

NEPTUNUS

tweemaandelijks maritiem tijdschrift sept. 1971 sept. revue maritime bimestrielle



LE SAINT PHILIPPE 1690 BATTANT PAVILLON DE L'ESCADRE DE FLANDRES.



4



NEPTUNUS

tweemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimestrielle

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

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke

COLLABORATEUR - MEDEWERKERS

J. Dreesen, J. Verleyen, H. Rogie, V. Segaert, G. Gouwy, C. Adam, F. Van der Iaelen, Hervy, R. Planchar, P. Sarceriaux, G. Doyen, J. De Smet, M. Piret, J. De Ridder.

Photos - Foto's

R. De Meersman

Dessins - Tekeningen

J.P. De Cupère

Lay-out

E. Van Haverbeke

ADMINISTRATIE - ADMINISTRATION

Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje. Correspondance, changements d'adresse publicité, la boutique.

Directeur publiciteit - publicité

C. Baetse b.p. 17, 8400 Oostende

Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende
Tel. 059/814 02 ext. 389

VENTES - ABONNEMENTS - ABONNEMENTENDIENST

C.C.P. 1755 du Société Générale de Banque Oostende - Compte 40 07 79 de Neptunus.

P.R.K. 1755 van de Generale Bankmaatschappij Oostende - voor rekening 40 07 79 Neptunus.

200 F gewoon - normal
500 F ere - d'honneur

RAAD VAN BEHEER - CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président :

Voorzitter :

J.C. Liénart

Vice-président - Ondervoorzitter : M. Gorts

Secrétaire-tr sorier -

Penningmeester-sekretaris : Ch. Freys

Beheerders - Administrateurs : C. Beatse, R. Dhont, F. Dumont, G. Duterme, V. Segaert, A. Van den Driessche, J. Arys, R. Mathieu, E. Van Haverbeke, G. Gouwy.

sommaire

't winkeltje - la boutique

  vous amis lecteurs
aan u vriend lezer

belgian navy - part II

de vlaamse krijgsvloot in
de XVIIe eeuw

maritiem panorama

congo waterways

woorden uit de zeemanskist

le président
de voorzitter

r. planchar
et p. scarceriaux

j. de smet

h. rogie

capt. m. piret

j. dreesen

inhoud

code otan grades militaires rédaction

les amiraux, capitaines et
corsaires de belgique j.c.l.

telex mar mar g. doyen

bundesmarine j. de ridder

50 ans après j. verleyen

de zeemacht rédaction
la force navale rédaction

25e anniversaire en images

25e verjaardag in beeld r. de meersman

BRIEFWISSELING
Neptunus —

— CORRESPONDANCE
BP 17 — Oostende

Nr 4 - 1971

BOELWERF

N.V.

TEMSE

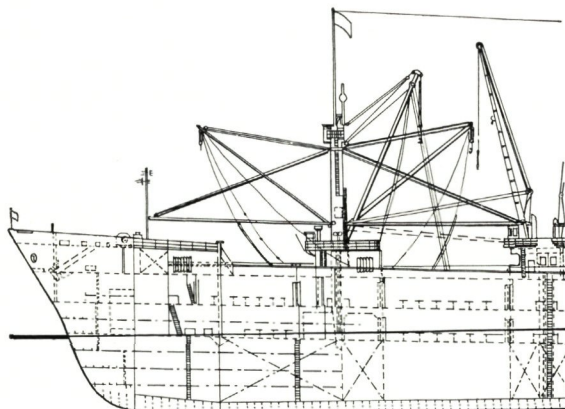
S. A.

Tel. (03) 71.09.80

Telex 31.140

Telegr.

Boelwerf-Temse



Zeeschepen tot 90.000 ton
Navires de mer jusque 90.000 tonnes

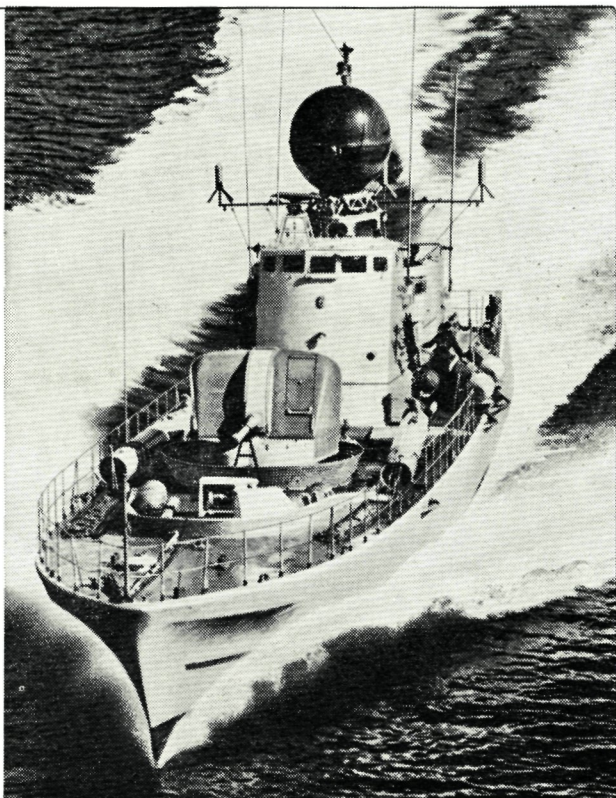
Bouwers van het motorzeilschip "ZENOBE
GRAMME", het visserijwachtschip
"GODETIA" en 4 kustmijnenvegers

Constructeurs du ketch de recherches
"ZENOBE GRAMME", du garde-pêche
"GODETIA", et de 4 dragueurs de mines
côtiers

MTB 'Spica'-klasse, uitgerust met een M22-radarvuurleidingsysteem

M20

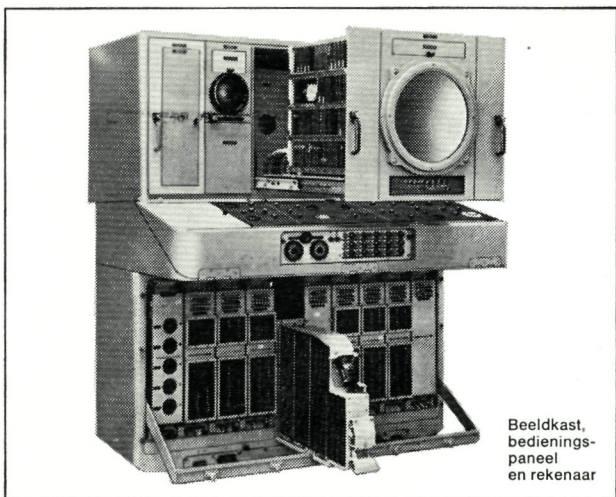
SIGNAAL's
geïntegreerde
radar-
vuurleiding-
systemen



eisen weinig ruimte

De wapensystemen van de M20-serie zijn ontworpen voor gebruik aan boord van schepen, variërend van motortorpedoboten tot jagers.

Een M20 is een autonoom wapensysteem. Afhankelijk van de configuratie is het mogelijk, zowel lucht- als oppervlaktedoelen gelijktijdig met geschut, torpedo's en/of geleide projectielen te bestrijden. De radome, waarin de waarschuwings- en volgantenne volledig gestabiliseerd zijn opgesteld, is thans bij vele marines een karakteristieke verschijning.



Beeldkast,
bedienings-
paneel
en rekenaar


SIGNAAL

radar-, vuurleiding-, 'data handling'- en luchtverkeersleidingsystemen
N.V. HOLLANDSE SIGNAALAPPARATEN, HENGLO

**COMPAGNIE
MARITIME
BELGE
ARMEMENT
DEPPE**

zoeken voor
onmiddellijke
indiensttreding

DEKOFFICIEREN

(gebreveteerd Aspirant, Luitenant en Kapitein ter lange omvaart)

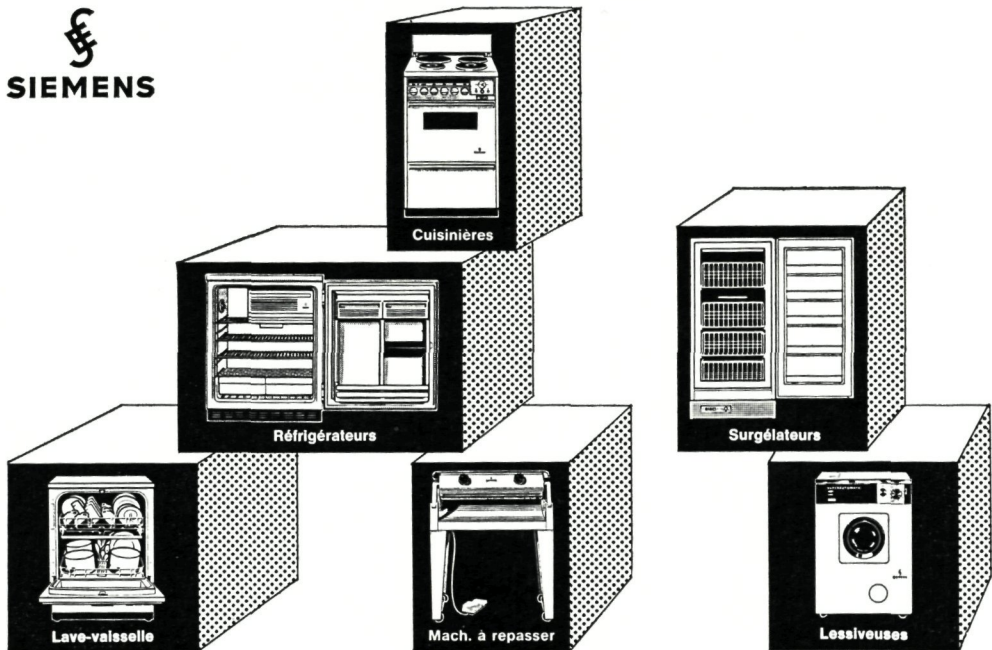
MACHINEOFFICIEREN

(gebreveteerd 3de, 2de en 1ste klas)

Persoonlijk aanbieden met zeemans-
boekje bij de Dienst Varend Personeel,
Leopolddok, 214 ANTWERPEN of tele-
foneren op nr. (03) 41.14.80 app. 378

siemens rend la vie plus agréable

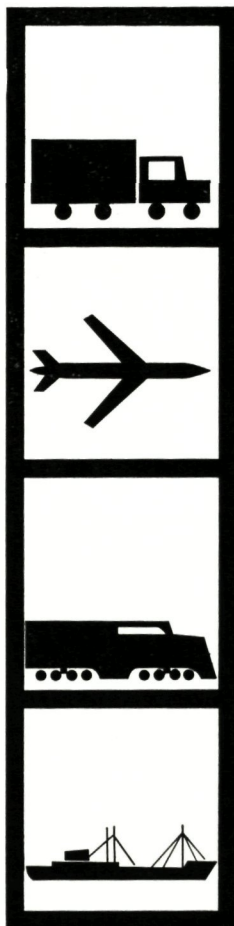

SIEMENS



S.A. SIEMENS N.V. 116, chaussée de Charleroi Bruxelles - 6

**PLUS DE
2.000 NAVIRES
BATTENT
PAVILLON SHELL !**

Ce pavillon rouge à coquille or flotte sur plus de 2.000 navires qui assurent l'approvisionnement des quelque cent sociétés de distribution Shell disséminées aux quatre coins du globe. Grâce à elles, les produits Shell sont disponibles



BELGIAN SHELL COMPANY S.A. - BRUXELLES

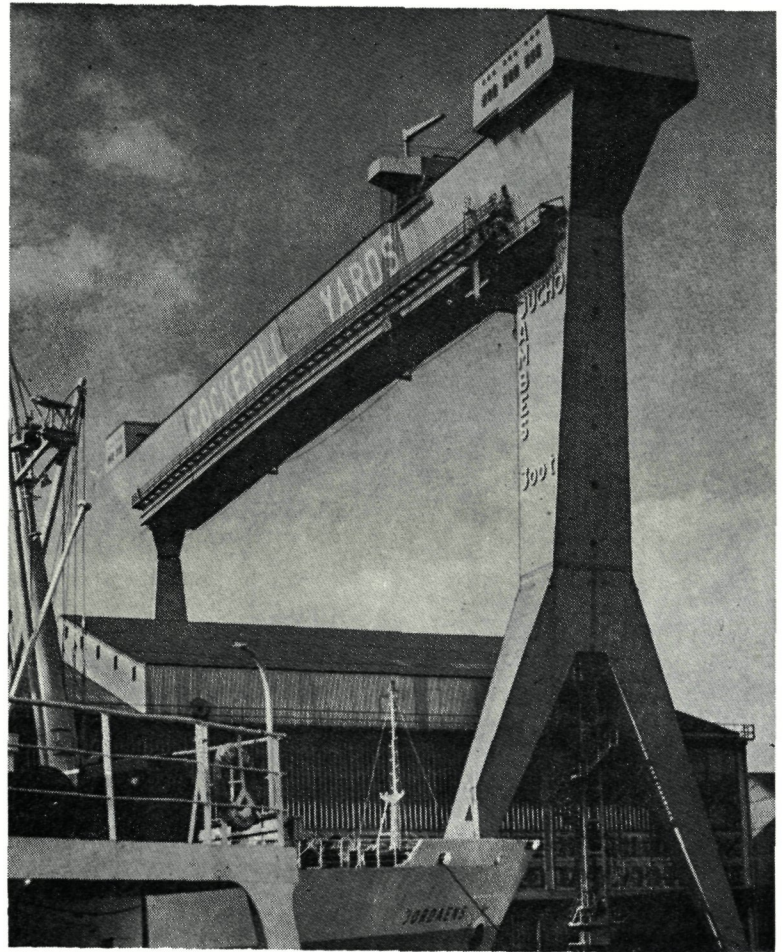
dans plus de cent mille garages et stations, près de 1.500 aérodromes et plus de 300 ports! Cette organisation mondiale permet à Shell de vous garantir une sécurité d'approvisionnement et une rapidité de livraison sans égales.

714/88

- bouwen ◀
- ombouwen ◀
- herstellen ◀
- dokken van schepen ◀
- alle industriële werken ◀

tel.: 03-27.38.80 (10 l.) — telex: COCKYARDS HOB 31.175

telegram: COCKERILLYARDS HOBOKEN



n.v. cockerill yards hoboken

**RADAR AAN BOORD VAN
DE SCHEPEN
»ZINNIA » EN « GODETIA »**



GENERAL ENGINEERING & TRADING
naamloze vennootschap

is verheugd over het vertrouwen dat de Belgische Zeemacht haar schonk bij de keuze van de navigatieradar S.M.A., geïnstalleerd aan boord van de ZINNIA en de GODETIA.

