



4

Afgiftekantoor: Oostende X

33^e jaargang - nr. 218 - 33^e année - n° 218
September 1988

NEPTUNUS

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift - Revue maritime bimestrielle



DE TOEKOMST ALS WERKTERREIN



PB 4, 6000 Charleroi

NEPTUNUS

info marine

ISSN 0028-2790

september 1988
septembre 1988



MEMBRE

33^e jaargang nr 4
33^e année no 4

Revue maritime bimestrielle
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue
Direkteur van het tijdschrift
R. Van Ransbeek

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's
M. Schotter - A. Franssen

Administratie - Administration
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje:
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique:
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende
Tel. (059) 806 666

Ventes - Abonnements
Verkoop- en Abonnementendienst
Compte 473-6090311-30 ou
001-0263740-73
Rek. 473-6090311-30 of 001-0263740-73
400 F gewoon - normal
600 F steun - soutien
850 F ere - honneur
20 \$ buitenland - étranger

Raad van Beheer
Conseil d'administration

Président d'honneur: J.-Cl. Liénart

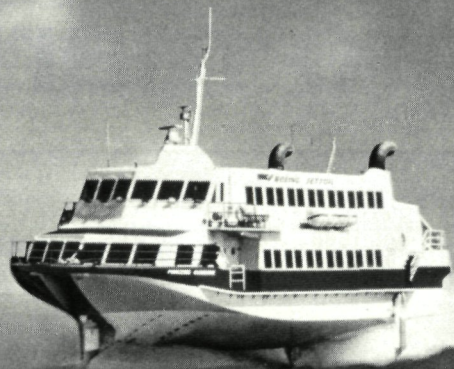
Président - Voorzitter: R. Van Ransbeek

Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise
Sekretaris - Secrétaire:
N. Naert-Vansteenkiste
Beheerders - Administrateurs:

J. Arys, E. De Grieck, A. Devreese, J.-B. Dreesen, Ch. Freys, G. Gouwy, A. Jacobs, C. Jacobs, J.-C. Liénart, E. Pouillet, H. Rogie, P. Van Damme, E. Van Haverbeke, D. Van Parijs

inhoud sommaire

dunkerque assiégée en 1944-45 un port qui tient bon et un amiral qui s'obstine par le lt.-colonel hre paul eygenraam	3
zeemansliederen door oppermeester (i.r.) j.-b. dreesen	5
once a navyman, always a navyman naar een verhaal door lieutenant-commander u.s. naval reserve j.-p. lejeune	15
opération octopus. retour du zinnia par saint bernard du spuikom	21
du torpilleur au contre-torpilleur par le maître-principal (e.r.) g. trempont	25
de zee en de kunst - enkele kleinere meesters van het einde der 19de eeuw: a. allaert, v. carabain, l. de burbure, p. pantazis, l. timmermans, l. valckenaere door norbert hostyn	27
maritiem panorama door henri rogie	31
... et encore «le naufrage du pamir» par ir. f.ct. van dycke	35
woorden uit de zeemanskist — maritieme geografie door oppermeester (i.r.) j.-b. dreesen	39
neptunus business - doop petrobulk jaguar door e.a. van haverbeke	41
raymond de cloedt ereburger stad oostende	44
info reserve	46
een «grote heer» heeft ons verlaten divisieadmiraal (i.r.) e. poskin overleden door e.a. van haverbeke	50
le service aux handicapés	52
de dienst voor gehandicapten	53



De Oostende service van P&O: Car Ferry en Jetfoil.

Op de lijn Oostende-Dover biedt P&O European Ferries haar passagiers een extra-volledig servicepakket aan: Tot zo'n 16 overvaarten per dag met de Car Ferry voor wie met de wagen naar Engeland reist.

En voor zakenmensen en toeristen die zonder tijd-verlies Dover willen bereiken, stelt P&O European Ferries de snelle Jetfoil ter beschikking. Dagelijks, in amper 100 minuten, tot 10 Jetfoil vluchten tussen Oostende en Dover. De vlotte trein-boot en trein-Jetfoil verbinding maakt van Oostende een ideale vertrekhaven voor een minitrip naar Engeland. Die minitrips vormen bovendien uiterst aantrekkelijke weekend- en vakantieformules. P&O European Ferries geeft je immers 30% korting op een 5-daagse trip,

en zelfs tot 50% op een minitrip van 2 1/2 dagen.

Het staat vast... Je volgende ticket voor Dover wordt weer een ticket van P&O European Ferries.

Raadpleeg je reisagentschap.



**P&O European Ferries,
de Kanaal-overvaart
waar je recht op hebt.**

Onze gratis brochure ligt tot je beschikking. Stuur snel deze bon duidelijk ingevuld terug naar: P&O European Ferries, Koloniënstraat 18-24, 1000 Brussel. Tel. 02/513 2980.

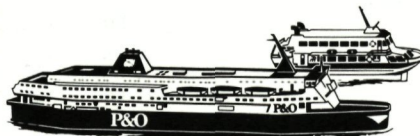
Naam

Straat

Postnummer

Stad

neptunus



P&O
European Ferries

Dunkerque assiégée en 1944-45

Un port qui tient bon et un amiral qui s'obstine

Par le Lt.-Colonel hre Paul Eygenraam

Les premiers mois de 1944 furent pour les troupes allemandes du front de l'Ouest, une période intensive de mise en alerte. Ce n'était pas encore la débâcle, mais les prémices de la défaite se lisaient dans le feu des bombardements multipliés sur les centres ferroviaires et de production d'armement. A l'Est, la Wehrmacht, de reculs stratégiques en rectifications de front, allait bientôt s'adosser à la frontière polonaise. Pour quelque temps seulement!

Car les incursions de partisans sur les arrières compliquaient d'autant la tâche des troupes sur la ligne de feu. Ce qui restait de la Luftwaffe s'efforçait en vain d'empêcher la RAF et l'US Air Force de déverser des milliers de tonnes de bombes sur les villes industrielles allemandes, tandis que la Kriegsmarine, après les ravages exercés par ses U boten sur l'Atlantique, et les succès remportés par l'Amiral Doenitz dans le domaine de la guerre sous marine, voyait ses unités rongées par l'ampleur de la riposte alliée.

Bientôt, il n'y eut plus assez de bateaux pour tous les marins malgré des coupes sombre comme la perte du «Tirpitz» avec 1.200 h. à bord. On vit alors les bérets bleus assumer la tâche de fantassins, et des amiraux assurer la défense terrestre de ports convoités par les alliés. Ils le firent souvent avec brio. Plusieurs forteresses portuaires, dûment assiégées, ne se rendirent qu'après le V Day. C'est le cas, sur le front qui nous intéresse au premier chef, de Dunkerque, que des évacuations successives vidèrent de ses habitants, tandis que les bombardements mettaient les maisons en ruine.

L'heure où tout se gâte pour les allemands

Le débarquement en Normandie a lieu le 6 juin 1944. Le 7 le Roi Léopold, prisonnier à Laeken est déporté sous la garde du major Kiewitz, tandis que la major SS Bünting enlève la princesse Lilian et les enfants royaux dès le lendemain. Le 18 juillet, le général von Falkenhausen, gouverneur militaire de la Belgique et du Nord de la France, jugé trop mou à Berlin, est remplacé par le gauleiter SS Grohé, commissaire du Reich (récemment, décédé à Cologne a plus de 805 ans) responsable des pouvoirs civils, et le général d'infanterie Grase, qui reçoit les pouvoirs militaires précédemment exercés par le gouverneur.

Après Arramanches, la percée de Patton le 31 juillet 1944 à Avranches et le débarquement allié en Provence du 15 août, la libération des départements français. Se succède PARIS le 25 et dès le début septembre, des provinces belges : Bruxelles le 3 (par la division blindée britannique du général Adair), Anvers le 4 (par celle du général Roberts). Mais s'il est des ports qui tombent, tel Cherbourg, dès les premières semaines d'opérations sur le continent, plusieurs autres ne se rendent qu'après le V Day du 8 mai 1945. Dunkerque fut de ceux-là.

Un amiral agressif

L'ordre du Führer aux défenseurs des ports était la lutte à outrance, jusqu'au dernier homme et sans esprit de reddition. Ainsi Royan, à l'estuaire de la Gironde, ne fut libérée par les Français que le 18 avril 1945. Le but de l'Oberkommando Wehrmacht était clair : entraver au maximum l'acheminement de renforts et de ravitaillements aux armées alliées sur le continent. C'est ainsi que la Rochelle et Rochefort, Lorient et St.-Nazaire ne se rendront qu'après la capitulation en même temps que la cité de Jean Bart. L'amiral Frisius, qui commandait la place forte de Dunkerque eut même l'audace, unique en son genre, de briser le 9 août 1944 le carcan qui l'enserrait et de progresser de 2 km en direction de Lille. Notre propos est d'évoquer les souffrances endurées par la population civile au cours de ce siège de neuf mois, grâce à la documentation mise à notre disposition par le colonel de gendarmerie en retraite Robert Bellengé, ancien commandant de la région Anvers Limbourg et lui même enfant du «Westhoek» où il passa sa jeunesse et connut la guerre.

Dès le 28 janvier 1944 l'autorité militaire allemande de Dunkerque se rend compte que le vent tourne et que le Mur de l'Atlantique construit par l'ingénieur Todt, ne suffira pas à la tâche. Les états-ajors allemands savent que la ligne Maginot est tombée en 1940 comme un fruit mûr, après avoir été contournée dans le Nord. Le danger ne viendra donc pas seulement de la mer.

Les asperges de Rommel et les inondations de Frisius

Le Feld Maréchal Erwin Rommel, après avoir remporté des succès temporaires en Afrique du Nord, se voit confier le commandement de la Côte de Atlantique; de rapides inspections et les enseignements de l'affaire de Dieppe en août 1942 ont tôt fait de lui montrer d'où peut venir le péril. Non seulement il fait miner les plages en abondance mais aussi planter des poteaux dits asperges de Rommel, pour empêcher la descente de planeurs et entraver les atterrissages de parachutistes. De son côté l'amiral Frisius, après avoir multiplié les inondations d'eau douce, fait ouvrir les écluses et mourir les terres arables gagnées par l'eau salée de la Mer du Nord. Des localités comme les Moeres, célèbre base aérienne de l'as de guerre français Guynemer en 1914/18, et Bourbourg sont bientôt sous eau; misérables Venise du pauvre ou la kommandantur a donné l'ordre aux habitants de quitter les maisons. Certains refusent. Ils préférèrent avoir les pieds dans l'eau que d'user leurs chaussures éculées sur les routes de l'exode. Mais la plupart des femmes et des enfants ont gagné des centres d'accueil à Lille et à l'intérieur du pays où pourtant la pénurie alimentaire sévit avec toute la rigueur des temps difficiles. Les moins valides, les enfants et les vieillards ont été évacués en Côte d'Or car les écoles sont évidemment

fermées dans les localités avoisinantes. Des hommes sont réquisitionnés pour creuser des trous-abris le long des routes, afin de permettre aux troupes en mouvement, de trouver refuge lors des attaques aériennes. Bien entendu les radios sont confisquées.

A l'heure du siège

Ainsi consolidée aux quatre coins de l'horizon, la position portuaire de Dunkerque affronte tout d'abord les Canadiens de Crerar et de Simmonds, les tchèques de Liska ensuite. Déjà la cité de Jean Bart a une place de choix dans les annales alliées en raison de sa résistance fin mai - début juin 1940 qui permit l'embarquement, dans le cadre de «l'opération Dynamo» de l'amiral Ramsey, de 220.000 anglais de l'armée Gort et de 120.000 Français de l'armée Blanchard. Une incontestable victoire logistique. Cette fois c'est du côté allemand qu'une satisfaction sera éprouvée, le port ne se rendit qu'après la capitulation. Il est vrai que la deuxième armée canadienne a contourné Dunkerque par Saint Omer, Cassel et Gravelines. La consigne du haut commandement allié est de ne pas user ses troupes sur une noix dure à croquer. L'amiral Frisius dispose de 10.000 h, renforcés par 2.000 SS. Donc largement l'effectif d'une division bien abritée. Le 3me port de France est aussi protégé par les fossés remplis d'eau de l'enceinte bastionnée de l'ancienne forteresse. Il est vrai que la Luftwaffe et la Flak (artillerie anti aérienne) défendent difficilement le ciel: les bombardements aériens alliés sont incessants et redoutables.

Un piège à éviter

Le 21me Groupement d'armée du Field Maréchal Montgomery qui opère dans la région ne se laisse pas prendre au piège d'une guerre d'usure. Un peu de patience et les alliés disposeront d'un meilleur outil portuaire: Anvers, rendu accessible en novembre lorsque l'île de Walcheren aura été conquis et que les dragueurs de Petitjean et de Poskin auront nettoyé l'Escaut. Le 16 septembre 1944 les allemands ont fait évacuer la Grande périphérie. Bergues est bourrée de mines au point de faire perdre la vie à 42 citoyens lors du retour au bercail.

Après la 2me division d'infanterie canadienne et la 4th Special Service Brigade, c'est la Brigade autonome tchèque, renforcée par de l'artillerie britannique et de l'infanterie FFI fournit par la résistance. Le siège se prolongea pendant neuf mois multipliant les souffrances de la population encore sur place. Le martyr était si grand que la Croix Rouge demanda une trêve de 60 h. pour permettre l'évacuation de 19.000 habitants. Ils s'en allèrent, le baluchon sur l'épaule, tirant des charettes à bras et poussant de vieilles carrioles vers des havres dérisoires. Quant aux entêtés restés sur place la Kommandantur les groupa dans un camp d'internement à Coudekerque. Le 9 mai 1945 l'amiral Frisius rendit la place au général Liska. Les misères n'étaient pas finies pour autant. Le déminage allait encore faire des victimes, tandis qu'une péniche sautait sur un de ces engins de mort imprudemment lancés dans le canal (novembre 1945).



CMB



door Oppermeester (o.r.) J.B. Dreesen

1. WERKLIEDEREN

1.1. Roeiliederen

Het is bijna zeker dat de zeevarenden in de oudheid, en voornamelijk in het Middellandse zeegebied, liederen gebruikten om bij het roeien de eenheid te bewaren. Waarschijnlijk ook maar alleen aan boord van de galeien die met vrij volk bemand waren, want aan boord van de schepen waar slaven aan de riemen trokken was de trom gebruikelijk.

Na de Noormannen en de Saksers verminderde het gebruik van riemen bij het gewone vervoer te water. Men bleef echter op grote schaal galeien als oorlogsmateriaal gebruiken tot aan de slag van LEPANTO in 1571. Deze zeeslag tussen de Moslemturken en de verenigde Kristenvloot van Spanje en Italië was de laatste grote zeeslag met geroeide schepen. Van toen af begonnen de galeien in aantal te verminderen om in de eerste helft van de 17de eeuw te verdwijnen.

Spijtig genoeg ontbreken ons uit deze periode de nodige geschreven bronnen in verband met eventuele roeiliederen. In de Engelse maritieme literatuur uit de Middeleeuwen is er echter regelmatig sprake van dit soort liederen, waarbij telkens het zeer eigenaardige woord «rumbelow» voorkomt, maar de muziek ontbreekt.

Wel werden in de eerste helft van deze eeuw door volkskundigen enkele opnamen gemaakt van roeiliederen die nog door oudere mensen gekend en gezongen werden. Er bestaan opnamen uit Frankrijk, Baskenland, Sicilië, de Hebriden en Shetland. Ze hebben een traag melancholisch rythme met bijna klagend karakter. Een opname in ons bezit is afkomstig uit de Hebriden en is in Gaelic gezongen. Een andere opname komt uit Shetland en is gezongen in Norn een aldaar gesproken vorm van Oud-Noors,

uit het Frans zijn voornamelijk LES MARINS DE GROIX en PIQUE LA BALEINE bekend. In het Baskenland (Guipurzeva en Biskaya, Noord-Spanje) noteerde ik BOGA. BOGA. MARINELAK.

1.2. Kwartier- of kwartliederen

Voorheen is ook het begrip KWARTIER- of KWARTLIEDEREN in zwang geweest, zo genoemd naar het lied dat gezongen werd bij het porren van de eerste wacht. Dit gebeurde s' avonds tegen acht uur door de provoost die met zijn roede van justitie drie harde slagen tegen de grote mast gaf en daarop luidkeels zong: Hier zeilen wij met God verheven, God wil ons de zonden vergeven.

Deze kwartierzang verliep volgens een ge-eikt schema waarop ook wel varianten voorkwamen. Het slot luidde doorgaans:

Er uit, quartier, met alle man
Roept God de heer van harte an
Van harte en van blijde zin
Zo verleen hij ons mooi weer en voor de wind.

In Nicolaas Witsen zijn ALOUDE EN HEDENDAAGSE SCHEEPSBOUW EN BESTIER (Amsterdam 1671) treft men dit soort kwartierliederen aan, maar ook hier ontbreekt de muziek. Overblijfselen hiervan waren nog gebruikelijk op de oude Ijslandvaarders. Daar werd de bemanning bij het aflossen van de wacht gewekt met het volgende liedje:

Rijs op het is kwartier
Pek in de motte (bis)
Rijs op, het is kwartier
Pek in de motte
En het zootje op 't vier.

Dit versje staat in verband met de voeding. Het betekent: «staat op en maakt het eten gereed met een klompje boter.» Op andere boten werd de manschap tot ontwaken gebracht met het traditionele:

Rijs op, 't is kwartier
In God's naam.

Vroeger werd in de K.N.M. (Koninklijke Nederlandse Marine) gepord met het volgend gezang:

Het is rijzen, rijzen met verlangen
laat de man te roer vervangen
het is rijzen, voor SB(BB) kwartier
het is rijzen, rijzen, rijzen hier.

Ook in de Engels Royal Navy was het tot W.O. II nog de gewoonte de manschappen te wekken met een geroep dat begon met de woorden:

Wake up, wake up.
Rise and shine, the morning is fine.

Hierbij hoorde de goede zeemansgewoonte het opkomend wachsvolk in te lichten omtrent de aan dek heersende weersomstandigheden, zodat men zich daarnaar kan kleeden.

1.3. Arbeidsliedjes ofte Shanties

Van de tijd van de Noormannen over de Kruisvaarders tot aan de Hanze, op het einde van de 14de eeuw, was de zeilvoering beperkt tot één groot vierkant zeil aan de mast, een klein zeil onder de boegspriet en soms een driehoekig zeil op het achterschip. Dit soort tuig beperkte het werk in de mast. Geleidelijk aan nam het aantal zeilen toe, waardoor het netwerk van touwen waarmee deze behandeld werden, groeide. Dit vroeg meer inzet bij het hijsen. Of hierbij gezongen werd is tot nog toe niet te achterhalen geweest. Waarschijnlijk werd er wel geroepen om de korte heftige snokken of de lange doorhalen te leiden.

Een eerste vermelding van zo'n SING-OUT verscheen in een manuscript ten tijde van Hendrik de vierde van Engeland, dit in het jaar 1400 om het juist te zeggen. De kronieker beschrijft een detail van een reis van een schip met bedevaarders naar Santiago de Compostella.

Een volgende vermelding komt voor in een werk van de Dominikaan Felix Fabri die aan boord van een Venitiaanse galei in 1493 een reis naar Palestina maakte. Hij beschreef hoe een lid van de bemanning als voorzanger fungeerde en zong terwijl het werk voortging. Er bestond een gemeenschap tussen diegene die orders uitzong en zij die het werk deden en het antwoord zongen.

Het oudste boek dat aan boord gezongen liederen in gedrukte vorm geeft is THE COMPLAINT OF SCOTLAND uit 1549. Het bevat een vijftal werklieders gebruikt bij het anker hieuwen en het hijsen en brassen van ra's en zeilen».

En daarmee moeten we het voorlopig stellen, want in de 16de, 17de en 18de eeuw schijnen aan boord de werklieders schaars te zijn geweest. Weinig kwam als zodanig tot nog toe aan de oppervlakte en we moeten het stellen met enkele vermeldingen. In zijn AMIRAL OF THE OCEAN SEA (1942) noemt Samuel E. Morison een oud spaans werklied, die aan boord van Columbus schepen gezongen werd. In zijn LUCIADOS (1572) vertelt Luiz de Camoes ons dat het aan boord van de schepen van Vasco da Gama gebruikelijk was dat de matrozen «liedjes en canons» zongen om het werk te verlichten» zoals bij het ankerhieuwen en zeilen zetten.

In A VOYAGE TO NEW GUINEA (1775) schrijft een zekere FOREST dat de Arabieren «cheering songs» gebruikten bij het hijsen van de zeilen, alsook bij het roeien. Dat zijn zowat de enige aanwijzingen dat er in die twee eeuwen en half bij het werk aan boord van de zeilschepen gezongen werd. Uit de 18de eeuw blijken nog een deel Zweedse, Engelse en Franse zeemansliedjes hun tijd overleefd te hebben, maar of men hier met werklieders te ma-

ken heeft valt moeilijk te achterhalen en te betwijfelen. Het was de tijd van de goedkope werkkrachten en de meeste schepen waren dan ook overbemand. Met grote bemanningen op relatief kleine schepen was de nood aan dit soort liederen waarschijnlijk niet groot.

De meeste auteurs zijn van oordeel dat het ontbreken van werklieders in deze periode zijn oorsprong vind bij het feit dat:

— Koopvaardijsschepen — meestal klein met grote bemanningen — geen behoeften aan werklieders hadden omdat er volk genoeg was en dat ze veelal een zeer variërende bemanning hadden waarin een samenhang en een goede voorzanger ontbrak.

— Zingen aan boord van de oorlogsschepen tijdens de Franse, Engelse, Spaanse en Amerikaanse oorlogen beschouwd werd als een gebrek aan tucht.

De negentiende eeuw daarentegen was de eeuw van de industrialisatie, de eeuw waarin de stelregel werd «Grote schepen, kleine bemanningen». Elke inspanning aan boord moest bij voorkeur gekoördineerd worden en dat gebeurde dan best met wat de Engelse noemen «a cheering song».

De 19de eeuw werd dan ook de eeuw van de shanty dit is de naam die men tegenwoordig geeft aan de arbeiderslieders uit de zeyltyd.

De shanty was een zuiver boordprodukt. Meestal ingezet door een voorzanger de shantyman, die het couplet bestaande uit een of meer regels ten beste gaf, hierna ingevallen door de werkende groep. Hierbij werden bepaalde woorden benadrukt daar waar een bijzondere krachtinspanning moest geleverd worden.

De Shanty werd meestal niet instrumentaal begeleid. Dit kon gebeuren maar was eerder uitzonderlijk. Alle hensen waren bij het zware werk van anker hieuwen of ra's en zeilen hijsen nodig, zodat men zich moeilijk daar nog een muzikant bij kon veroorloven.

Voor elk soort werk was er een shanty, die inzake rytme bij dat werk paste. Zo onderscheiden we de:

Spildeuntjes ofte gangspildeuntjes als het ware staplieders, waarmee de min of meer vlugge tred rond de kaapstander werd gestimuleerd. Bekende spildeuntjes zijn **RIO GRANDE, SALLY BROWN, LA DANAE, LA MARGOT, LE GRAND COUREUR, PASSANT PAR PARIS, MADELEINE, DE IJZERE MAN.**

Het hijsen van ra's en zeilen werd gedaan met lange gelijkmatige halen op een eenvoudig ritme in een traag tempo met een haal op een bekleemtoonde slag in ieder regel of na iedere regel. In dit genre zijn het best bekend **HAUL AWAY JOE, WHISKY JOHNNY, REUBEN RANZO, BLOW THE MAN DOWN, NOUS IRONS A VALPARAISO, SUR LE PONT DE MORLAIX, JEAN FRANCOIS DE NANTES, SANTIANA.**

Haallieders werden gebruikt bij het brassen van de zeilen of het doorhalen van de schoten. Hierin vermelden we **BONEY, HAUL ON THE BOWLINE, HAUL, AWAY, JOE**

Doorzet en inloopwijsjes werden gebruikt om een touw in te lopen of hand over hand in te halen. **THE DRUNKEN SAILOR** was hierbij het meest gebruikte.

Zeer eigenaardig is echter dat onze **KAPERVAART** een doorzet- en inlooprytme heeft. Wat me doet vermoeden dat het zijn oorsprong misschien wel vind bij deze handeling aan boord van de ene of de andere Duikerse kaper.

Pomplieders moesten dienen om het vervelende en weinig hartverheffend werk van het leegpompen van het schip draaglijker te maken. Normaal is dit soort liederen dan

ook melancholisch met een traag ritme: ALBERTINA - THE EBENEZER - EN GAMAL BRIGER - A ROVIN - BOUNTY WAS A PACKET SHIP

Als **thuisreiswijsje** werd meestal bij het ankerhalen GOOD BY FARE YE WELL gezongen, maar er bestonden ook andere wijsjes in deze reeks.

Van de **laad- en losliederen** bleven tot nog toe niet meer dan enkele teksten bewaard doch zonder muziek. Eigenaardig is hier dat er een overeenkomst is tussen teksten die gebruikt werden in de Engelse koopvaardij en in sommige arbeidsliedjes die gebruikt werden bij het vislossen in de Lage landen.

Zo heeft een Engelse versie de volgende tekst

There goes one

Hurrah boys, strike one,

For one is now gone,

And there's many more to come,

For to make up the sun,

For one hundred so long. (ad lib)

Terwijl een laad- en loslied uit de visserij in de Noordzee als volgt klinkt

1ste rij: *Er uit en er bij.*

2de rij: *Bovenaan, pak hem aan.*

3de rij: *Zachtjes aan boord, waar die komt moet er uit.*

Bij de tonnen die het verst onder dek zitten.

Zoetjes en zachtjes nog een keer, boven in dit gat met dat vat vervolgens: Handen voorhanden, een tonnetje met banden voor je handen.

Daarna: *Daar komt Jan, trekt eran met alle man, hij moet eruit.*

Bij de onderste tonnen:

Dat is er nog zes, dan komt de stuurman met de fles, hand op, zet op, er uit.

Dat is nog vijf, zie je daar dat dikke wijf, hij moet eruit

Dat is nog vier, haast nemen wij een potje bier, en er uit

Dat is er nog drie, met die gaan we naar Overschie, hij moet er uit.

Nog twee, dat is de bruidegom en de bruid, ze moeten er allebei nog uit dat gat.

Dat is dan de kiel, ga naar den Briel en daar komt Jan de Draaier de Pierwaaier.

In Vlaardingen kende men soortgelijke liedjes met soms dezelfde regels: Bij de eerste ton: *Haalt' em recht neer, nog een keer Boven an, uit nu Jan.*

Bij de volgende lagen: *Haalt' em recht neer, nog een keer.*

Dat is er een, en dan nog zes.

Dan komt de stuurman met de fles

Uit er bij.

Laatste ton: *Haalt' em recht neer, nog een keer*

Dat is de bruidegom en de bruid

Die moeten er allebei nog uit

Handen voor handen

Bij op je tanden

Uit en erbij

Een ander variant was:

Ik en mijn nicht

Vóór het licht

Boven tegen an,

Houdt men Jan

Totdaar over laad- en loswijsjes.

