedekt zijn door de voorschriften vermeld in AO-J/349.

H. ROGIE
Adj.-N5

REGIONALE ACTIVITEITEN ACTIVITES REGIONALES

West-Vlaanderen

1. Legermarsjen

De Westvlaamse trekkersclub o.l.v. voorzitter H.P. ROGIE trok op 01 november jongstleden naar HOOFDPLAAT (NL) voor deelneming aan de 7de Canadese Bevrijdingsmars. De tocht liep over een afstand van 33 km over OOSTBURG en KNOKKE (BE).

Op 08 november daaropvolgend was het de beurt aan de 5de Leger & Natie-marsj ingericht door de kring 'RO van GENT. Hier bedroeg de afstand 30 km afgelegd in 4u.30 onder een striemende noorder-wind.

2. Winterbal en rijsttafel

Op vrijdagavond 28 november had in de Marine-kazerne van Oostende het traditioneel winterbal met rijsttafel plaats, ingericht door onze gewestelijke marinekring. Meer over deze activiteit verneemt u in het eerstvolgend nummer van Info Reserve.

RESERVE-OFFICIEREN OOST-VLAANDEREN

27 FEBRUARI '80 : Het Franse escortevaartuig « Le Fringant » brengt een bezoek aan de Gentse haven. Verbindingsofficier 1LZ/r. Daghelet M.

14 MAART '80 : Van 14.03 tot 17.03 kwam H.NL.M.S. « Blommendal » naar Gent voor een routineaanleggen. Dit hydrografisch- en oceanografisch opnemingsvaartuig is het zusterschip van H.NL.M.S. « Buyskes » die vorig jaar eveneens een bezoek bracht aan Gent. (van 26.01 tot 29.01.79) zie Neptunus nr. 176.

Verbindingsoff. 1LZ/r. Van Diest A.

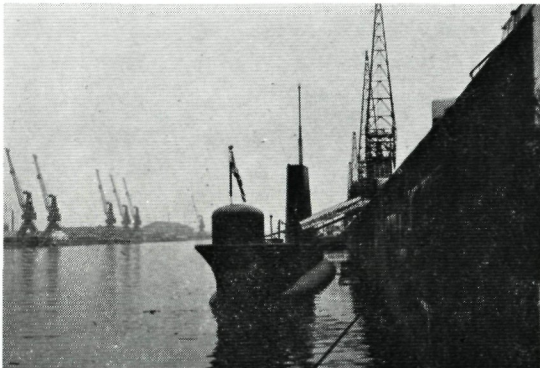


FOTO 1.

09 APRIL '80 : Op woensdag 09.04 meerde in de Gentse haven de Britse onderzeeër S20 « Opportune » af. - Foto 1 - De 90 m. lange duikboot behoort tot de « Oberon » klasse en stond onder het bevel van lieut-Com. D.J. Parry.

Verbindingsoff. 1LZ/r. De Deyne E.

17 APRIL '80 : Op de maandelijkse bestuursvergadering heeft 1LZ/r. De Deyne E. het secretariaat R.O./Z.M. overgenomen van KVK/r. Lambrechts H. Laatstgenoemde neemt voortaan « activiteiten » voor zijn rekening.

11 JUNI '80 : Tien oorlogsbodems van een Duits « Schnellbootgeschwader » kwamen naar Gent voor een routineaanleggen - Foto 2 - Het eskader bestond uit het bevoorradingschip « Neckar », het logistieke steunship « Offenburg » en 8 snelle aanvalstorpedoboten.

Verbindingsoff. : LTZ/r. Biebuyck M.