GET is fier dat deze radar sinds 1966 en 1967 ononderbroken trouwe diensten bewijst.

nv GENERAL ENGINEERING & TRADING sa

Bisschoppenhoflaan 353-355
2100 DEURNE



Tel. (03) 24.36.47
Telex : 3258 2 syncro-
antw-b



SCANDIAFLEX

AFSLUITINGEN

FERMETURES

Zonneblinden
Stores vénitiens

Accordeon deuren
Portes en accordéon

Vertikaal oriënteerbare
gordijnen
Rideaux verticaux
orientables

Bad en douche afsluitingen
Fermetures de bain et de
douche

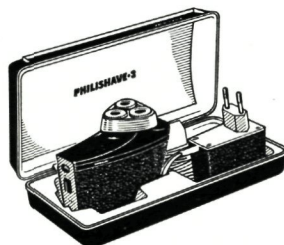
Verkoopburelen

Antwerpen tel. 03/33 32 21
Aalst tel. 053/270 72
Brugge tel. 050/344 27
Brussel tel. 02/26 61 11
Gent tel. 09/23 47 71
Hasselt tel. 011/220 76
Kortrijk tel. 056/254 88
Mechelen tel. 015/428 56
Turnhout tel. 014/411 89

Bureau de vente

Bruxelles tél. 02/26 61 11
Charleroi tél. 07/55 32 41
Liège tél. 04/43 26 56
Mons tél. 065/377 53
Namur tél. 081/322 03
Verviers tél. 087/306 29
avre tél. 011/255 74

le Philishave
Rechargeable
branche 1 fois
pour 3 semaines
de rasage



de Opladbare
Philishave

éénmaal op
stopkontakt aansluiten
voor 3 weken scheren.

PHILIPS

n.v. INES-BELGIUM

tel. : 03 - 31.69.25 (5 lijnen)

koningstraat 13

antwerpen

BELGIUM INTERNATIONAL ELECTRONIC SERVICE

United

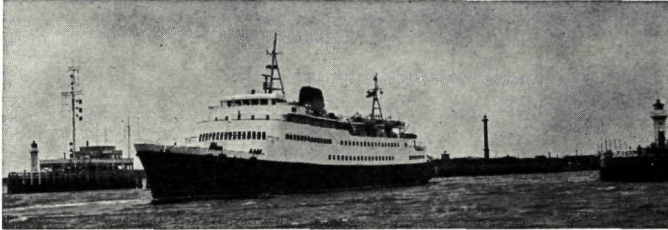
Bonded

Stores

S.A.
Oude Leeuwenrui 8, Antwerpen 1

Dealers n.v.

« SHOPPING » trips naar Engeland dank zij de
speciale excursiebiljetten geldig op de pakketboten van de lijn
OOSTENDE - DOVER



Oostende-Dover en terug : Volwassene : 358 fr. (2e klas) - 442 fr. (1e klas)
Oostende-Londen en terug : Volwassene : 512 fr. (2e klas) - 676 fr. (1e klas)
Kinderen 4 tot 14 jaar : 50 % vermindering

Heenreis :

met de pakketboot van 10.15 u. bij vertrek uit Oostende (aankomst te Londen om 15.50 u.)

Terugreis :

dezelfde dag met de pakketboot van 17.00 u. uit Dover-Marine.

ofwel

de dag die onmiddellijk volgt op deze van de heenreis, met de pakketboot van 13.00 u. of van 17.00 u. uit Dover-Marine (vertrek te Londen Victoria om 11.00 u. of 15.00 u.)

Deze speciale biljetten zowel voor het spoor (de vermindering op het belgisch spoorbiljet wordt enkel toegestaan aan reizigers die de heen- en terugreis dezelfde dag ondernemen en verschilt volgens de afstand) als zeetraject kunnen vooraf aangekocht worden in alle belgische spoorwegstations evenals bij erkende belgische reisagentschappen ; zij kunnen evenwel niet bekomen worden aan boord van de schepen.

Nadere inlichtingen en documentatie bij : — Pakketbotendienst, Oostende ; — Erkende reisagentschappen ; — Spoorwegstations en Inlichtingsbureaus N.M.B.S.

n.v. SIMKENS s.a.

41, Schranslaan — 2210 BORSBEEK

Alle fijne wijnen en likeuren
vertegenwoordigd door

Vins choisis, liqueurs fines
représenté par

C. BEATSE

tél. 02/73.18.66

Bijzondere prijzen voor de leden van de Z.M.

Conditions spéciales pour les membres de la F.N.

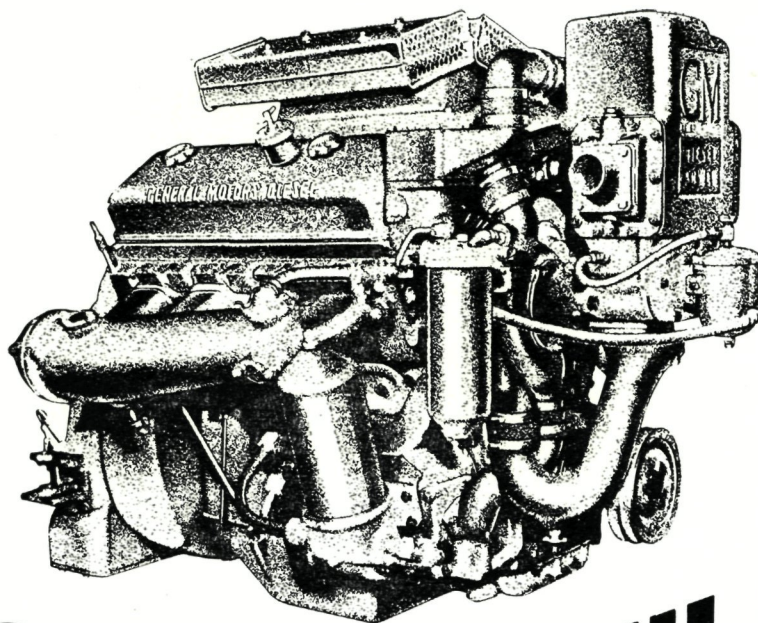
drukken is een zaak

beter drukken is onze zaak

drukkerij de vuurtoren

voorhavenlaan, 37 - 8400 oostende
tel. 751.32

beheer : delrue a. + g.



SANS PAREIL!

Le moteur marin GM Bedford diesel de 145 CV

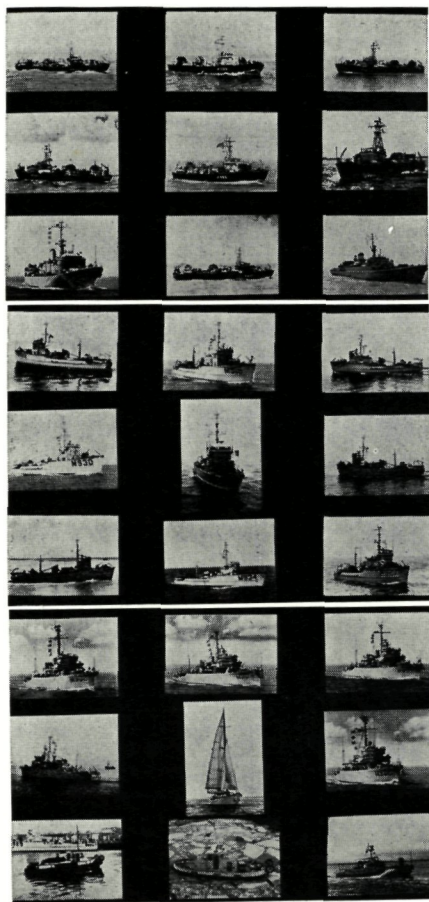
Il n'y a pas mieux : à puissance égale, ce diesel marin se vend au prix le plus avantageux du marché. Vérifiez vous-même. Vous voudrez un GM Bedford dans votre bateau. De 40 à 145 CV. 4 ou 6 cylindres. Service spécialisé partout. Tous renseignements vous seront fournis par



General Motors Continental

Noorderlaan 75 - Tel. (03) 41.04.80
2030 Antwerpen

la boutique - 't winkeltje - la boutique



Reeks echte foto's van — bijna — al de schepen van de Belgische Zee-macht, 5,— F stuk
Magnifique série de véritable photos, de presque tous les navires de la Force Navale, 5,— F pièce.

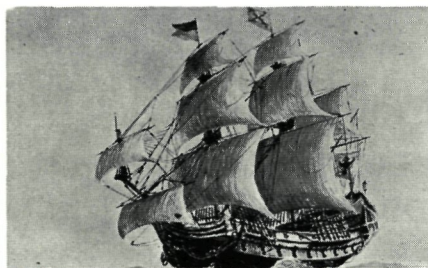


Wenskaarten uniformen, in kleur, 4,— F stuk, 25,— F per reeks van 8.
Cartes de vœux «Uniformes», 4,— F pièce, la série de 8.

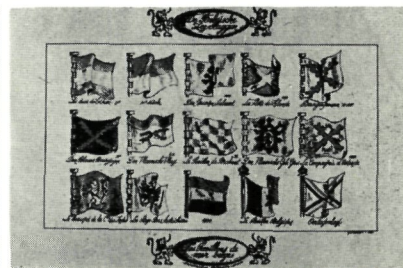


Prachtige gouache, vierkleurendruk, naar C. Adam, formaat 27 x 38, nog slechts enkele in stock, 30,— F per gouache.

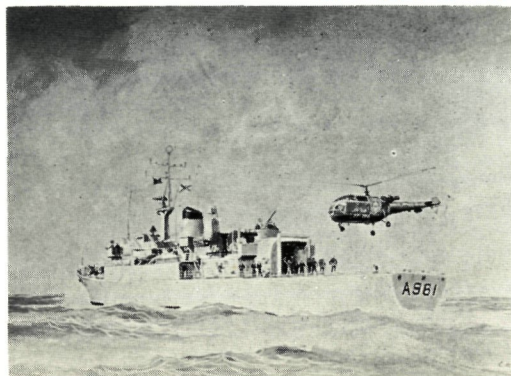
Magnifique reproduction de la gouache «Kamina» de C. Adam, format 27 x 38. Restent quelques exemplaires à 30,— F.



Reeks van 4 wenskaarten — type zeilschepen, door C. Adam, 50,— F per reeks van 4.
Série de 4 cartes de vœux «Voilier» de C. Adam, 40,— F la série.



Mooie kaart in vierkleurendruk «De Belgische Zeevlaggen», 15,— F.
Tableau en quadrichromie «Les pavillons de mer belges», 15,— F.



Reeks wenskaarten — type schepen Zee-macht, door C. Adam — 50,— per reeks van 4.
Série de cartes de vœux «Bâtiments de mer Force Navale», par C. Adam, 40,— la série.



ZEEMANSLIEDEREN



CHANTS DU MARIN

De LP 33 T - STEREO - werd vervaardigd met de medewerking van :

De Pijpers en Tamboers van de muziekkapel van de Zeemacht.

Het mannenkoor St-Barbe onder de leiding van Willy Van Poucke.

Voorzangers Antoon Carette en Jos Clauwaert.

Tekstarrangement A. Carette.

Muzikale arrangementen en orkest Eddy Dorsan.

LP. 33 tours - STEREO - Avec la collaboration :

Des fifres et tambours de la Musique de la Force Navale.

Du chœur d'hommes « St.-Barbe » sous la conduite de Willy Van Poucke.

Des chanteurs Antoon Carette et Jos Clauwaert.

Arrangement des paroles A. Carette.

Arrangements musicaux et orchestre Eddy Dorsan.

De tous les aspects du folklore maritime, ce sont les chants des marins qui représentent la forme la plus directe du retour au passé.

Si les marins aujourd'hui ne chantent plus dans les mêmes circonstances qu'au temps de la marine à voile, ils restent attachés à ces chants qui font partie de leurs traditions. Neptunus, après avoir fait paraître une cinquantaine de chansons anglaises, flamandes et françaises dans ses numéros des années 1969 et 1970, et devant le succès qu'elles ont eu et l'intérêt qu'elles ont suscité, a décidé de publier un chansonnier et d'éditer un disque.

Pour ce dernier parmi 5 chants français, les plus populaires, ont été choisis. Et pour la face néerlandaise, 5 chants recueillis au littoral belge constitueront une contribution unique à l'enrichissement de notre patrimoine folklorique.

Un disque unique en Belgique pour la somme de 169,— F.

CCP 17.55 Société Générale de Banque d'Ostende pour compte 40.07.79 de Neptunus.

Pour le 25ème anniversaire de la Force Navale, chantez avec Neptunus !

In de verscheidenheid van maritieme folklore zijn de zeemannsliederden het beste bindrif met het verleden.

De zeeman van vandaag zingt niet meer en zo hij het nog doet is dat niet meer in de omstandigheden van vroeger, die van de zailvaart, niettemin blijven zij toch trouw gehecht aan deze liederden die een groot aandeel hebben in hun tradities. Neptunus, na in zijn jaargangen 69 en 70 een 50-tal Engelse, Vlaamse en Franse Zeemannsliederden te hebben gepubliceerd, heeft besloten een liederdenbundel en een langspeelplaat op de markt te brengen.

Voor de LP werden de 5 meest populaire franse liederden uitgekozen voor het franstalig gedeelte. Voor het Nederlandstalig gedeelte werden het vijf liederden van ons folklorepatrimonium.

Een in België unieke plaat ter gelegenheid van het 25 jarig bestaan van de Zeemacht, aangeboden aan slechts 169,— F.

Bestelling enkel door betaling op postrekening 17.55 aan de Generale Bankmaatschappij Oostende voor rekening 40.07.79 van Neptunus.

n.v. BELIARD MURDOCH s.a.

SCHEEPSHERSTELLINGEN SCHEEPSBOUW
INDUSTRIELE WERKEN EN STUDIES

Oostende

Antwerpen

A vous, amis lecteurs...

« ... La plus noble des carrières puisque c'est celle où l'on se consacre entièrement au service des intérêts des autres dans le domaine ingrat de leur défense ».