—o—

Bij het opkomen van de ijzeren rompen waren de verfschmas nog niet zo volmaakt als nu, en die rompen vroegen dan ook veel onderhoud. Continu stonden, als het schip in de haven lag, een stel hens op de stellingsplanken te bikken en te schilderen. Om het kloppen van de bikhamer op maat te houden werd er bij dit werk gezongen. Ook bij

het schilderen werd gezongen en persoonlijk heb ik in de Royal Navy nog een paar van deze liedjes geleerd en meegezongen. De meeste van deze liederen waren echter van een soort die niet geschikt zijn van delicate oren. Ze werden mondelings overgegeven en werden meestal vanwege hun grove inhoud niet neergeschreven. Waar meteen waarschijnlijk de verklaring ligt van het feit dat zo weinig echte zeemansliederen schriftelijk werden overgeleverd. In de collectie van MISS LAURA SMITH - een andere autoriteit op dit gebied - zitten een tweetal **balastliederen** die gezongen werden tijdens het ballasten van een schip. Als ook een franse **splitslied** en enkele **bezamlieder**en die gebruikt werden bij het dekbrikken.

1.4. Loods- en andere verzen

Op sommige kusten stelden de vaak ongeletterde zeelui en schippers verzen samen die gekend waren als **loods-verzen**. Deze verzen gaven een beschrijving van de kusten en de daarvoor liggende wateren.

Zo werden in het verleden schepen van vastlopen gered omdat zich de schipper of stuurman juist voor het kritische ogenblik een vers herinnerde die het gevaar aangaf. Spijtig genoeg zijn er weinig van deze verzen blijven bestaan.

STAN HUGILL een autoriteit op dit gebied citeert er twee die gebruikt werden op de Engelse Oostkust, het eerste voor noordvarende en het tweede voor zuidvarende schepen.

Bij ons zouden we, naar mijn mening, de twee IJslandleiden, gekend onder de naam van HET FOOELIED DER IJSLANDVAARDERS (nr LXIV van CHANT POPULAIRES DES FLAMANDS DE FRANCE van E. Coussemaker onder de naam van REYS NAER ISLAND) en VERTREK NAER ISLAND (nr LXV van dezelfde referte) in deze categorie moeten onderbrengen. Telkens wordt hier een IJslandse reis en geheel het IJslandse bedrijf beschreven, maar in het eerste geval met vertrek langs de Noordzee en in de tweede langs het Kanaal en de Atlantische Oceaan.

Hun voornaamste functie was waarschijnlijk wel die van een soort aide-memoire ten behoeve van de opeenvolgende vissersgeslachten.

Loodsversjes werden opgezegd of gezongen.

—o—

Momenteel is men van oordeel dat de opbouwperiode van de (echte) shanty lag tussen de 1820 en 1850's, waarbij veel van deze werkliederden ontstonden aan boord van de WESTERN OCEAN PACKETS.

Deze eerste maalboten staken de oceaan over met de duizenden ondervoede West-Europeanen, die in Amerika hun geluk gingen beproeven. Veel van deze immigranten hadden een hand in de oorsprong van een reeks shanties en dit op de volgende manier.

De meeste schepen waren door leren bemand, gekend als de Packet Rats.

Zij hoorden de immigranten hun liederen van thuis zingen, Scandinavische balladen, Duitse hymnen, Slavische volksliederen en met brokken en stukken hiervan bouwden zij hun nieuwe shanties op.

Sommige autoriteiten op dit gebied citeren bv BLOW THE MAN DOWN daar de eerste noten hiervan gelijken op het Duitse «Stille nacht, Heilige nacht.»

Uit deze tijden dateren:

Liverpool Judies, Paddy lay back, Paddy West, The banks of the New Foundland, The Liverpool Packet, Leave her, Johnny, Leave her, Blow the man down, The Blackballine, Time for us to go, A hundred Years ago. De shanty kreeg een verdere ontwikkeling met het groeien van de katoenhandel tussen Amerika en de Europese havens.

Deze handel begon omstreeks 1790 met de ontdekking van de spinmachine in Engeland (Jenny - waarvan achteraf een zekere LIEVEN BAUWENS een exemplaar overbracht naar Gent) Hierdoor steeg de vraag naar katoen uit de Zuidelijke staten van de USA.

Rond 1837 was deze handel op zijn hoogste punt. Honderden schepen laadden katoen in New Orleans, Mobile en andere havens van de Golfstroom. Dit katoen laden gebeurde meestal door negers en halfbloeden die bij dit harde werk eigen negerwerklieiders zongen of aangepaste liederen die van langs de grote rivieren, Missouri, en Mississippi naar de zee kant waren komen overrijven. Daar het negerlied in vorm een zekere verwantschap vertoont met de shanty werden sommige van de liederen door de zeelui aangepast voor gebruik aan boord. Een voorbeeld van zo'n shanty was «SHENANDOAH».

Een detail. In die tijd bestonden de laadmerken nog niet; Samuel Plimsoll bracht die eerst in 1876. De meeste schepen werden zo vol gestoken met katoen dat men speciale vijzels moest gebruiken om ze in het ruim te krijgen. Ballen katoen hebben echter het nadeel dat ze in zeer grote mate zwellen als ze nat worden. Veel van deze schepen zijn dan ook letterlijk gebarsten en met man en muis vergaan.

Een ander bakermat van ruilverkeer in shanties waren de houthavens.

De schepen die voor het houttransport gebruikt werden hadden grote vierkanten openingen in hun boeg, langs waar de houten kolossen in het ruim konden gewerkt worden. Het laden was zwaar werk waarbij zowel shanties als houthakkersliedjes gebruikt werden.

Een vloed van nieuwe shantys ontstond tijdens de Sacramento goudkoers van 1848-49. In 1848 vond een zekere Marschall die op Sutters-Mill, een zaagmolen, werkte, in een kreek van de Sacramentorivier in California een goudklontje, en de hele wereld werd goudgek.

Eenieder die kon, maakte zich vrij en vertrok onder dwang van de goudkoorts. Sommige scheepten in, rondten Kaap Hoorn en dan terug naar boven.

Anderen lieten zich ter hoogte van het Panamakanaal afzetten, staken al vechtende tegen de Indianen, de insecten en de koorts dit smal stuk van het Amerikaans vasteland over om aan de andere zijde op een ander schip te wachten dat hen naar California kon brengen.

Een derde route was dwars door het Amerikaans vasteland, maar dat was verweg de gevaarlijkste.

Een shanty, tussen de vele anderen uit die tijd was het spilteuntje **SACRAMENTO**.

Omstreeks 1860 ontstond er een levendige suiker- en rumhandel met West-Indië. Nu was het aandeel van de West-Indiërs in de Britse vloot sedert de tijd van de Boekaniërs steeds groot geweest, maar door deze nieuwe handel ontstonden nieuwe en ruimere contacten.

De armere bevolkingsklassen van West-Indië woonden in een soort hutten die op palen stonden, overnaads gebouwd waren en die door de lokale bevolking SHANTIES genoemd werden.

De woning stond op palen voor diverse redenen.

De eerste was dat rond de palen een of andere vloeistof kon aangebracht worden die het ongedierte uit de hut hield, een tweede reden was het scheppen van ruimte om huisdieren te houden, en een derde was er een van verplaatsbaarheid. In streken waar orkanen en springvloedden gebruikelijk zijn is het wel gemakkelijk als men zijn huis kan verplaatsen. Dit gebeurde dan ook regelmatig waarbij de hut op rollen werd gezet en met behulp van verschillende families verder in land werden gebracht. Er werden een paar lange trossen aan de hut geslagen, op het dak van

de SHANTIE ging een voorzanger zitten die enkele lijnen solozang ten beste gaf, waarna de ganse groep met het refrein mee inviel. Net als in de SHANTY op zee werden bepaalde woorden van het refrein benadrukt, waarbij de groep dan even flink doorzette op de trossen.

Verskillende van de hierbij gebruikte liedjes werden door de zeelui overgenomen en voor eigen gebruik op zee aangepast. Een van de beste vertegenwoordigers van deze soort is SALLY BROWN.

Westelijk van deze eilandengroep lag de kust van Centraal Amerika waar kostbare houtsoorten geladen werden en waar een reeks werklidjes meestal van Afro-Amerikaanse of Latijnse oorsprong werden opgepikt en tot shanties verwerkt.

Op het einde van de 19de eeuw voeren schepen vanuit Liverpool met general cargo naar India. In havens zoals Calcutta werden Indische families tussendeks gestuwd om als werkvee naar Trinidad vervoerd te worden, waarna de driehoek besloten werd met een lading suiker en rum voor Liverpool.

Deze schepen werden bemand door LASKAREN, uitstekende zeelui die de maritieme wereld verrijkten met een reeks SHANTIES in een mengsel van ANGLO-HINDI.

De laatste echte shanties vonden waarschijnlijk hun oorsprong in de salpeterhandel op de westkust van Zuid-Amerika.

Begonnen in de tweede helft van de 18de eeuw, bereikte deze handel zijn hoogtepunt tussen de jaren 1870 en 1890. Elke haven van de Chileense kust had zijn quota schepen die in trot lagen afgemeerd, wachtende op zijn lading salpeter uit de inlandse mijnen. Als de lading aan boord was kreeg de bemanning wat handgeld en een vrije dag. Wat er dan aan wal gebeurde is onbeschrijfelijk.

Met pisco en aquadiente geladen werden er liederen gereproduceerd die liefst niet gedrukt werden, maar een feit is dat deze periode ook zijn aanbreng in shanties had. Enkele voorbeelden daarvan zijn: SERAFINA, THE GALS OF CHILE, SALPETRE SHANTY.

Sedert de vroegste tijden werden troepen overzee getransporteerd.

Van de ingescheepte troepen werd verwacht dat ze aan boord van een zeilschip meehielpen bij het hijsen, het brassen en de andere manoeuvres van het vaartuig. Vanwege hun rode tunieken werden de Britse soldaten in de Napoleontische oorlogen ook wel BLOOD RED ROSES genoemd. Uit deze periode dateert ook de shanty BLOOD RED ROSES.

Zo ook hadden de troepentransporten tijdens de oorlogen van de 19de eeuw en de 20ste eeuw hun invloed op de shanty.

Uit de marsliederen van de Amerikaanse burgeroorlogen haalde Janmaat de levendigste en paste ze aan als spilteuntjes.

Zo werd JOHN BROWN'S BODY de meest gezongene, maar ook MARYLAND, THE YELLOW ROSE OF TEXAS en THE ALABAMA kregen wereldvermaardheid.

Uit de Krimoorlog van 1845 kwam SEBASTOPOL, CHEER BOYS CHEER en uit de Boerenoorlog in Zuid Afrika haalde Janmaat: WE ARE MARCHING TO PRETORIA.

2. MATROZENLIEDEREN

2.1. ZEEMANS-BALLADEN

Lieder met maritieme inslag die gezongen werden in de vrije tijd waren waarschijnlijk ook wel gebruikelijk tussen de roeiende en zeilende gemeenschappen vanaf de vroegste tijden, maar ook hier is onze kennis beperkt tot wat vermeld staat in enkele Griekse manuscripten: OXYRHYNCHUS PAPYRI.

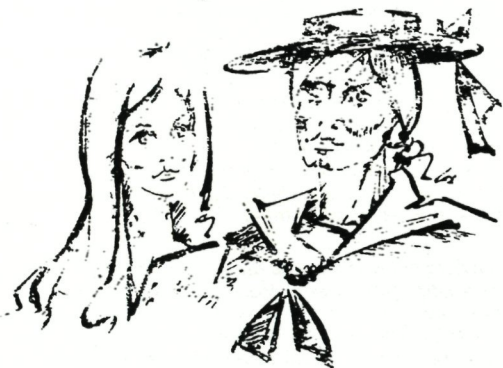
Dichter bij ons is er een tekst uit de tijd van de Engelse Koning Hendrik de zesde (1421-1471) waarin we voor het eerst iets lezen over matrozen die in hun vrije tijd zongen. Het is een zeemansballade die verteld over een schip met pelgrims dat van Sandwich over Bristol naar Santiago de Compostella gaat. In deze ballade wordt de dag van vertrek beschreven, de verblijven die de pelgrims krijgen toegewezen, het voedsel, de zeeziekte, de beschrijving van de kapitein en de bemanning alsook de commandos die worden gegeven bij het hieuwen van het anker en het zetten van de zeilen. ook hier wordt melding gemaakt van een woeste kreet «de hitch» die de zeelui gebruikten als ze een lijn moesten doorhalen.

Na deze aanloop in de 15de eeuw en een paar balladen uit de 16de eeuw die we enkel bij naam kennen omdat ze vermeld staan in de registers van de STATIONERS COMPANY, kregen we in de 17de eeuw het nog steeds gezongen THE LOWLANDS LOW, gevolgd door een reeks anderen. Meestal werden in deze balladen grootse verrichtingen uit de geschiedenis van het zeewezen of treffende voorvallen uit het leven aan boord verhaald.

Het was bv zo dat in die tijd haast iedere vlootvoogd werd bezongen en na elke zeeslag of scheepsramp ontstonden er nieuwe liederen. Bij ons kennen we een ballade over JAN BART en mogen we ook het gekende lied DE ZILVERVLOOT, met Piet Heyn in de hoofdrol, in deze categorie onderbrengen.

Het waren de eeuwen van de ontdekkingen en de eerste reizen rond de wereld, zodat er altijd wel wat te zingen was. Ook werd over de klassieke vijand, nu eens de Spanjaarden, dan weer de piraten of de Fransen gezongen, of men had het over de slavenhalers.

Een reeks zeemansballaden handelen over vrouwen aan boord. Bijzonder talrijk in de 17de en 18de eeuw, handelen zij meestal over het ene of andere meisje dat haar geliefde aan boord volgde.



Een zeer gekend geval was HANNAH SNELL die in 1750 als matroos aanmonsterde en wiens avontuurlijke carrière stof leverde voor verschillende ballades.

Men realiseert hedendaags niet altijd dat in die tijden regelmatig vrouwen werden gevonden tussen de bemanning van een oorlogsschip. Meestal zaten ze op de meer verdoken plaatsen zoals de munitiebergplaatsen waar ze voornamelijk gebruikt werden voor het doorgeven van munitie. Het zou tenandere koningin Victoria geweest zijn die een einde stelde aan de reclutering van vrouwen voor de schepen.

Nancy was in dit soort ballades een veelgebruikte naam, maar ook andere meisjesnamen kwamen voor. Men zong niet alleen van LOVELY NANCY maar ook van SUZANS ADVENTURES IN A MAN OF WAR, THE FEMALE CABINEBOY of THE HANDSOME CABINEBOY, THE DARK EYED SAILOR en anderen.

Beter gekend bij ons is een lied met eenzelfde oorsprong dat we kennen onder de naam van «DAAR WAS LAATST EEN MEISJE LOOS». Het dateert naar alle waarschijnlijkheid uit de 18de eeuw. Over de oorsprong ervan vonden we het volgende: Volgens de overlevering werd op een bepaald schip een van de scheepsjongens, die met het vast en losmaken van het bovenkruiszeil belast werd, veroordeeld om met de knuttels gestraft te worden. Toen men hiermee wilde beginnen, ontdekten men dat de bovenkruisgast een meisje was dat GRIETJE VAN DIJCK noemde. Sedertdien wordt het bovenkruiszeil in de kruismast van een volschip ook wel GRIETJE genoemd. Van dit voorval werd een liedje gemaakt dat we nog steeds onder de aangehaalde naam in ons repertorium hebben staan. Ook de manier om scheepsvolk te recruteren voor de Royal Navy, het zogenaamde PRESSEN leverde stof op voor balladen. Hierbij werden allerlei slag van burgers gewoon van straat opgepikt door zogenaamde PRESSGANGS en voor verplichte dienst aan boord van de oorlogsschepen gebracht. Het pressen minderde na 1815 om rond 1835 te verdwijnen.

Hierboven spraken we van de reguliere vrouwen die aan boord waren om er dienst te doen. Anders was het gesteld met de irriguliere. In de tijd dat het grootste gedeelte van de bemanning aanboord van een oorlogsschip uit gepresten bestond en dus onder dwang aan boord werden gehouden, bestond ook de noodzaak om deze mensen, die men liefst niet aan de wal liet gaan, van het allernoodzakelijkste te voorzien. Als het schip ten anker lag na een reis liet men dan ook de KADRAAIERS met hun bootjes langsrij komen om aan de gepreste bemanningsleden kleren, tabak en drank te verkopen, zonder hierbij de publieke vrouwen te vermelden die bij deze zelfde gelegenheid ter beschikking werden gesteld.

Het is uit deze periode dat de Engelse marine-uitdrukking «SHOW A LEG» dateert. Janmaat liep in die tijd meestal blootsvoets, de «dames» die voor hem aan boord werden gebracht droegen veelal witte katoenen kousen. Als nu de bootsman s'morgens vroeg zijn volk uit hun hangmat wilde krijgen liep hij rond met de roep van «SHOW A LEG». De blote benen moesten eruit en de gekouste benen mochten blijven liggen.

Wat er in die tijd aan boord gebeurde is moeilijk te beschrijven, van privacy was er geen sprake. De matrozen aan boord hingen in hun hangmatten boven de kanonnen. Tussen de kanonnen was de enige plaats waar ze hun bezittingen konden bergen. Het was dan ook de plaats die de aan boordkomende vrouwen kregen toegewezen. Sex werd meestal bedreven of op naast het kanon en achteraf werd het ook de plaats waar kinderen geboren werden; Vandaar dat we in het Engels namen vinden die een typisch maritieme oorsprong hebben. Ik denk bv aan BEN BACKSTAY, JACK MAINYARD, SAM SPRITSAIL. Uit deze tijden dateert ook de uitdrukking «SUN OF A GUN». Typisch was de uit het Engels vertaalde uitdrukking «Gemaakt in de keuken, geboren onder een kanon, elk haar op zijn borst was een streng, elke vinger een vishaak en elke druppel bloed Stockholmteer.

Alhoewel niet altijd historisch juist, had de ballade haar waarde daar ze in die tijd de plaats innam van de krant, radio en T.V.

Zeer eigenaardig is echter dat ondanks de dreiging van het «PRESSEN», het armzalig menu en de ijzeren tucht aan boord er weinig balladen zijn die de harde kanten van het zeemansleven in die tijden bezingen. Een grote moeilijkheid is dan ook uit te maken of al die zeemansballaden door zeelui of door landslui werden geschreven en gecomponeerd.

De meeste auteurs zijn van oordeel dat:
 — een groot gedeelte van de zeemansballaden uit deze periode voornamelijk gemaakt werden door landslieden.
 — Dramaturgen en gekende componisten een dikke vinger in de pap van de zeemansballaden hadden.
 — De meeste balladen het over de militaire Janmaat hadden (patriotisch ophemelen) minder over de koopvaardij en dus van propagandistische inslag waren.
 — Een klein aantal van deze balladen door zeelui en gepresten werden gemaakt.

2.2. BAKSLIEDEREN. - Eng. FOCSLE SONGS of FOREBITTERS Am. MAINHATCHSONGS.

Dit soort liederen waarvan de meesten ontstonden tussen 1780 en 1830 zijn de enigen naast de SHANTIES die beschouwd worden als echte zeemansliederen, gecomponeerd aan boord door zeelui.

In tegenstelling met de balladetekstschrijvers en auteurs van vliegende blaadjes, die spraken over vliegende stormen, krijsende meeuwen en killende zeilen spreekt de zeeman in zijn baksliederen meestal alleen over de facetten van zijn verblijf in de haven.

Baksliederen werden gezongen tijdens de laatste PLATVOETWACHT. Dit was de enige periode in de dag dat de zeeman van de koopvaardij van enige ontspanning kon genieten; Het overige van de dag was ingenomen door het werk, de wacht of het slapen.

De wachten werden meestal 4 uur op en 4 uur af gelopen. De dag op zee werd ingedeeld in 6 wachten die de volgende namen dragen, voormiddagwacht, namiddagwacht, platvoetwacht, eerste wacht, hondenwacht en morgenwacht.

Om een automatische verschuiving van de wachten te verkrijgen ten opzichte van de vorige dag werd de Platvoetwacht in twee gedeeld. In het eerste gedeelte werden de zeilen gezet voor de nacht en was er tijd voor het avondmaal, het tweede gedeelte werd beschouwd als de vrije tijdsperiode, het enige dat voor ontspanning voorzien was, de tijd om eens een grap te vertellen, te schertsen en een lied te zingen. De mannen verzamelden zich dan aan of op de bak en zaten daar tot de eerste wacht opmoest. Met slecht weer in de Atlantische Oceaan, aan de Kaap of in de Roaring Forties kwam ervan zingen niet veel in huis. De manschappen stonden dan in oliegoed verpakt ergens in een beschutte hoek te wachten op een «Alle hens» kreet, die een aanduiding was dat er ergens iets in het want moest geklaard worden. Hun geest stond dan ook niet op zingen.

Het was dan ook niet zo dat Janmaat uitsluitend baksliederen zong. Ergens waren de zeelui uit die tijd tamelijk religieus in hun muzikale smaak. Bovendien kwamen ook de klassieke liefdeliedjes, drinkliedjes, populaire kabaretliedjes en liederen die iedereen uit zijn streek had meegebracht aan beurt.

En hier was de verscheidenheid zeer groot, want de bemanning van zo'n zeilschip was een heteroog gezelschap. Aan wal gemaakte zeemansliederen kregen op deze platvoetconcerten geen plaats. Ook werden bepaalde liederen op gronden van bijgelovigheid verbannen.

Het bakslied was zoals gezegd, meestal een gezongen vertelling samengesteld en gecomponeerd door een echte zoute zeeman. De meeste van deze liederen behandelen een belevens aan de wal. Veelal zijn het situaties waarbij Janmaat zijn geld kwijt speelde aan vrouwen en drank. In andere liederen bezingt hij hoe hij zijn rivalen de loef afstak. De meeste van deze liederen waren dan ook niet voor een ruim publiek bestemd. Zeer typisch voor veel van deze liederen is de woordkeuze die zeer maritiem maar ook zeer dubbelzinnig kan zijn.

Twee van de bestgekende baksliederen waren en zijn nog altijd RATCLIFFE HIGHWAY en MAGGIE MAY.

2.3. CEREMONIELE LIEDEREN

Er bestonden ook enkele **ceremoniele liederen**.

Hier wijden we even over uit.

In de zeiltijd kregen de matrozen bij de handelsvaart voor het vertrek een voorschot op hun gage (dit voorschot was meestal een maand salaris, maar kon ook soms oplopen tot 3 maanden). Dit geld moest hen toelaten zich de nodige uitrusting aan te schaffen. Dit behelsde meestal oliegoed en zeelaarzen, maar ook voor een kaap Hoorn, bv wollen ondergoed.

Maar matrozen waren in die tijd wat ze waren. De reizen waren lang, tijdens de reis was er weinig of geen verzet en zij namen het er dan ook maar van voor de reis begon. Het voorschot vond dan ook gemakkelijk een weg naar vrouwen en drank. En zo kwam het dat de meeste matrozen de eerste maand op zee te beschouwen als een maand waarin ze voor niets werkten «werken voor een dood paard - working for a dead horse» zoals het noemde.

Op de acht glazen van de laatste platvoetwacht, op de laatste dag van de eerste maand dat ze in zee waren kwamen de matrozen op dek samen voor de ceremonie van het afmonsteren van het dode paard.

Reeds enkele dagen voordien had de zeilmaker uit oud zeildoek de vorm van een paard gesneden en genaaid na het opgevuld te hebben met oud touwwerk en enkele bezalmstenen.

Het paard werd eerst op dek tot ter hoogte van de kampanje gebracht waar de ouwe als hij van de echte soort was, elke matroos trakteerde op een oorlam. Het paard werd vastgemaakt aan een lijn die door een blok was geschoren op het uiteinde van de ra van de grote mast. Op die ra zaten enkele van de jongste matrozen met een mes in de hand.

Onder het zingen van de gepaste shanty werd het «dode paard» nu stuk na stuk naar boven gehaald tot aan de ra. Met veel geroep en getier vanaf het dek werd nu door de mannen op de ra de lijn waaraan het paard hing doorgesneden waarbij het paard dan in het water viel.

Na deze ceremonie ging het scheepsvolk voor het eerst met moed aan het werk, want, zo meenden ze, van dat ogenblik af werden ze betaald.

Een andere ceremonie was die van het openen van het eerste vaatje «pekelflees» Het scheepsvolk ging rond het vaatje staan en met een lang gezicht werd op een Gregoriaanse toonaard «Het lied van het pekelflees» gezongen. **En dan was er nog de afmonstershanty «LEAVE HER JOHNNY, LEAVE HER».** Die werd meestal gezongen als het schip voor de laatste maal van die reis leeggepompt werd of wanneer het in zijn haven van bestemming afmeerde. De dag nadien was de betaaldag. Met geld, vrouwen en drank in het vooruitzicht was dit de beste dag van gans de reis, die dan ook met de gepaste shanty moest gecelebreerd worden.

Er bestond een ongeschreven wet tussen de matrozen van die tijd dat er gedurende de reis niet zou gezongen worden over al de onvolmaaktheden van het leven aan boord. Janmaat was nu eenmaal bescheept en hij moest varen en zie dat de ouwe een eventuele klacht geformuleerd in een lied slecht opnam.

Al die grote en kleine grieven die dus gedurende de reis als het ware opgespaard worden, werden dan verwoord in LEAVE HER, JOHNNY, LEAVE HER.

Hier wist hij dat hij enkele uren later zou afmonsteren en dat de ouwe hem dan geen kwaad meer kon doen.

3. ALLERLEI

In het verleden zongen diverse ambachten die nauw met de zee verbonden waren bij het werk, maar of hun liederen nog ooit verzameld zullen worden valt sterk te betwijfelen.

Het volkslied nam in ons volksleven voor de eerste wereldoorlog een belangrijke plaats in. Er bestaan overal in het land min of meer grote verzamelingen van zg vliegende blaadjes waarop de tekst van deze liedjes gedrukt staan. Anderen hadden de teksten opgeschreven in schriften zgn cahiers.

Op onze kust was dit een allegaartje van moordliederen, liefdesdrama's, soldatenliedjes en vissersliederen.

Vroeger, dit is voor 1920, toen er nog onder zeil gevist werd in de visserij, zongen de vissers ook in zee. Dit dan voornamelijk bij werkzaamheden die bestonden uit eenvoudige telkens terugkerende handelingen, zoals dit het geval was bij de spillopers op de loggers die uren lang de spaken van het spil rondduwden waarmee men de vleet inhaalde. Een rytmisch lied hield er de gang goed in.

Ook werd er gezongen bij het boeten en breien van netten en bij het lossen van de vis. Toch zijn er weinig arbeidsliedjes uit de visserij overgebleven. Wat ons overbleef zijn liederen van de gewone soort die bestaan uit een reeks beschrijvingen van wrede rampen op zee, romances over geliefden die afscheid nemen of gescheiden zijn, balladen over het lot van de vissers (zg liederen met sociale ingang) waarbij de liederen over de Vissersopstand een afzonderlijke groep vormen.

Al deze liederen hadden als functie het werk lichter te maken, op zee de aandacht gaande houden en in cafés, waar ze waarschijnlijk nog het meest gezongen werden, de stemming erin te houden.

Ook waren er de liederen van de walvisjagers en van de bontjagers. Meestal behoren deze tot de reeks van de matrozenliederen. Samengesteld door walvis en bontjagers, dienden ze uitsluitend om de vrije uren te vullen, die deze hardwerkende en eenzame groepen kenden.