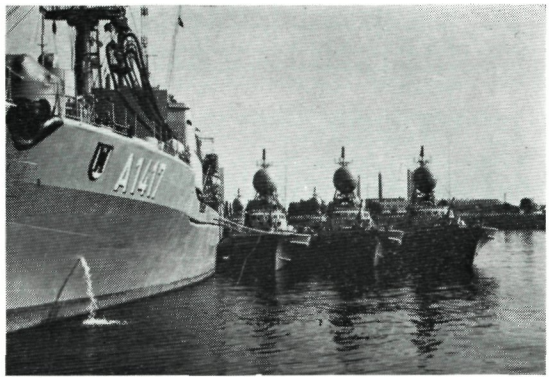


FOTO 2.

20 JUNI '80 : Naar aanleiding van het 150-jarig bestaan van België legden 3 fregatten aan in de haven van Gent, van 20.7 tot 23.7. - Foto 3



FOTO 3.

- het Spaanse fregat F-71 « Balears » - Foto 4.
Verbindingsofficier VTZ/r. Poelman P.



FOTO 4.

- het Nederlandse fregat F-809 « Van Kinsbergen » - Foto 5.

Verbindingsofficier 1LZ/r. Van Diest A.

- het Belgische fregat F-912 « Wandelaar » petekind van de stad Gent. - Foto 6.
Verbindingsoff. 1LZ/r. De Deyne E.

21 JUNI '80 : Tijdens een receptie op het stadhuis te Gent, wordt officieel het peterschap aanvaard over de F912 « Wandelaar ». Dezelfde dag, tijdens

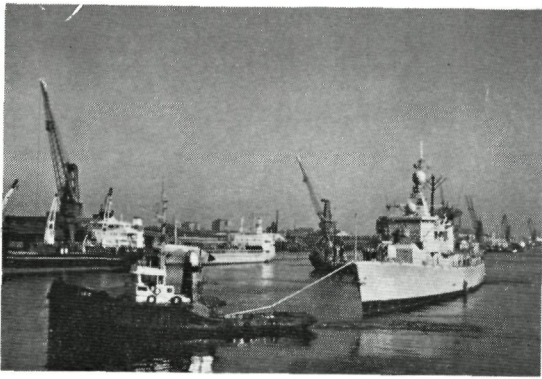


FOTO 5.



FOTO 6.



FOTO 7.

een receptie aangeboden door de kring R.O./Z.M. Oost-Vlaanderen, werd aan de «Wandelaar» een Gentse Torenwachter aangeboden. - Foto 7.

Namens het bestuur,
 Secretaris R.O./Z.M. O.VL.
 1LZ/r. De Deyne Erik
 Oude Bareelstraat 60,
 9040 Gent - Oostakker.
 Tel. 091/28 33 37

GENT - PETER VAN DE WANDELAAR

Commandant Vanderstraeten, officieren, onderofficieren en bemanning van F912 WANDELAAR werden op het stadhuis verwelkomd door burgemeester De Paepe, schepenen Moreeuw en enkele stadsnotabelen.

Waren eveneens aanwezig de commandanten en enkele bemanningsleden van het Nederlandse fregat Van Kinsbergen en het Spaanse fregat Baleares. Burgerlijke en militaire autoriteiten uit de provincie Oost-Vlaanderen waren getuigen van het peterschap. Aanvaarding van het peterschap over het fregat Wandelaar, waarbij de traditionele herinneringsplaat en de bij ons wel bekende «Klokke Roeland» door burgemeester De Paepe werd overhandigd. Waarbij hij vooral de nadruk legde dat hij hoopte dat deze «Klokke Roeland» nimmer zou moeten luiden, daar dit volgens de geschiedkundige overlevering zou betekenen: «brand in het land»!

Tijdens zijn dankwoord overhandigde cdt Vanderstraeten de pas ontworpen Wandelaar-crest aan de Gentse burgemeester. Onze afdeling had ILZ (r) De Deyne Eric aangeduid als verbindingsofficier, vermits hij de man was die verschillende crestontwerpen bij de zeemacht had ingediend.