L'escorte des convois marchands a toujours été le travail principal de la Marine Militaire. Dans nos Provinces, aussi loin qu'on puisse remonter le cours de l'Histoire, on voit nos navires armés monter la garde vigilante autour de nos pêcheurs de haute mer, escorter les convois qui sortaient de Flessingue, d'Ostende ou de Dunkerque et patrouiller inlassablement entre nos côtes et celles de France, d'Angleterre ou de Hollande pour prévenir tout danger.

Nous devons à l'amabilité de Mr J. De Smet, conservateur honoraire des archives du Royaume à Bruges, quelques pages retraçant pour nous la vie et les hasards de ces campagnes au cours de ces années troublées de 1691. Qu'elles soient pour nous l'occasion de réflexions salutaires et sur l'ancienneté et la noblesse de notre métier et sur la nécessité toujours actuelle de protéger et de défendre nos intérêts maritimes ! Après avoir connu la tourmente de 4 années de guerre, la Marine de notre pays vient de passer 25 années d'existence en temps de paix, vingt-cinq années qu'elle a mises à profit pour s'organiser, tirer des leçons du passé, prévoir et préparer l'avenir.

Elle a été fière de pouvoir fêter cet anniversaire et de pouvoir montrer à cette occasion au Roi et au Pays ce qu'elle a pu faire pour répondre au but qui lui est fixé.

C'est par l'image que nous faisons ici le reportage des événements qui ont marqué cet anniversaire.

Nous consacrerons plus loin la rubrique de la Marine Marchande à ce que nous rapportent H. Rogie dans son Panorama Maritime et G. Doyen dans Telex Marmar et vous annonçons déjà pour votre prochain numéro un article de Mr. Vandenstein, Directeur de la Marine Marchande auprès de l'Administration de la Marine.

Nous poursuivons ensuite la parution des états de la flotte de la Force Navale de Mr. Scarceriaux, dont la première partie a paru au numéro précédent, et la suite de ce roman passionnant qu'est devenue la narration de la guerre navale menée par les Belges du Cdt GOOR sur le Tanganika en 14-18.

Nous espérons avec tout ceci vous satisfaire, cher lecteur, et vous donner à lire ce que vous attendez de nous ; n'oubliez pas que nous n'avons d'autres désirs que de rencontrer les vôtres.

J.C. Liénart,
Président.

Aan U, vriend lezer...

« ... Een der mooiste loopbanen, gezien men zich volledig ten dienste stelt van anderen, in de ondankbare taak van hun verdediging ».

Het begeleiden van konvooien van de koopvaardij is steeds de voornaamste taak geweest van de militaire marine. In onze Provincies, hoe ver men ook teruggaat in onze maritieme geschiedenis, steeds ziet men onze marine een waakzaam oog houden op onze hoogzeevissers, de konvooien uit Vlissingen, Oostende of Duinkerke begeleiden en tenslotte als trouwe waakhonden patrouilleren langs de kusten van Frankrijk, Engeland en Nederland om ons van eventueel gevaar tijdig te verwittigen.

Wij danken de eminente historicus, de heer J. De Smet, ere-rijksarchivaris, om de boeiende geschiedenis, uit de 17^e eeuw, die ons een trouw beeld geeft van het leven aan boord in deze troebele tijd. Het moge een aansporing zijn om even na te denken over ons beroep en over het doel dat gisteren, vandaag en ook morgen nog steeds dezelfde oogmerken kent... de verdediging van 's lands maritieme belangen !

Onze Zeemacht komt zojuist 25 jaar vreedstijd te kennen, 25 jaar tijd om ons degelijk te organiseren, om de lessen uit het verleden te bestuderen en de toekomst voor te bereiden. De Zeemacht was fier deze verjaardag te herdenken en de Koning en het Land te tonen wat er werd gerealiseerd. De gebeurtenissen van deze 25e viering worden in dit nummer in beeld gebracht.

De heer H. Rogie in Maritiem Panorama brengt samen met de heer G. Doyen in Telex Marmar de laatste nieuwtjes over de Koopvaardijvloot en de havens, terwijl we nu reeds een artikel van de heer Vandenstein, Directeur van de Koopvaardij bij het Zeewezen, aankondigen voor ons volgend nummer.

Zoals toegezegd brengen wij u het tweede en laatste deel van de interessante bijdrage van de heer P. Scarceriaux.

Verder nieuws van Commandant Goor en de gebeurtenissen op het Tanganikameer in 1914-1918, die zowat een « best-seller » is geworden van Neptunus.

We hopen onze lezers met deze inhoud te voldoen en zoals steeds zijn wij bereid rekening te houden met hun wensen.

PART II

M902

BELGIAN NAVY

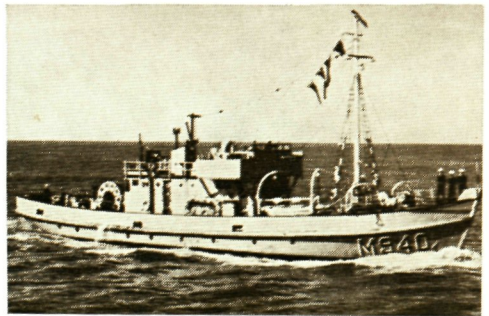
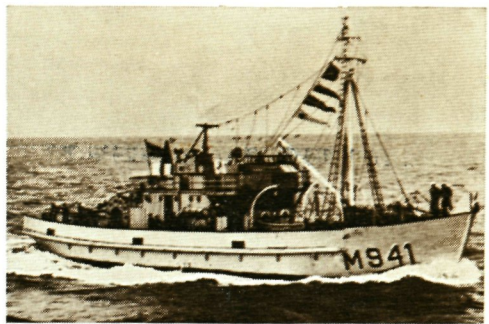
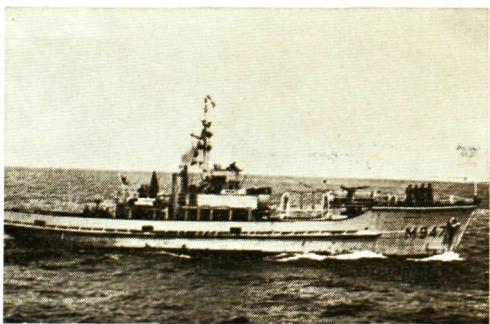
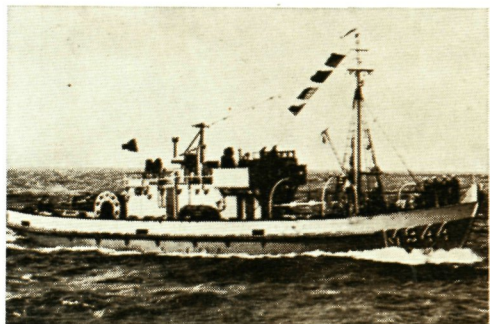
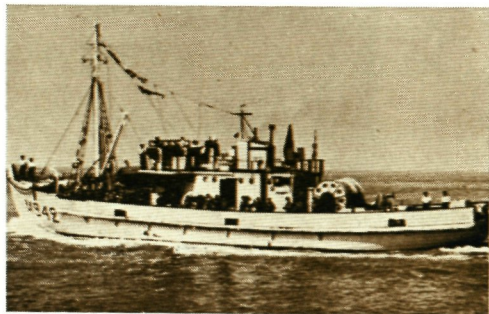
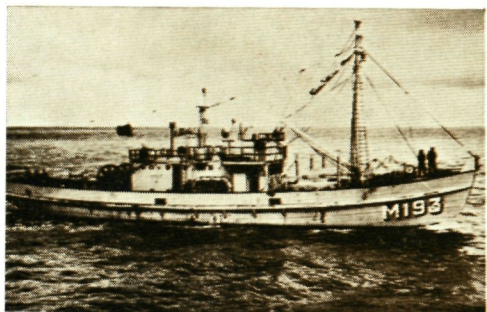
VII - CLASS MMS 105'

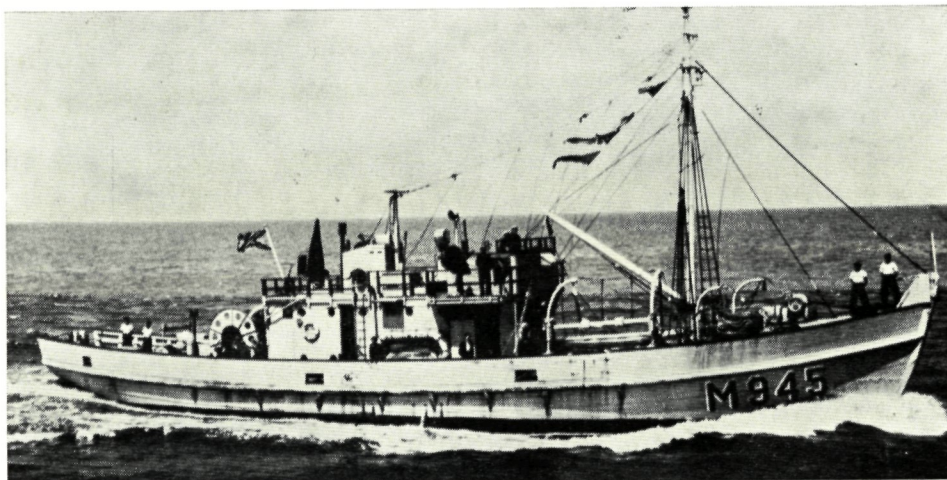
For the group MMS 43 — MMS 266
as well as for the group M 940 — M 946,
for MMS 1020 and
for M 947

hereafter, the armament was 1—20 aa ;
2 mi .50. Compl. 20.

- | | | | | | |
|-----|---|--|------|---|-----|
| 45. | MMS 43 | 163 | 1942 | 46—46 Be/Blt. Curtis, Looe | |
| | A) 42—46 | HMMS 43 | | Royal Navy | Br/ |
| | B) 46—... | HMMS 43 | | Royal Navy | Br/ |
| | | FFW | | | |
| 46. | MMS 75 | 163 | 1942 | 46—46 Be/Blt. Curtiss, Par. | |
| | A) 42—46 | HMMS 75 | | Royal Navy | Br/ |
| | B) 46—... | HMMS 75 | | Royal Navy | Br/ |
| | | FFW | | | |
| 47. | MMS 77 | 163 | 1942 | 45—45 (SBRN—Be)/Blt. Richard's,
Lowestoft. | |
| | A) 42—45 | HMMS 77 | | Royal Navy | Br/ |
| | B) 45—... | HMMS 77 | | Royal Navy | Br/ |
| | N.B. : Has not been registered in the Belgian Navy after being damaged by fire.
OCT 45 Returned to RN in exchange of MMS 79. | | | | |
| 48. | MMS 79 | 163 | 1942 | 46—46 Be/Blt. Forbes, Peterhead. | |
| | A) 42—45 | HMMS 79 | | Royal Navy | Br/ |
| | Replacement for MMS 77, damaged by fire and returned to RN | | | | |
| | B) 46—56 | HMMS 79 | | Royal Navy | Br/ |
| | 56 | On the disposal list and sold between 1956 and 1959. | | | |
| 49. | MMS 112 | 163 | 1942 | 45—46 Be/Blt. Morris, Gosport. | |
| | A) 42—45 | HMMS 112 | | Royal Navy | Br/ |
| | B) 46— | HMMS 112 | | Royal Navy | Br/ |
| | | FFW | | | |
| 50. | MMS 182 | 163 | 1942 | 46—51 Be/Blt. Newcastle °/T. | |
| | (M 182) | | | | |
| | (M 940) | | | | |
| | A) 42—46 | HMMS 182 | | Royal Navy | Br/ |
| | B) 51—54 | M 940 | | Belgian Navy | Be/ |
| | 25 AUG 55 Sold Bruges for B.U. | | | | |
| 51. | MMS 187 | 163 | 1942 | 46—51 Be/Blt. Forbes, Peterhead. | |
| | (M 187) | | | | |
| | (M 941) | | | | |
| | A) 42—46 | HMMS 187 | | Royal Navy | Br/ |
| | B) 51—55 | M 941 | | Belgian Navy | Be/ |
| | 25 AUG 55 Sold Bruges for B.U. | | | | |
| 52. | MMS 188 | 163 | 1942 | 46—51 Be/Blt. Noble, Fraserburgh. | |
| | (M 188) | | | | |
| | (M 942) | | | | |
| | A) 42—46 | HMMS 188 | | Royal Navy | Br/ |
| | B) 51—55 | M 942 | | Belgian Navy | Be/ |
| | 25 AUG 55 Sold Bruges for B.U. | | | | |
| 53. | MMS 189 | 163 | 1942 | 46—51 Be/Blt. Noble, Fraserburgh. | |
| | (M 189) | | | | |
| | (M 943) | | | | |
| | A) 42—46 | HMMS 189 | | Royal Navy | Br/ |
| | B) 51—54 | M 943 | | Belgian Navy | Be/ |
| | 25 AUG 55 Sold Bruges for B.U. | | | | |

54.	MMS 191 (M 191) (M 944)	163	1942	46—51 Be/Blt. Macduff E. & S.B.	
	A) 42—46	HMMS 191		Royal Navy	Br/
	B) 51—55	M 944		Belgian Navy	Be/
	23 AUG 55	Returned to R.N.			
	55—...	HMMS 191 R.N. Sold in Britain after 55. FFW			
55.	MMS 193 (M 193) (M 945)	163	1942	46—51 Be/Blt. Buckie.	
	A) 42—46	HMMS 193		Royal Navy	Br/
	B) 51—55	M 945		Belgian Navy	Be/
	55—...	Sold in Britain after 55. HMMS 193 FFW		Royal Navy	Br/
56.	MMS 266 (M 266) (M 946)	163	1942	46—51 Be/Blt. Totness.	
	A) 42—46	HMMS 266		Royal Navy	Br/
	B) 51—55	M 946		Belgian Navy	Be/
	25 AUG 55	Sold Bruges for B.U.			
57.	M 940 (MMS 182) (M 182)	163	1942	51—55 Be/Blt. Newcastle °/T.	
	A) 42—46	HMMS 182		Royal Navy	Br/
	46—51	MMS 182		Belgian Navy	Be/
	25 AUG 55	Sold Bruges for B.U.			
58.	M 941 (MMS 187) (M 187)	163	1942	51—55 Be/Blt. Forbes, Peterhead.	
	A) 42—46	HMMS 187		Royal Navy	Br/
	46—51	MMS 187		Belgian Navy	Be/
	25 AUG 55	Sold Bruges for B.U.			
59.	M 942 (MMS 188) (M 188)	163	1942	51—55 Be/Blt. Noble, Fraserburgh.	
	A) 42—46	HMMS 188		Royal Navy	Br/
	46—51	MMS 188		Belgian Navy	Be/
	25 AUG 55	Sold Bruges for B.U.			
60.	M 943 (MMS 189) (M 189)	163	1942	51—55 Be/Blt. Noble, Fraserburgh.	
	A) 42—46	HMMS 189		Royal Navy	Br/
	46—51	MMS 189		Belgian Navy	Be/
	25 AUG 55	Sold Bruges for B.U.			
61.	M 944 (MMS 191) (M 191)	163	1942	51—55 Be/Blt. Macduff E. & S.B.	
	A) 42—46	HMMS 191		Royal Navy	Br/
	46—51	MMS 191		Belgian Navy	Be/
	25 AUG 55	Returned to R.N.		Royal Navy	Br/
	B) 55—...	HMMS 191 FFW			Be/





62. **M 945** 163 1942 51—55 Be/Blt. Buckie.
 (MMS 193)
 (M 193)
 A) 42—46 HMMS 193 Royal Navy Br/
 46—51 MMS 193 Belgian Navy Be/
 25 AUG 55 Returned to R.N.
 B) 55—... HMMS 193 R.N. Br/
 FFW
63. **M 946** 163 1942 51—55 Be/Blt. Totness.
 (MMS 266)
 (M 266)
 A) 42—46 HMMS 266 Royal Navy Br/
 46—51 MMS 266 Belgian Navy Be/
 25 AUG 55 Sold Bruges for B.U.