Onze walvisvaarders voeren voor het laatst uit in de eerste helft van de 17de eeuw. Ondanks het feit dat ze de reputatie bezaten samen met de Basken de walvissen in de Atlantische Oceaan te hebben uitgerooid zijn er bij ons geen liederen van deze soort overgebleven.

Er bestaan echter twee zeer goeie lp's met liederen van walvisvaarders, gezongen door EWAN MAC COLL en ALL LLOYD en uitgegeven bij FOLKWAYS en TOPIC records Ltd. De shanty, JOHN KANAKANAKA is een haallied dat echter stamt uit de walvisvaart.

Hier en daar werden werkliederden genoteerd die men zong tijdens het droogzetten van een schip op een helling of strand. Meestal was dit op de oude werven waar de schepen nog met man en macht werden opgehaald met handbediende kaapstanders.

Er zijn dan ook de werkliederden, waarvan we weten dat ze gezongen werden bv in de touwslagerijen, maar waarvan nooit iets werd opgetekend en die dan ook verloren zijn gegaan.

De werkers en werksters legden in de vroegere touwslagerijen bij het slaan van het touwwerk in een gewone werkweek veel kilometers af. Terwijl ze heen en terug liepen in een nooit eindigende wandeltocht zongen ze aan het werkritme aangepaste liederen. De herinneringen van deze touwslagerijen werden overal in de havensteden levendig gehouden door soms zeer gekende straatnamen.

In Oostende denk ik bv aan de LIJNBAANSTRAAT, het LIEMBERSTRAATJE, en de LIJNDRAAIERSSTRAAT. In de eerste straat bevonden zich oorspronkelijk de touwslagerijen of lijnbanen. Toen in 1782 de stad zuidwaarts uit-

breidde verhuisden de touwslagerijen naar het Hazegras waar ze tegen de nieuwe kazernes gebouwd werden. Daar men, gelukkig, de oude benaming wilde behouden op de plaats waar ze vroeger lag, kreeg de nieuwe weg waarlangs de bijzonderste touwslagerijen rechts van lagen de naam van LIJNDRAAIERSSTRAAT.

De voornaamste touwslagerij was eertijds die van de familie BORGERS.

Bijzonder het Liemberstraatje haalde indertijd wat van de reputatie op die dergelijke straten in de vreemde hebben als rosse buurt. Ik denk bv aan de Reperbahn in HAMBURG,

La Cannebiere in Marseille

en Cablestreet in Rope Wall in London.

In het Lijnbaanstraatje woonde tijdens het beleg van Oostende een liefje van de Gouverneur Vere die uit liefdeschagrijn tijdens een aanval van de belegeraars op de wallen een heldendood ging sterven.

Juist na WO II had het Liemberstraatje nog enkele beruchte kroegen.

Tot daar ons overzicht van wat met het ZEEMANSLIED verband houdt.

Om te eindigen wil ik toch even een tegenstrijdigheid uit de wereld van SHANTY en het ZEEMANSLIED aan halen. Volgens de meeste auteurs vind het woord SHANTY zijn oorsprong bij het franse CHANTER waarvan het een verbastering zou zijn. In hoeverre is dit juist?

Voor 1840 werden geen shanties onder die naam vermeld in de maritieme literatuur van die tijd. De Amerikaanse schrijver DANA geeft in zijn TWO YEARS BEFORE THE MAST (New York 1840) enkele roeiliederden, spildeuntjes en hijsliederden aan, die aan boord gebruikt werden. Maar nergens gebruikt hij het woord shantie.

Het woord SHANTYMAN wordt voor het eerst geciteerd door NORDHOFF in zijn beschrijving van het katoenladen (Nordhoff, auteur van «The Merchant Vessel dat te Cincinnati verscheen ergens tussen 1860 en 1870)

Hierin vertelt hij hoe een man voorzingt en hoe de anderen op een bepaald woord van het refrein de katoenbaal met kracht in het ruim vizelden.

Hij gebruikte het woord Chantyman om de voorzinger van de katoengang aan te geven, maar bij hem is er echter geen spraak van shanty of chanty.

Dit was voor zover als we het nu weten de eerste maal dat het woord CHANTYMAN gebruikt werd.

Naar alle waarschijnlijkheid is G.E. Clarck (Seven years of a sailors life (BOSTON) de eerste auteur die het woord CHANTY als ook CHANTYMAN en CHANTY GANG in zijn boek gebruikt dat in 1867 gedrukt werd.

Het woord shantyangang gebruikt hij als een alternatieve naam voor de katoenlader.

Nu is het zeer eigenaardig dat deze data min of meer samen vallen met het begin van de invloed van WEST-INDIE op de shanty, dit was de periode van; de suiker- en rhumvaart. En in deze contreyen werden de klinkergebouwde hutten die soms onder het zingen van een trekwijsje verplaatst werden CHANTYYS genoemd.



WERKLIEDEREN

Roeiliederen

- vermoeden van bestaan sedert de oudheid.
- vermeldingen vanaf de 14de eeuw.
- enkele opnamen uit Frankrijk, Spanje, Sicilie en de Hebriden.

kwartier- of Kwartliederen

- roerzangen en porliederen tot in de 17de eeuw.
- restanten nog gebruikelijk bij de oude IJslandvaarders, de Royal Navy en de Koninklijke Nederlandse Marine.
- roerzangen
- wek of porliederen
- lied van de provoost
- lied van de chirurgijn.

Arbeidsliedjes of Shanties

- eerste vermeldingen 1400. Compostellavaart 1493. Palestinavaart
- eerste gedrukte tekst 1500 Complaint of Scotland
- volgende gedrukte tekst 1840 Dana.
- glansperiode 1780-1890
- constructiefste periode 1820-1850
- Uitroepen of Sing-outs
- Gangspil -of ankerspilliedjes
- hijs- en haalliedjes
- doorzet en inloopwijsjes
- laad- en losliedjes
- pompliedjes
- ballastliedjes
- bik- en schilderliedjes
- splitsliedjes
- stook en tremmerliedjes.

Loods- en andere verzen.

- loodswijsjes of verzen
- sterreliederen
- loodliedje

MATROZENLIEDEREN

Zeemansballaden

- enkele vermeldingen in Oud-Griekse manuscripten
- daarna vooral 16de, 17de, 18de en 19de eeuw
- meestal walproducten
- liederen met patriottische inslag
- liederen met politieke inslag
- liederen met informatie over gebeurtenissen
- werf- of recruiteringsliedjes
- opvoedende liedjes
- zeelyriek
- liederen met betrekking tot vrouwen aan boord.

Baksliederen

- echte boordproducten
- glansperiode 1780-1830

Ceremoniële liederen

- lied van het dode paard
- lied van het pekelvlees
- de propmolder
- de thuisreisshantie.

ALLERLEI

- Visserliederen**
- Liederen van de walvisvaarders**
- Scheepswerfliedjes**
- Touwslagersliedjes**

BIBLIOGRAFIE: BOEKEN

- BAKER R. and A. MALL. *Everymans book of Seasons*. Zonder datum of uitgever.
- CARITAS. *Wij zingen t'nieuw lied*. Antwerpen 1941
- E. COUSSEMAKER. *Chants populaires des Flamands de France*.
- DAVIDS C.A. *Wat lijdt den zeeman al verdriet*. Den Haag 1980.
- DE MEYER W. *Zingende peletons*. Hasselt 1966.
- DE RIDDER C. en DE MEYER W. *Wij zingen ons eigen lied*. Hasselt 1966.
- FENN Heiko. *Hiev rund*. Hamburg 1959
- HEALY J.N. *Irish ballads and songs of the sea*. Cork 1967
- HUGILL S. *Shantie's and sailor'songs*. London 1969. *Zeemansliederen Bussem* 1978.
- JOUBERT P en ROLLAND J. *Les chansons de marin*.
- KLAUSING J. *Vreugde en verdriet in het visserslied*. Nieuwpoort 1970
- PAGE M. *Kiss me goodnight sergeant - major*. London 1973.
- VELDHUYZEN M. *Prisma liederboek*. Utrecht-Antwerpen 1961.
- WHALL WB *Seasons and shanties*. Glasgow 1963.
- DE CORTE J. *Het visserslied in rond de poldertorens*. Jg. 18.03.1976
- Rond de Poldertorens*. Jg. 19.01.1977
- DEMEY M. *Anciennes chansons de marins in MARINE* nr 4 april 1951
- DEBROCK W. *Zeemansliederen in MARINE* nr 9 en 10 nov. dec. 1958
- PHILIPS F. *L'air du large...* in *Neptunus*. 31 ste jg nr 206
- DREESEN J.B. *Liederen bij de Belgische Zeemacht in Neptunus* 32 jg. nr. 211
- DECOSTER L. *Zeemansliederen Chants de Marins in Neptunus* nr. 5/1968 - nr. 6/1968, nr. 1/1969, nr. 2/1969, nr. 3/1969, nr. 4/1969, nr. 5/1969

Platen

- Roberts B. *Songs of the sailing barges*. Topic recording. London 1978
- O.R.T.F. *Ar Breizerien*. SM. 30-446.
- A. VIRGILIO SAVONA. *Pescatori e marinai*. VPA. 8215. ZODIAC
- LUNDSTROM J. *Dat Antwerpen van ons* C.B.S.53054.
- ARMSTRONG F. *The valiant sailor*. Topic I2TS232. Stereo
- LLOYD. A. L. *Sea Songs and shanties*. TPS 205.
- KILLEN. L. *Farewell Nancy*. Topic I2T110
- HARRIS R. *Sea shanties*. Topic I2TS234.
- ESKIN S. *Logger songs and seashanties*. Folkway records FA. 2019.
- TOWNLEY J. *The south sea seaport*. Folkways FT. 532418.
- CLYNE R. *Songs of the sea*. Folkway records. FA 2312.
- HEIN + OSS. *Seemannslieder*. Da Camera song S.M. 95016.
- EWAN MACCOLL. *As we are sailing*. ZDA. 137 Stereo.
- EWAN MACCOLL. *Ye mariners all*. Stereo ZDA 138
- OLDENBURG P. *Rolling home*. Stereo 701734. WPY.
- FREDDY. *Heimweh nach St. Pauli*. Polydor. 237.265. Stereo.
- NN. *Botschafter in Blau*. Baltic records TST75.001.
- EWAN MACCOLL. *Singing the fishing*. Decca DA. 142.
- Huhne U. *Corch Fock*. Baltic records TST. 75.365.
- VON STACKELBERG. *Wir suchten den wind*. Baltic records TST.74601.
- FREDDY. *Auf hoher see*. 237.250. Stereo Polydor.
- NN. *Seemannslieder*. Polydor. Stereo 23771171.
- NN.SOS. *Schiff in not*. Telefunken S 14565 P
- FREDDY. *Von kontinent zu kontinent*. Polydor 249001.
- WORMSBACHER. H. *Rund Kap Horn*. Telefunken NT 427
- NN. *Die Seemannsbraut*. Harmoni Mundi HM. 17070
- URKER ZANGERS. *Zeemansliedjes*. ELF 2506-G.
- ROWAN-PETERS. *Songs of the sea*. Request records RLP 8052
- KENNEDY P. *Sailorman and serving maids*. Topic I2T194
- LLOYD.AL. *Leviathan*. Topic 12T174
- LLOYD. Al. *Blow boys blow*. XTRA 1052



Shell Marine Lubricants



ONCE A NAVYMAN, ALWAYS A NAVYMAN

Naar een verhaal van Lieutenant-Commander U.S. Naval Reserve Jean-Paul Lejeune (Matroos-Milicien Belgische Zee-macht lichte 1949)



Jean-Paul Lejeune
Anno 1949.

Toen Mevrouw Liliane Lejeune, uit het verre Orange, in California V.S., op bezoek kwam bij haar familieleden in België, ontmoette ze toevallig op een jaarbeurs te Charle-roi dhr. Roland Desmet.

De iets wat ouderen van de Zeemacht, herinneren zich beslist Roland Desmet, die meer dan 20 jaar bij onze Zee-macht heeft gediend in diverse functies. Gebreveteerd in de Navigatie, dus «Dek», hebben wij hem allen gekend a/b van de legendarische Kamina, hij is ook een aantal mijnen-vegers gaan «halen» in de Verenigde Staten, waaronder de laatste MSO, de M902 VAN HAVERBEKE, waarop hij coxswain was.

In de jaren 1949 was dhr. Desmet a/b van de toenmalige MMS 193 en a/b van hetzelfde schip voldeed ook Jean-Paul Lejeune aan zijn dienstplicht. Toen Lejeune «afzwaai-de» was hij nog een tijdje werkzaam bij de A.C.E.C.-Ateliers te Charleroi, hij leerde daar zijn toekomstige echtgenote Liliane kennen.

In begin van de jaren 50 week Jean-Paul Lejeune uit naar de Verenigde Staten van Amerika, over deze uitwijking zelf is reeds een boek te schrijven, maar dat valt buiten het bestek van deze bijdrage... maar misschien toch even dit, het was o.m. dank zij een tussenkomst van Eleanor Roosevelt dat Lejeune tenslotte zijn immigratievisum kreeg.

In de V.S. is Jean-Paul Lejeune vandaag een gerenom-meerd kunstenaar geworden, hij wist het bovendien in het reservékader van de U.S. Navy tot Luitenant-Commander te brengen, wat overeenkomt met de graad van Korvetka-pitein, ook zijn zoon Philip gaat dezelfde weg op via het Zeekadettenkorps.

Laten we echter Jean-Paul Lejeune zelf aan het woord over zijn dienstplicht bij de Zeemacht...:

Het zou mijn laatste vakantie worden. Ik behoorde tot de lichte '49 van selectieve dienstplichtigen, en zou auto-matisch bij de landmacht terecht komen als ik geen ande-re macht aanvroeg. Ik koos voor de Zeemacht. Tenslotte had ik nog pas de vloot gezien - de slagschepen waren op dat moment waarschijnlijk op zee - en met mijn theore-tische en praktische kennis over elektriciteit werd ik aan-genomen. Ik kreeg het bevel om mij voor mijn eerste oplei-ding aan te melden op 4 januari 1949 in Oostende.

Thuis vertrekken was niet eenvoudig. Het station van Char-leroi stond afgeladen vol met tranerige verwanten, die hun enige jongen - op weg naar wie weet welke verre oceanen - kwamen uitwuiwen. Alleen de Paus ontbrak nog. Ik her-inner me dat ik het moeilijk had om mijn opgetogenheid te bedwingen: ik ontsnapte tenminste tijdelijk aan het ge-zag van een nogal «bazige» moeder.

De euforie was van korte duur. Toen ik de Zeemachtbasis bereikte, merkte ik dat daar «bazen» waren van een soort die ik helemaal niet kende.

We ondergingen allemaal de voorbereidingen: haar knip-pen, uitreiking van het uniform, foto, en de gevreesde reeks spuitjes - hoeveel precies weet ik niet meer, maar in elk geval meer dan genoeg. Eén ervan was bijzonder pijnlijk, en moest om één of andere reden in de rug gegeven wor-den. Er waren er nogal wat die flauwvielen; maar met een gevoel van triomf kon ik de ziekenboeg op eigen kracht verlaten - om op de trappen naar mijn kamer in mekaar te zakken.

We waren ingedeeld in Vlaamse en Waalse pelotons - om nogal duidelijk taalkundige redenen. Maar na de eerste opleiding waren we volledig geïntegreerd. De vlamingen waren altijd een stap voor, want de meesten van hen wa-ren tweetalig, terwijl maar weinigen onder ons dat waren.

Ik was ingedeeld bij het 4e peloton. We kregen een Enfield-geweer - van omstreeks 1899 - en een bajonet daterend uit de 1e WO. De opleiding kon in alle ernst beginnen.

Op de schietstand werd elk vizier aangepast na de 'grou-ning shots', en ik deed het niet slecht als scherpschutter. Ik scheen niet zoveel geluk te hebben met de stengun. Bij de gecontroleerde 'Short Burst' miste ik de rand van het doel.

De opleiding was weliswaar niet zo zwaar, maar toch ta-melijk gelijklopend met die van de Marine. Diegenen van



18 januari 1949. Het 4^e peleton van de Divisie Eerste Opleiding.

ons die niet geselecteerd werden voor varende dienst zouden ingedeeld worden bij de Marine-Infanterie; de besten zouden geselecteerd worden als instructeur. Ik blonk niet echt uit in een bepaald onderdeel. Merkwaardig toch voor een lichtgewicht: ik was uitstekend in man-tegen-man-gevechten. Dit leidde later tot mijn bruine gordel in judo. Ik doorliep de mijnveegcursus met vlag en wimpel. Mijn orders waren: mij aanmelden op de MMS 193 (Motor Mine Sweeper) als scheepselectricien. Ik heb geen enkel saai moment gekend in die functie. Het ging om het vervangen van lampen, het opsporen van kortsluitingen in een doolhof van leidingen, het onderhouden van uitgebreide batterij-eenheden, generatoren, Pulse Time Controllers, het uitgooien en terug inhalen van de vlottende kabels, die een sterk, wisselend magnetisch veld gebruikten om magnetische mijnen te laten ontploffen.

Het schip - en haar zusterschepen - was, naar hedendaagse normen, niet indrukwekkend. Het had een houten romp. (Na zijn dienst-periode op het vliegdekschip USS Constellation beschreef Philip het als een kruising tussen een grote sleepboot en een sardienvisser. Red.). Hoe klein ook, de 193 en de verwante hadden His British Majesty's Navy edelmoedig gediend. Ze hadden waardevolle diensten bewezen tijdens de oorlog, en deden dat nog: ze hielden de vaartroutes in het Engelse Kanaal open en vrij van mijnen. Of toch bijna.

1949 was het tragische jaar waarin de ferry 'Koningin Astrid' zonk, nadat ze op een mijn gelopen was voor de Franse kust. Geen enkele herinnering aan het conflict was zo dodelijk als de losgeslagen mijnen. Onze taak bestond erin om, in samenwerking met de Franse en Nederlandse Marines, de wateren vrij te houden van de dreiging, en deze kleine schepen waren daar prima voor uitgerust. Naast het magnetisch veegtuig dreven er aan bakboord en stuurboord aan kabels bevestigde scharen, die drijvende mijnen losknipten van hun verankering. Er waren ook twee onderwater resonantie - eenheden, die snel op een stalen diafraam hamerde, om akoestische mijnen onschadelijk te maken - God helpe de ongelukkige matroos die na zijn dienst even een uiltje wou knappen in het vooronder.

Ik hield van mijn dienst, en ik had een vlekkeloze staat van dienst. Toch had ik vaak kleine moeilijkheden - en veel verslagen. Laat voor de verzameling, te laat terug uit verlof, roken tijdens de wacht, en meer van dat. Bij één van die gelegenheden vroeg de aristokratische kapitein: «Wat moet ik met jou aanvangen, Lejeune?», «Misschien wat extra vergunning, Kapitein» stelde ik lachend voor. Hij vond

De legendarische MMS's 187 en 193.



het niet grappig; gevolg: zeven dagen scheepsarrest, en extra-dienst.

Enkele voorvallen waren ernstiger. Een gedenkwaardige vechtpartij met vissers op hun eigen terrein: een knipmes bezorgde me het litteken boven mijn rechteroog als herinnering aan de gebeurtenis. Een andere gebeurtenis betekende zowat zelfmoord: een officier aanvallen zou krijgsraad betekenen. Nu was ik een hele vaste slaper, soms zelfs niet te wekken. Na enkele vergeefse pogingen om mij wakker te maken, lieten mijn scheepsmaats mij op een dag in mijn kooi liggen - vast slapend. Bij de inspectie vroeg de kapitein: «Is die man ziek? - Nee, commandant, we kregen hem niet wakker.» Energiek probeerde de kapitein het, en... ik haalde uit naar hem en miste zijn neus op het nipertje. Op het rapport concludeerde de goede kapitein inderdaad dat het een onbewuste daad was geweest - maar hij stuurde me naar het Militair Hospitaal voor onderzoek. De diagnose was onduidelijk, met een nogal vage verwijzing naar een bloedziekte. De dokters kenden duidelijk GERITOL nog niet voor bloedmoehheid - maar ik was uit de problemen. Tot daar de ZM-misdadiger.

Het leven aan boord betekende routine in de haven - drie schepen naast mekaar - met af en toe opdrachten voor de «vloot» en hier en daar bezoekjes gaan brengen. Grappen op het schip en tussen de schepen onderling waren heel gewoon - meestal humor in de beste betekenis. Er waren er veel te veel om te herinneren. Zo kwam ik b.v. op een dag terug van mijn wachtbeurt - en verdronk bijna in mijn kooi. Ze hadden drie condooms, gevuld met water, onder mijn dekens gestopt - tot grote hilariteit van de boosdoeners. Een ander blijft in mijn ogen een klassieker: de konijnenmaaltijd. Ik was electricien van dienst voor de drie schepen. De kok, wiens naam ik alleen kan herinneren als Jefke, deed mirakels met de beschikbare voorraden. Maar welke mirakels verzin je met bevoren Australisch schaap? Ik kan de geur ervan nog altijd niet verdragen. In elk geval, de kok op het naast ons liggende schip vroeg of ik zin had in wat restjes konijn. Zin? Je kunt er donder op zeggen dat ik zin had. Een geschenk van de

Het «Laiterietje», een van de «chique» of misschien moeten we schrijven «deftige» uitgangsoorden voor onze matrozen. Heel wat beter dan de slecht befaamde «Petit Casino». In deze «Laiterie Royale» hebben heel wat jongens hun eerste lief leren kennen of zelfs het meisje uit hun dromen, dat dan later hun echtgenote werd... wat 'n souvenirs!!!



Augustus 1949, aan boord van de MMS 187.

hemel was het; rozijnen, pruimen, uitjes, veel jus - wat een onverwacht festijn! Ik vond het een beetje vreemd dat zo veel bemanningsleden er op uit waren om mijn verrukking te zien, maar ik at voort. De grijns op de meeste gezichten was echter niet te negeren, en ik kwam tot de vaststelling dat ik kat aan het degusteren was.

Wel, de keuze was duidelijk: misselijk worden of genieten. Ik koos voor het laatste, en bediende mij nog eens. Het was de lekkerste kat die ik ooit gegeten had. Sommigen deden met me mee, en bevestigden de fijne smaak. Dit «konijn» had op het dek rondgelopen, en werd per ongeluk gedood toen hij (of zij) weggejaagd werd. De kok besliste om het dier niet verloren te laten gaan, en maakte er een culinaire delicatessie van. Maar aangezien er geen kenners van de exotische keuken aan boord waren, moest de dumdens van de 193 de officiële proever zijn. Kat werd, niettegenstaande alles, toch afgevoerd van de volgende menu's.

Zoals overal in het leger, werd er ook bij de ZEEMACHT goed betaald: 5 Bfr. per dag. Dat was genoeg om een pakje sigaretten te kopen, of een paar goedkope biertjes. Een



favoriete bestemming voor de zeelui was «Le Petit casino». De bevoorrading aan meisjes kon altijd wel daar gevonden worden. Voor de meer welstellende en veeleisende matrozen was «La Laiterie royale» de plek om meer gefistikeerde jongedames te ontmoeten. Dansen en flirten waren aan de orde van de dag — of moet ik zeggen van de avond. Ik had kennis gemaakt met een aantrekkelijk maar bezitterig meisje in het 'casino'. Zij had een soort kleverigheid, waaraan niet te ontsnappen viel. Denk eraan dat «Join the Navy and see the World» gevolgd werd door «and kiss the girls». Ik stond open voor verandering, dus probeerde ik van mijn afspraakje af te raken met een aangepaste uitvlucht, en ging naar de 'Laiterie Royale'. Het was onwaarschijnlijk dat ze daar zou opdagen. Jammer genoeg daagde ze toch op, wat tot een hoogst vervelend voorval leidde. Terwijl ik aan het dansen was met één van Oostendes mooiste, werd ik plots opzij getrokken, een vuist belandde op mijn neus, ik hoorde enkele verwensingen, en dat was het. Tenminste, tot de volgende morgen, toen het felle morgenlicht twee prachtige blauwe ogen onthulde, tot groot plezier van mijn scheepsmaats. «Zag je Lejeunes treurige ogen?». En iedereen het Russische lied «duistere ogen» aan het neuriën. Dit keer kwam er een zelf opgelegd kwartierarrest, tot alles opgeklaard was.

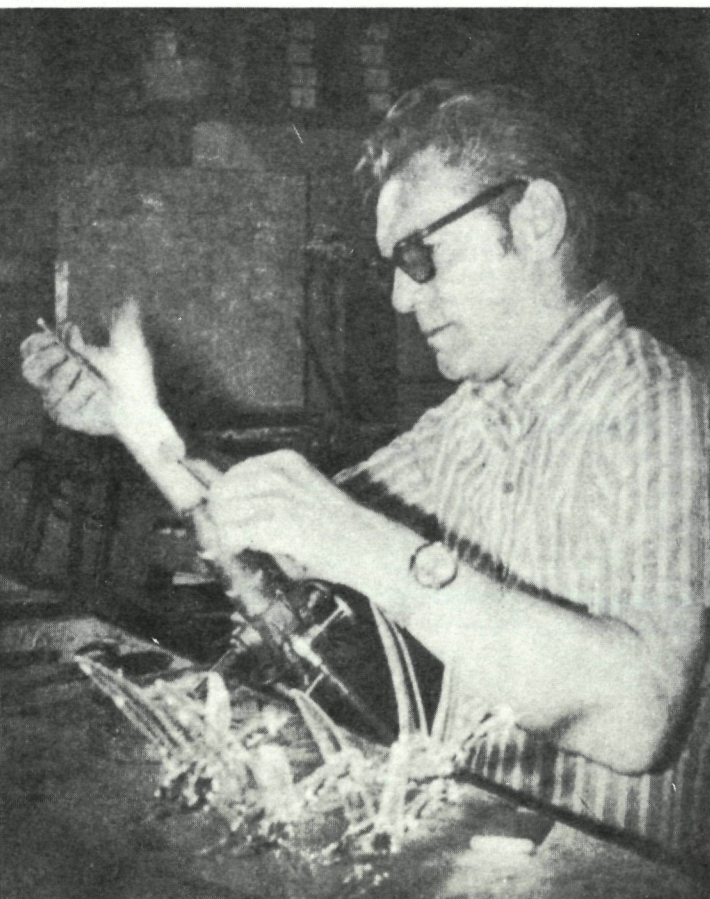
Eén grap blijft waarschijnlijk een mysterie voor de stedelijke politie: de zaak van de verdwaalde geiten. Oostende bruieste niet bepaald van activiteit s' winters, maar lande-



Ergens in het verre — en warme! — California, een Amerikaanse slee met twee Zeemachtstickers!

Matroos Milicien 1949 Jean-Paul Lejeune.

Mister John-Paul Lejeune - Anno 1987.