Een sympathieke receptie beëindigde het officiële gedeelte van het peterschap. De reserveofficieren, die eveneens op de plechtigheid op het stadhuis aanwezig waren, hadden maanden op voorhand

een puik programma uitgewerkt. Door allerlei omstandigheden werd de komst van het fregat Wandelaar steeds maar verdaagd. Zodanig dat het nog onmogelijk was om definitieve afspraken aangaande dit programma aan te gaan. Dank zij onze lokale voorzitter 2VZ(r) Jacques De Decker, kon onze afdeling eveneens waardig deelnemen aan deze peterschapplichtigheden.

Onze afdeling wenste de «Wandelaar» in een gezellige en huiselijke sfeer te ontvangen. De oplossing was volgens onze lokale voorzitter eenvoudig, de ontvangst van de commandant en een afvaardiging van zijn bemanning zou plaatsvinden bij hem thuis. Nu leende het herenhuis waar de familie De Decker reeds verscheidene generaties in woont zich uitstekend voor zo een receptie. Toch maakte onze afdeling zich een beetje bezorgd, want zo een honderdtal personen thuis ontvangen is niet niks. Onze afdeling wenste immers ook al de personen uit te nodigen, aan wie zij in het verleden veel te danken had of samen mee gewerkt had. En zo zagen we niet enkel «onze Wandelaar» en onze trouwe leden, maar eveneens de Gentse burgemeester R. De Paepe, kol. Van Branteghem, kol. van de Rijks-wacht Verpoucke, krijgsauditeur De Geest, schepenen Moreeuw, Monsaert en Akkermans, een afvaardiging van de havendienst, kol. Canci, verscheidene journalisten, bestuursleden RO. Kring Gent intermachten, nationale bestuursleden RO.ZM, bestuursleden zeescouts e.a.

Een afvaardiging van beide in Gent verblijvende vreemde oorlogsbodems was eveneens uitgenodigd.

DE ONTVANGST IN BEELD



Verb. of. voor Van Kinsbergen was ILZ(r) Herman Vandiest, voor Baleares VTZ(r) Patriek Poelman.

Tijdens deze gemoedelijke samenkomst « ten huize van » De Decker Jacques, werd het geschenk dat onze afdeling voor de Wandelaar had aangekocht overhandigd. En hier weer een pluimpje voor onze voorzitter, want uit verschillende voorstellen had hij als rasechte Gentenaar, werkelijk het mooiste geschenk naar voren gebracht. Een bronzen afbeelding van « De Torenwachter ». Dit prachtige beeldje, dat thans een ereplaats inneemt aan boord van de Wandelaar, is kunnen aangekocht worden dank zij de spontane bijdrage van onze trouwe leden uit de provincie. Langs deze weg willen wij ze dan ook hiervoor hartelijk bedanken.

De crest van de Wandelaar die nadien door commandant Vanderstraeten aan onze voorzitter 2VZ(r) De Decker werd overhandigd, zal voor onze afdeling zeker een heuglijke herinnering blijven aan deze prachtige dag.

Cresten werden eveneens uitgewisseld tussen kol. van de luchtmacht Canci en cdt. Vanderstraeten. We mogen wel even zeggen dat de Holiainkazerne zo een beetje de « Logistieke groepering » is van de RO.ZM.O.VI.

De contacten tussen de zeemacht, Gentse stadsbestuur en onze afdeling werden reeds gelegd vanaf het ogenblik van de kiellegging van de Wandelaar op de Boelwerf te Temse (O.VI.). Het verheugde ons dan ook de eerste commandant FKP Stroobants op deze receptie eveneens te mogen ontmoeten. FKP Segers die het bevel nadien overnam van FKP Stroobant was spijtig genoeg in het buitenland de dag van de peterschapplechtigheden. De zeer goede ontvangsten en gesprekken die wij met de twee vorige commandanten hebben gehad zijn zeker bij onze afdeling niet vergeten. Cdt. Vanderstraeten heeft de « taktiek » van goede dialoog van zijn voorgangers verder gezet.