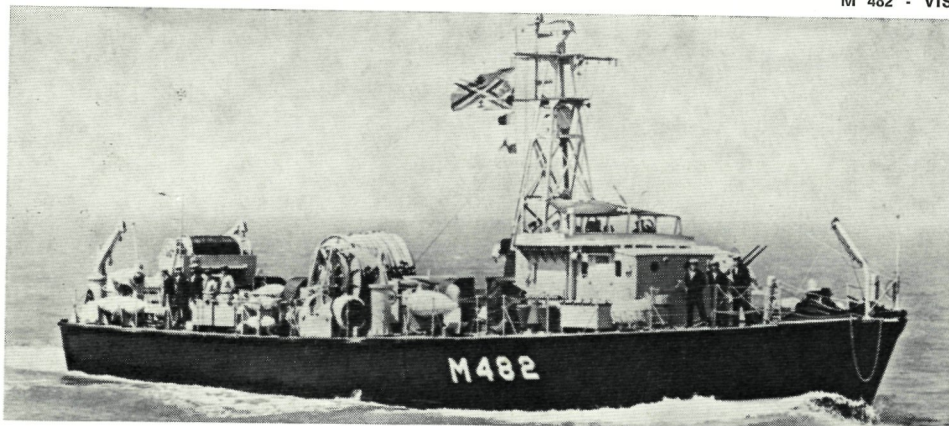
VIII - CLASS 126 ft.

64. **MMS 1020** 255 1944 46—50 Be/Blt. Upham, Brixham.
 (M 1020)
 (M 947)
 A) 44—46 HMMS 1020 Royal Navy Br/
 B) 50—55 M 947 Belgian Navy Be/
 25 AUG 55 Sold Bruges for B.U.
65. **M 947** 255 1944 50—55 Be/Blt. Upham, Brixham.
 (MMS 1020)
 (M 1020)
 A) 44—46 HMMS 1020 Royal Navy Br/
 B) 46—50 MMS 1020 Belgian Navy Be/
 25 AUG 55 Sold Bruges for B.U.

IX - INSHORE MINESWEEPERS (Class MSI, 100' modified)

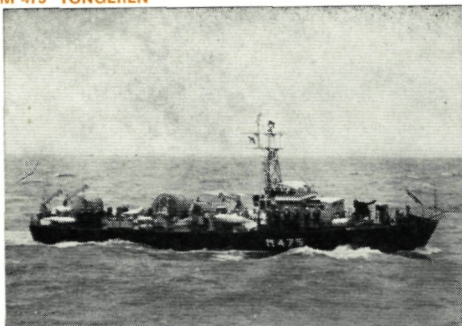
		For all the group: 2—20/2 aa.		Compi.: 17.	
66.	TEMSE (M 470)	160	1958	JAN 58 — 70	Be/Blt. Kruibeke.
	B) 26 MAR 70 — ...	SURO 5	L. 6 AUG. 56.		
			S.E.	South Korean Navy	S.Ko/
			Will become hydrographic unit. Left Antwerp 05 MAY 70 for Southern Korea by own power. ... NOV 70 Arrived Seoul.		
67.	HASSELT (M 471)	160	1958	58—...	Be/Blt. Kruibeke.
	70	L. 17 NOV 56	S.E.		
68.	KORTRIJK (M 472)	160	1958	58—...	Be/Blt. Kruibeke.
	70	L. 16 MAR 57	S.E.		
69.	LOKEREN (M 473)	160	1958	58—...	Be/Blt. Kruibeke.
	70	L. 18 MAR 57	S.E.		
		Allocated to Reserve-Squadron. 31 OCT 73 Will be commissioned with full compl. of Reserve-personnel.			
70.	TURNHOUT (M 474)	160	1958	58—...	Be/Blt. Kruibeke.
	70	L. 7 SEP 57	S.E.		
71.	TONGEREN (M 475)	160	1958	58—...	Be/Blt. Kruibeke.
	70	L. 16 NOV 57	S.E.		
72.	MERKSEM (M 476)	160	1959	59—...	Be/Blt. Kruibeke.
	70	L. 5 APR 58	S.E.		
73.	OUDENAERDE (M 477)	160	1959	59—...	Be/Blt. Kruibeke.
	70	L. 3 MAY 58	S.E.		
74.	HERSTAL (M 478)	160	1956	29 JUN 57 — ...	Be/Blt. Kruibeke.
	A) 56—57	MSI 90	L. 6 AUG 56		
	70	S.E.		USN	Am/

M 482 - VISE

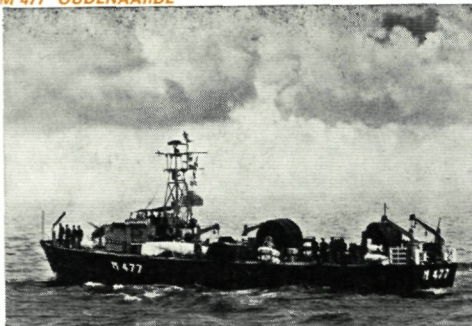


75. **HUY** 160 1956 58—... Be/Blt. Kruikebe.
 (M 479) L. 17 NOV 56
 A) 56—58 MSI 91 USN Am/
 70 S.E.
 Allocated to Reserve-Squadron.
 30 JUN 72 Will be commissioned with full compl. of Reserve-personnel.
76. **SERAING** 160 1958 58—... Be/Blt. Kruikebe.
 (M 480) L. 16 MAR 57
 A) 57—58 MSI 92 USN Am/
 70 S.E.
 Allocated to Reserve-Squadron.
 30 JUN 71 commissioned with full compl. of Reserve-personnel.

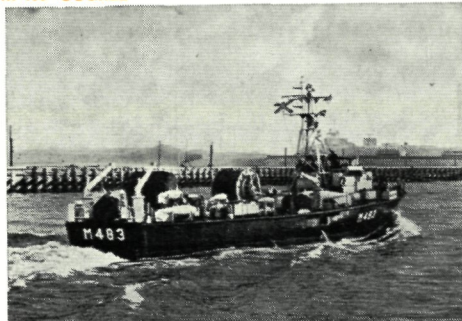
M 475 TONGEREN



M 477 OUDENAARDE



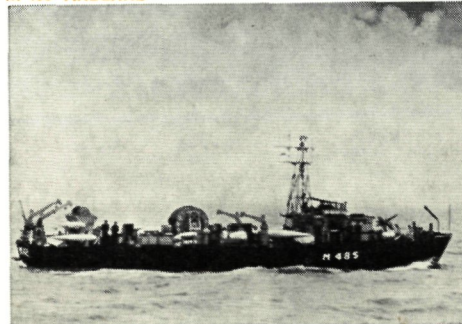
M 483 OUGREE



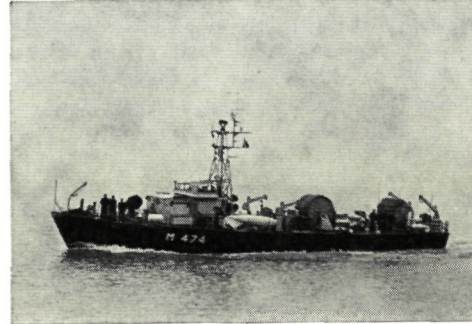
M 478 HERSTAL



M 485 ANDENNE



M 474 TURNHOUT



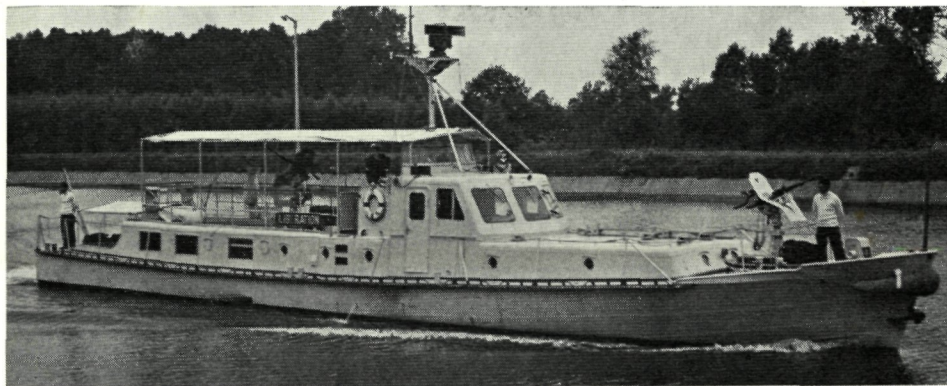
77.	TOURNAI (M 481)	160	1957	58—70	Be/Blt. Kruibeke.
	A) 57—58	MSI 93	L. 18 MAY 57		
	B) 26 MAR 70 — ...	SURO 6	USN South Korean Navy		Am/ S.Ko/ S.E.
			Will become hydrographic unit. Left Antwerp 05 MAY 70 for Southern Korea, by own power NOV 70 arrived at Seoul.		
78.	WISE (M 482)	160	1957	58—...	Be/Blt. Kruibeke.
	A) 57—58 70	MSI 94	L. 7 SEP 57		Am/ S.E.
79.	OUGREE (M 483)	160	1957	58—...	Be/Blt. Kruibeke.
	A) 57—58 70	MSI 95	L. 16 NOV 57		Am/ S.E.
80.	DINANT (M 484)	160	1958	59—...	Be/Blt. Kruibeke.
	A) 58—59 70	MSI 96	L. 5 APR 58		Am/ S.E.
81.	ANDENNE (M 485)	160	1958	59—...	Be/Blt. Kruibeke.
	A) 58—59 70	MSI 97	L. 3 MAY 58		Am/ S.E.



RIVER GUNBOAT

X - RIVER GUNBOATS

82.	DENDER	28	1955	55—64	Be/Blt. Hitzler, Regensburg. L. 55
	B) 22 — JAN 68	name wanted			Mr. A. Schreven St. Denijs-Westrem Be/ International Automobile Trading
	70	S.E.			
83.	LEIE (P 901)	28	1953	53—...	Be/Blt. Hitzler, Regensburg.
	70	S.E.			
84.	LIBERATION (P 902)	23	1954	54—...	Be/Blt. Hitzler, Regensburg.
	70	S.E.			
		Somewhat larger than the 9 others of the series.			

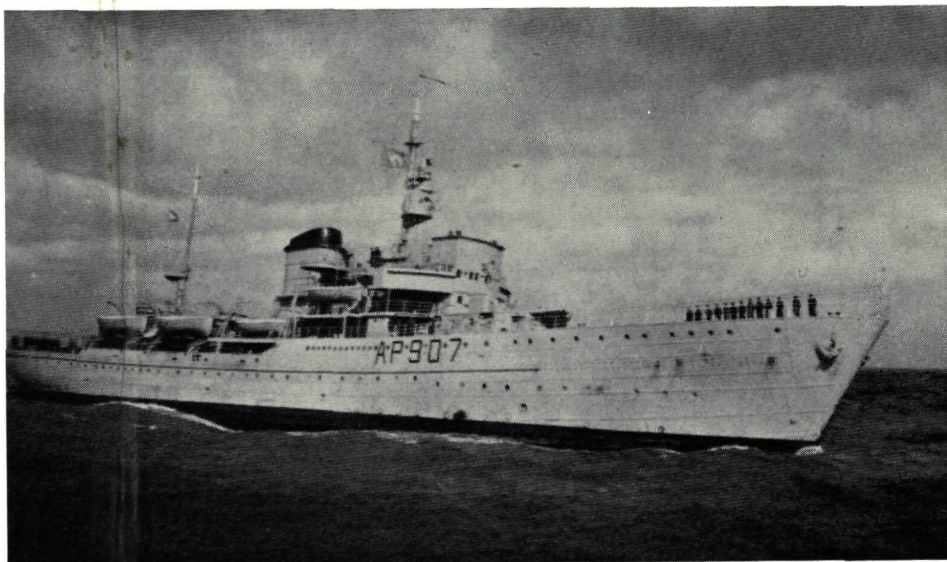


85.	MEUSE (P 903)	28	1953	53—	Be/Blt. Hitzler, Regensburg.
	70	S.E.			
86.	OURTHE B) 64—...	28	1954	54—64	Be/Blt. Hitzler, Regensburg.
	70	L 39 —		Marine Cadets	Liège Be/
		S.E.			
87.	RUPEL B) 64—...	28	1954	54—64	Be/Blt. Hitzler, Regensburg.
	70	B 30 —	TREZIGNIES	Marine Cadets	Brussels Be/
		S.E.			
88.	SAMBRE (P 904)	28	1953	53—...	Be/Blt. Hitzler, Regensburg.
	70	S.E.			
89.	SHELDE (P 905)	28	1953	53—...	Be/Blt. Hitzler, Regensburg.
	70	S.E.			
90.	SEMOIS (P 906)	28	1953	53—...	Be/Blt. Hitzler, Regensburg.
	70	Working boat for divers.			
		S.E.			
91.	IJSER (P 900)	28	1953	53—69	Be/Blt. Hitzler, Regensburg.
		9 SEP 69 Sold and delivered to Fa. Verwijs — Autobedrijf.			
		(sold for BF. 820.000)	Rosendael		Du/
	70	S.E.			