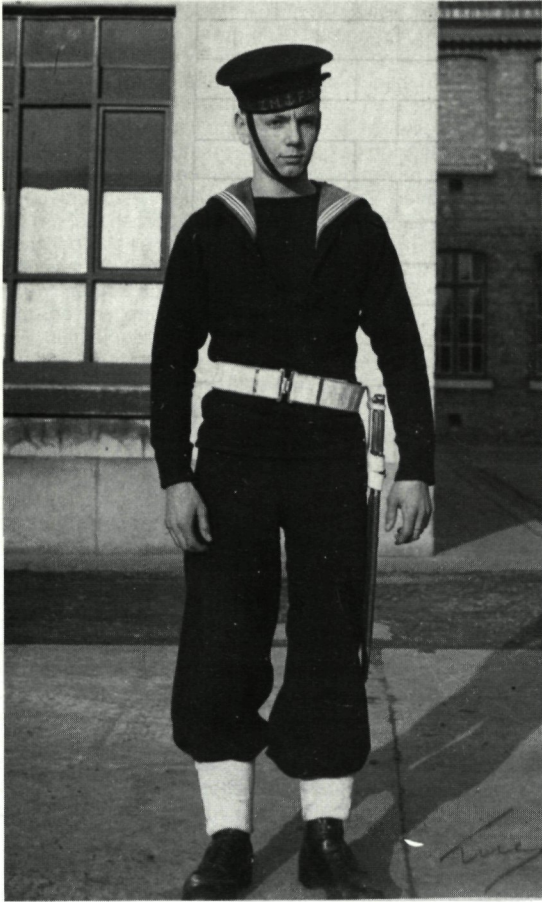
Een van de prachtige glascreaties van dhr. Lejeune.

lijk was het ook niet — het zou het voor een tijdje zijn, op een killige herfstmorgen. Een groepje matrozen die een beetje in de wind waren, hadden de laatste tram gemist vanuit een nabijgelegen stad. Ze namen een kortere weg door de velden, en botsten op een kudde geitebokken, die klaaglijk pleitten voor een smaakje van het grote stadslieven. Wat moesten de goedgehartige matrozen doen? We namen er een paar mee, om hun een paar bezienswaardigheden te tonen. Ze zagen die, terwijl ze knabbelde aan iedere overgebleven bloem die ze zagen en zich, in het algemeen, vrij goed amuseerden — tot er een eenzame politieman ten tonele verscheen, die al gauw versterking kreeg. Het werd vlug duidelijk dat zij geen herders waren en dat de geiten niet meewerkten; sommigen verdedigden hun nieuw verworven vrijheid met grote felheid. Een tamelijk grote groep toeschouwers voegde zich bij de verdacht uitzieende matrozen, en zag met grote hilariteit een scenario samengesteld uit rodeo en honkbal. De geiten werden tenslotte in verzekerde bewaring genomen en weggeleid - waarschijnlijk om te wachten op een bericht over vermiste geiten. De agenten schenen de afwisseling in hun routine best leuk gevonden te hebben. Enkele mensen werden kort ondervraagd, maar niemand scheen de beesten te hebben zien aankomen. Onze vergunningskaarten werden gecontroleerd — de geiten hadden er uiteraard geen.

Onze militaire verplichtingen zaten er bijna op. De bemanning werd afgelost, en wij melden ons in de kazerne om onbepaald verlof te krijgen. Een blijde, maar toch ook treurige gebeurtenis. Afscheid van de dienst betekende ook het verlies van veel vrienden, met wie we een jaar van ons leven gedeeld hadden. Een massa beloftes om contact te houden werden uitgewisseld, er werden er weinig gehouden. Het feest kon nu goed van start gaan. We waren allesbehalve nuchter toen we in Brussel aankwamen; daar namen we nog een laatste glas, en iedereen droop stilaan

De toenmalige «Kustdivisie». Een foto uit lang vervlogen tijden. (Met dank aan Roland Desmet.)





Stoere jongens in het jaar 1949, links Jean-Paul Lejeune, rechts de eerste matroos van links Roland Desmet.

af naar zijn bestemming. Ik maakte nog een omwegje. Ik werd wakker in een vreemd bed, in het huis van één van mijn scheepsmaats in Aarlen, met een vreselijke kater — kilometers van mijn voorgenomen bestemming, Charleroi. Op één of andere manier overtuigde ik mijn moeder dat ik de 5de afgezwaaid was in plaats van de vierde — en verreed zo een preek.

Eéns Zeemachtter altijd Zeemachtter. Zo vertelde ik aan mijn kleinkinderen. Het duurt niet meer zo lang voor jullie dienst willen of moeten nemen.

Doe het bij «the NAVY», en laat je vader én je grootmoeder en mij trots zijn op jullie. Onze benoeming in de reserve van de US-NAVY was een zegen. We zagen onze zoon en dus jou vader veranderen van een snotneus in een echte zeeman toen hij 17 was, O/OFF 3e klasse op 19, 2e klasse op 20 jaar. Het waren de meest deugdgoede jaren van ons leven.

In de Samber vielen er geen mijnen te veggen, dus keerde ik terug naar mijn vroegere job bij ACEC (Ateliers de Construction Electriques de Charleroi), nadat ik even een baan bij de Koopvaardij overwogen had. Bij ACEC was er veel veranderd op een jaar, en ik werd overgeplaatst naar het Fysisch Onderzoekslaboratorium vlakbij. Mijn loopbaan als industrieel glasblazer was begonnen.

Totdaar het verhaal van Jean-Paul Lejeune, dat bij de oudgedienden van de MMS's wel enkele herinneringen zal oproepen... Een verhaal vol van anekdoten, met hier en daar een tikkeltje nostalgie van iemand die 39 jaar na het vervullen van zijn dienstplicht bij onze Zeemacht nog steeds met weemoed terugdenkt aan deze «goede oude tijd».

Wij danken de heer Roland Desmet, Eerste Meester Chef o.r., voor de talrijke illustraties en voor het tekstmateriaal die hij zo bereidwillig ter beschikking stelde.



«Heureux qui comme Ulysse...» ou,

...Qui comme Octopus a fait la fierté de la Force Navale



Ultimes instants avant l'accostage.

A 11.08 h enfin, après un accostage impeccable, le Capitain de Corvette Van Leeuwen, commandant de bord, lança l'ultime et traditionnel ordre : «Terminé pour la machine». Dès cet instant les hommes abondamment fleuris par la ville de Maldegem, marraine du navire- débarquèrent et furent totalement accaparés par les familles en délire. Il eut été inconvenant, en ces moments d'intenses émotions, d'interrompre leurs fougueuses embrasse des pour recueillir quelque'impression «sur le vif». Il suffisait de lire sur ces visages émus, tous les bonheurs du monde.

Une activité fébrile et inaccoutumée régnait le 6 août dernier à la base navale de Zeebrugge. Cette journée était en effet exceptionnelle ; le ZINNIA revenait des eaux troubles et agitées du Golfe Persique.

Très tôt, 4 à 500 «civils», des parents et amis, s'étaient rassemblés sur les quais pour y accueillir les quelque 125 hommes d'équipage, dont 14 étaient à bord depuis le départ, le 21 septembre 1987! Pendant ce temps au large, le Ministre de la Défense Nationale G. Coëme et le Vice-Amiral E. Poullet étaient hélitreuillés sur le pont arrière du navire d'appui logistique. En dignes représentants de la nation ils avaient tenu à «courir» les derniers milles en compagnie de nos valeureux petits gars.



Le Ministre de la Défense Nationale G. Coëme et ZS étaient à bord pour «courir» les derniers milles.

L'émotion et le soulagement exprimés par les uns et les autres lors de ces joyeuses retrouvailles avaient la sincérité du cœur. La simplicité aussi. Qui contrastaient étrangement avec l'exubérance de gestes et de paroles, lors de certain précédant retour au pays. A Zeebrugge cette fois, nous vîmes débarquer de vrais marins, aux visages heureux, fiers de se trouver là et conscients du travail qu'ils venaient d'accomplir. De vrais professionnels en somme!



...pour comprendre tant de joies!



Il suffit de regarder...

Ce n'est bien sûr que lorsque le CROCUS sera de retour, au plus tard à la Noël nous a déclaré le Ministre, que les conclusions définitives de cette opération pourront être tirées. Mais dès à présent, tous s'accordent à reconnaître que d'un point de vue militaire la prestation de notre flotte dans le Golfe a prouvé au monde entier que notre Force Navale, aussi petite soit-elle, était techniquement et humainement capable d'assumer pendant plus d'un an, des missions opérationnelles à plus de 11.000 km de son port d'attache.

Et que quand, pour faire respecter des principes de droit international, la décision fut prise d'envoyer nos BREYDEL, BOVESSE, ZINNIA et CROCUS dans une région en guerre, le nombre de volontaires

De vrais professionnels.

Le retour du ZINNIA clôture donc l'avant-dernier volet de l'Opération OCTOPUS qui, rappelons-le, fut décidée après concertation entre les membres de l'Union de l'Europe Occidentale (U.E.O.), indépendamment de la politique suivie par les U.S.A., afin de défendre la libre circulation dans les eaux internationales, tout en observant une stricte neutralité dans le conflit Iran - Irak.

Quant aux frais engagés, - on estime le coût total de l'opération à environ 300 millions, dont la moitié est consacrée aux salaires et primes du personnel - ils seront totalement compensés et ventilés dans le cadre du Budget de la Défense.



était à chaque départ plus important que les places vacantes.

Qu'une fois sur place, les équipages - dixit le CPC Van Leeuwen - ont toujours été parfaitement opérationnels, même lors des moments d'extrême tension, quand des avions non identifiés par exemple, ou de curieuses embarcations s'approchèrent fort près du navire.

Lorsque l'on considère enfin l'ampleur exceptionnelle du travail de planification, l'importance des préparatifs techniques et logistiques ainsi que les sacrifices qu'exige la vie quotidienne dans ces régions, il est indéniable qu'un effort particulier et exemplaire a été fourni. Par tous, et pour l'intérêt de tous.

De cela, nous n'avons jamais douté.

S.b.d.s.



BOELWERF N.V.

NIEUWBOUW
VAN
ZEESCHEPEN

SCHEEPS-
OMBOUW

ZWARE
METAAL
KONSTRUKTIES



BOELWERF

B-2690 TEMSE/2710 HOBOKEN

Telex 31140 • Tel. 03/710.71.11 • Fax 03/771.49.72

VALCKE Frères n.v.

SINDS 1783... 200 JAAR BETROUWBARE SERVICE
EN IN DECEMBER 1988... 205 JAAR!



1783-1983

Dieselmotoren DEUTZ
Reparaties aan alle motoren
Scheepsherstellingen
Dokwerken

Containerherstellingen en werken aan haveninrichtingen

Constructies:

Mechanische constructies - Ketelmakerij - Dieselaggregaten
Pompgroepen - Dieselinjectie BOSCH-CAV

n.v. VALCKE Frères s.a.

AGENT IN BELGIE VOOR

DEUTZ
MWM



IN BELGIE GEVESTIGD TE:

OOSTENDE

H. Baelskaai 3
Tel. (059) 32 18 14
Telex 81426
Telefax (059) 32 11 35

ANTWERPEN

Nassastraat 37
Tel. (03) 231 06 90
Telex 31167
Telefax 03/231 06 96

ZEEBRUGGE

Tijdokstraat 20
Tel. (050) 54 41 79
Telex 81951

EVENEENS GEVESTIGD TE PARIJS - BOULOGNE S/MER - LORIENT - LA ROCHELLE

Du torpilleur au contre-torpilleur

Par le Maître-Principal (e.r.) G. TREMPONT

Le passage de la voile à la propulsion mécanique se fait avec d'énormes tâtonnements. On en arrive dans les années 1850, ou réellement pour les marines militaires, la machine supplante la voile.

Ce qui doit remplacer les vaisseaux de ligne de jadis, bati-ments armés d'un nombre impressionnant de canons, devient le croiseur ou cuirassé suivant le blindage dont ils sont dotés.

Ils ne sont pas beaux, ils font plus penser à des fortins qu'à des navires, des tourelles dans tous les azimuts, pour être impressionnants ils le sont.

Pour les vaincre des armes nouvelles sont inventées et mises en action: la mine marine entre-autres, mais cette dernière est trop passive, on cherche à la propulser, après multiple recherches, est mise en oeuvre ce qui a été la première torpille, un engin submersible, bourré d'explosifs, commandé de la côté par deux filins métalliques.

Un ingénieur Anglais du nom de WHITEHEAD, s'intéresse à cet engin, et envisage un système, qui permettrait de faire progresser cet engin sous-eau, en ligne droite, et atteindre un objectif choisi.

En 1866, une mine capable d'effectuer un trajet sous-eau, sur une distance de 183m à une vitesse de 6,5 noeuds est créée.

En 1870, cette mine est pourvue d'un cône de choc rempli de fulmicoton, dès lors pour la différencier de la mine originelle, cet engin, auto-propulsé est baptisé torpille, et porte le nom de son inventeur «torpille WHITEHEAD».

Le problème est qu'il faut absolument embarquer cette torpille, quatre années seront nécessaires avant de réaliser un bâtiment de mer capable de répondre à cette exigence. Le premier bateau répondant aux conditions, est le H.M.S. LIGHTNING, achevé en 1877; il portait un tube de lancement d'étrave, prévu pour une torpille Whitehead uniquement, celle-ci est lancée lorsque le cap est mis sur l'objectif. Le H.M.S. LIGHTNING, peut filer 19 noeuds par temps calme, sa torpille d'un calibre de 355mm a une portée de 550 mètres à 18 noeuds.

Une série de ce type de navire est mise en chantier, avec suite aux essais des améliorations au fur et à mesure des expériences vécues.

Il s'est avéré que ces navires, qui ont reçu le nom de «torpédo boat» sont capables de couler les plus gros bâtiments de guerre.

Le torpilleur à ses débuts, n'est pas très armé, mais l'efficacité de ses torpilles le rend redoutable, son tout premier rôle, n'étant pas encore un navire de haute mer, est un rôle défensif.

La capacité de destruction d'une torpille est énorme, des puissances étrangères s'intéressent à celle-ci, d'autant plus, que la supériorité navale des Anglais inquiète plus d'une de ces puissances.

La course à l'armement, n'est certainement pas une nouveauté lorsque l'on constate, que la France entre 1881 et 1885, construit 44 torpilleurs, sans oublier que le premier

fut mis en activité en 1878! Durant toutes ces années le torpilleur est devenu un engin redoutable, tant par son efficacité, que par son nombre, déjà l'esprit de meute prend corps.

Il faut pouvoir se défendre contre le torpilleur, on constate, que la seule parade, est le torpilleur lui-même.

Un premier essai est le «torpédo-ram», qui devait en principe éperonner son adversaire, mais trop lent, son existence est brève.

Il devient primordial de mettre en service un navire, capable d'aller aussi vite qu'un torpilleur, et de plus à même de le couler au canon.

Des années d'expérimentation passent, les premiers attrapeurs de torpilleurs, «torpédo-boat-catcher», sont mieux armés que leurs victimes présumées, mais ils subissent tellement de vibrations au maximum de leur vitesse, qu'il est pratiquement impossible d'employer l'armement de bord, ils sont comme les torpilleurs, très sensibles à l'état de la mer; d'où une perte sensible de vitesse.

L'un des grands problèmes est également la propulsion, les machines n'ont pas encore atteint un perfectionnement suffisant pour répondre aux vitesses demandées, en évitant les vibrations, tout en gardant une certaine autonomie.

Fin des années 1800, l'objectif est de construire un navire capable d'atteindre la vitesse de 27 noeuds et de posséder un armement assez puissant, que pour tenir les torpilleurs en échec.

Au cours de l'année 1893, le premier contre-torpilleur, «torpedo boat destroyer», voit le jour. Cette dénomination est dorénavant réservée à ce nouveau genre de navires, abréviation, T.B.D.

Ces navires manquent totalement de confort, le personnel embarqué, devient bien vite, un personnel d'une qualité professionnelle exemplaire.

Toutes les marines militaires, ont compris l'importance de ces navires, une grande rivalité existe, tout un chacun essayant d'améliorer le rendement à tout les niveaux, presque tous ont compris que le torpilleur est limité dans ses espoirs, il est constaté, après tous les essais, manoeuvres, exercices effectués qu'il ne répond pas aux aspirations, le conflit Hispano-Américain de 1898, est une déception totale, et maintenant le «destroyer» a la priorité.

La grosse pierre d'achoppement reste la machine à vapeur, celle-ci consomme des quantités monstrueuses de charbon, de plus de par sa conception, à une certaine vitesse, cette machine provoque des vibrations si fortes, que l'emploi de l'armement devient aléatoire.

Une nouveauté survient, la turbine, grâce à elle, les performances augmentent, l'habitabilité des navires s'améliore, nous en sommes à des vitesses de ± 30 noeuds, vitesses maintenues 14 heures de suite.

Le destroyer, prend forme, il gagne en importance, il supprime d'autres types de navire, il se métamorphose.

Le destroyer, devient cheval de bataille!

SIEMENS



FULL BUROTIC SYSTEM

Siemens roept het integrale communicatie- en informatiesysteem in het leven

Het "FULL BUROTIC SYSTEM" van Siemens opent een nieuw tijdperk in de buretica. Het "FULL BUROTIC SYSTEM" maakt de overdracht mogelijk van spraak, gegevens, tekst en beelden en zorgt ervoor dat de verschillende kantoorhulpmiddelen met elkaar kunnen communiceren. Dit communicatie- en informatiesysteem - een Siemens exclusiviteit - laat alle soorten verbindingen toe binnen de onderneming of met een extern openbaar of privé-netwerk.
VOICE: digitale telefonie, vocale terminal en vocale berichtenuitwisseling.
DATA: toegang tot de gegevensbanken, tot de Infocenters en tot

alle rekencentrumfaciliteiten.
TEXT: telex, tekstverwerking en alle soorten drukkers, de laserdrukker inbegrepen.
IMAGE: telexcopieerapparaten, grafische werkstations, en toegang tot de openbare en privé-informatiebronnen via videotex: gidsen, dienstregelingen, catalogi, enz. Bovendien zorgt het "FULL BUROTIC SYSTEM" voor de aansluiting van diverse terminals zoals prikklokken voor variabele werktijden, bankterminals, kasregisters, alarmgevers, badgelezers, deuropeners enz.
Het "FULL BUROTIC SYSTEM" is uitermate flexibel. Het biedt elke onderneming een geoptimaliseerde, aan haar behoeften aange-

paste buretica-oplossing. Dank zij de modulariteit van het systeem kan de capaciteit van de bestaande diensten metertijd uitgebreid en kunnen nieuwe bureticatoepassingen progressief ingevoerd worden.
Voor de uitwerking en verwezenlijking van een bureticaplan stelt het Siemens advies- en communicatiecentrum specialisten in buretica, informatica, telecommunicatie en organisatie ter beschikking.

Siemens n.v.
Communicatiesystemen en -netwerken
Charleroisesteenweg 116
1060 Brussel. Tel. 02/536.28.81

Enkele kleinere meesters van het einde der 19de eeuw:

A. Allaerts
V. Carabain
L. De Burbure

P. Pantazis
L. Timmermans
L. Valckenaere

Door Norbert HOSTYN, Conservator Stedelijke Musea Oostende. Lic. Kunstgeschiedenis

ALPHONSE ALLAERTS

Een Antwerps marineschilder werkzaam in de tweede helft der 19de eeuw. Over zijn leven en werk is weinig geweten; nergens staat hij gerepertorieerd en nooit zag ik persoonlijk enig werk van zijn hand. Toch werd hij toegelaten tot het Salon 1881 te Brussel met 2 marines.

Dus zo slecht kan het niet geweest zijn. De catalogus van dit salon leert ons verder dat hij in die jaren in de Oudaenstraat 4 te Antwerpen woonde.

Victor CARABAIN

Zoon van de internationaal befaamde stadsgezichtschilder Jacob (Jacques) CARABAIN (Amsterdam 1834 - Brussel/Schaarbeek 1924).

Victor CARABAIN schilderde enkele stadsgezichten maar vooral toch maritieme motieven: «Strandgezicht» (Salon 1883, Gent); «De Schelde te Antwerpen» (Salon 1881, Brussel)

Victor CARABAIN woonde Vifquinstraat, 54 te Schaarbeek, hetzelfde adres als zijn vader trouwens. Zeldzaam.

Louis DE BURBURE

Geboren te Schaarbeek in 1837
Overleden te Brussel in 1911

Brussels kunstschilder uit aristocratische kringen. Schilderde portretten en vooral marines in de geest van Paul-Jean CLAYS: ttz: vooral decoratieve werken met enkele boten gemeerd op een rivier. Beter dan middenmaat en relatief zeldzaam.

Werk van DE BURBURE vinden we in het Museum voor Schone Kunsten te Brussel («Riviergezicht», 1874) en in het Rijksmuseum te Amsterdam: «De rede van Den Briel tijdens de 300-jarige herdenking van de inname van de Stad - 1872».

In het Salon 1881 te Brussel exposeerde hij «Havenhoofd te Oostende» & «Gezicht te Antwerpen». De BURBURE woonde te Grimbergen.

PERICLES PANTAZIS

Zoals zijn naam al laat vermoeden, was Périclès PANTAZIS van Griekse afkomst: hij werd op 15 maart 1849 te Athene geboren.

Zijn artistieke opleiding genoot hij te Parijs. De namen van A. CHINTREUIL en G. COURBET worden in dit verband

genoemd.

In die tijd schilderde hij landschappen, interieurs en stillevens in realistische stijl.

In 1877 kwam PANTAZIS te Brussel wonen. Om den brode werd hij werknemer in het huisschildersbedrijf «Peinture et Decoration» van Guillaume VOGELS (zie Neptunus nr. 214).

VOGELS was op dat moment nog niet meer dan een bescheiden amateurschilder. Tussen werknemer en werkgever kwam het alras tot hechte vriendschapsbanden. Onder invloed van PANTAZIS zou VOGELS schilderij snel gaan evolueren. Beide bevrijdden ze het landschap en het zeegezicht van de objectief-realistische weergave à la MUSIN of CLAYS. In die richting was ARTAN hen voorgegaan. Mensen als FINCH en ENSOR waren op dat moment ook aan 't experimenteren met een nieuwe benadering van het marineschilderen:

Het fait-divers kreeg nu minder aandacht. De weergave van lichtval, atmosferische omstandigheden, kleurenspeel, enz. met gebruik van grijswaarden en gedempte tussentonen, maar bovenal het werken met losse, vlugge toetsen waren voor hen belangrijk. PANTAZIS en de andere hierboven genoemden luidden het Belgische impressionisme in.

In 1883 was Pericles PANTAZIS medestichter van «Les XX», een Brusselse kunstkring die de «harde» avant-garde van toen groepeerde, oa. DUBOIS, ENSOR, FINCH, KHNOFF, SCHLOBACH, SIMONS, VAN RYSELBERGHE, VAN STRYDONCK, VERSTRAETE, VOGELS en WYTSMAN.

Door zijn vroegtijdig overlijden - ten gevolge van tering - op 37-jarige leeftijd (Brussel, 25 januari 1884) zou hij echter geen verdere rol in «Les XX» spelen. Hij was postuum vertegenwoordigd in het eerste Salon van «Les XX» in 1884, oa. met 3 marines: «Lichteffect», «Middellandse zee» - Kalm weer» en «Middellandse zee - Mistral».

Het «Belgische» oeuvre van PANTAZIS bestaat vooral uit impressionistische marines. Verder toch ook landschappen, interieurs, stillevens, figuren, vooral kinderscènes waarvoor zijn zoonij model stond.

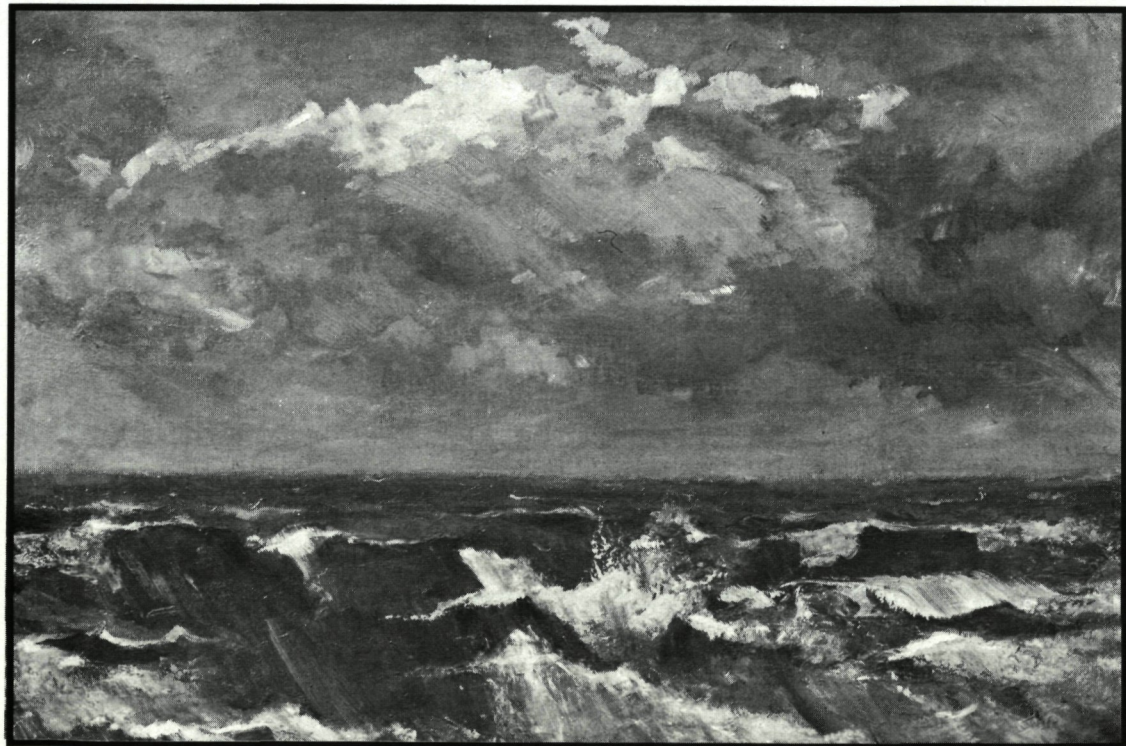
Voor zijn marines zocht hij vooral inspiratie langsheen de Noordzeekusten en ook in het Zuiden van Frankrijk.

De hier afgebeelde marines geven een goede indruk van zijn prestaties ter zake.



▼ PERICLES PANTAZZ - MARINE - OOSTENDE, M.S.K. — Een studie van de inwerking van wind en wolken op de zee, overheerst door blauwe en grijze tinten. Een zuiver meesterwerkje.

▲ PERICLES PANTAZIS - OP HET STRAND - ANTWERPEN, K.M.S.K. - © A.C.L. BRUSSEL — Een heerlijk schilderij vol impressionistische toetsen, die doen denken aan Eug. BOUDIN. Souvenirs van zonnige zomers die uiteraard enkel gereserveerd waren voor de upper-class...



Louis TIMMERMANS

Geboren te Brussel in 1846
Overleden te Parijs in 1910

Over deze marineschilder is vooralsnog weinig concreets geweten: hij studeerde aan de Brusselse Academie (1861-1867) en aan de Académie Nationale des Beaux-Arts te Parijs.

Hij woonde trouwens te Parijs, N° 2 van de Rue Aumont-Thiéville, nabij de Bvd. Gouvion-St. Cyr.

Vele van zijn marines lijken ons sterk beïnvloed door de stijl van François MUSIN.

Zijn werk is technisch knap maar erg commercieel.