De werkelijk zeer gemoedelijke en aangename receptie die deze plechtigheid volgde zal de band

tussen onze afdeling, de provincie Oost-Vlaanderen, de stad Gent en haar petekind Wandelaar zeker verstevigd hebben. Het was goed, het was tof. Jacques en Anne De Decker nogmaals hartelijk dank voor het mooie kader waarin onze afdeling « haar » Wandelaar heeft mogen ontvangen.

De plechtigheden zijn voorbij, de Wandelaar heeft reeds lang Gent verlaten. Is dit alles dan voorbij ? Neen, het is nog maar een begin. Onze afdeling zal « haar » Wandelaar blijven volgen, contacten die gelegd werden moeten blijven bestaan. Wij hopen door een kaartje, een briefje uit de verre havens die de Wandelaar zal aandoen, in contact te kunnen blijven. Ligt het schip in haar thuishaven, kunnen wij in de toekomst met een afvaardiging van onze afdeling eens overkomen naar Zeebrugge. Een guldenboek « Wandelaar » werd door onze afdeling reeds aangelegd, foto's uit de eerste dagen van de Wandelaar komen er in voor, de peterschapplechtigheden staan er klaar en duidelijk in. Zullen de volgende bladzijden leeg blijven ? Wij denken van niet, een schip met zo een vredelievende spreuk in haar wapenschild « VIGILANTER AMBULET », is een goed schip om als petekind te hebben.

Namens Bestuur RO.ZM.O.VI.
KVK (r) H. Lambrechts



A VENDRE

Désire vendre collection des revues navales « Neptune » de 1966 à 1980. Toutes années complètes. Reliées main de 1966 à 1972. Prix à convenir. Pour tout renseignements veuillez s'adresser à Michiels Roger. Avenue du Renaisseau 31 boîte 47. Tel. (02) 216 90 32 à 1140 Bruxelles.

boutique neptunus

neptunus winkeltje

NIEUW !

HERENHALSDOEK

Deze prachtige halsdoek, in marineblauw, bezaaid met Zeemachtankertjes, eksklusief ontworpen voor Neptunus naar een model van de Canadese Krijgsmachten 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 ancras 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 nombreux spécialistes seront nécessaires pour les nouveaux bateaux.

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

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

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

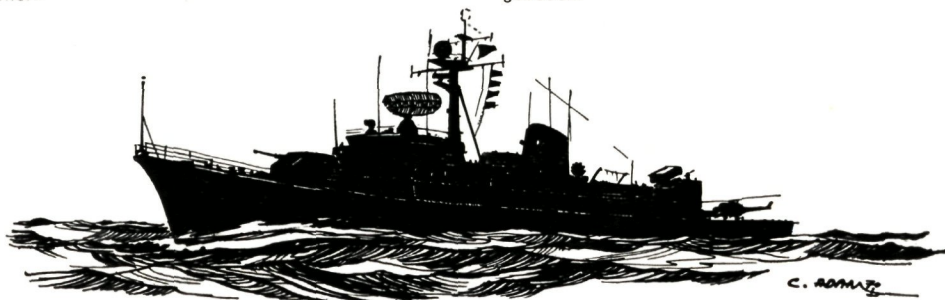
DE ZEEMACHT WERFT AAN !!

Nieuwe schepen vergen heel wat specialisten.

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

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

Een beroep naar ieders mogelijkheid en kunnen wordt U geboden.



NEEM KONTAKT MET

PRENEZ CONTACT AVEC

MARINEKAZERNE BOOTSMAN JONSEN

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

Un spécialiste de recrutement vous donnera tous les renseignements nécessaires.

Een rekruteringspecialist zal er U te woord staan.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever : J.C. Liénart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende
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 189 - no 189

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.
(ere - honneur) — 473-6090311-30 de neptunus — voor rekening 473-6090311-30 neptunus —
politiek en confessioneel onafhankelijk — libre de toute attache politique ou confessionnelle —
aangesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union de la presse périodique belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.
Niets uit deze uitgave mag veeveelvoudigd 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