XI - LOGISTIC SUPPORT SHIPS

92.	KAMINA (AP 907) (AP 957) (A 957)	3900	1939/44	50—68	Be/Blt. John Cockerill, Hoboken, Hull N° 683.
	A)	Built as LEWANT III for Zegluga Polska. Fruit carrier. 4000 tdw			
		MAY 40 Seized by Germany at the yard.			
		26 DEC 40 Launched. Altered to become an Auxiliary of the Kriegsmarine.			
		16 DEC 43 — MAY 45 HERMANN VON WISSMANN Kriegsmarine Begleit-			
		schiff 5th Schnellboot flottille.			
		German Armament 3—105/45 cal aa, 6—37 m/m aa, 10—20 m/m aa.			
	MAY 45 — 49	HMS ROYAL HAROLD	Royal Navy		Br/
	49 — 50	Rebuilt by Cockerill as a trooper.			

Armament (Belgian Navy) : 2/76 mm aa ; 4—40 mm aa ; Bofors ; 2/20 mm aa.
 SEP 67 Stripped and laid up (reserve) at Zeebrugge.
 12 SEP 68 Arrived Bruges for B.U. by Brugse Scheepssloperij.



A 957 - KAMINA

4/B **ADRIEN DE GERLACHE**

See N° 4/A

93. **GODETIA**
 (A 960)

2500 1965

65—... Be/Blt. Boelwerf, Temse.
 L. 7 DEC 65

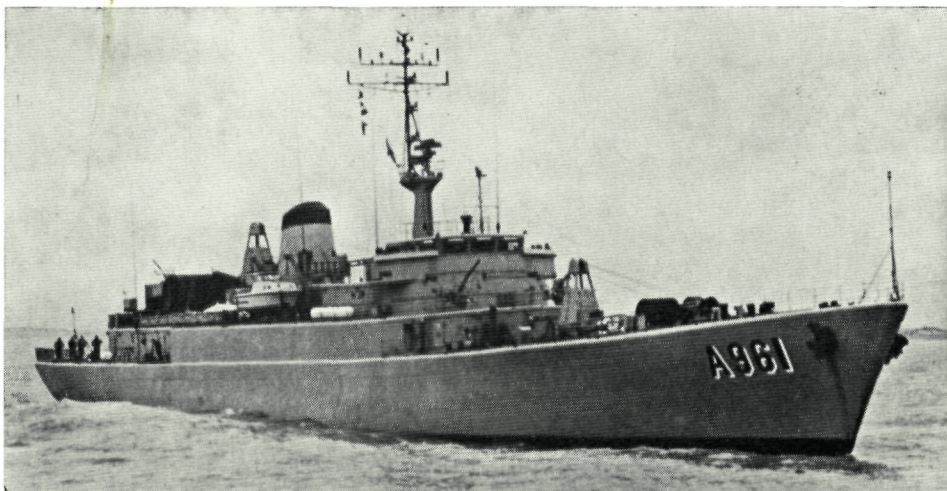
Original armament : 4—40 m/m Bofors aa 2x2
 Rearming : 2—40 Bofors aa 1x2 1 Helicopter (in 1971)
 Compl. : 95

94. **ZINNIA (2)**

2600 1967

67—... Be/Blt. Cockerill Yards.

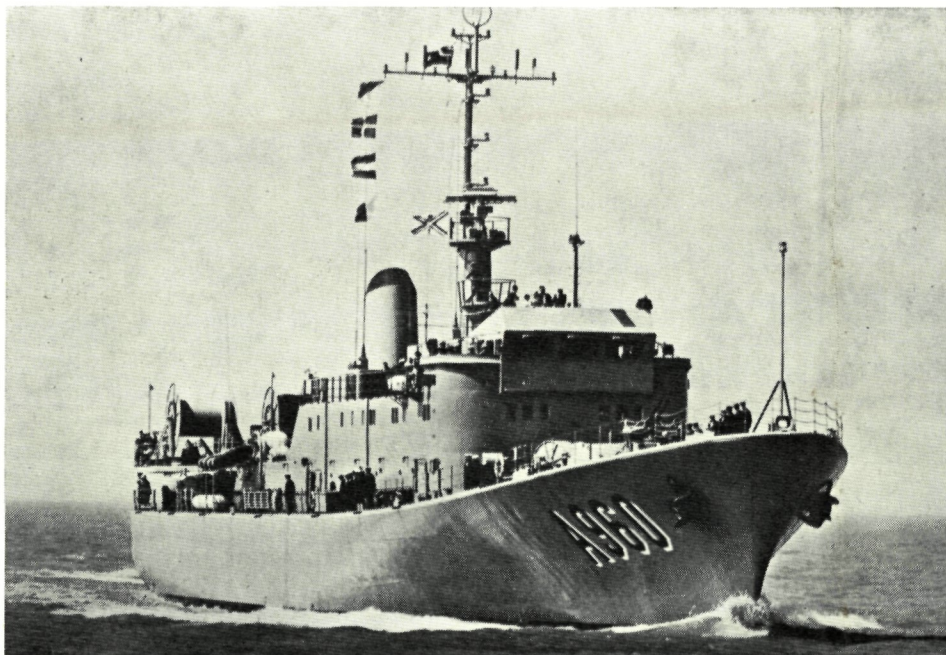
A 961 - ZINNIA



L. 8 APR 67

(A 961j)

Armament : 3—40 m/m Bofors aa (3x1) 1 helicopter in 1971
Compl. : 125
22 SEP 67 delivered at Ostend to Belgian Navy and
commissioned.



M 960 GODETIA

XII - BOOM DEFENCE VESSEL

95. **BARCOCK** 750 1942 17 SEP 46 — 24 AUG 49 Be/Blt.
Blyth D.D. & S.B. C°. Blyth.
L. 3 SEP 41 Compl. 32

A) 42—46	HMS BARCOCK	Royal Navy	Br/
B) 49—62	HMS BARCOCK	Royal Navy	Br/
21 JUN 62	BARCOCK	Portsmouth	Br/

Vessel was not BU but moored at Husland's Shipyard, Southampton.
19 JUL 63 Left Southampton for Izmir, in tow of British tug RIFLEMAN,
together with BARCROFT.

XIII - PATROL VESSELS

(Used as Salvage Vessels to remove wrecks in Belgian Waters)

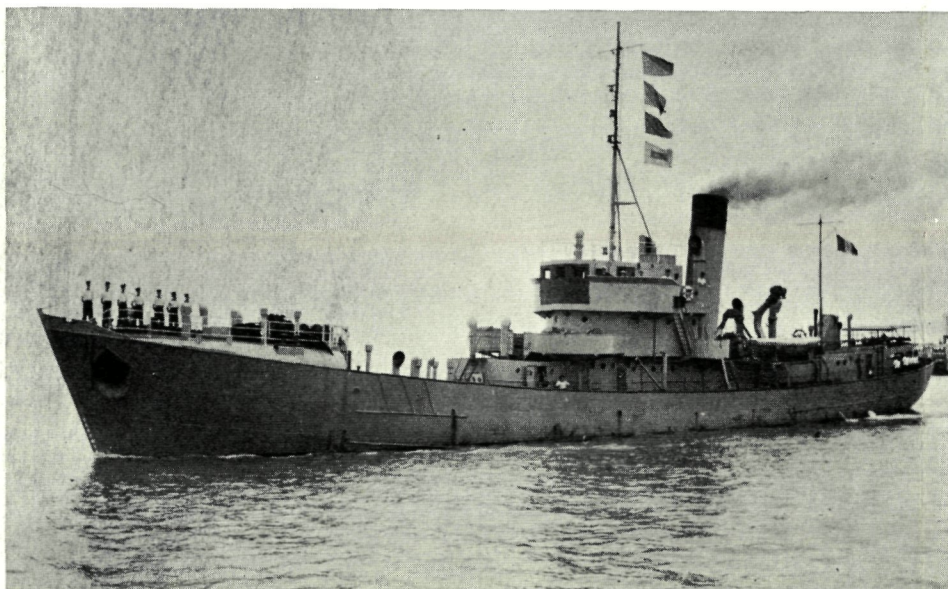
96/A. **THURINGEN** 234 1936 47—47 Be/Blt. Cuxhavener Schiff.
Franz Mützelfeldt, Cuxhaven. Hull N° 12.

A) 36—47	THURINGEN	Max Leib	Hamburg	Ge/
B) 48—49	BOOTSMAN JONSEN	Belgian Navy		Be/
49—62	HAMMEREN	H. Poulsen & C° A/S	Copenhagen	Dk/



BARCOCK.

	62—62	STAVNSHOVED	Firma H.I. Hansen	Hammerhavnen Dk/
	111—62	B.U. Denmark		
	Note : From SEP 39 till ... used as V 1001 by the Kriegsmarine. She was returned to owner.			
96/B.	BOOTSMAN JONSEN (1)	234	1936	48—49 Be/Blt. Cuxhavener Schiff. Franz Mützelfeldt, Cuxhaven. Hull N° 12.
	A)	36—47	THURINGEN	Max Leib Hamburg Ge/
		47—47	THURINGEN	Belgian Navy Be/
	B)	49—62	HAMMEREN	H. Poulsen Copenhagen Dk/ & C° A/S
	62—62	STAVNSHOVED	Firma H.I. Hansen	Hammerhavnen Dk/
	111—62	B.U. Denmark		
	Note : From SEP 39 till ... used as V 1001 by the Kriegsmarine. She was returned to owner.			
97/A.	SLB 19	545	1944	48—48 Be/Blt. N.V. Kon. Maats. De Schelde, Flushing. Hull N°
	SEP 44	Built for the Kriegsmarine as V 1300 THURINGEN		
	44—48	Seized by the Belgian Gvt. when at the liberation of Antwerp, she was found under repairs at the Mercantile Marine D.D. C°		
	B)	48—52	BOOTSMAN JONSEN	PILOTE 19 (or LOODSBOOT 19) Belgian Administration Ostend Be/ Be/



BOOTSMAN JONSEN

	52—63 SPEYER			« Nordsee » Deutsche Hochseefischerei A/G		
	111—63 3.U. West Germany				Bremerhaven	Ge/
97/B.	BOOTSMAN JONSEN (2)	545	1944	48—52 Be/Blt. N.V. Kon. Maats. De Schelde, Flushing. Hull N° ...		
				Built for the Kriegsmarine as V 1300 THURINGEN		
				German armament : 2—20 m/m aa ; 1—88 aa, Compl. 43		
	SEP 44			Seized by the Belgian Government when, at the Liberation of Antwerp, she was found under repairs at the Mercantile Marine D.D. C°		
	44—48			PILOTE 19 (or LOODSBOOT 19)		
	48—48 SLB 19			Belgian Administration	Ostend	Be/
B)	52—62 SPEYER			« Nordsee » Deutsche Hochseefischerei A/G		
	111—63 3.U. west Germany				Bremerhaven	Ge/
XIV - OCEAN TUG						
98.	O/Lt VALCKE		110	1951	53—... Be/Blt. Holland Nautic NV, Haarlem, Hull N° 2147.	
	(A 950)				« Holland » Maats. tot het uitvoeren van Scheepstransporten en Bergingswerken	
A)	51—53					
	70	S.E.			Haarlem	Du/
XV - HARBOUR TUGS						
99.	HOMMEL		22	1953	53—... Be/Blt. Heidenheim, Germany. Compl. 4	
	(A 951)					
	70	S.E.				
100.	WESP		22	1953	53—... Be/Blt. Heidenheim, Germany. Compl. 4	
	(A 952)					
	70	S.E.				



101.	BIJ (A 953)	70	1959	59—... Be/Blt. Akerboom (Lisse) Holland.
		70	S.E.	
102.	KREKEL (A 956)	70	1961	61—... Be/Blt. Chantier Naval de Rupelmonde.
		70	S.E.	
103.	MIER (A 959)	18	1962	62—... Be/Blt. Liège. Compl. 4
		70	S.E.	



XVI - DEPOT SHIP

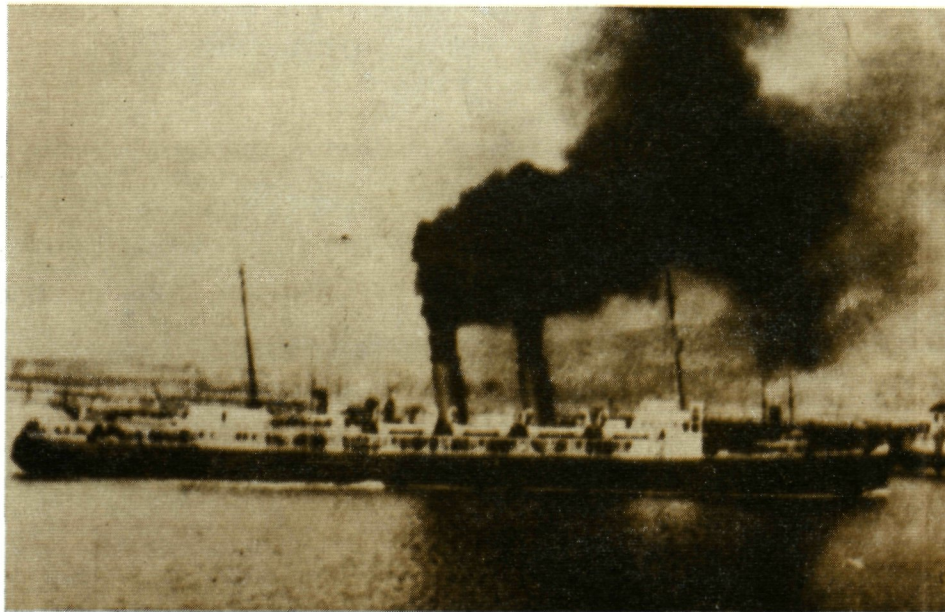
104. **PRINCESSE MARIE-JOSE** 1821 1922 46—47 Be/Blt. John Cockerill
Hoboken, Hull N° 579.