In het Salon 1886 te Gent exposeerde hij «*Gezicht op de haven van Rouen - De Lessepskaai bij avond*» en «*Haven van Dieppe bij laag water*».

In 1904 behaalde hij een eervolle vermelding tijdens een salon van de vereniging «*Les Artistes Français*» in het Musée Municipal.

Hij is slecht vertegenwoordigd in musea. Alleen te Louviers (Fr.), is werk van hem, nl. «De Maas ter Rotterdam».

BENEZIT, lange tijd het naslagwerk over beeldende kunstenaars sprokkelde volgende titels bijeen in diverse veilingscatalogi: «Maaneffect», «De Pont Marie», «Vissersboten voor sardinevangst te Concarneau», «Voorbereiding tot het vertrek - Honfleur», «Op de rede van Dieppe», «Haven van Dieppe», «Boten voor garnaalvangst», «Port Navalo - Morihan», «Tewaterlating van een picoteux te Grandcamp bij ondergaande zon», «Havengezicht in Holland», «De Seine te Parijs», «Boten aan de kaai», «Boot voor sardine-*

vangst».

TIMMERMANS' werk is eerder zeldzaam, ook in de kunstveilingen. In het overzichtswerk dat ik anno 1984 samen met P. & V. BERKO schreef «Marines van Belgische schilders geboren tussen 1750 en 1875» (Brussel, Laconti, 1984) vindt u een ruim aanbod aan reproducties van deze miskennde meester.

* *PICOTEUX: een klein type vissersboot, eigen aan de kanaalkusten in Frankrijk.*

Leon VALCKENAERE

Geboren te Brugge op 2 augustus 1853
als zoon van Jules-Jean-Marie VALCKENAERE & Virginie-Marie-Brigitte VAN IMSCHOOT

Overlijdensplaats- en datum ongekend, maar in of na 1926. Woonde Rogierlaan 278 te Brussel.

Over de opleiding en de carrière van VALCKENAERE is weinig specifiek geweten. Hij stelde erg onregelmatig tentoon tijdens de Salons.

In het Salon 1889 te Gent was van hem te zien: «Garnaalvissers te Saeftingen»

Hij illustreerde het boek «La Navigation à travers les Ages».

Het Museum voor Schone Kunsten te Oostende bezat destijds zijn «Stoomboot vaart de haven van Oostende binnen» (verwoest in 1940).

Een nog te herontdekken figuur!

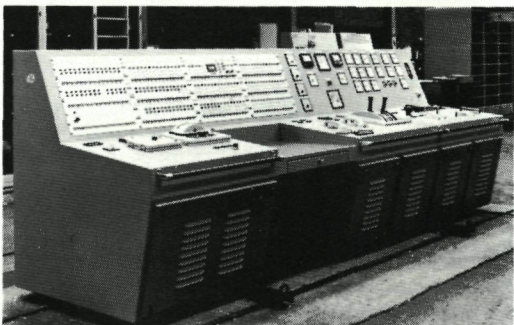
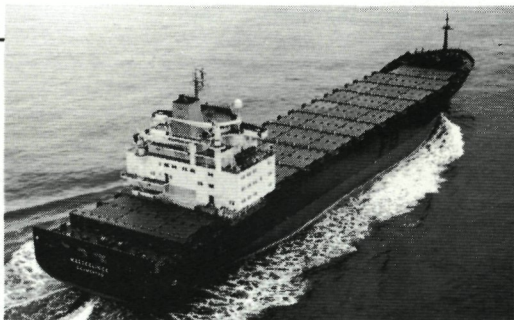



Design, supply and installation of the **electric and electronic equipment**, in accordance with the rules of all classification societies.

- Main and distribution switchboards.
- Synoptic panels.
- Power management.
 - Degaussing.
 - Q. A. -survey.

Customised electronics and electrical installations

NEW-BUILT
REPAIR
SERVICING



E.N.I. n.v. Marine Division

Kontichsesteenweg 25 - B-2630 Aartselaar (Antwerp)
Tel: 03 / 870 12 11 - Tlx: 31598 ENI B - Fax: 03 / 887 12 98

Member of the Group 

Uit sympathie

Par sympathie

Mercantile - Beliard n. v.

Antwerpen

Maritiem Panorama

Door Henri ROGIE

RMT-Trafiek begin 1988 fors omhoog

De aanhoudende staking op de autonome Kanaaldiensten van P & O Ferries zorgt voor heel wat drukte op de Oostende-Doverlijn. Inderdaad wijzen de cijfers voor het eerste kwartaal 1988 op een toename met zo'n 38% van de passagierstrafiek en met 32% van het commerciële ro/ro-verkeer.

Hiermee is duidelijk bewezen hoe fel de rendabiliteit van de RMT-ferries geslonken was in de periode 1986-87, d.w.z. sedert de poolvorming met P & O Ferries. De hierboven aangehaalde groeivoeten werden immers behaald met 1.073 overvaarten, dit is met slechts 7,2% meer dan tijdens het overeenstemmend kwartaal van 1987. Herinneren wij eraan dat het aantal overvaarten in 1987 met 11% moest verminderd worden om de rendabiliteit van de RMT-activiteiten enigzins op peil kunnen houden.

Jetfoiltrafik evenwel geslonken

De Oostende-Doverlijn haalde dus ruimschoots baat uit de stakingen die zich vooral lieten gevoelen op de veerdiensten vanuit Franse havens. Dit is het best te merken aan de cijfers van de vervoerde toeristische wagens, die met liefst 56,1% toenamen tijdens de eerste drie maanden van dit jaar. Stippen we hier aan dat ieder voertuig - bus, caravan of auto als één eenheid wordt aangerekend:

Toer. Voertuigen 01/03/1988	Aantal	Evolutie 88/87
In	26.770	+ 53,7%
Uit	28.686	+ 58,7%
Totaal	55.456	+ 56,1%

Het passagiersverkeer op de RMT-ferries steeg ongeveer in dezelfde mate, d.w.z. MET 45,8%, en was iets scherper afgetekend bij de inschepingen te Oostende zoals dit trouwens ook het geval is voor de toeristische voertuigen. Aangezien de jetfoiltrafik evenwel verlies leed, bleef de toename van het globaal aantal vervoerde passagiers tot 38,1% beperkt, wat toch 100.661 eenheden meer is dan tijdens hetzelfde kwartaal van 1987. Hier volgen de globaalcijfers:

Passagiers	Globaal aantal	Evolutie
In	181.343	+ 31,3%
Uit	182.803	+ 45,9%
Totaal	364.146	+ 38,1%

We zeiden daarnet dat de jetfoiltrafik verminderd was. De terugloop belooft immers 7,7% en is praktisch gelijkmatig verdeeld over beide vaarrichtingen. Het is duidelijk dat de stakingen bij P & O Ferries geen weerslag hebben op het jetfoilverkeer van de Oostende-Doverlijn. Het zijn hoofdzakelijk de gemotoriseerde passagiers die op de RMT-ferries overschakelen, terwijl de jetfoils hun gewone cliënteel behouden.

De normale evolutie van de toeristische RMT-trafik kan het best aan de hand van deze cijfers worden getoetst:

Jetfoiltrafik 01/03/1988	Aantal passagiers	Evolutie 88/87
In	18.961	- 7,8%
Uit	15.355	- 7,1%
Totaal	34.316	- 7,7%

Stippen we hier aan dat dit passagiersaantal met 297 jetfoilovervaarten werd vervoerd, wat een gemiddeld van 115 reizigers per overvaart is. Wanneer men weet dat de capaciteit van een jetfoil 275 personen bedraagt, betekent dit een gemiddeld bezettingscoëfficiënt van 41%. Het rendement blijft dus onder peil, wat de exploitatiedienst ertoe gedwongen heeft het aantal overtochten met 15% te verminderen gedurende het 1ste kwartaal 1988. Besprekingen worden thans gevoerd met de havenautoriteit van Duinkerke om aldaar bijkomende passagiers in te schepen, wat zou leiden tot het ontstaan van jetfoilverbinding Oostende-Duinkerke-Dover.

Ro/ro-vrachtrafik fors omhoog

Ook de commerciële vrachtrafik tussen Dover en Oostende haalt baat uit de stakingen bij P & O Ferries. In 1986, het eerste samenwerkingsjaar tussen de RMT en P & O Ferries, was deze trafik met 17,6% geslonken en het jaar daarop met nog eens 8,4%. Daartegenover stellen we de cijfers van de eerste trimestriële balans 1988: een bonus van liefst 32,2% wat het aantal vervoerde vrachtwagens en/of trailers betreft. Voor meer details:

Ro/ro-trafik 01/03/1988	Aantal vrachtwagens	Evolutie 88/87
In	16.476	+ 31,6%
Uit	16.138	+ 33,1%
Totaal	32.614	+ 32,2%

Ook de ro/ro- vrachtrafiek op de Oostende-Ramsgatelijn, uitgebaat door de rederij Schiaffino, ondergaat de gunstige weerslag van de stakingen die de Noordfranse Kanaalhavens verlammen. Aldus zien we dat de eerste drie maanden 1988 een groeiritme van eventjes 47% afdrücken t.o.v. het overeenstemmend kwartaal van 1987. Hiermee is bewezen dat ook deze Oostendse Kanaaldiensten voorheen onder de optimale rendabiliteit opereerden, wat te wijten

is aan het afgesloten akkoord met de RMT omtrent bepaalde activiteitenbeperkingen.

Wat besluiten wij uit dit alles? Voornamelijk dat de Oostendse Kanaaldiensten in normale omstandigheden fel onder peil opereren. Externe invloeden zijn daar duidelijk de oorzaak van, en het is beslist niet het Masterplan ter renovatie van het Oostendse havencomplex dat daar enige verbetering in zal brengen.

Ro/Ro-Trafiek bepaald expansief in Oostendse handelshaven

Niet alleen de R.M.T. ziet haar ro/ro-trafiek fors toenemen ingevolge de stakingsactie bij P & O European Ferries. Ook de rederij Schiaffino, die vanuit de Oostendse handelshaven op Ramsgate opereert, kent hierdoor een spectaculaire aangroei van haar ro/ro- vrachten.

In globo belooft deze aangroei zo'n 110.000 ton of 47% voor het eerste kwartaal van dit jaar. Verdeeld over aaneen afvoer bedragen de groeipercentages respectievelijk 66% en 28%. Het is dus duidelijk dat Schiaffino-lijn vooral te Ramsgate baat haalt uit de strubbelingen die de Kanaaldiensten van P&O Ferries sedert het begin van dit jaar kennen.

Aldus een eerste overzicht voor de Oostendse handelstrafiek:

Schiaffinoliijn 01/03/1988	Absolute hoeveelheid	Evolutie 87/88
Aanvoer	144.194 t.	+ 66%
Afvoer	200.561 t.	+ 28%
Totaal	344.755 t.	+ 47%

Opmerkelijk is dat dit resultaat behaald werd met de gewone rotatie van de twee Schiaffino-veerboten, namelijk 2 dagelijkse op- en afvaarten. Ter herinnering zijn het de «Catherine Schiaffino» en de gecharterde «Fuldatal», die op de Oostende-Ramsgatelijn opereren. In normale omstandigheden is hun rendement dan ook niet bijster groot. Hoe dit komt kunnen we als volgt verklaren.

Twee jaar geleden opereerden de Schiaffino Ferries vanuit de ro/ro-terminal gelegen in de achterhaven achter de oude Demeysluis. Ro/ro-ramp en aanpalende opslagterreinen waren eigendom van de stad Oostende. Al lang zocht de rederij een betere aanlegplaats gelegen in open verbinding met de zee. Met dit doel werden onderhandelingen gevoerd met de Staat, eigenaar van de Diepwaterkaai gelegen in de voorhaven. De RMT trad als onderhandelaar bij en eiste een beperking van de Schiaffino-activiteiten in ruil voor het aanleggen van een ro/ro-brug aan voornoemde kaai.

Ro/ro-trafiek in stadshaven moet vrijuit kunnen ontplooiën

In normale omstandigheden mag de Oostende-Ramsgatelijn een welbepaalde goederenoverslag niet overschrijden ingevolge dit akkoord. De concurrentie speelt derhalve duidelijk in het voordeel van de RMT, die naar een monopolie van de ro/ro-trafiek dringt. Deze situatie werkt bepaald remmend op de ontplooiing van deze trafiek in de stadshaven, hetgene de schepen van de Haven, Dhr. Maekelberghe, onlangs nog op een persconferentie onderstreepte. Het zijn niet de kandidaten die ontbreken voor het uitbaten van ro/ro-diensten vanuit Oostende, verklaarde

ons de schepen toen hij het Masterplan ter renovatie van de haven kwam verdedigen, maar de aanvragen worden systematisch tegengekant door de centrale overheid. Anderzijds is voornoemd project niet zo doeltreffend wat betreft het stimuleren van ro/ro-activiteiten in de stadshaven. Ook het alternatief renovatieplan van «Contactgroep Kusthavens» houdt te weinig rekening met de ontplooiing van deze trafiek. Het probleem zal daarmee zeker niet opgelost worden.

Nochtans is het evident dat de Oostendse haven zich op ro/ro-activiteiten moet toespitsen. Ze is immers ideaal gesitueerd ten opzichte van de Britse havens van de zuid-oostkust. Anderzijds gaan veel stortgoedtrafiek voor Oostende geleidelijk aan verloren. Het fenomeen is duidelijk merkbaar bij de export, waar thans ook de trafiek van chemische producten aan het afsterven is.

Afvoer 01/03/1988	Absolute hoeveelheid	Evolutie 87/88
Ro/ro-goederen	200.561t.	+ 28%
Houtsoorten	11.674t.	nieuw
Chemische pr.	2.800t.	- 1%
Totaal	215.035t.	+ 40%

Bij aanvoer blijven bij de vaste stortgoederen alleen de bouwmaterialen nog belangrijk. De chemische producten zijn ook hier bepaald regressief en de petroleumproducten hebben hoofdzakelijk een lokaal belang. Kortom zijn zowel bij aan- als bij afvoer de ro/ro-goederen dominerend met zo'n 60% van de globale trafiek in de handelshaven.

Aanvoer 01/03/1988	Absolute hoeveelheid	Evolutie 87/88
Ro/ro-goederen	144.194t.	+ 66%
Bouwmaterialen	114.540t.	+ 24%
Petroleumprod.	47.251t.	+ 10%
Chemische prod.	31.347t.	- 18%
Diverse	20.857t.	—
Totaal	358.189t.	+ 32%

Het is dan ook dank zij de expansieve ro/ro-trafiek van de Schiaffino Ferries dat de globale trafiek in de Oostendse handelshaven met zo'n 150.000 ton of 35% vooruitging tijdens het eerste kwartaal van dit jaar. Dergelijke evolutie is weliswaar uitzonderlijk en haast uitsluitend toe te schrijven aan de stakingsactie bij P&O Ferries.

Oostendse havengemeenschap v.z.w. opgericht

Naar het voorbeeld van andere havens, zowel in België als in het buitenland, werd in het raam van een nieuwe aanpak voor het Oostendse haven-management op 11 april jongstleden overgegaan tot de oprichting van een «Oostendse Havengemeenschap v.z.w.». De nieuwe vereniging zal nauw samenwerken met de «Contactgroep Kusthavens», die sinds vorig jaar ijvert voor de renovatie van het Oostendse havencomplex.

Inderdaad, één jaar geleden, en meer bepaald op 4 maart 1987, werd in de Ensorstad de «Contactgroep Kusthavens» opgericht. Deze pluralistische, informele werkgroep heeft tot doel mensen bij elkaar te brengen die belangstelling tonen voor de problematiek van de kusthavens, en in het bijzonder voor die van Oostende. Bij de start werd een aantal mensen gecontacteerd die beroepshalve met de haven iets te maken hadden en dus het havengebeuren met zijn problemen en noden daadwerkelijk kenden. Om de werkgroep een solide theoretische en wetenschappelijke basis te geven werden ook mensen uit de academische wereld bij de werking van de contactgroep betrokken.

Geïntegreerd herstructureringsplan voor de Oostendse haven

De algemene doelstelling van «Contactgroep Kusthavens» is de werking van de Oostendse haven te activeren en de contacten met andere kusthavens in de hand te werken. Concreet houdt de werkgroep zich bezig met volgende vijf problemen:

- hoe kan de productiviteit van de Oostendse haven worden opgetrokken?
- hoe kunnen nieuwe trafieken naar de Ensorstad worden aangetrokken?
- hoe kan de handelshaven van Oostende een eigen, specifieke functie verwerven?
- hoe kunnen havengebonden bedrijven naar Oostende aangetrokken worden?
- hoe kan bij al deze activiteiten de havenrenovatie worden aangepakt?

Via allerhande contacten en havenbezoeken ging de contactgroep na hoe een en ander te verwezenlijkt viel. Bij dit alles werd duidelijk dat het veelbesproken «Masterplan» voor de renovatie van het Oostendse havencomplex als oplossing niet voldeed. Dit grootse project bleek zeer duur, niet altijd efficiënt, enkel op ro/ro-trafieken afgestemd, en verloor belangrijke facetten van de Oostendse havenbedrijvigheid uit het oog zoals de visserijactiviteiten. Er werden dan ook naar alternatieven gezocht voor het zogehete «Masterplan», dat nu steeds meer in vraag wordt gesteld. «Contactgroep Kusthavens» heeft zich ook tot doel gesteld een ruimer aantal mensen en bedrijven die bij het Oostendse havengebeuren betrokken zijn samen te brengen en in-

dien mogelijk in een organisatie te verenigen. «Contactgroep Kusthavens» zou in dat groter geheel evenwel niet opgenomen worden, maar als studie- en informele werkgroep onafhankelijk blijven werken in het belang van de Oostendse haven.

In het perspectief hiervan werd onlangs een rapport opgesteld met als titel «Naar een geïntegreerd herstructureringsplan voor de Oostendse haven en zijn MIDA». Dit rapport moet beschouwd worden als een concrete aanvulling van het Masterplan. Het rapport is de wetenschappelijke neerslag van besprekingen in de schoot van de werkgroep Kusthavens, en steunt op de resultaten van de studie van het Seminarie voor Survey en Ruimtelijke Ordening van de Rijksuniversiteit Gent. In een volgend artikel zullen wij deze alternatieve oplossing van het Masterplan meer in detail bespreken.

Een havengemeenschap met multidisciplinair karakter

«Contactgroep Kusthavens» heeft als voorzitter gemeenteraadslid P. Van Laer en telt verder 1 sekretaris en 14 leden. Van bij de start heeft de werkgroep geïjverd om een brede discussie op gang te brengen tussen privé- en overheidsinitiatief in het perspectief van een economische relance van de kustregio en m.b.t. de havens in het bijzonder. Hiervoor was het aangewezen een Havengemeenschap te creëren. In een eerste fase werd gedacht aan afzonderlijke havengemeenschappen voor Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort. Voor de haven van de Ensorstad is dit een gedane zaak met de oprichting op 11 april 1988 van de v.z.w. «Oostendse Havengemeenschap». Ze mag in genedele verward worden met een havenbestuur of havenschap, dat tot de bevoegdheid van de overheid behoort. Artikel 2 van de statuten bepaalt dat de havengemeenschap tot doel heeft de groei van het Oostendse havencomplex en zijn activiteiten te stimuleren. Tien leden werden op de stichtingsvergadering verkozen met als voorzitter G. Allaert van het Seminarie voor Survey en Ruimtelijke Ordening R.U.G. Het zijn vertegenwoordigers van havenbedrijven in de meest ruime zin, geruggesteund door specialisten op gebied van havenplanning en -beheer. Overeenkomstig artikel 18 zullen zij voor de verdere werking van de vereniging zorgen. Nieuwe leden kunnen treden mits hiertoe een aanvraag te richten aan de voorzitter.

Hierbij wordt dus gestreefd naar een multidisciplinair karakter van de havengemeenschap. Het promoten van de Oostendse haven zal immers een geïntegreerde actie moeten zijn van mensen komende uit de meest uiteenlopende middens verbonden aan het lokale havengebeuren. In het vooruitzicht van de Chunnel dient de slagkracht beslist gebundeld te worden, hetgene ook de naburige Noordzeen Kanaalhavens reeds lang begrepen hebben.

De Belgische zeevisserij in 1987

Voor de Belgische zeevisserijsector was 1987 andermaal een vrij gunstig jaar. Inderdaad, volgens voorlopige cijfers beliep de globale aanlandingen in eigen havens zowat 34.000 ton, hetzij 15 % meer dan vorig jaar. Ook de gecumuleerde aanvoerwaarde steeg in dezelfde verhouding en bereikte zo'n 3,41 miljard BF.

Wanneer men bedenkt dat het monetair inflatieritme in ons land amper 2 % beliep in 1987, is dit beslist een merkwaardig resultaat. Vergeten we evenwel niet dat de geboekte besomming een brutobedrag is, waarvan de vrij hoge exploitatiekosten nog dienen afgetrokken. Gelukkig bleef de gemiddelde gasolieprijs voor de visserijvloot net als vorig

jaar betrekkelijk laag en situeerde zich rond de 6,60 BF/liter.

Qua vissoorten noteert men voor 1987 een vrij verhoogd aanvoer van schol en kabeljauw, terwijl de haringvangst bijzonder fel regresseerde. De behaalde prijs voor eerstgenoemde soorten steeg dan ook in dezelfde verhouding. Merkwaardig was ook de grotere aanvoer van kreeften en garnalen.

Terwijl de waarde van de kreeften de hoogte ingingen, werden de garnalen op de markt tegen schappelijke prijzen verkocht.

Quotaregelingen als voornaamste problemen in 1987

Deze vrij positieve balans werd echter niet zonder problemen geboekt. Nog nooit heeft de Belgische visserijsector het inderdaad zo moeilijk gehad met het quotasysteem als in 1987. Getuige hiervan de lange reeks beperkende maatregelen die van overheidswege getroffen worden zoals de sluiting van diverse zeegebieden, de bijvangstregelingen en de beperking van het aantal zeedagen. Dank zij een 15-tal quotaruilings met naburige landen en vooral dank zij een efficiënte samenwerking tussen vissers en Rederscentrale kon tot bijna het einde van het jaar gevist worden. Begin 1987 werd immers overeengekomen het aantal zeedagen per vaartuig tot 280 te beperken. Dit is zelfs merkbaar beter dan in 1986 toen slechts 265 zeedagen toegestaan werden.

Qua quotaregeling waren de twee gewichtigste problemen in 1987 die van de kabeljauw- en tongvangsten in de Noordzee.

Voor beide vissoorten waren nationale, beperkende maatregelen nodig in zover dat zelfs individuele quota moesten toegekend worden. Een ander probleem was dat van het nationaal meerjarig oriëntatieprogramma 1987-91 waarvoor in de Europese Commissie moest gestemd worden. Ondanks het verzet van ons land werd een vermindering van de Belgische vlootcapaciteit tot 94.380 PK vastgelegd, dit met ingang van 1992. Op nationaal vlak betekent dit ongetwijfeld een rem op de nieuwbouw gezien alle subsidies zullen wegvallen.

Aldus werd duidelijk gesteld dat ons nationaal visserijbeleid meer dan ooit op EG-vlak wordt gevoerd en derhalve de richtlijnen van de Europese Commissie terzake stipt dient na te leven. Bedoeling is immers het noodzakelijk evenwicht na te streven tussen de bestaande vlootcapaciteit en de aan ons land toegekende vangstquota. Hierbij mag evenwel niet uit het oog verloren worden dat de Belgische visserijvloot haar concurrentiepositie op de internationale markt moet behouden.

Modernisering van de vloot leverde tien nieuwe vaartuigen

Teneinde deze commerciële concurrentiepositie te vrijwaren en tevens de technische rendabiliteit van de vloot te verhogen werd in 1987 verder geïjverd voor haar modernisering. Aldus verleende de centrale overheid niet minder dan 337 miljoen BF scheepskredieten aan de visserij-

sector. Tien vaartuigen liepen van stapel of waren in aanbouw op vijf verschillende werven. Onder de afgeleverde eenheden telt men 7 eurokotters, 2 hekreilers en 1 boomkorvaartuig.

Rekening houdend met het hierboven aangehaald oriëntatie — programma van de EG-Commissie zorgden de Belgische autoriteiten ervoor dat de gesubsidieerde nieuwbouw voor ruim 90 % om vervangingsbouw ging. Slechts 10 % van de verleende kredieten kwamen in handen terecht van jonge schippers die nog geen schip bezaten. Aldus werd gehandeld in het raam van het vernoemde beperkingsbeleid zonder daarom te schaden de verdere modernisering van de vloot en de verjonging van de rederskaders.

Het jaar 1987 betekende ook het 25-jarig bestaan van het Rijksstation voor Zeevisserij gelegen te Oostende. Bij die viering werd de nadruk gelegd op het belangrijke wetenschappelijk onderzoek van de Belgische biologen die er werken.

Problemen in verband met zeeverontreiniging, overbevissing in bepaalde gebieden en het biologisch aspect van de visbestanden hebben zij al die jaren druk bestudeerd. Hun studies hebben dan ook bijgedragen tot het Europees instandhoudingsbeleid en het vaststellen van de TAC's met de daaruit voortvloeiende vangstquota der onderscheidene lidstaten.

Met betrekking tot de vorming van onze jonge vissers was 1987 het tweede experimenteel jaar van het «deeltijds leren» in de zeevisserij scholen van het land. Het werd evenwel andermaal een fiasco wegens het tekort aan degelijk gevormde onderwijskrachten en vooral bij gebrek aan voldoende motivatie bij de leerlingen. Bijgevolg zal in de toekomst een adequate oplossing dienen gevonden door de verschillende partners, met name Onderwijs, leraars en reders. Vermelden we nog de beslissing van een «Nautisch Centrum» op te richten, waar onze vissers de kans zullen krijgen zich bij te scholen in de technologische innovaties van het bedrijf.

Vermelden we tenslotte dat 1987 het jaar was van de ramp met de «Herald of Free Enterprise». Bij de reddingswerken waren onze vissers er de eerste bij en kwamen zij aldus in de kijker tot ver buiten onze grenzen. Hun moed en hard labour op zee zijn trouwens legendarisch en iedereen zal zich dan ook verheugen dat zij in 1987 met hun vangsten opnieuw goede resultaten hebben behaald.



N.V. SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE

Moervaartkaai 15, B-9020 GENT
(langsheen het kanaal Gent-Terneuzen)



Electrische dwarshelling
lengte 140 m.

Tel. werf
(091)45.04.01

Droogdokken
130 m. x 13 m. x 5,30 m.