A) 22—40 **PRINCESSE
MARIE-JOSE**
Administration de la Marine (Ostend / Dover Liner)
Ostend Be/

MAY 40 Evacuated to Britain and became
40—41 **HMS SOUTHERN** (Anti Submarine Vessel) Br/
ISLES

41—43 **HMS NEMESIS** Royal Navy Br/
43—45 **HMS BALDUR** Royal Navy Br/
45—45 **HMS NEMESIS** Royal Navy Br/

47 Returned to Administration de la Marine.
Transferred to Belgian Navy for use as Depot ship.
JUN 47 Arr. Bruges for B.U. by Van Heyghen Frères.



PRINCESSE MARIE-JOSE

XVII - HYDROGRAPHIC RESEARCH SHIP

105/A. **EUREKA 207** Keel laid 25 FEB 42 56—60 Be/Blt. Assoc. Shipbuilding,
Seattle (Wash).

(QM 200) Complement: 14, all told
Inspection yacht of the Belgian Navy

L. 30 APR 42; completed for USN 20 SEP 42; Lend leased to Britain 21 SEP 42.

42—42 **BYMS 11** USN Am/
42—47 **BYMS 2011** RN. Br/

7 JUL 47 Returned to USN (on paper), then sold

47—49 **YOUNG JOE** (yacht) J. Bartolo Malta Br/
49—51 **YOUNG JOE** (yacht) S.L. Mizzi Malta Br/



A 955 EUPEN

	51—56	EUREKA (yacht)	Brufina	Brussels	Be/
B)	60—64	EUPEN (A 955)		Ostend	Be/
	64	Oceanic Research Ship (Belgian Navy)			
	64—66	Laid-up at Ostend, decommissioned			
		EUPEN — Used in Ostend as Clubhouse for the Belgian Navy's Sailing Club			Be/
	5 JUN 65	Returned to the Belgian Navy			
	18 MAY 66	On the disposal list			
	2 SEP 66	Arrived Ghent for B.U. by Van Heyghen Frères.			
105/B.	EUPEN 207	Keel laid 25 FEB 42 — 60—64	Be/Blt.	Assoc Shipbuilding, Seattle (Wash).	
	(A 955)	Complement : 14, all told			
		Oceanic Research Ship			
L.	30 APR 42 ; Completed	for USN : 20 SEP 42 ; Lend leased Britain :		21 SEP 42.	
	42—42	BYMS 11	USN		Am/
	42—47	BYMS 2011	RN.		Br/
	7 JUL 47	Returned to USN (on paper), then sold			
	47—49	YOUNG JOE (yacht) J. Bartolo		Malta	Br/
	49—51	YOUNG JOE (yacht) S.L. Mizzi		Malta	Br/
	51—56	EUREKA (yacht) Brufina		Brussels	Be/
	56—60	EUREKA (QM 900)		Ostend	Be/
		Inspection yacht — Belgian Navy			
B)	64	Laid up at Ostend, decommissioned			
	64—66	EUPEN			Be/
		Used as clubhouse at Ostend for the Belgian Navy Sailing Club			
	5 JUN 65	Returned to Belgian Navy			
	18 MAY 66	On the disposal list			
	2 SEP 66	Arrived Ghent for B.U. by Van Heyghen Frères.			
105/C.	Note : MECHELEN	(see N° 35 above) is used as hydrographic research vessel			
	(M 926)	since 1961.			
	(M 962)				

106. **ZENOBE GRAMME** 149 1961 61—... Be/Blt. Boelwerf, Temse
 (A 958) L. 23 OCT 61
 Auxiliary Ketch. Compl. 17 (3 divers included)
 S.E.
 70

XVIII - MISCELLANEOUS

107. **EKSTER** 140 1953 53—... Be/Blt. Niel.
 S.E.
 70. Ammunition barge.

108. **BENGA I** 23 1940/45 49—52 Be/Blt. probably USA.
 Armament : 4 mg .50 Brown (2x2). Compl. : 10.
 Probably US
 A) 40—49 Used on the Congo River Matadi-Boma.
 52 Scrapped.

109. **BENGA II** ? 1955 55—60 Be/Blt. Niel.
 Compl. : 4.
 60 Left in Congo after its Independence.
 FFW

110. **MFV 182** 50 1942(?) 46—49 Be/Blt. Great Britain.
 A) 42(?)—46 HMS MFV 182 Royal Navy Br/
 B) 49—... MFV 182 owner(s) wanted Br/
 FFW

111. **MFV 193** 50 1942 46—57 Be/Blt. Great Britain.
 A) 42—46 HMS MFV 193 Royal Navy Br/
 B) 57 Sold owner(s) wanted ?/
 FFW

112. **MTL 546** ? ? 46—53 Be/Blt. wanted.
 A) ?—46 Belonged to US Army Am/
 53 Scrapped

113. **MTL 551** ? ? 46—53 Be/Blt. wanted.
 A) ?—46 Belonged to US Army Am/
 53 Scrapped

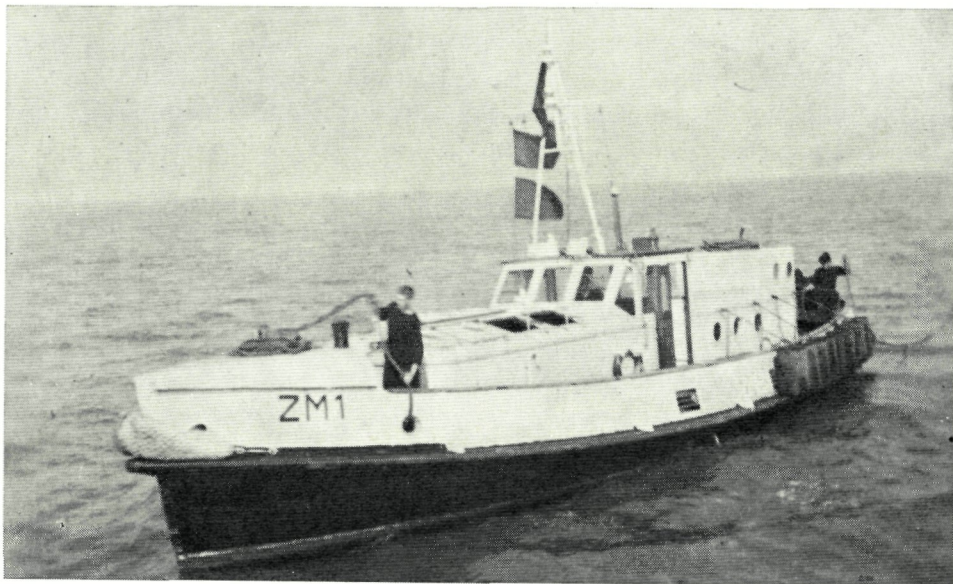
114. **ZM 1** 300 1945 46—52 Be/Blt. Cockerill-Hoboken.
 A) 45—46 MOTORBOOT 6 Belgian Administration Be/
 B) 52—... Unknown and wanted.

115. **ZM 2** 300 1952 ?—? Be/Blt. : wanted.
 A) ?—? Unknown and wanted.
 B) ?—? Unknown and wanted.
 48—49 tender to BOOTSMAN JONSEN (1) for wreck dispersal.
 FFW

116. **ZM 3** 4 1952 54—... Be/Blt. Ostend.
 Diving cutter.
 FFW

117. **ZM 4** 4 1954 5 APR 54—... Be/Blt. Chantier Panesi,
 Ostend.
 L. 15 MAR 54
 Diving cutter.
 S.E.
 70

118. **FN 1** 300 1955 55—60 Be/Blt. A. Baars & Zoon,
 Sliedrecht.
 Colonial Barge. Transferred to Congo.
 B) 60—...
 FFW (probably SE)



ZM 1

119.	FN 2	300	1955	55—60 Be/Blt. A. Baars & Zoon, Sliedrecht.
	B) 60—...			Colonial Barge. Transferred to Congo. FFW (probably SE)
120.	FN 3	300	1955	55—60 Be/Blt. A. Baars & Zoon, Sliedrecht.
	B) 60—...			Colonial Barge. Transferred to Congo. FFW (probably SE)
121.	FN 4	360	1957	57—... Be/Blt. Chant. Nav. J. & F. Plaquet S.A., Peronnes lez Antoing.
	70			Tanker-barge. S.E.
122.	FN 5	360	1957	57—... Be/Blt. Plaquet, Peronnes lez Antoing.
	70			Tanker-barge. S.E.
123.	FN 6	360	1957	57—... Be/Blt. Plaquet, Peronnes lez Antoing.
	70			Tanker-barge. S.E.
124.	SPIN	32	1958	58—... Be/Blt. Holland.
				Harbour-launch S.E.

ADDENDA & ERRATA I (Neptunus 3/71)

received from Mr R. TOUSSAINT/BRUGGE

No

page 47	Frégate	1.	ARTEVELDE (1) 22 NOV. 54	sold for B.U. Bruges to J. Bakker & Zonen
page 49	Algérine	4a.	ADRIEN DE GERLACHE 24 JUNE 70	arrived Bruges for B.U.
page 50	Algérine	6.	DE MOOR 19 MAR 70	arrived Bruges for B.U.
page 51	Algérine	8.	A.F. DUFOR (2) 7 NOV. 66	arrived Bruges for B.U.
page 52	Algérine	10.	GEORGES LECOINTE (2) NOV. 70	sold for B.U. to J. Bakker Pvba, Bruges
page 53	Algérine	11.	J.E. VAN HAVERBEKE JUN 60 7 MAI 61	sold for B.U. to J. Bakker & Zonen, Bruges arrived Bruges for B.U.
page 51	Algérine	7b.	N'ZADI	sunk in Congo
page 50	Frégate	2b.	BREYDEL	(ex Barbara ex Zinnia) supposed B.U. at Ghent (not in Bruges)

ADDENDA & ERRATA II

received from P. Scarceriaux

page 52			Georges LECOINTE (2) F 901 NOV 70 25.12.1970	sold for B.U. to M. Bakker Pvba, Bruges B.U. Bruges
page 53			J.E. VAN HAVERBEKE (1) M 902 JUN 60 7.3.61	sold for B.U. to J. Bakker & Zonen, Bruges arrived Bruges for B.U.
page 49			A. DE GERLACHE A 954 11 JUNE 70 26 JUNE 70	sold for B.U. to M. Bakker Pvba, Bruges arrived Bruges for B.U.
page 50			DE MOOR F 905 11.3.70 12.4.70	sold for B.U. to M. Bakker, Bruges arrived Bruges for B.U.
page 48			BREYDEL ex BARBARA ex ZINNIA 1950	sold for B.U. (?)

Cet article paru au no 3 et 4 de Neptunus 1971 peut-être obtenu sous forme de brochure au prix de 30 fr., à verser au C.C.P. 17.55 du Société Générale de Banque à Ostende, pour cpt. 40.07.79 de Neptunus.

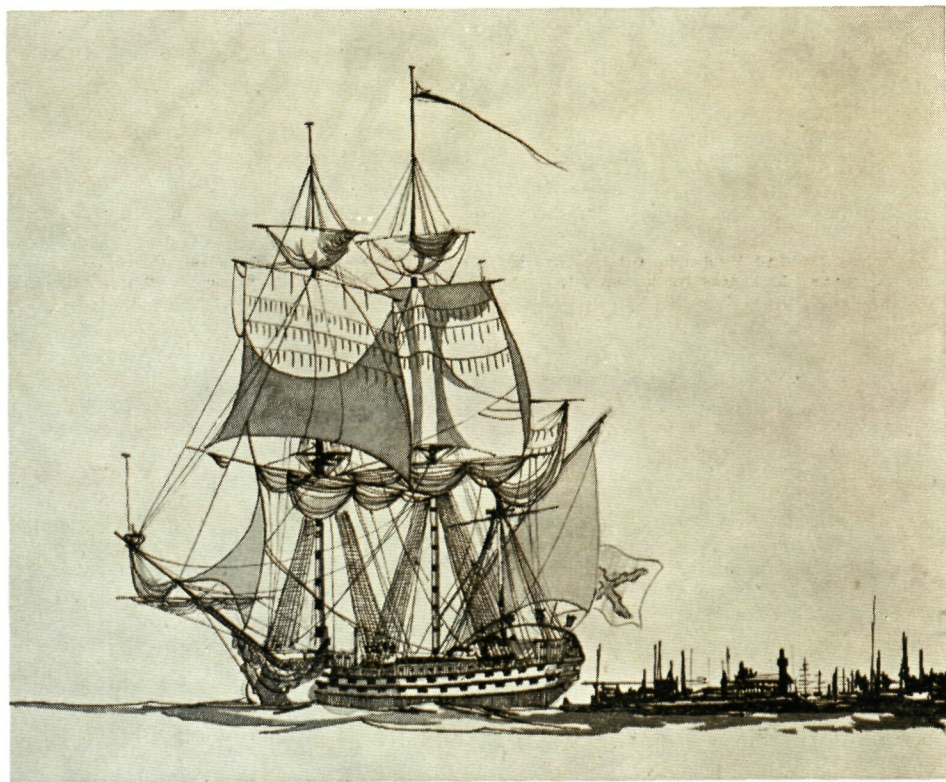
Dit artikel, verschenen in de nrs. 3 en 4 van Neptunus 1971, kan bekomen worden onder vorm van afzonderlijke brochure, tegen de prijs van 30 fr., B.T.W. inbegrepen, te betalen op postrekening 17.55 van de Generale Bankmaatschappij te Oostende, voor rekening 40.07.79 van Neptunus.

DE VLAAMSE KRIJGSVLOOT

IN DE XVII^e EEUW

Nous avons eu le bonheur de recevoir de Mr. le Conservateur hre. des Archives du Royaume à Bruges, Mr De Smet, cet article qui fait revivre pour nous les missions de patrouille et d'escorte telles qu'elles se pratiquaient pendant la guerre contre Louis XIV autour des années 1697 sur nos côtes par nos marins et nos navires. Mieux encore, des extraits du journal de bord d'un de ces capitaines, le capitaine Ebeletz, commandant de la frégate St Joseph, qui écrit dans la langue savoureuse des marins de ce temps-là, nous renseignent sur les mouvements de ces croisières longues de trois mois où, sans rentrer à Ostende, son port d'attache, le « convoyeur » arpentait la mer des côtes anglaises aux côtes de Hollande, prenant charge ici de bélandres, là de gros marchands et les menant à bon port, courant à force de voiles sur un navire suspect qui se dérobe, reconnaissant de loin une flotte de guerre importante, rentrant enfin en rade où vient le joindre le yacht de l'Amirauté d'Ostende qui lui apporte les ordres, des vivres, la décharge des prisonniers et effectue les mutations dans son équipage (hé oui !) ...

Jos. de smet



Met veel belangstelling las ik in "Neptunus", 1967, afl. 5 : "Les de Brouwer. Deux siècles de capitaines et de corsaires ostendais" van Baron Y. de Brouwer, alsook "Les amiraux, capitaines et corsaires de Belgique. - Répertoire biographique" van J.C. Liénart, zonder de bijdrage van R. Prigneaux te vergeten : "Un liégeois corsaire du roy Louis XIV - Louis de Mel".

Over onze vroegere krijgsvloot wordt archief bewaard op het Algemeen Rijksarchief te Brussel, in het fonds van de Rekenkamers. Zie : A. Pinchart. Inventaire des Archives des Chambres des Comptes. Tome IV Bruxelles 1875 : Chapitre 43. Comptes des prises faites en mer, pp. 178-179 n° 24788 - 24797, alsook Chapitre 52. Comptes de l'armée de mer, pp. 238-249, n°s 26103-26163. Daar worden rekeningen bewaard over het kapen van vijandelijke schepen en over het uitreden van oorlogsschepen tussen de jaren 1521 en 1733.

Ook op het Stadsarchief te Brugge wordt daarover archief bewaard. In zijn "Cartulaire de l'ancienne Estaple de Bruges" gaf de grote Brugse stadsarchivaris L. Gilliodts van Severen een rijke keus dokumenten uit over de economische geschiedenis van de stad Brugge, vanaf de oudste tijden tot ca. 1790. In het vierde deel van dit werk, dat te Brugge verscheen in 1906, gaf hij onder n° C.2587, op pp. 485-548, een samenvatting van alles wat hij op het Stadsarchief kon vinden over "Marine marchande et militaire". Deze samenvatting, die zonder veel orde werd opgesteld, bevat talrijke gegevens over de vroegere krijgsvloot van de provincie Vlaanderen.

Het Rijksarchief te Brugge bezit in het fonds van het Brugse Vrije, talrijke rekeningen over het uitreden van oorlogsschepen door de Staten van Vlaanderen tussen de jaren 1536 en 1703. (E. Vanden Bussche. Inventaire des Archives de l'Etat à Bruges. Franc de Bruges, Tome II, registres. Brugge 1884 : Par. N. Equipages de la flotte, pp. 206-216, n°s 1813-1826 ; en Par. I. Prises faites en mer, pp. 195-198, n°s 1751-1753 en 1683-1709). Met deze gegevens uit het Rijksarchief te Brugge schreef ik lang geleden, in 1938, een bijdrage "De krijgsvloot van de Staten van Vlaanderen in de zestiende en zeventiende eeuw", waarmede ik de bijdrage van L. Gilliodts van Severen over "Marine marchande et militaire" heb aangevuld. (Verschenen in de Handelingen van het Genootschap voor geschiedenis "Société d'Emulation", Deel LXXXI, 1938, pp. 3-26).

Uit deze bijdrage wil ik hier enkele gegevens ontnemen over de krijgsvloot van de Staten van Vlaanderen in de 17^e eeuw.

In vroeger eeuwen was het de gewoonte dat de koopvaardijsschepen in oorlogstijd zich enkel op zee waagden in konvoien, begeleid door één of meer oorlogsschepen, die dan zeer dikwijls konvooischepen genoemd worden, en dit om de handelsschepen te beschermen tegen de vijandelijke kapers.

Wanneer in de eerste periode van de oorlog van 1914-1918, de Duitse duikboten hoe langer hoe meer geallieerde en neutrale koopvaardijsschepen gingen kelderen, werd op het einde van 1916 door de Britse admiraliteit opnieuw het systeem van konvoien voor de koopvaardijsschepen ingevoerd. Deze schepen vaarden nu opnieuw in konvoien, onder de begeleiding van oorlogsschepen die speciaal ingericht en bewapend waren om de duikboten te bestrijden (Zie : Amiral W. Snowden Sims. La victoire sur mer. Parijs 1925, pp. 105-147).

Vanaf 1653 werd in de Vlaamse havens op al de koopwaren een recht van 1½% geheven om ermee fregatten uit te rusten, die de Vlaamse koopvaardijsschepen op zee moesten beschermen. En op 9 juni 1672 werd voor de dienst van de konvooischepen het grote reglement uitgevaardigd : "Règlement de marine pour la direction et conduite de la navigation et commerce par les ports et havres de Sa Majesté".

De dienst van de konvooischepen werd waarschijnlijk heringericht omstreeks 1684, want deze schepen worden dit jaar immer talrijker tot in 1703. Maar na 1733 zijn geen sporen meer te vinden van de konvooischepen.

Voor zover ik kon nagaan worden tussen 1684 en 1703 zesendertig konvooischepen van de provincie Vlaanderen vermeld. Zevenentwintig staan vermeld bij L. Gilliodt van Severen, namelijk :

La Brune, kapitein François Contalès, 6 stukken geschut en 4 steenmortieren.

Carolus Secundus.

Flandria, kap. François de Schodt, 54 stukken, 242 man.

Notre-Dame de Grâce, kap. Jean Laureyns.

Notre-Dame de Montaigu, kap. Antoine Cornelissen, 10 stukken, 75 man.

Prince électoral, kap. Matthieu van de Walle, 11 stukken, 90 man.

De Maeght van Ghendt, kap. Jacques Francke.

La Reine d'Espagne, kap. Paul Bestenbustel, 48 stukken, 288 man.

Saint Antoine de Padoue, kap. Guillaume Bestenbustel, 20 stukken, 54 man.

De diepo (kustwachter) **Saint Dominique**, 4 stukken.

Saint-Donat, vroeger de **Marie** uit Duinkerke, 24 kanonnen, 6 steenmortieren, 178 man.

Saint-François, kap. Michel Mansvelt, 24 kanonnen, 174 man.

San Iago de Vittoria, kap. Guillaume de Rudder, 52 stukken, 251 man.

Saint-Idesbalde, kap. Nicolas Vercruysse, 18 stukken, 123 man.

Saint-Joseph, kap. Laurent Eblets, 10 stukken, 70 man.

Saint-Liévin, kap. Ambroise Rodriguès, 32 stukken, 101 man.

Saint-Philippe de Neri,

Saint-Pierre, kap. Jacques Gerrebrants, 32 stukken, 101 man.

Saint-Robert, kap. Antoine Cornelissen, 8 stukken, 76 man.

Sainte-Thérèse, 6 kanonnen, 6 steenmortieren, 60 man.

Saint-Jérôme, barque longue, kap. Guillaume van Beyeren.

De snauw **De Sunne**, 6 stukken, 60 man.

Torrepreisis, kap. Paul de Schodt.

Saint-Jacques de Bonne Espérance, veroverd op de vijand in 1696, 2 kanonnen.

La Bonaventure, gehuurd in 1699, kap. Guillaume Steenkiste.

Le Roi d'Espagne, 66 stukken. Te Brugge gebouwd in 1696.

Saint-François II, ook gebouwd in 1696, 22 stukken, 156 man.

(L. Gilliodts van Severen, Cartulaire de l'ancienne Estaple de Bruges. Tom IV, pp. 496-497).

Ik heb nog de vermelding gevonden van zeven andere konvooischepen :

Marquis de Grana, 36 stukken, 126 man.

Santa-Maria, 98 stukken, 126 man.

St.-Anna, 8 stukken, 62 man.

Le Singe, kap. Pauwel Bestenbustel.

Sainte-Catherine, kap. Guillaume Bestenbustel.

Alsook twee nieuwe fregatten : **St. Idesbaldus**, 18 stukken, 123 man, die de fregat van dezelfde naam moest vervangen, die op 11 mei 1692 door twee fregatten uit Duinkerke werd veroverd. Met daarbij nog **De Maeght van Ghendt**, die het schip van dezelfde naam verving dat in november 1693, op weg naar Schotland, stuk geslagen was gedurende een storm in de Saltes Bay, ten noorden van Yarmouth.

In 1697 deden ook twee Zeeuwse fregatten uit Middelburg dienst bij de Vlaamse krijgsvloot. (Zie E. Vanden Bussche, op. cit., pp. 195-198 en 206-216).

De bewapening en de bemanning van deze schepen werd soms verminderd, wanneer het schip een zekere ouderdom had. Het geschut en de bemanning die hen ontnomen werden gingen over op de nieuwe koopvaardijsschepen naar Spanje en Engeland. De oudere schepen werden gebruikt voor de wacht op de Vlaamse kust en in het Pas-de-Calais. In de rekeningen vinden we enkele vermeldingen van reizen uitgevoerd door konvooischepen.

Het opschrift van een rekening voor het uitreden van een konvooischip luidt als volgt :
"... van syne Majesteyts convoyschip de Maeght van Ghent, daer capiteyn op is Nicolais Vercruysse ; uijtgevaeren den 5^{en} octobre 1693, gaende naar Liet (Leyth) jn Schotlant, jn compagnie van syne Majesteyts Convoy schepen de Coninginne Van Spagnie, S. Idesbaldes, neffens derthien andere schepen, door swaere stoorme gedeurende den tijdt van een maent, sijn malheureuselijck gestrangh aen Saltes Baij, thien millen benoorden Yarmouth, ende 't schip aldaer gesmeeten jn duijssent stucken, 't volck ten deele gesalveert, synde gebleven twee mannen ende drye jongens (Godt beter't) " (Brugse Vrije, reg. n^o 1822, n^o 8).

Waerde Heeren de Geestelijcke
& Leeden Staten van Vlaen-
=deren, in sijne qualiteijt
als Equipagie ma^r. van
Sijne Maj^{te} Convoij R^hip -
de Maeght van Gent = dan

Rijksarchief Brugge, Fonds Brugse Vrije, Reg. 1822. Fragment uit de tekst van het uittreden van « De Maeght van Gent ».

In februari 1697 kwam het konvooischip "De Coninginne van Spagnie" met 27 sloepen van het eiland Wight naar Oostende, onderweg werd het aangevallen door 17 Franse oorlogsschepen. Het verloor 18 sloepen en kwam met de 9 andere te Oostende toe op 29 februari 1697 (Ibidem n° 10).

De konvooischepen "Santa Maria" en "Santa Teresa" vaarden in augustus 1684 naar Cadix. In augustus 1684 begeleidde de "O.L.Vrauwe van Gratie" sloepen van Oostende naar Zeeland. Hetzelfde schip, samen met de "San Francisco", vaarde in de zomer van 1686 naar Cadix. De "San Francisco" vaarde in februari 1693 naar Bilbao. Van 4 augustus tot 4 november 1693 vaarde dit schip naar Londen en Schotland. Het bracht de graaf van Bergeyck, algemene ontvanger van de Spaanse Nederlanden, naar Plymouth en keerde toen naar Oostende terug. (Vanden Bussche, op. cit., pp. 208-216).

Om een deel van de kosten te dekken vervoerden de konvooischepen ook koopwaren en passagiers. In de rekeningen staan gewoonlijk de pakken, kisten of tonnen aangegeven die de lading uitmaakten, met hun merken en de vrachtprijs die ervoor betaald werd. (Vrije, reg. n° 1824 en 1826).

Met de "Flandria" vertrokken op 9 oktober 1699 de volgende personen naar Cadix : "Monsieur Matthieus Brughgheman, Monsieur de Boede, Monsieur Rabauw, Monsieur de

Wulf, Joffrauwe Berlodt, Monsieur Kinnaert, Monsieur Pieter de Groote, Joffrauwe Marij van Melle, Monsieur Liscar, Monsieur Aerts een jonghman". Ieder van deze passagiers betaalde een "passaghieghelt" van 20 patacons, uitgenomen de laatste, die slechts 16 patacons moest betalen (Vrije, reg. n° 1826, n° 6).

Van 4 mei tot 10 september 1698 vaarde de "O.L.Vrouwe van Scherpenheuvel" naar Spanje met 70 afgedankte soldaten en een lading pakken voor de koning van Spanje. Dit alles werd te Bilbao afgeladen en het schip nam aldaar een lading ijzer in voor Cadix. Hier vond het echter geen retourvracht die voor bijzonderen naar Oostende moest vervoerd worden. Voor rekening van de Staten van Vlaanderen nam het schip aldaar en lading zout in, dat het vruchteloos trachtte te verkopen te Cork in Ierland. Het kwam toen met het zout en met enkele koopwaren uit Cork naar Oostende terug (Vrije, reg. 1824, n°4).

Het konvooschip "San Francisco", samen met het schip "De Hope" uit Vlissingen, voerde troepen naar Bilbao en kwam terug met een lading paarden voor de Spaanse troepen bij ons (17 mei-20 juli 1693). (Vanden Bussche, op. cit., p. 214).

Voor twee konvooschepen staan de wedden vermeld die aan de bemanning werden uitbetaald, zodat wij de indeling van hun bemanning precies kennen.

Het fregat "Santa Thérèse" was in 1684 bewapend met 18 stukken en had een bemanning van 98 koppen, nl. een kapitein, een luitenant, een stuurman, een bootsman, een constabel, een schieman, een barbier, (chirurgijn), een timmerman, een bottelier, twee koks, een schrijver, een bootmansmaat, een schiemanmaat, een constabelsmaat, drie kwartiermeesters, 58 bootsgezellen, 9 volontairen (soldaten van het landleger die vrijwillig dienst genomen hadden als marine voetvolk), 7 jongens en nog 6 bootsgezellen.

Het fregat "O.L.Vrouwe van Gratie" was in 1684 bewapend met 8 stukken en bemand met 66 koppen, nl. een kapitein, een schipper, een stuurman, een bootsman, een schieman, een constabel, een chirurgijn, een timmerman, twee koks, een bottelier, een zeilmaker, een schrijver, een klokkeman, een bootmansmaat, een schiemanmaat, een constabelsmaat, een botteliersmaat, twee kwartiermeesters, 41 bootsgezellen en 5 jongens (Vrije, reg. n° 1818, n° 2 en 3).