Tel. droogdok
(091)53.15.11

NIUWBOUW - OMBOUW - HERSTELLING

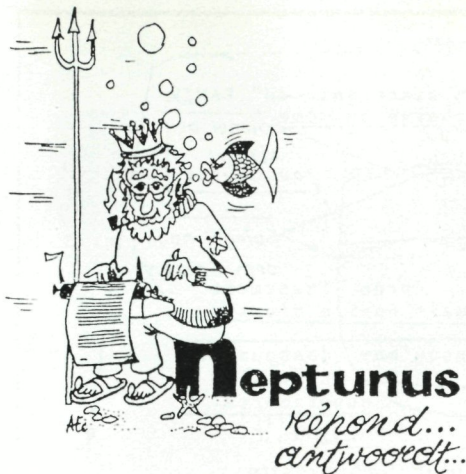
MOTORISATIE -

SCHEEPSELECTRICITEIT - ELECTRONICA

MEKANIEK - MEUBEL- en SCHRIJNWERK

Na kantoortijd:

(091)28.24.86 (ir. H. Mainil)
(055)45.59.56 (ir. J. Verhoest)
(091)45.04.72 (G. Rijckaert)
(03)888.30.75 (F. De Wilde)



...et encore «Le naufrage du Pamir»

Monsieur le Rédacteur en Chef de «Neptunus»

Votre rectificatif page 30 de «Neptunus»-Mars '88 concernant le naufrage du «Comte de Smet de Nayer» m'a fait grand plaisir. Une coïncidence intéressante dans le même numéro, c'est l'article de Mr. J.M. de Decker relatant le naufrage d'un autre voilier-école, le «PAMIR». - A l'époque où j'avais environ 17 ans, ce voilier ainsi que ses congénères «PRIWALL» - «POTOSI» - «PADUA» et «PARMA» passaient tour à tour de longues semaines à décharger au port de Bruges leur cargaisons de «GUANO» - c.à.d. du nitrate en provenance directe du Chili. - Comme je suis Brugeois, je leur rendais quasi journalièrement visite. - C'est ainsi que le Cdt PRIESS du «PRIWALL» constatant mon intérêt pour les grands voiliers, me fit cadeau d'un ouvrage datant de 1903: «F.E. Middendorf-Bemastung und Takelung der Segelschiffe». C'était la Bible technique pour les architectes navals et les Marins de l'époque. - PRIESS avait été premier officier sur le navire corsaire allemand du Comte von Lückner - un navire qui fit gros bruit durant la première guerre mondiale. - Un aristocrate qu'Hitler détestait cordialement...!

Ce préambule pour expliquer mon intérêt à l'article de Mr. de Decker. - Puis-je enchaîner par quelques notes personnelles?

LE NAUFRAGE DU PAMIR

Le naufrage du «PAMIR» est dû à un complexe de différentes causes:

1. Le tassement d'orge en vrac; la formation d'espaces libres au-dessus de la surface de la cargaison.
2. Malgré la couverture du vrac par de l'orge EN SACS et du fait de la forte gîte, la cargaison a pu passer désastreusement par-dessus la cloison longitudinale centrale, interrompue - «on ne le permettrait plus aujourd'hui» - sur 1,20 m. en dessous des panneaux d'écotilles du pont supérieur! - En outre l'orge est une cargaison très «fluide» qui a pu passer au travers des multiples fissures entre les planches en bois constituant les cloisons longitudinales centrales et leurs extrémités engagées dans des profilés verticaux en acier.
3. La citerne à Ballast liquide avait également été remplie d'orge. - On a calculé qu'elle pouvait contenir, soit 450 tonnes d'orge, soit 750 tonnes d'eau de mer. Evidemment avec 750 tonnes d'eau on aurait pu améliorer la stabilité transversale soit contrebalancer la gîte sur bâbord en ne remplissant que la moitié tribord du deep-tank «en temps voulu» avec de l'eau de mer.
4. L'ouragan «Carrie» venait d'abord du ESE, puis il a finalement fait route vers le ENE. - On se demande si la météo de l'époque a pu informer le «PAMIR» en temps voulu; les pronostics relatifs à la route suivie par un ouragan

valaient tout au plus pour 12 à 24 heures. On doit donc se garder de blâmer trop vite le commandant quant à la route qu'il a pensé devoir suivre pour éviter le centre de l'ouragan. - La preuve en est qu'il n'y avait pas unanimité entre les «jurés de la mer» à ce propos. - Blâmer après coup celui «qui a décidé» est indécent. A 1.000 miles de l'ouragan, le Commandant d'un voilier doit estimer 2 à 3 jours à l'avance l'avenir...

5. Le navire a été fortement couché sur bâbord, après une très longue période «tribord amures - au plus près serré.» L'orge a donc pu jouer largement son sale tour, décrit au croquis de la «Fig. 8» en annexe. - Ce croquis est le résultat de quelques découpures, suivies de «collage», de la page 370 de la revue «HANSA» 1958 - N° 8/9 et est en fait de la plume du Prof. Dr. Ing. K. Wendel et du Cne Platzoeder. - Doit-on pour finir accuser le Commandant Diebitsch d'avoir porté trop longtemps de la toile? - J'ai eu un serrement de cœur en lisant à la page 30 du «Neptunus» N° «3» la réplique du Commandant PIENING à la question brutale du Président du Jury Luhmann: «Auriez vous confié le «Pamir» au Capitaine Diebitsch», - Piening baisse la tête et répond par un «NON» à peine perceptible.

En conscience on pourrait - sans le blesser - lui demander: «si vous aviez été à sa place, auriez vous fait mieux? - A mon sens la question du Président était indiscrète, ce qui me fait penser à des questions souvent déplacées que certains journalistes posent à des personnes éminentes lors d'une interview.

Quelques chiffres: - toujours du Prof. Dr. Ing. WENDEL: «Lors d'une approche brutale de l'ouragan et la voilure EN PLACE, par Beaufort 10, la gîte est de 27 à 29°. - Par Force 12-34° à 36°.

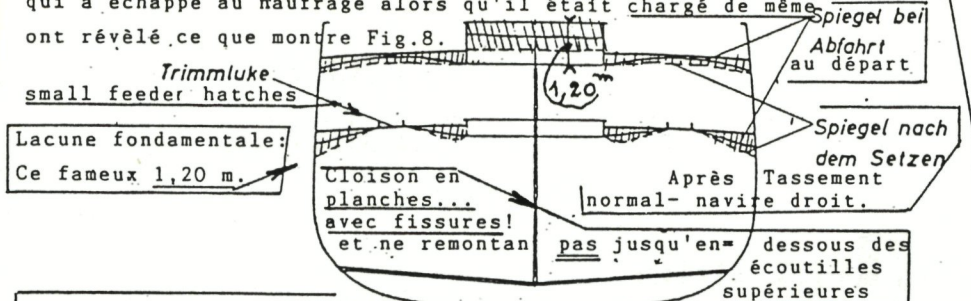
A sec de toile par Beaufort 10 la gîte eût été de 12° et de 17° par Force 12. - Comme le navire ne s'est que très faiblement redressé, cela ne s'explique que par le ripage de la cargaison (Fig. «8».)

6. Un dernier point coopérant au naufrage; lors de la gîte extrême les superstructures n'étaient «pas étanches»! Alors commence la débâcle!

Et pour finir les conclusions de Prof. Dr. Ing Wendel; Par grosse mer, avec les deeptanks remplis non d'orge, mais d'eau de mer, le «Pamir» n'aurait pas chaviré - même si ses superstructures n'auraient pas contribué à sa stabilité.

Die Photographien von der „Passat“

Des Fotos prises sur le voilier "PASSAT" - un sistership du "PAMIR" qui a échappé au naufrage alors qu'il était chargé de même ont révélé ce que montre Fig. 8.



Glissement (ripage) de l'orge,

pour une inclinaison

supérieure

à l'angle du talus (ca 28° bei Bewegung geringer)

naturel - 28° au repos et moins en cas de roulis"

Bild 8. - (Fig. 8)

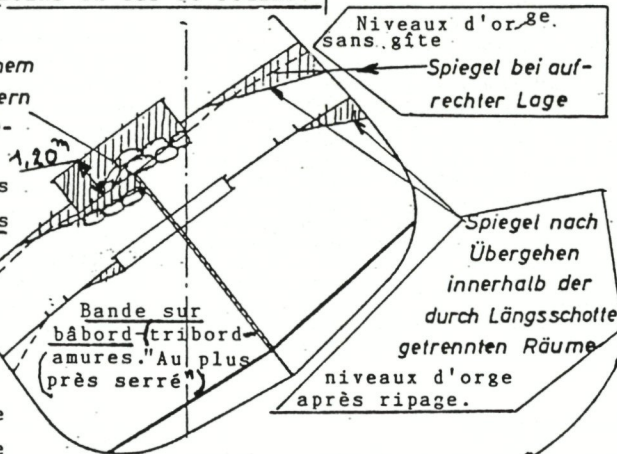
Übergehen von Ladung bei einer Schlagseite, die größer ist als der Schüttwinkel

Übergehen von einem Raum in den andern über das Getreideschott hinweg

L'orge - sacs superficiels compris - saute par dessus le sommet de la cloison

longitudinale trop courte et les fissures entre les planches font le reste.

Conclusion: un couple de chavirement inattendu de 800 à 900 tonnes-mètres;



zeigen auch tatsächlich, daß eine solche Verschiebung auf diesem Schiff stattgefunden hat. Der Vorgang wird anschaulich durch die Skizzen auf Bild 8 wiedergegeben.

Auf der letzten Skizze ist zu erkennen, wie durchaus nennenswerte Mengen losen Getreides so über das Längsschott hinüber auf die andere Schiffseite fallen können und vermutlich — wie die Erfahrungen mit der gleichen Gerste auf der „Passat“ nahelegen — auch gefallen sind. Auf der „Passat“ wurde nämlich in Lissabon festgestellt (Dipl.-Ing. Seefisch und Kapt. Gröschel), daß sich beträchtliche Mengen von der einen Seite zur anderen Seite — also durch oder über das Längsschott hinweg — verlagert hatten.

Par contre avec de l'orge dans les deeptanks et des superstructures envahies, c'était la mort certaine. Avec des superstructures étanches et «à sec de toile» le «Pamir» serait resté, sans autre problème «que ses voiles déchirées», «sereinement» à «seulement 30° à 35° de bande comme son sistership «Passat» qui a subi un gros coup analogue... mais en est sorti!

Conclusion:

Bien sûr l'ère des voiliers marchands est close; primordiallement pour des raisons économiques. - On ne conçoit plus un voilier ramenant une pauvre cargaison d'avoine de seulement 3780 tonnes débitées, soit en vrac, soit même en sacs — et qui doit «sortir d'un cyclone avec — un équipage «héroïque» constitué d'environ — j'ai compté 6 personnes —, alors que nos navires modernes de «tonnage — cargaison» infiniment supérieure commencent à s'en tirer — SANS RISQUES aussi dramatiques «que des pertes de plusieurs centaines de mètres carrés de voile» et surtout de vies héroïques humaines... avec seulement de 12 à 16 de navigants EFFECTIFS à bord! - J'eus le profond regret de notifier cela au Président du Cercle «Geor-

ges Lecointe» à l'époque où les rêves d'un nouveau navire école — voilier Belge tentaient encore nos esprits romantiques, auxquels — je l'avoue — j'ai longtemps cru, du fait qu'on me considérait à l'époque comme le seul architecte naval Belge capable de pouvoir mener l'affaire convenablement...

Le lecteur du «Neptunus» comprendra — je l'espère —, à la lecture de mon intervention actuelle combien je suis resté sensible à toutes les aventures des anciens voiliers marchands que j'ai connu de très près. Et doit je le souligner?

Hommage à ces vieux loups de mer qui ont risqué — et réussi — à l'époque tant de choses — et se font fait fatalement blâmer — par des tribunaux composés de leurs pairs — alors que la science météorologique de l'époque - et les règlements sacrosaints des sociétés de classification en vigueur étaient totalement en dessous de ce qu'on exige à présent de navires transportant une cargaison aussi «perfide» que l'avoine de «LA PLATA».

HOMO HOMINI LUPUS
ir F.ct. VAN DYCKE



ESPA-nieuws

Maritime Award voor Gaston Derkinderen

Eind mei mocht professor Gaston Derkinderen uit handen van minister van Buitenlandse Betrekkingen Leo Tindemans de Maritime Award 1988 ontvangen. Die onderscheiding werd hem toegekend door de European Shipping Press Association (ESPA). Professor Derkinderen mocht de Award in ontvangst nemen als voorzitter van APEC, een v.z.w. die zich al meer dan tien jaar bezighoudt met het uitdragen van de know-how van Antwerpen naar havens in de Derde Wereld. Zo levert APEC een bijdrage tot de economische ontwikkeling van die landen.

In aanwezigheid van talrijke binnen- en buitenlandse genodigden refereerde minister Tindemans naar de jeugd van de laureaat, die een harde leerschool was. Gaston Der-

kinderen was pas 10 toen zijn vader stierf en moeder had slechts een kliek pensioentje. Later vertrok Gaston Derkinderen naar het toenmalige Belgisch Congo, waar hij eerst gewestbeheerder werd, om tijdens de oorlog deel uit te maken van het kabinet van gouverneur-generaal. Nadien keerde hij terug naar België, waar hij een tweede loopbaan begon in de ambtenarij en als hoogleraar.

Na z'n pensionering bouwde hij APEC uit, waar hij sindsdien ongeveer 1500 stagiairs uit ontwikkelingslanden werden opgeleid. Gaston Derkinderen vervulde regelmatig zendingen naar ontwikkelingslanden en werd vereremerd met meer dan twintig binnen- en buitenlandse eretekens.

**Wat
brandbeveiliging
betreft: Somati.**

somati Somati nv.
111^e Industriezone - 9440 Erembodegem (Aalst)
Tel. 053/70.32.32 - Telex 12.376



ALGERINES ASSOCIATION

(Recognised by the Royal Navy)

Secretary
J.F. Williams
395 Lytham Road,
Blackpool FY4 1EB
Tel. (0253) 44157
England

President: Commander H.L. Jenkins, O.B.E., D.S.C., R.N. (ret.)
Vice Presidents: The Commodore Minor War Vessels and Minewarfare
The Commanding Officer HMS BRAVE
The Commanding Officer HMS ONYX



DID YOU SERVE IN AN ALGERINE?

yes? THEN WHY NOT JOIN YOUR OLD SHIPMATES IN THE ASSOCIATION
SPECIALLY MADE FOR YOU!

Amongst the more than 500 members who have joined the Association since it was established in 1985, there are many from Overseas, Canada, South Africa, Malta, Australia, New Zealand, Spain etc. In particular there are some who served in the BELGIAN NAVY in the ex-British and Canadian Algerines...

DE BROUWER G. LECOINTE DE MOOR J. VAN HAVERBEKE A.F. DUFOUR
A. de GERLACHE

The Association welcomes all who served in any of the above Algerines.

There is a Quaterly Newsletter «THE SWEEPER» sent to all members...

A Full list of all members is issued so that you can contact old shipmates...

A Reunion is held annually (and there is no reason why the Belgian members should'nt hold their own as well)....

FOR FULL DETAILS OF MEMBERSHIP... CONTACT

Pierre Latinis

Avenue des Ducs 178, B-1970 Wesembeek-Opheem - Belgium

Woorden uit de zeemanskist

Maritieme Geografie

Door Oppermeester (i.r.) J.-B. DREESEN

Als wij vanuit zee de wal aanlopen kan de voor ons liggende kust zich op verschillende manieren voordoen.

In onze zuidelijke Noordzee, zo oost als west, zijn dat meestal VLAKE KUSTEN. Het is de gewoonste kustvorm, langzaam afdalende naar de geleidelijk dieper wordende zee. De zee ervoor heeft veelal ondiepten en banken, terwijl aan de landzijde duinvorming kan voorkomen.

Door de invloed van de kracht van golven, wind en stroom, alsmede door de rijzing of daling van de zee of land, kan dit soort kusten dikwijls van vorm veranderen.

Vlakke kusten zijn meestal ongunstig voor de scheepvaart, omdat zij voor schepen met enige diepgang niet bereikbaar zijn dan bij riviermonden of langs kunstmatige vaargeulen.

Soms zijn de kusten steil en bestaande uit meer of minder vast gesteente of leem, zoals dit het geval is op de Franse en Engelse kusten van het Oostelijk deel van het Engels Kanaal; de Yorkshire kust en die van het Friese Gaasterland. We spreken dan van een KLIFFENKUST. Dit is verschillend van een KLIPKUST. Bij deze kustenvorm, is het gesteente zeer rotsachtig met vele naar voren springende klippen of alleenstaande rotsmassa's met soms diepe insnijdingen ertussen. Deze vorm komt voor in Bretagne, voornamelijk op de gekende Côte des Passants.

Wanneer de rotsbodem zich in zee voortzet met vele lage rotseilanden (SCHEREN) dan spreekt men van een SCHE-RENKUST. (Zweden en Finland)

Een bergachtige kust met smalle, diep in het land dringende, zich vaak vertakkende inhammen met steile wanden heet een FJORDENKUST. Men vindt ze voornamelijk in Noorwegen en Groenland maar ook in nadere delen van Scandinavië.

Een LENGTEKUST noemt men een kust, waarachter zich een bergland bevindt, dat evenwijdig aan de kust gestrekt is. De Dalmatische kust is hiervan een voorbeeld.

Steil en hoog, maar ook vlak en laag, kunnen de kusten zijn die gevormd worden door de koraalbanken (koraalriffen) in de tropische streken. Dit zijn dan de KORAAL-KUSTEN.

De kustvorm met veel verdrinken rivieren zoals we die kennen op de Spaanse noordwestkust noemen we een RIAS-KUST. Dit woord komt van het Spaanse woord RIA, in de betekenis van de monding van een rivier (RIO). Ook het gedeelte van een rivier tot waar de getijden merkbaar blijven wordt in Spanje RIA genoemd.

Algemene termen zoals OCEAAN, EILAND, SCHIEREILAND, KAAP, ZEE zijn genoegzaam gekend uit de schoolse lessen aardrijkskunde zodat ze in dit bestek niet hoeven hernomen te worden. Het is echter belangrijk sommige watervlakten die om of nabij de kust voorkomen even nader te definiëren.

Een GOLF is een diepe, brede insnijding van de zee in het land, veel groter dan een baai, zodat men niet de gehele kust kan zien. De taal is echter niet altijd consequent bij de naamgeving. Zo spreekt men van de Golf van Napels, maar ook van de Perzische Golf en de Golf van Cascoigne. Tussen de eerste en de laatste is er een enorm verschil.

Een BAAL daarentegen is een insnijding in de kust, die daar een kleine zeeboezem tussen twee kapen vormt, maar breder is dan zij diep is. Men kan van daaruit doorgaans de kusten zien.

Een min of meer beschermde ankerplaats bij een kust, haven of stad, waar een schip eventueel kan worden geladen of gelost heet een REDE. Men spreekt van een BUITEN- of OPEN REDE en een BESLOTEN REDE.

Een HAF is een ondiep strandmeer, dat door een SCHOORWAL of STRANDWAL van de open zee wordt gescheiden. De scheiding is niet volledig. Een meestal nauwe opening in de wal verzorgt het contact met de open zee. Het klassieke HAF gebied is de Oostzeekust met bijzonder de KURISCHER HAFT en de FRISHES HAFT.

Het woord LAGUNE wordt meestal gebruikt om bij koraalriffen het waterbekken binnen een ATOL aan te duiden. In het algemeen zijn het echter de lage, moerassige, meestal in delta mondingen gelegen brak of zoutwatermeertjes, die door de vorming van duinen of schoorwalen gescheiden zijn van de open zee maar toch hiermee in verbinding staan. Tot de bekendste lagunen behoren die van Venetië.

Kleine natuurlijke havens langs de kust, waar kleine schepen voor anker kunnen gaan zijn KREKEN. Wordt een nauwe kreek begrensd door hoge rotsen met meestal een smalle doorgang, zoals we die kennen op de Franse zuidkust dan spreken we van een SLUIPHAVEN. Kleine schepen kunnen hier meestal, in het slechtste weer beschermd ankeren.

Achter een eiland, een bocht van een rivier, een landtong is er meestal een LUWTE, een gebied dat tegen de wind en de zeegang beschermd is. Ligt deze luwte onder de BOVENWINDS gelegen OPPERWAL dan spreekt men van een OPPER. BEMINT UW OPPER is dan ook een uitdrukking die niet uitsluitend religieus van oorsprong is.

Een brede doorgang tussen twee kusten, waarbij de kusten niet zichtbaar zijn wordt een KANAAL genoemd. Wij kennen het best het ENGELS KANAAL.

Een tamelijk smal, natuurlijk vaarwater tussen twee stroken land, eilanden of kapen, waardoor twee zeegebieden met elkaar in verbinding staan en die voldoende diep is om een veilige toegang tot die gebieden te verzekeren heten wij een STRAAT. De Straat van Gibraltar is voor ons

de meest gekende, maar de Straat van Ormoez is momenteel de actueelste.

Een nauwte tussen twee vaarwaters, twee landtongen of eilanden, maar dan van een meer bescheiden omvang dan een Straat noemen wij een SCHAAR. Zo kennen wij op de Westerschelde ondermeer de Schaar van de Noord en de Schaar van Waarde.

Lange smalle doorvaarten gevormd door een zeearm gelegen tussen land krijgen in de ons omringende landen soms specifieke namen. In het Baltisch gebied spreekt men van SONT of BELT, in Groot Britannië van een FIRTH en in Frankrijk van een PERTUIS.

Een engte of een smalle vaarweg, vaargeul of kanaal van voldoende diepte voor het overvaren van een onderzeese zandbank of drempel in een rivier, baai of straat is een PAS. Best gekend zijn voor ons de Pas van Duinkerke, de Goulet van Brest.

Sommige passen worden een NAUW genoemd. Zo spreekt men van het NAUW VAN CALAIS of het NAUW VAN BATH (op de Westerschelde).

De grote inhammen van de oceanen verdeelt men in RANDZEEËN (Noordzee, Gele zee) en BINNENZEEËN (Middellandse zee; Zwarte zee).



«ONZE JONGENS» in en... UIT DE GOLF!

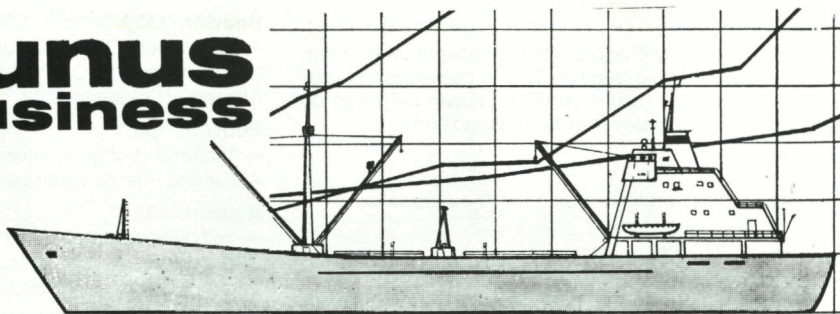


Onze jongens uit de Golf



Onze jongens in de Golf

Met dank aan Jules VAN PAESSCHEN en Bert HUSELMANS van de Gazet van Antwerpen.



Door E.A. VAN HAVERBEKE

Doop Petrobulk Jaguar

Eind april jl., werd te Temse, bij Boelwerf de productanker «Petrobulk Jaguar» gedoopt. Het was Mevrouw Geens echtgenote van dhr. Minister die meter van het schip was. De Petrobulk Jaguar is een produktanker uit de zogenaamde cat-class. Toen Boelwerf dit innoverende ontwerp in 1985 op de markt lanceerde, werd dit schip bestempeld als hét prototype van de moderne, hoogtechnologische produktanker. Inmiddels zijn wij met de «PetroBulk Jaguar», bouwnr. 1525, aan een vijfde schip van dit type toe, terwijl een zesde eenheid, in volle aanbouw in ons bouwdoek, in oktober klaar zal zijn.

Dhr. L. Luyten, voorzitter van de N.V. Boelwerf hield bij deze gelegenheid een opgemerkte toespraak, waaruit een gematigd optimisme klonk voor de toekomst.

Technische Fiche

Lengte over alles: 171,80 m
Lengte tussen loodlijnen: 164,00 m
Breedte op spanten: 32,24 m
Holte: 17,90 m
Ontwerp diepgang: 11,50 m
Overeenstemmend draagvermogen: 37.500 tdw
Konstruktie diepgang: 13,30 m
Overeenstemmend draagvermogen: 45.600 tdw
Dienstsnelheid bij 11,5 m diepgang: 14,5 knopen
Bemanning: 37 personen
Klassifikatie: Lloyd's Register of Shipping met notatie «100 Al Chemical oil tanker», vooral bestemd voor het vervoer van IMO 3 olieproducten zoals o.a. methanol en caustisch soda. Het schip kan eveneens graan vervoeren.



Struktuur:

Het schip is gebouwd volgens het dwarsspanstelsysteem en heeft een dubbele bodem over de gehele lengte alsmede een dubbele huidconstructie en een omgekeerde dekstructuur ter plaatse van de ladingszone.

Laadruimte:

De laadruimte is onderverdeeld in 12 cargotanks.

CARGO SYSTEEM

— Cargo pompen

Er worden 8 hoofd- en 4 kleinere FRAMO cargopompen geïnstalleerd, één in elk cargotank.

— Cargoleidingen

Het cargo leidingsstelsel omvat 4 cross-over lijnen met een individuele leiding naar elke tank hetgeen een segregatie van 12 verschillende producten toelaat.

— Coating

Al de cargotanks worden inwendig bekleed met een 3-lagen epoxy-verfsysteem met een totale droge laagdikte van 300 microns.

HOOFDMONITOR:

Is een SULZER type 4 RTA 76, COCKERILL/Seraing met een vermogen van 8.200 kW bij 78,6 tpm.

Orderboek van BOELWERF N.V.

Nieuwbouw

Bouwnr. 1525

— «PetroBulk Jaguar», produkttanker van 45.600 tdw.
Opdrachtgever: BOELWERF N.V.
Afl levering: eind mei 1988.

Bouwnr. 1526

— «PetroBulk Cougar», zusterschip 1525.
Opdrachtgever: BOELWERF N.V.
Afl levering: oktober 1988

Bouwnr. 1527

— Vlottend droogdok voor Schiffscommerz, D.D.R.
Afl levering: derde kwartaal 1988.

Bouwnr. 1521

— zelfarend boorplatform «Yatzy»
Opdrachtgever: N.V. Yatzy.
Vertrek van de werf: derde kwartaal 1988
Afl levering: vierde kwartaal 1988.

Bouwnr. 1529

— LPG-tanker van 28.000 m³
Opdrachtgever: GASDAM N.V.
Afl levering: tweede kwartaal 1989.

Bouwnr. 1530

— LPG-tanker van 28.000 m³
Opdrachtgever: GASMAR BEL + GASMAR NOR
Afl levering: vierde kwartaal 1989.

Ombouw

Boorschip «Pélican II»: herstel van uitrusting na brand en aanpassing aan nieuwe klassereglementen.
Opdrachtgever: OFFSHORE EUROPE
Termijn: mei 1988 - december 1988.

Samenwerkingsakkoord

Verhuur van zekere installaties en uitvoeren van werkzaamheden m.b.t. de bouw van een sleepopperzuiger. Dit schip werd door Dredging International aan Fulton Marine in opdracht gegeven, en Fulton doet beroep op Boelwerf om zekere diensten te verlenen.



BELGISCHE KOOPVAARDIJ - SANEREN OF VERDWIJNEN

Op 24.5.1988 werd het jaarverslag van de Belgische Redersvereniging aan de pers voorgesteld door de Heer J. Saverys, Voorzitter van de Vereniging.

In 1987 nam de wanverhouding tussen vraag en aanbod verder af.

Deze voorzichtige verbetering is enerzijds toe te schrijven aan een daling in het afleveren van nieuwbouwschepen en anderzijds aan een grotere vraag naar schepen voor het vervoer van granen, steenkool en ijzererts.

Nochtans blijft de *overcapaciteit* bestaan. Zo is er in de bulkvaart 43,6 mio dwt te veel, in de tankvaart 73,6 mio dwt, terwijl in het containervervoer nog een surplus van 32,6% waar te nemen is in de slotcapaciteit.

In 1987 werd er voor de eerste maal in de geschiedenis van de Belgische koopvaardij een *fundamentele afbouw vastgesteld*. Niet minder dan 431.043 dwt werd afgevoerd van het nationaal register. Het *vervoersaandeel in de uitvoer* daalde verder naar 4,7%.

De *daling bij het zeeliedenbestand* die sinds 1985 werd waargenomen, zet zich voort. Het contingent ingeschreven in de Pool is voor de beschouwde periode teruggelopen van 3.204 naar 2.674. Het aantal beschikbare arbeidsplaatsen bedraagt einde 1987 nog amper 1.148. De werkloosheid is dan ook opgelopen tot meer dan 15%.

Niettegenstaande de aanhoudende conjuncturele recessie en de uitgesproken lage dollarkoers hebben de Belgische reders ook nog in 1987 een maximale inspanning geleverd om het scheepspatrimonium nationaal te houden.

Het belang van een nationale koopvaardij werd ingezien door het Ministerie van Verkeerswezen, waarvan het Sekretariaat-Generaal, samen met de reders en de vakbonden op 13.5.1987 een *Protokol* ondertekende voor steun aan de koopvaardijvloot voor 1987 en 1988.

6 Ministerraden later werd op 11.8.1987 een «*mini-koopvaardijplan*» goedgekeurd dat in afwachting van een structurele oplossing, voor de periode van 1.7.1987 tot 31.12.1988, voorzag in een overbruggingstussenkomst van:

- 270 mio BF aan sociale en fiscale bijdragevermindering;
- 250 mio BF aan intresterschikking (Fonds Scheepskrediet);
- 150 mio BF aan intresterschikking (NMKN).

In de praktijk hebben de reders echter vastgesteld dat: — de overgangsfase van 2 jaar zoals voorzien in het Protocol werd teruggeschoefd naar 1,5 jaar, m.a.w. voor 1987 wordt slechts de helft van het bedrag toegezegd; — de intresterschikking van de NMKN houdt rekening met de kontraktuele 5-jaarlijkse rentevoetherzieningen waardoor de reële inspanning van de NMKN wordt verminderd; — de uitbetaling van de sociale en fiscale bijdragevermindering heeft aanleiding gegeven tot een tweede onderhandelingsniveau met de betrokken administraties.

Fiscaal werd in december 1987/januari 1988 maar een bedrag toegekend van 47 mio BF, terwijl de sociale zekerheid pas in 1988 bereid was een inspanning te doen van ± 59 mio BF. Dit brengt het totaal op 106 mio BF i.p.v. de toegezegde 135 mio BF. Voor 1988 zou de gewezen Minister van Sociale Zaken nog een KB opgesteld hebben om de vermindering van de sociale lasten door te trekken

naar 1988. In ieder geval zal ook in 1988 de beloofde 270 mio BF op verre na niet bereikt worden.

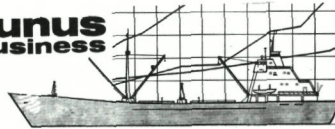
Eind 1987 werd na lang aandringen van de Belgische reders officieel contact opgenomen met de Luxemburgse autoriteiten voor de oprichting van een *Luxemburgse vlag*.

De Luxemburgse autoriteiten werken momenteel, met medewerking van de Belgische reders, verder aan:

- een moderne registratiewetgeving die o.a. zal toelaten dat Belgische schepen naar Luxemburg kunnen worden vervoerd onder een bareboat charter;
- vrijstelling van personenbelasting voor zeelieden;
- aangepaste sociale zekerheid;
- gecentraliseerde administratie.

Men mag zich verwachten dat het volledige project in de eerstvolgende weken aan de Luxemburgse Ministerraad zal worden voorgelegd, waarna het zal doorgestuurd worden naar de Raad van State en vervolgens naar het Parlement. De introductie van de Luxemburgse vlag kan aldus voorzien worden vóór het einde van het jaar 1988. Ondertussen werkt ook de *Belgische Administratie* aan een fundamentele oplossing voor het loonkostprobleem onder Belgische vlag. De Redersvereniging verleent ook hier haar volledige medewerking. Een structurele Belgische oplossing zal eerlang aan de Ministerraad worden voorgelegd.

**neptunus
business**



C . D . S . C . A

DE CENTRALE DIENST VOOR SOCIALE EN CULTURELE AKTIE

Ten behoeve van de leden van de militaire gemeenschap



Au service des membres de la communauté militaire

L'OFFICE CENTRAL D'ACTION SOCIALE ET CULTURELLE

O . C . A . S . C

Voor alle verdere informatie kunt U terecht bij de dienst Public Relations : LEUVENSESTEENWEG 392 1030 BRUSSEL

Pour toutes informations s'adresser au bureau relations publiques CHAUSSEE DE LOUVAIN 392 1030 BRUXELLES

Civil Burger : 02/735.61.00

Mil : 3687

Téléfax : 3687

Telex : 22896

Raymond De Cloedt Ereburger Stad Oostende.

Tijdens een bijzonder stijlvolle plechtigheid ten Stadhuisse, werd de heer Raymond De Cloedt tot ereburger van de «goede stede ende port» van Oostende verheven.

Uit de toespraak van Burgemeester Julien Goekint, noteren we enkele belangrijke fragmenten:

Oostende is nimmer vrijgevig geweest bij het uitdelen van ere-titels en dat is goed. Overdaad schaadt en het ontwaardeert.

Slechts enkelen mochten de eer genieten ereburger te worden van de Koningin van de Badsteden. Hun ereburgerschap heeft telkens een bijzondere betekenis gehad en dient gesitueerd in de periode dat het werd toegekend. Aan velen is Oostende dankbaarheid verschuldigd. Ontelbaren hebben onze stad dienst bewezen. Wij zijn hen allen erkentelijk. Wij meenden echter dat de goede traditie, uitzonderlijke verdiensten te huldigen, in ere diende te worden gehouden. In deze economisch moeilijke tijd ging ons respect en onze appreciatie uit naar een man die de traditie van een dynastie verder heeft gezet. Een ganse leven lang.

Een dynastie die ontstond in 1845, door de noeste werkkraft en de klare blik op de toekomst van een eenvoudig man. Toen Emmanuel De Cloedt zijn bedrijf opstartte, kon niemand vermoeden dat 143 jaar later, de kleine firma zou zijn uitgegroeid tot het wereldwijd gerenomeerde baggerbedrijf dat de familienaam van haar stichter nog steeds in haar banier draagt.

Belangrijker echter dan de naam De Cloedt, is de faam die de firma geniet. Op het commercieel vlak, op het vakkundig vlak, op het sociale vlak. Aan die faam bouwden Emmanuel De Cloedt, zijn zoon Prosper en diens beide

zonen, Jean die sneuvelde als piloot in 1942, Raymond die wij vandaag huldigen, en diens zoon Jean-Jacques die vandaag mede het bedrijf leidt.

Commercieel is De Cloedt een bedrijf dat meer dan alleen maar vertrouwen geniet. De grondvesten waren degelijk: de constructie doorheen de jaren was het niet minder. De beste maatstaf om een bedrijf te evalueren is de beoordeling van klanten en van leveranciers. De beoordeling van deze firma is uitstekend. Op het vakkundig vlak: een bedrijf is waard wat zijn werknemers waard zijn. Wat baat een degelijke onderlegde leiding als de uitvoerders falen. De Cloedt is steeds gekend geweest voor het vakmanschap en de toewijding van zijn personeel.

En tenslotte op het sociale vlak: lang voor de wetgever de trouw en de verkleefdheid van de werknemer beloofde via een sociaal statuut, kende De Cloedt zijn arbeiders en bedienden extra voordelen toe, die meer betekenden dan een supplementaire vergoeding, maar tevens een uiting waren van erkenning van de waarde van de inzet van zijn personeel.

De geschiedenis van deze bagger-dynastie verliep hoofdzakelijk te Oostende. Met Oostendenaars op alle echelons, ook nog vandaag.

Twee eenheden van de vloot van De Cloedt werden zeer recent nog gebouwd op een der scheepswerven van onze stad. Alle herstellingen gebeuren in het Oostendse atelier.

Talrijk zijn de families die op een of andere wijze een band hebben met dit bedrijf. Nu of in het verleden. Allen spreken er met vol lof over. De Cloedt is een stuk Oostendse geschiedenis:

Dhr. Burgemeester Julien Goekint overhandigt het erediploma aan dhr. Raymond DE CLOEDT. Foto: Lysianne Van Houtte.





V.l.n.r. Ereburchemeester J. PIERS, mevr. J.-J. DE CLOEDT, 1LZ (hr) J.-J. DE CLOEDT, mevrouw J. GOEKINT, de nieuwe Ereburcher R. DE CLOEDT, dhr. Burchemeester J. GOEKINT.
Foto: Lysianne Van Houtte.

Om deze voorbeeldige zin voor initiatief; om de vier generaties lange trouw aan onze stad; om het economische belang voor onze streek; om het sociale voorbeeld, hebben wij gemeend dat het goed is de traditie van het ereburgerschap van onze stad terug op te nemen.

Het weze mij toegestaan even de persoonlijkheid van de heer Raymond De Cloedt nader te belichten: De Heer Raymond De Cloedt werd op 1 maart 1904 te Brugge geboren en behaalde in 1925 het diploma van burgerlijk ingenieur aan de Gentse Universiteit. Van dan af werkte hij samen met zijn vader, wijlen de Heer Prosper De Cloedt, die aannemer van openbare en privéwerken was, en in 1927, bij de oprichting van de N.V. «De Cloedt et Fils», werd hij afgevaardigde-beheerder.

Tijdens de oorlog 1940-1945 weigerden zijn vader en hijzelf de baggerwerken voor de Belgische kust te hervatten: zij lieten liever hun werkplaatsen en materieel aan de kust opvorderen. Na de bevrijding in 1944 bezaten zij bijgevolg praktisch geen materieel meer en moesten dus opnieuw van nul vertrekken. Onder impuls van de Heer Raymond De Cloedt kwam de vennootschap terug op gang en enkele jaren later, in 1950, stichtten de Heren De Cloedt de dochteronderneming «Overseas De Cloedt & Fils» voor het uitvoeren van werken in het buitenland.

Bij het overlijden van zijn vader in 1955 werd de Heer Raymond De Cloedt voorzitter van de raad van beheer en directeur-generaal van de beide vennootschappen. In 1956 stichtte hij een tweede dochteronderneming de «Société de Dragages De Cloedt & Fils». Met de medewerking van zijn zoon, de Heer Jean-Jacques De Cloedt, bouwde hij de drie vennootschappen verder uit, met vestigingen in talrijke landen in Europa en elders in de wereld. Als specia-

list in baggerwerken maakte hij aldus zijn internationale roeping waar.

Omwille van zijn belangstelling voor de beroepsverdediging was hij gedurende tien jaar voorzitter van de Groupement de Défense des Intérêts des Entrepreneurs de Dragage. Als beloning voor de bewezen diensten verleenden zijn collega's hem de titel van erevoorzitter, terwijl hij tevens beheerder van de Groepering blijft.

In weerwil van zijn tijdrovende bezigheden is hij beheerder geweest van de Algemene Baggermaatschappij, de «Compagnie d'Entreprises C.F.E.», de «Société de Remorquage à Hélice» en, te Parijs, van de «Société Nationale de Travaux Publics».

Hij is: Officier in de Leopoldsorde; Officier in de Kroonorde; Commandeur in de Leopoldsorde; Commandeur in de Kroonorde; Laureaat van de Arbeid en Ere-Consul van Guatemala.

De gemeenteraad heeft dan ook beslist Raymond De Cloedt in de annalen te vermelden als Ereburger van de Stad Oostende.

De familie De Cloedt staat ook heel dicht bij de Zeemacht, de zoon van de nieuwe ereburger, Jean-Jacques De Cloedt, was een bijzonder actief en plichtsgetrouw reserveofficier van de Zeemacht als Luitenant-ter-Zee 1e Klas, hij maakt nu deel uit van het honorair kader. Ook de kleinzoon Jean De Cloedt was reserveofficier bij onze Zeemacht, momenteel Vaandrig-ter-Zee 2e Klas. Hij nam deel aan de Operatie Octopus in de Perzische Golf.

De redactie van Neptunus - Maritiem en Zeemachtijdschrift - sluit zich volgaarne aan bij deze meer dan verdiende hulde.

INFO RESERVE

OFFICIERS DE LA RESERVE DE LA
FORCE NAVALE

RESERVEOFFICIEREN VAN DE
ZEEMACHT

La compétition de tir aorfn: et de 7!

Parfois controversée, mais plus souvent prônée et réunissant à chaque édition un nombre impressionnant de participants, telle est sans doute une façon de définir la Compétition Internationale de Tir organisée chaque année par l'Association des Officiers de Réserve de la Force Navale.

Les 26 et 27 mars derniers, en sa 7^e édition, elle réunit une fois de plus à la Caserne Bootsman Jonsen, une belle compagnie de compétiteurs des 4 forces tant nationales qu'internationales.

La réussite d'une telle manifestation ne s'improvise certes pas. Elle requiert en effet non seulement un appui logistique important, — et cette fois encore, l'indispensable collaboration de la ZMFN, garante du succès de l'entreprise, fut acquise et appréciée à sa juste valeur — mais aussi de multiples prestations qu'effectuèrent bénévolement et sans lésiner, de nombreux officiers de réserve (et d'autres aussi!). Tous, sous la férule du « responsable de la coordination », le N 3 Luc Soete, se dépensèrent sans compter; qui dans le stand de tir, au (fastidieux!) comptage des points, aux computers etc., sans oublier les stewards, cuisiniers, barmen, armuriers, responsables des logis, de magasins divers et autres volontaires qui ont oeuvré dans l'ombre.

Chaque année, ce genre de compétition réunit deux types de participants. D'une part il y a les 'professionnels Contest Shooters', qui en une belle émulation, viennent se mesurer entre eux sur le pas de tir; et de l'autre ceux, non moins motivés, qui trouvent là l'occasion de se (re)familiariser avec des armes comme le M.G. (100 m., 15 cartouches); le SA FN. 30 (100 m., 15 cart.); le G.P. 9 mm. (15 cart., 25 m.) et l'UZI (23 cart. à 25 m.).

C'est dimanche en fin d'après-midi qu'eut lieu, dans la grande salle bleue, la proclamation des résultats. Les très nombreux prix et trophées furent remis aux vainqueurs par les membres du jury parmi lesquels on notait le FKP (R) W. Vincke, Président de l'AORFN, du COMOPSNV, le CVP De Griek et du Commandant en second de Bootsman Jonsen. Tout trois avaient tenu à hausser de leur présence cette sympathique cérémonie.

Le premier prix Individuel SAFN fut attribué au KPT Franken Van Bloemen (NL) avec 108 pts.

Le 1^{er} prix Individuel MG au OLT Janssen (B) avec 105

pts.

Le 1^{er} prix Individuel G.P. à N. Scholts (NL) avec 112 pts.

Le 1^{er} prix Individuel UZI au Cdt. Theys (B) avec 167 pts.

Quant au TOP 5 Individuel, il se présente comme suit:

1. CDT Theys (B) 444 pts.
2. ELNT Schilts (NL) 422 pts.
3. KPT Schrasser (NL) 420 pts.
4. CPT Khmielnitzky (B) 417 pts., ex-aequo avec: CDT Tremerie (FR) 417 pts.
5. - Lettinga (NL) 412 pts.

Le Top-10 par équipes:

1. Charleroi I: 1602 pts.
2. Nederland I: 1588 pts.
3. Brugge: 1438 pts.
4. Charleroi II: 1435 pts.
5. Roubaix (Fr): 1409 pts.
6. Limburg: 1309 pts.
7. ZMFN I: 1300 pts. (CPC Stichelbout; 1LV Philippen; VTX Schamp et KVK De Coster.
8. Nederland II: 1267 pts.
9. Kempen I: 1228 pts.
10. ZMFN III: 1156 pts. (KVK Vermeersch: 1LZ Danneel; 2EV Van de Vijven et 2EV Persoons)

Assurément cette compétition recueille un succès certain. Et nul doute que pour accentuer ce mouvement et accroître l'intérêt, l'AORFN mettra tout en oeuvre pour innover et rendre toujours plus attrayant le programme des futures éditions. Afin de recruter plus de participants encore et d'exhorter l'enthousiasme tant parmi les Anciens que parmi les nouveaux venus.

Il est en effet acquis que la présence de tous ces participants est dictée par le souci de se tenir au courant de l'évolution des choses, souci dicté par un esprit ouvert, curieux et motivé et que de telles compétitions créent une émulation évidente au sein des officiers de réserve.

Le COMOPSNV CPV De Griek ne leur disait-il pas à juste titre que l'émulation et les liens d'estime qui se tissent au fil de ces rencontres font, à coup sûr, partie des éléments essentiels nécessaires au fonctionnement de tout système, qu'il soit militaire ou civil!

Une telle assertion ne justifie-t-elle pas une... 8^e édition l'an prochain?

«La Force du Crocodile c'est l'eau!»

Le 30^e Congrès annuel de l'Association des Officiers de Réserve de la Force Navale, l'AORFN, s'est tenu le 28 mai dernier, à Bruxelles. Il est en effet de tradition que tous les 5 ans celui-ci soit organisé dans la capitale; ville européenne au passé historique et à l'avenir prometteur.

Préparée de longue date par les membres de la Section

Brabant de l'AORFN menés par leur Président, le CPC(R) Francis Everard de Harzir, cette manifestation recueillit un succès incontesté. Près de 70 officiers de réserve, dont plusieurs de Marines étrangères venus en observateurs, y participèrent.

Au programme des festivités; dépôt de gerbes au monu-

ment de l'Ecole Royale Militaire, congrès statuaire dans l'une des luxueuses salles de cette vénérable institution, lunch à Tervueren et visite l'après-midi, du Musée Royal de l'Afrique Centrale et du Parc. Dîner de gala en soirée, suivi du traditionnel bal qui clôtura fort tard, cette fructueuse journée.

Au cours de la matinée, tandis que les épouses visitaient les musées du Cinquantenaire, à l'E.R.M. se déroulait l'Assemblée générale statuaire, au cours de laquelle les divers points de l'ordre du jour furent examinés. Et surtout suivie par 2 personnalités de marque, S.A.R. le Prince Albert et le Vice-Amiral E. Poulet, qui avaient tenu à assister aux travaux. Geste royal que tous apprécieraient comme il se doit.

Outre les rapports des Trésoriers, des Commissaires aux Comptes, l'approbation du bilan de l'exercice écoulé, l'élection du nouveau Comité et d'autres tâches administratives essentielles à la vie d'une entité organisée, le FKP (R) W. Vincke, président de l'AOR FN, exposa les activités déployées par l'Association au cours des 12 derniers mois.

Participation aux manifestations de l'URNOR, du CIOR, organisation de journées d'instruction, de compétitions de tir ou encore présence de membres comme conseillers aux jurys d'examen des futurs CPC(R).

On entendit ensuite les rapports des Présidents des sections régionales et les non moins intéressants comptes rendus des Com-Div DIV-MAR, N.C.S.O., et DIV-MCM; au travers desquels on sentait poindre une légitime fierté au vu des résultats enregistrés et aussi l'enthousiasme et la motivation de tous ces hommes, ces officiers qui oeuvrèrent dans le même but.

Les travaux de la matinée se clôturèrent par l'intéressant exposé de l'Amiral Poulet intitulé «The State of the Force». En homme réaliste, résolument tourné vers l'avenir d'une flotte du 21^e siècle, il y souligna, une fois de plus, le rôle essentiel qu'occupaient au sein des forces armées, et de la Force Navale en particulier, les divisions de Réserve et l'important travail accompli par la DIV-MAR dans l'élaboration et la mise en pratique de certains plans tactiques de défense d'objectifs propres à la F.N.; par le NCSO dans le développement des procédures NCS pour maintenir opérationnelles en toutes circonstances les Vitals L.O.C. (Lines of Communications) ou encore par la DIV-MCM en s'entraînant à la conduite des hommes et navires en mer. Et ZS de conclure cet important chapitre en rappelant que «... zonder zijn Reserve Officieren zou de Zeemacht onvolledig zijn!».

La présence parmi eux du Prince Albert prouvait à suffisance combien leur tâche était estimée; il s'entretint d'ailleurs longuement avec eux, leur posant mille questions pertinentes.

Au cours de sa conférence l'Amiral passa également en revue les grands problèmes auxquels la F.N. était confron-

tée actuellement. Difficultés non seulement budgétaires telles que modernisation permanente de la flotte et de son armement, investissements en programmes d'études, acquisitions de nouvelles technologies etc., mais aussi celles de convaincre nos dirigeants et/ou l'opinion publique de la nécessité d'investir pour que notre flotte puisse accomplir toutes les missions qui lui sont imparties.

Certes ses propos rappelaient par certains points ceux tenus à Gand lors du précédent congrès, mais les problèmes évoqués restent plus que jamais d'actualité.

Il fut également question de nos frégates. Car curieusement ces temps-ci, leur existence, leur raison d'être ne semble pas faire l'unanimité dans certains milieux. Alors qu'elles font non seulement partie intégrante de l'acte de constitution de la ZMFN, mais qu'elles sont de plus indispensables pour l'accomplissement des tâches dévolues à la Belgique dans le cadre de l'Alliance pour la défense Atlantique.

Et l'orateur de conclure en suggérant aux congressistes, à ces Officiers de Réserve que Winston Churchill qualifiait comme «R.O's are twice a citizen!», d'oeuvrer plus qu'hier encore à la promotion de notre Force Navale dans son rôle européen, de ses traditions et de son esprit spécifique.

Une réflexion vient à l'esprit. Est-il raisonnable de penser que souvent les critiques - portées aujourd'hui à l'encontre de nos frégates, et demain? - se forment sur des éléments épars, isolés de leur contexte ou encore sont le fait, parfois délibéré, de néophytes qui ignorent le rôle véritable que joue la F.N. en temps de paix par exemple. Gardépêche, lutte et contrôle de la pollution, rôle d'ambassadeur dans les pays étrangers etc. Ou qui n'admettent pas que dans un pays aux ressources épuisées, la mer demeure bien souvent la seule issue économique. A charge de sa «Marine» d'en assurer l'intégrité et donc la survie de tout un édifice social.

Il est regrettable de constater qu'un peuple comme le nôtre, si peu sensible aux choses de la mer, ait longtemps tenu sa «Marine militaire» pour parent pauvre de ses forces armées. Alors qu'elle occupe indiscutablement une place importante dans le système occidental de défense de nos libertés.

Qu'arriverait-il si un jour, l'Ennemi tant redouté venait, non point des lointaines steppes d'Europe centrale, mais bien d'une quelconque mer Baltique ou des rivages de la Grande Bleue?

Alors, seuls les gens de mer, ceux formés dans le creuset d'une Navy, seraient aptes à saisir toute la sagesse du proverbe bantou: «La force du crocodile, c'est l'eau».

Mais auront-ils reçu les moyens d'étaler?

(s) Saint Bernard du Spuikom.



R. PLANCHAR, Les anges gardiens des Bancs de Flandre

Ce livre n'est pas écrit pour des professionnels!

Ces derniers savent de quoi il s'agit car ils restent confrontés quotidiennement à des situations semblables à celles décrites dans ces pages. Ce livre veut au contraire faire oeuvre de vulgarisation tout en tentant de rendre un hommage mérité à nos sauveteurs et nos renfloueurs, civils et militaires, professionnels et amateurs.

C'est pourquoi l'auteur a écarté toutes les explications par trop techniques, et a préféré employer un langage simple et accessible pour narrer quelques incidents, parmi les plus graves qu'il ait connus notre côte au cours des dernières années, en faisant parler les témoins, nos gens de mer, civils et militaires.

Les activités des hélicoptères de sauvetage en mer, ainsi



S.A.R. le Prince Albert s'entretient avec les O.R. (Ph.: Fr. Philips)

Un public prestigieux et des personnalités de marque.



**LES ANGES GARDIENS
DES BANCs DE FLANDRE**

„BELGIAN GLORY“



ROGER PLANCHAR

que la lutte incessante des plongeurs-démineurs de la Force Navale contre les résidus des deux guerres mondiales, la lutte de nos marins contre la pollution par les hydrocarbures, les efforts de tous pour sauvegarder la vie humaine en mer, les efforts de nos renfloveurs pour écarter le danger des épaves dans les passes de la mer du Nord — voie de communication la plus importante de notre pays et de son hinterland—, le courage de nos capitaines de remorqueurs de mer pour éloigner tout danger de nos côtes, l'expérience et l'efficacité de nos dragueurs qui souvent aussi, se transforment en sauveteurs et renfloveurs, tout cela est présenté d'une manière susceptible d'éveiller l'intérêt de ceux qui n'ont avec les choses de la mer que des contacts éloignés et sporadiques.

Ce livre veut donc combler une lacune : faire connaître ce que nos compatriotes réalisent dans cette mer du Nord, notre dernier terrain vague chanté par Jacques Brel.

Notre pays n'a rien à envier à ses voisins en ces matières et nos renfloveurs sont même en passe de se hisser au premier rang mondial : il fallait le faire savoir.

Préface par le Vice-Amiral E. POULLET, chef d'Etat-Major de la Force Navale

Ed. Nieuwsblad v.d. Kust, Oostende, 1988, 400,-F.

L'auteur: Roger Planchar

Né le 5 janvier 1925 à Namur, où son père, officier d'infanterie tenait garnison, Roger PLANCHAR a passé toute son enfance ainsi que les quatre années d'occupation à Liège.

Ancien cadet du Corps des Cadets de Marine, résistant armé (Armée Secrète), volontaire de guerre à la Section Belge de la Royal Navy, diplômé au Long Cours de l'Ecole Supérieure de Navigation Maritime (Anvers), il devient officier à la Force Navale belge où il sert à bord de frégates et de dragueurs de mines jusqu'en 1952.

Passé dans les cadres de réserve, il accède au grade de capitaine de frégate et commande durant sept ans l'escadrille de dragueurs de mines de réserve, à partir de la base de Kallo, près d'Anvers.

Il est président d'honneur de l'Association des Officiers de Réserve de la Force Navale, et chroniqueur «Free Lance» dans plusieurs quotidiens et revues maritimes. Spécialités : Droit de la Mer, Juridictions sur les espaces maritimes et Histoire Navale.

Il est également membre sociétaire de l'Association des Ecrivains de Langue Française (Mer et Outre-Mer) (Paris), membre adhérent de l'Association des Ecrivains Belges de Langue Française (Bruxelles) et membre titulaire de l'Association Royale des Ecrivains Wallons (Bruxelles).



**EEN UITSCHIETER
IN DE GRAFISCHE
INDUSTRIE**

G **Drukkerij Goekint** p.v.b.a.
Industriepark 8400 Oostende ☎ 059/80.28.01
Tijdschriften, Boeken, Reklamedrukwerk, Handelsdrukwerk.

Een «Grote Heer» heeft ons verlaten



Divisieadmiraal (i.r.) E. POSKIN overleden



Niet geheel onverwacht voor zijn familieleden en dichte vrienden, maar voor de vele anderen toch een volkomen verrassing, is op 29 april jl. Divisieadmiraal(i.r.) Edouard Poskin overleden.

Hij werd geboren te Gembloux op 10 januari 1920 en in 1938 schreef hij zich in aan de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen, waarna hij als kadet inscheepte aan boord van het schoolschip Mercator. In maart 1941 engageert hij zich in de Royal Navy en volgt kursussen aan het Royal Naval College te Greenwich en aan de Artillerie-school te Chatham. Hij dient als navigator aan boord van verschillende Engelse schepen, neemt deel aan verscheidene konvooien in het Kanaal, de Noordzee en Atlantische Oceaan en verder ook aan de landing in Normandië op 6 juni 1944.

De toenmalige Luitenant Poskin beëindigt de oorlog als bevelhebber van één der drie Engelse groepen belast met de ontminning van de haven van Antwerpen. Op 1 februari 1946 komt hij over naar de Belgische Zeemacht met de graad van Luitenant-ter-zee. In 1947, neemt hij het bevel over een flotiltje mijnenvegers teneinde de ontminning van onze Belgische wateren te beëindigen.

Van 1949 tot 1956 dient hij als Commandant aan boord van verschillende eenheden. In 1953 wordt hij bevorderd tot Korvetkapitein en gaat over naar de Staf van de Zeemacht. In 1958 volgt hij kursussen aan het gekende Collège de Défense de l'Otan te Parijs en wordt in het zelfde

jaar Fregatkapitein benoemd. In 1959-'60 volgt hij lessen bij het «Collège Supérieure de la Guerre Navale» in de Verenigde Staten. Eind 1960 wordt hij Commandant van de Hoogzeemijnenveger VAN HAVERBEKE, die in Boston wordt overgedragen aan onze Zeemacht.

Ik had persoonlijk de eer om gedurende zes maand verblijf in de V.S. onder Admiraal Poskin te mogen dienen, alhoewel dit niet de eerste maal was, heeft deze ervaring toch een zeer diepe indruk nagelaten. In geloof niet dat men ooit kan betwisten dat het een zeer bekwaam officier was, maar hij was bovendien een «voorbeeldig officier» d.w.z., iemand die steeds het voorbeeld gaf en «... moet het voorbeeld niet steeds van hogerhand komen!» Hij was ook een goed, doorgoed mens, zeer rechtvaardig en met oog — en tijd — voor de problemen van iedereen.

Bij zijn op rust gaan werd hij trouwens door de «keymen 1960» van de M 902 - Van Haverbeke uitgebreid gehuldigd en dat was 20 jaar later! Laten wij na dit kleine intermezzo terugkeren naar zijn loopbaan. In 1962 wordt hij afgedeeeld bij de Chef van de Geallieerde Staf van het Kanaal te Portsmouth (U.K.). In 1965 wordt hij Kapitein-ter-Zee benoemd en wordt Adjunct-Stafchef van de Zeemacht.

Tussen 1966 en 1968 cumuleert hij deze functie samen met deze van Inspecteur-generaal van de Zeemacht.

In juni 1973 wordt hij bevorderd tot Divisieadmiraal en neemt het Commando van het toenmalige Commando Operaties te Oostende.



In 1975 verlaat Divisieadmiraal Poskin Oostende, om Onderstafchef Zeemacht te worden in Brussel. Toenmalig Burgemeester Jan Piers, ontvangt hem bij deze gelegenheid ten stadhuisse.

In 1975 wordt hij onderstafchef van de Zeemacht en in 1979 bereikt hij de pensioengerechtigde leeftijd. Sinds 1984 was Admiraal Poskin ook Voorzitter van het Geschiedenis — Comité Militaire Marine.

De begrafenisplechtigheid — enkel aangekondigd in een tweetal kranten — kon dank zij de persoonlijke tussenkomst van Vice-Admiraal Pouillet, toch nog het Militaire — lees marine cachet — krijgen dat Admiraal Poskin meer dan verdiende. Het deed ons goed de aanwezigheid op te merken van Vice-Admiraal E. Pouillet, Divisieadmiraal J. De Wilde; Divisieadmiraal (i.r.) L. Lurquin en Generaal-Majoor De Mesmaeker. Ook een aantal Kapiteins-ter-zee w.o. KTZ Ceux, Busard en de Kapiteins-ter-zee (i.r.) Buys, Collard, Liénart, Meeze, Nevens, Pesch, Stradiot, Van Echoute, Verheyden, Kolonel (i.r.) Dubois, CPF Verhulst, CPF (e.r.) Keutgen, en ook een aantal onderofficieren waaronder Oppermeester (i.r.) J.-B. Dreesen, 1MP Urbain; E. Veulemans; Gondez, Dubois en E. Van Haverbeke. Ook Mevrouw Schiettecatte en Mevrouw Foulon konden we opmerken, kortom allen stuk voor stuk trouwe vrienden en/of medewerkers geweest van Divisieadmiraal Poskin.

Wij zijn ons maar al te goed bewust dat deze opsomming onvolledig is en we verontschuldigen ons oprecht bij deze personen die we niet opgenoemd hebben.

De priester die de mis opdroeg in de Carloo-St.-Jobkerk te Ukkel, had de gepaste woorden weten vinden tijdens zijn homilie, woorden waarin men de «mens» Poskin terugvond, een goed man, een schoon man die we allen zullen missen. Good bye... SIR!

† AMIRAL POSKIN DECEDE

Né à Gembloux, le 9 janvier 1920(.) En 1938, il entre à l'école Supérieure de Navigation d'Anvers pour initiation au métier de la mer avant d'embarquer comme cadet sur

le navire-école Mercator à bord duquel il navigue jusqu'en 1941(.) En mars 1941, il s'engage à la Royal Navy et suit les cours au Royal Naval College à Greenwich et à l'école d'artillerie de Chatham(.) Il sert à bord de différents navires de guerre britanniques comme navigateur, prend part à de nombreux convois en Manche, Mer du Nord et en Atlantique et participe au débarquement de Normandie le 6 juin 1944(.) Le lieutenant Poskin termine la guerre, commandant l'une des 3 équipes de la marine anglaise chargée du déminage du port d'Anvers(.) Le 1 février 1946, il passe à la Force Navale belge avec la grade de lieutenant de vaisseau(.) En 1947, il prend le commandement de la flotille de dragueurs et achève le dragage des mines des eaux belges(.) De 1949 à 1956, il sert comme commandant à/b de plusieurs unités de la F.N.() Il est promu capitaine de corvette en 1953 et passe à l'Etat-Major de la F.N.() En 1958, il est au Collège de Défense de l'Otan à Paris (13ème session). Il est nommé Capitaine de Frégate la même année(.) En 1959/1960, il est au Collège supérieur de la guerre navale aux Etats-Unis et rejoint en 1962 l'Etat-Major du Commandant-en - Chef Allié de la Manche à Portsmouth (Angleterre).() Il est promu Capitaine de Vaisseau en 1965 et devient chef d'Etat-Major adjoint de la Force Navale.() De 1966 à 1968, il cumule cette fonction avec celle d'Inspecteur Général de la F.N.() Promu au rang d'Amiral de Division le 26 juin 1973, il reprit le commandement du Groupement Opérationnel de la F.N.() Désigné à l'emploi de deuxième sous-chef d'Etat-Major Général à la date du 1 avril 1975.() Il fit admis à la retraite en 1979. L'Amiral Poskin assurait depuis 1984 la présidence du Comité pour l'étude de l'Histoire de la Marine Militaire en Belgique.

l'Amiral est décédé le 24 avril dernier.

Evh

Le service aux handicapés

Le Service aux handicapés a, lors de sa création, mis entre autres l'accent sur l'aide sociale qu'il désire apporter aux familles qui ont la charge d'un enfant handicapé.

Au sujet de l'interprétation de cet aspect «aide sociale», il y a parfois de légers malentendus.

L'intention principale qu'il faut trouver sous le vocable «aide sociale» est le fait de vouloir trouver des solutions globales pour des problèmes généraux concernant les familles ayant des enfants handicapés.

La forme essentielle de cette aide sociale est l'information, la coordination et l'étude des besoins primaires dans le domaine complexe de l'aide au handicapé.

Le nombre d'interventions aussi bien de la part des instances officielles (Etat - Provinces - Communes) que de la part de l'initiative privée fut, sous la pression de ce courant «Aide aux handicapés», l'objet d'une croissance sauvage et désordonnée durant les années 60. Aussi dans tous les secteurs, naquirent des organismes d'entraide et partout des mesures furent prises pour augmenter le bien-être de ceux qui, pour des causes indépendantes de leur volonté, étaient limités dans leurs possibilités. Cette croissance sauvage des offres d'aide provenait du fait que chacun désirait apporter une réponse directe à des situations critiques de besoins réels; avec cette conséquence que le système d'aide globale devient si complexe qu'il en est devenu difficilement accessible aux intéressés et que des situations moins critiques furent négligées et ne reçurent pas de réponse.

Les moyens d'interventions existent certainement potentiellement dans notre système social, mais ils sont trop peu accessibles.

La charge d'un enfant handicapé est une situation familiale inhabituelle et difficile avec laquelle on se trouve confronté sans préparation.

Sans l'aide et la solidarité de la communauté, on ne peut maîtriser seul ce lourd problème.

Aide, solidarité et guidance, non pas sous la forme de charité, mais considérés sous la forme d'un droit reconnu.

Il y a donc d'une part des besoins reconnus, d'autre part une source de moyens pour venir en aide.

Le Service aux handicapés (OCASC) veut sous sa forme d'aide sociale, stimuler ses ayants-droits à tirer un maximum d'avantages de toutes les formes d'aide spécifique existantes et prévues.

Pour atteindre ce but, il dispose de:

1. Un secrétariat social

Il répond à toutes les demandes d'aide ou d'information, qu'elles soient téléphoniques ou écrites. Ce secrétariat dispose d'une documentation très élaborée dans le domaine de l'aide aux handicapés, des institutions et de la législation.

2. Une brochure trimestrielle

Cette brochure est envoyée, sans aucune obligation, à tous les ayants-droits parents d'enfants handicapés qui ont établi une fiche d'inscription au service et qui ont ainsi fait connaître le handicap de leur enfant.

La brochure contient l'information sur l'évolution de la légis-

lation, les divers handicaps, leur impact sur la vie quotidienne et éventuellement sur les moyens d'adapter et d'améliorer la vie avec un handicapé, pour augmenter ses chances dans la vie, pour mieux l'accepter sans compassion.

3. Brochures

Des brochures concernant la législation sont régulièrement éditées. Elles sont adressées aux familles inscrites au Service aux Handicapés.

4. Inscription

Les fiches d'inscription peuvent être obtenues à: OCASC - Section Handicapés 394, Chaussée de Louvain - 1030 Bruxelles - Tél. 02/735.61.00.

L'organisation des vacances par la Section Handicapés a pour but de sauvegarder le droit du handicapé à des vacances appropriées et cela en lui assurant un hébergement sûr durant les trois périodes de vacances scolaires. Ceci donne aux parents - ou à ceux qui ont normalement la charge d'un enfant handicapé - la possibilité de jouir d'un repos ou d'une détente nécessaire.

Peuvent s'inscrire à ces vacances, les jeunes handicapés qui, par la nature de leur handicap, ne peuvent participer à d'autres vacances de jeunes; qui sont capables d'activités réduites en plein air et qui ne sont pas atteints de maladie contagieuse.

— Ne peuvent participer à ces vacances de la Section Handicapés les jeunes gens dont le comportement a présenté un caractère agressif.

Les vacances organisées par la Section Handicapés de l'OCASC sont dirigées par du personnel qualifié diplômé.

Les moniteurs et monitrices responsables ont terminé leurs études ou les poursuivent soit dans un secteur de l'enseignement soit dans un secteur paramédical.

Il est prévu un(e) moniteur(trice) par 2 à 3 vacanciers. Si nécessaire un moniteur pour un seul vacancier. Les participants sont réunis en petits groupes suivant leur âge et leur handicap.

Il est prévu un team médical:

— en Belgique, au littoral, ce team est formé par le personnel médical et soigneur de l'hôpital militaire

— à l'étranger par une infirmière diplômée qui travaille en étroite collaboration avec les médecins et les installations hospitalières de l'endroit.

Nombre de participants

Le nombre de participants est strictement limité; pour l'étranger: 45 vacanciers par période; pour la Belgique: 25 vacanciers par période.

Les centres de vacances

En Belgique les vacances se déroulent dans les pavillons de l'hôpital militaire d'Ostende. Ces pavillons, indépendants de l'hôpital, se trouvent dans les dunes qui donnent accès direct à une plage tranquille.

A l'étranger: Les centres sont choisis en fonction de leurs possibilités et de leur équipement à recevoir les vacanciers handicapés et les accompagnateurs. Ces vacances se déroulent normalement en France ou en Allemagne. Le choix concernant le lieu est porté suffisamment à temps à la connaissance du candidat vacancier.

De dienst voor gehandicapten

De dienst Gehandicapten heeft van bij zijn ontstaan onder meer de nadruk gelegd op de maatschappelijke hulp die hij wil verlenen aan die gezinnen die de zorg hebben over een gehandicapt kind. Over de interpretatie van dit aspect van «maatschappelijke hulp» zijn er al wel eens misverstanden gerezen. Globale oplossingen vinden voor globale problemen van gezinnen met gehandicapte kinderen is het opzet, ook in de maatschappelijke hulpverlening. Het accent in onze «sociale dienst» ligt op informatie, studie en coördinatie, dit is de grote leermeester in de gehandicaptenzorg.

Het aantal voorzieningen zowel van officiële zijde (Staat - Provincie - Gemeente) als van privé initiatief was door de trend van «hulp aan de gehandicapten» in de late jaren zestig, onderhevig aan wildgroei. Zowat in alle sectoren ontstonden hulporganismen en werden maatregelen getroffen voor een vermeerdering van het welzijn van dezen die door oorzaken buiten hun wil om werden beperkt in hun mogelijkheden.

Deze wildgroei van hulpaanbiedingen ontstond doordat iedereen directe antwoorden zocht voor opvallende noodsituaties, met als gevolg dat het globale systeem van hulpverlening zo complex werd dat bijna ontoegankelijk werd voor de betrokkenen, en dat onopvallende noodsituaties over het hoofd werden gezien en onbeantwoord bleven. De potentiële hulpmiddelen zijn zeker aanwezig in ons maatschappelijk systeem, maar ze zijn te weinig toegankelijk.

Het hebben van een gehandicapt kind is een ongewoon moeilijke leefsituatie waarmee men onvoorbereid wordt geconfronteerd. Zonder hulp en solidariteit van de gemeenschap kan men zo een situatie niet aan. Hulp, begeleiding en solidariteit niet als liefdadigheid maar als een erkend recht.

Blijft er enerzijds een erkende noodsituatie en anderzijds een bron van potentiële hulpmiddelen.

De Dienst voor Gehandicapten (CDSCA) wil in de vorm zijn maatschappelijke hulp, de begunstigden stimuleren tot het maximaal benutten van al de bestaande vormen van specifieke hulp.

Met dit doel beschikt hij over:

1. Een sociaal secretariaat

Hier worden al de telefonische en schriftelijke aanvragen om informatie en hulp beantwoord. Dit secretariaat beschikt over een uitgebreide documentatie inzake gehandicaptenzorg, instellingen en wetgeving.

2. Een driemaandelijks tijdschrift

Dit tijdschrift wordt bezorgd zonder verplichtingen aan al de begunstigde ouders van gehandicapte kinderen, die aan de Dienst voor Gehandicapten, langs de inschrijvingsfiche om, de handicap van hun kind kenbaar maakten. Het tijdschrift bevat informatie over de evoluerende wetgeving, informatie over de verscheidene handicaps, hun impact op het dagelijks leven en eventueel de middelen die men kan aanwenden om beter te leven met de gehandicapte, om hem meer kansen te geven, om hem gemakkelijker echt te aanvaarden, zonder medelijden.

3. Brochures

Brochures betreffende de wetgeving worden regelmatig heruitgegeven en bezorgd aan de ingeschreven families.

4. inschrijvingen:

inschrijvingsfiches kunnen bekomen worden: CDSCA Sectie Gehandicapten, Leuvensteenweg 394, 1030 Brussel. Tel. 02/735.61.00.

5. De vakanties:

De vakanties van de Dienst Gehandicapten hebben tot doel het recht op aangepaste vakantie voor gehandicapte jongeren te vrijwaren en dit door een veilige opvang te verzekeren tijdens de drie periodes van schoolvakantie, hetgeen de ouders — of deze die normaal de zorg over de gehandicapte jongeren dragen — de gelegenheid geeft zelf van de nodige rust en ontspanning te genieten.

— Zijn toegelaten tot deze vakanties de gehandicapte jongeren die wegens de aard van hun handicap niet kunnen deelnemen aan andere jeugdvakanties, die in staat zijn deel te nemen aan een minimum van beperkte activiteiten in open lucht, die niet lijden aan een besmettelijke ziekte.

— Jongeren met een agressief gedrag kunnen niet worden opgevangen in de vakantiecentra van de Sectie Gehandicapten.

De vakanties, door de Sectie Gehandicapten georganiseerd, worden door deskundig gediplomeerd personeel geleid.

De verantwoordelijke monitors en monitrices zijn afgestudeerden of zijn leerlingen uit de onderwijs- of paramedische sector.

Per twee à drie vakantiegezers wordt een monitor(trice) voorzien. Indien nodig één per vakantiegezer. De deelnemers worden ingedeeld in kleine groepen naargelang de leeftijd en de aard van handicap.

Er is steeds een medisch team voorzien:

— in België, aan de kust, bestaat dit uit het medisch en verzorgingspersoneel van het militair hospitaal;

— in het buitenland uit een gediplomeerde verpleegster die nauw samenwerkt met de plaatselijke geneesheren en medische instellingen.

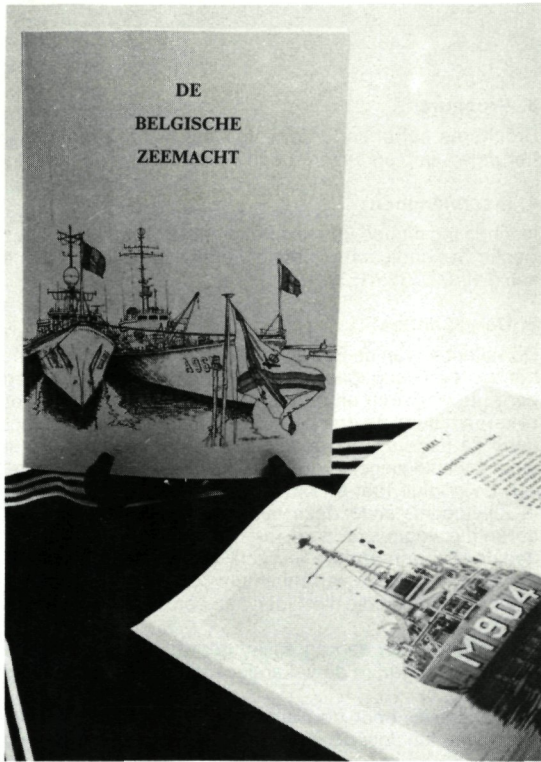
Aantal deelnemers

Het aantal deelnemers is zeer streng beperkt; voor het buitenland tot 45 deelnemers per periode. Voor België tot 25 deelnemers per periode.

De vakantiecentra

In België gaan de vakanties door in paviljoenen van het militair hospitaal te Oostende. Deze paviljoenen zijn onafhankelijk van het hospitaal en bevinden zich in de duinen die rechtstreeks uitlopen op een rustig strand.

In het buitenland: de centra in het buitenland worden steeds gekozen in functie van hun geschiktheid en hun uitrusting, ten behoeve van de opvang van de gehandicapte vakantiegezers en hun begeleiders. De vakanties in het buitenland gaan gewoonlijk door in Frankrijk of Duitsland. De definitieve beslissing inzake de keuze van het centrum wordt tijdig aan de kandidaten vakantiegezers meegedeeld.



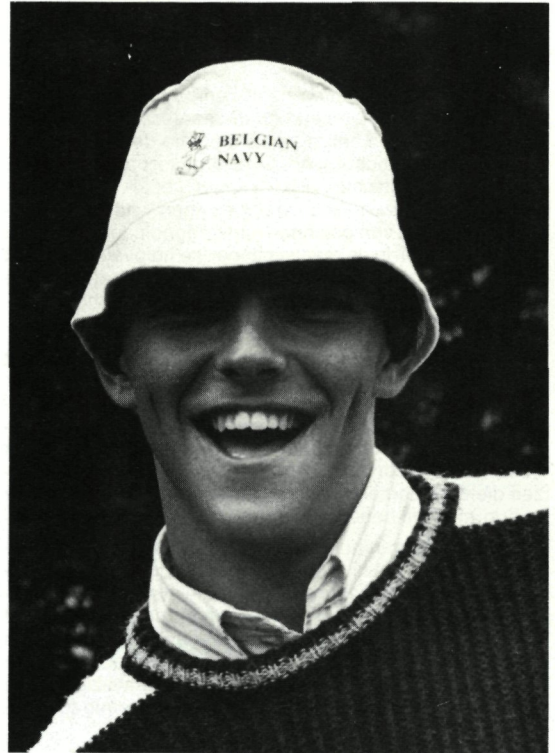
G. SCHOONVAERE.

De Belgische Zeemacht,

172 bladzijden boordevol zeemachtfoto's met heel wat technische info.

Momenteel slechts verkrijgbaar in het Nederlands. Kan besteld worden door betaling van 450,- F + 40,- F portkosten *enkel door gekruiste check.*

Kan ook rechtstreeks worden afgehaald op de redactie van Neptunus.



ZEEMACHTSHOEDJE

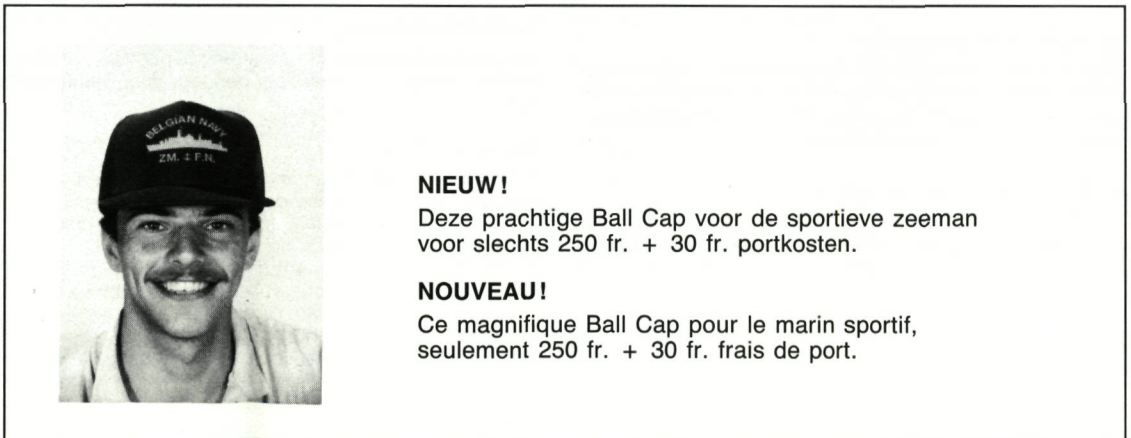
voor sportieve zonnekloppers.

Slechts 100,- F + 30,- F portkosten.

CHAPEAU DE SOLEIL

pour des gens sportifs.

Seulement 100,- + 30,- F frais de port.



NIEUW!

Deze prachtige Ball Cap voor de sportieve zeeman voor slechts 250 fr. + 30 fr. portkosten.

NOUVEAU!

Ce magnifique Ball Cap pour le marin sportif, seulement 250 fr. + 30 fr. frais de port.

PRACHTIGE DAMESHALSDOEKEN UIT ITALIE

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

Verkoopprijs werd voorlopig, BTW inbegrepen, vastgesteld op 350 fr.

De daarin vanzelfsprekend onvermijdelijke 30 fr. verzendingskosten niet inbegrepen. Dit aanbod blijft slechts geldig zolang de voorraad strekt, met andere woorden, een goede raad... niet te lang wachten???



D'ITALIE, NOS MAGNIFIQUES FOULARDS

Ce magnifique foulard pour dames a été spécialement fabriqué pour la Force Navale par une maison de mode en Italie. Exécuté en trois couleurs, ce cadeau chic, de bon goût est lancé à un prix très intéressant et est vendu en exclusivité par Neptunus.

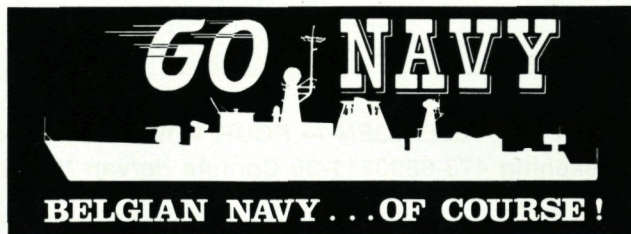
Le prix, TVA compris, a été fixé à 350 F + 30 F de frais de port.

EN... NIEUW! ET... NOUVEAU!

ZELFKLEVER

25 F

Portkosten 10 F



AUTO-COLLANT

25 F

Frais de port 10 F

NIEUW - NOUVEAU - NIEUW - NOUVEAU - NIEUW - NOUVEAU



De «Ball Cap» - Le «Ball Cap» = 250,- fr. + 30,- fr. port

De «T-shirt» (3 kleuren) - Le «T-shirt» (3 couleurs) = 350,- fr. + 30,- fr. port

De Strandzak - Le sac de plage = 150,- fr. + 30 fr. port

VOOR UW BESTELLINGEN — POUR VOUS COMMANDES
Bankrekening 473-6090311-30 Compte de/van Neptunus

LU



Neem « NU » Uw abonnement

door storting / overschrijving van 400,- fr. op onze bankrekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

U kan ook een **steunabonnement van 600 fr.** nemen, wat overeenstemt met **de werkelijke kostprijs van het tijdschrift** of nog beter... een **ere-abonnement** aan 850,- fr.



Directeur - Directeur: R. VAN RANSBEEK, Verenigingsstraat 69, bus 12, 1000 - Brussel

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef: E.A. Van Haverbeke - Nieuwpoortswg. 20A - 8400 Oostende

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

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

33e jaargang - neptunus - 33e année

4

nr 218

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift - revue maritime bimestrielle. — Editeur: A.S.B.L. Neptunus, Boîte postale 17, Oostende - Uitgever: v.z.w. Neptunus, Postbus 17, Oostende 1 — Prijs per nummer 70 fr. - Prix par numéro 70 fr. — Abonnement: 400 fr. (gewoon - normal) 850 fr. (ere - honneur) — 473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 Neptunus — Politiek en confessioneel onafhankelijk - libre de toute attache politique ou confessionnelle — Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'union de la Presse Périodique Belge

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

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

Imprimé en Belgique: chez Impr. «Goekint», tél. (059) 50 89 60, Industripark Autosnelweg à Oostende - In België gedrukt bij Druk. «Goekint», tel. (059) 50 89 60, Industripark Autosnelweg Oostende

Copyright 1988 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever:

Eddie Van Haverbeke, Nieuwpoortsesteenweg 20, 8400 Oostende