De volontairen kwamen aan boord met hun eigen officieren. Over enkelen onder hen lezen we : "niet in zee geweest ende deurgelopen" ; andere vielen als slachtoffer van hun plicht : "deze vollontairen syn doodt gebleven op 't vooreyde fregatte in 't gevecht" (Vrije reg. n° 1818 n° 5).

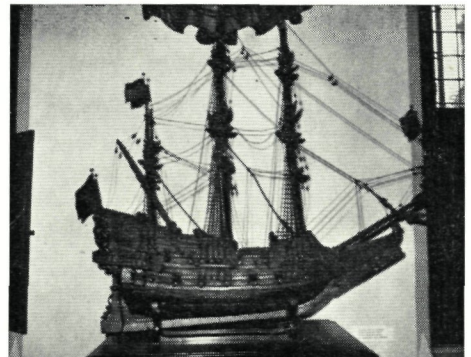
A. De Uitrusting van het konvooschip "Santa Maria".

Dit nieuwgebouwd fregat ondernam zijn eerste reis in 1699. Het was 40,32 m. lang, 12,07 m. breed, 5,05 m. diep. Voor die tijd was het een groot schip want het mat 375 vaten of 750 ton.

Het schip had drie masten.

De bewapening bestond uit "60 grouve stukken jsere cannon, te weten : 24 sware stukken staende op het onderste deccq", nl. zes achttienponders en 18 twaalfponders.

Maquette van « DE MAEGHT VAN GHENDT », Gruuthusemuseum Brugge.



Op het tweede dek stonden 22 achtponders ; op het halfdek tien zesponders en op het dek 4 vierponders. De bewapening van de bemanning telde 86 "fusiecken", 8 "donde-bossen", 26 pistolen, 40 "hauwers", en 36 enterbijlen.

De verlichting bestond uit een groot licht in de grote mast en twee kleinere lichten van achter, 12 scheepsplantarens, 6 waterlantarens, 6 dievenlantarens en 12 schotlantarens voor de artillerie.

De vlaggen bestonden uit twee bourgognevlaggen, waarvoor 145,60 m. witte saai en 56 m. rode saai werd aangekocht, drie 'feu'vlaggen, een rode, een blauwe en een witte, waarvoor 179 m. stof werd aangekocht ; daarbij kwamen nog twee gele, een witte en een blauwe "geus" hiervoor werden 33,95 m. stof aangekocht ; een koningwimpel, een blauwe een rode en een 'feu'wimpel.

Achteraan het schip, jegens de spiegel, hing een Mariabeeld met vier engels en wat loverwerk, alles gesneden uit een lindeboom.

Het schip was voorzien van een "groenlantsche chaloupe".

De uitrusting van de kajuit was zeer verzorgd. Voor het schilderwerk waren 120 "boucken fin gout" gebruikt. De wanden van de kajuit waren behangen met 46,75 m. "goudt leer" (cuir de Cordoue). Als meubels had men 6 nieuwe rode lederen zaalstoelen, twee spiegels, 43 m. damast voor twee "lidedanten" of ligbedden, alsook gordijnen voor de deur, 3,32 toile ciré voor het "opper tafelcleet", servetten, handdoeken, 72 tinnen lepels en vorken, 12 pattelen, 36 'tailjoren', enz., alsook een kruisbeeld gesneden uit palmhout. Voor de kapel werden de nodige liturgische vaten en gewaden geleverd met nog een gewijde altaarsteen, een schilderij voor het altaar, een missale romanum, 40 wassen kaarsen van tien pond en nog andere benodigdheden.

Het schip zou een reis ondernemen naar Spanje, waarvoor het volgende proviand aan boord was genomen : 23.339 pond beschuit, 80 broden, 2.928 pond lerse boter, 5.510 pond Edammer kaas, 12 hammen, 20 tonnen lers vlees, 73 pond boter, 101 pond gerookt vlees, 24 koeitongen, 104 pond rundvlees, 64 pond schapenvlees, 44 pond kalfsvlees, 840 pond vers gezouten vlees, zes levende schapen, 25 kippen, 6.691 pond stokvis, 35½ razieren erwten, 187 pond suiker. Als drank werd aan boord genomen : 170 tonnen bier, 52½ stoop Franse brandewijn, 56 stoop "secque" wijn, 23 liggers en 17 "verkens" vers water.

De datum van het vertrek van het konvooschip werd door plakbrieven aangekondigd te Gent en te Antwerpen. Aldaar werd ook met de trommel rondgegaan om bootsvolk en volontairen aan te werven voor het schip. Vóór het vertrek ging een officier rond te Oostende om "het bootsvolcq op te soucken om aen boort te gaan" (Vrije, reg. n° 1825).

B.De kruiservaart van het konvooschip "St. Joseph". (8 mei-10 augustus 1697).

Op het Rijksarchief te Brugge wordt slechts één scheepsdagboek bewaard van een konvooschip, namelijk van de "St. Joseph" onder het bevel van kapitein Laurens Ebelets. Het schip was bewapend met 10 stukken geschut en had een bemanning van 70 koppen. (Dit logboek ligt nu in de tentoonstelling van Nationale Geschiedenis te Anderlecht, Dapperheidsplein, onder het n° 147).

In dit logboek worden nog andere kapiteins van Vlaamse oorlogsschepen vermeld, die het fregat "St. Joseph" op zee heeft ontmoet, of waarmede het samen heeft gekruist. Het zijn Pauwels Bestenbustel op De Coninginne van Spaenje (Neptunus 1969, afl. 2, p. 103) ; Antoine Cornelyssen op Saint-Robert ; Cornelis Cornelyssen ; Jacques Gerebrantsen op O.L.Vrouwe van Scherpenheuvel (Neptunus 1969, afl. 4, p. 47) ; Thomas Gournay (Neptunus 1969, afl. 4, p. 47) ; Pieter Hebert ; Joannes Lenders ; Michel Manvelt op de Prince Electoral (Neptunus 1970, afl. 1, p. 75) ; Pieter de Mey ; Norbert Turmeyn ; Nico-lais Vercruysse op de snauw St.-Anna ; en Joannes Verhaege.

Het fregat St.-Joseph, dat op 29 oktober 1686 op kruiservaart was vertrokken, was op 24 februari 1697 te Oostende teruggekeerd. En na een rustperiode van 65 dagen vertrok het schip opnieuw op 8 mei om op zee te blijven tot 10 augustus 1697.

Gedurende deze periode van 94 dagen liep het schip slechts tweemaal een haven binnen, nl. op 23 juni en op 20 juli, iedermaal te Dover. Gedurende deze periode kwam het schip dikwijls tot voor Oostende en bleef er ankeren buiten de rede. Slechts op 10 augustus kwam het binnen de haven terug.

Onze gewesten beleefden toen de oorlog van de Liga van Augsburg tussen Frankrijk (Lodewijk XIV) enerzijds, en Duitsland, Spanje, en Zweden, anderzijds, waarbij zich later ook Engeland kwam aansluiten. Deze oorlog duurde van 1688 tot 1697 en werd beëindigd door het vredesverdrag van Rijswijk. De Franse oorlogsschepen en kapers zochten de koopvaardij- en oorlogsschepen van de geallieerden te veroveren. Deze laatsten trachtten dit te beletten door hun schepen te doen varen in konvooien begeleid door oorlogsschepen. Ook waren er altijd oorlogsschepen op kruisertocht in het Pas-de-Calais om de Franse schepen te veroveren. In 1697 werden de Vlaamse konvooschepen Sint-Katerine, kapitein Guillaume Bestenbustel en Prince Electoral, kapitein Matthias Van de Walle gekaapt door schepen uit Duinkerke (Vanden Bussche, op. cit. pp. 212-213).

Waarschijnlijk werd gedurende de dienstperiode op zee, nu en dan een deel van de bemanning afgelost en door andere vervangen, terwijl het scheepskader al die tijd aan boord bleef. Het schip kwam daartoe enkele malen ankeren op de rede van Oostende waar "ons volcq" met de loodsboot aan boord werd gebracht op 18 mei, 9 juni, 11, 22 en 30 juli.

De proviand werd gewoonlijk te Oostende aan boord genomen. Maar op 28 mei, wanneer het schip beschutting had gezocht in de rede van de Downs, rechtover Deal, werd aldaar een boot drinkwater ingedaan. De 11 juni te Oostende werd proviand ingedaan, nadat het schip op de bank aldaar was "gecreijnd" (frans : caréné). Daartoe werd het schip bij hoogwater op de bank gevaren. Bij laag water kon men het beurte-lings naar stuurboord en naar bakboord doen kantelen om de romp van het schip te reinigen van de aanwassen die zich aldaar hadden vastgezet. Op 23 juni werd het schip opnieuw "gecreijnd", nu op de bank te Dover, daartoe werd het geschut van boord gegeven omdat het te zwaar woog en werd het later terug aan boord genomen. De volgende dagen werd te Dover proviand ingenomen. Het schip vaarde dan naar de rede van de Downs waar een "ocker" of hoeker nog vier tonnen gezouten vlees aan boord bracht. De 20 juli werd het schip opnieuw "gecreijnd" te Dover. Dit menig-vuldig reinigen van de romp had tot doel het schip altijd toe te laten zijn maximum snelheid te bereiken wanneer het aanviel of gejaagd werd.

In het logboek werd voor iedere dag aangegeven : de richting en de kracht van de wind, de gebruikte zeilen, de plaats waar het schip zich bevond, de schepen die het ontmoette of vervolgde, alsook deze die het kon veroveren.

Samenvatting van het scheepsjournaal.

Het schip vaarde uit te Oostende op 8 mei bij stil weder, zodat het moest vooruit-geholpen worden door roeiboten totdat de wind opstak. De volgende dag, in het zicht van Blankenberge, werd een Zeeuwse fregat ontmoet, bewapend met 18 stukken geschut. De 10 mei was de St.-Joseph bij Duinkerke, waar twee fregatten binnenliepen die drie koopvaardijsschepen begeleidden. Een snauw werd beschoten en tot tegen de wal gejaagd bij Gravelines. Een afdeling ruitery opdaagde, en een "dipo" of kustwachter werd 's nachts tot bij de kust van Calais gejaagd. De 11 mei, bij Calais, werd een vloot gezien onder het bevel van een vice-admiraal en die, met de koopvaardijsschepen erbij, van 130 tot 140 (sic) zeilen telde.

De volgende dag bij de Broersbank (Koksijde) werd de St.-Joseph tot bij Oostende gejaagd door "twee groote capytale schepen" met ten minste 36 stukken geschut. Op 13 mei ontmoette het konvooschip een Duinkerks schip geladen met "pijpeduijgen" en dat gekaapt was door kapitein Norbert Turmeyn. De St.-Joseph vaarde mede tot op de rede van Oostende. De 15 mei werd, samen met kapitein N. Vercruysse (konvooschip St.-Anna), gekruist tussen Oostende en Nieuwpoort. De volgende dag werd vóór Oostende "aldaer gedaen onse seyné om ons volcq aen boort te crygen", maar er gebeurde niets en de St.-Joseph stak terug in zee. Rond de middag werd het weder mistig.

Op 17 mei bij Nieuwpoort ontmoette men de schepen van de kapiteins Vercruysse en Pieter Hebert. Bij mistig weder werd geankerd bij Nieuwpoort.

Op 18 mei, nadat het weder opgeklaard was, werd op de rede van Oostende het scheepsvolk aan boord genomen.

Op 21 mei werd een Zweeds schip aangehouden met thuishaven Stockholm en dat kwam van Le Havre. Verder zag kapitein Ebelets een Engelse koningsfregat, bewapend met 21 stukken. Van bij Calais werd overgestoken naar de Engelse kust, en de volgende dagen werd gedurig gekruist tussen Swarte Nest (Swarte Nesse = kaap Gris-Nez) en Folkestone.

Op 24 mei werd geankerd op de zandbank The Shingles ten Z. van Folkestone, en wanneer de volgende dag een storm opstak, werd geschuild op de rede van de Downs. Op 28 mei, na de middag, werd gevaren naar de Hoofden (de zeeëngte van het Pas-de-Calais).

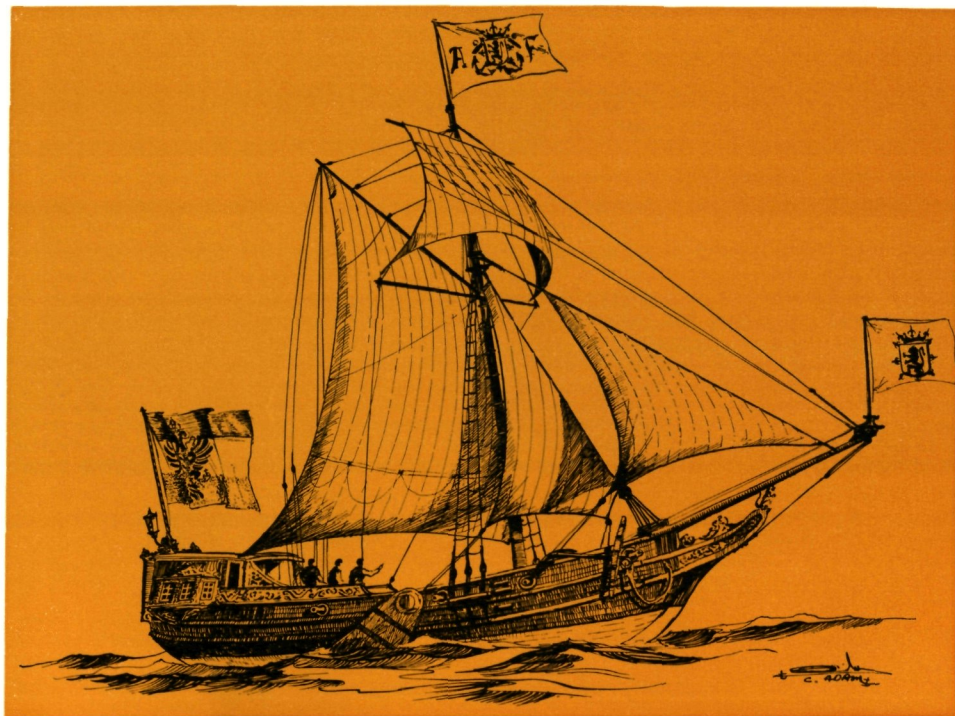
De volgende dagen werd gekruist tussen Gravelines en Oostende. Al de schepen die opgehouden werden, hadden hun papieren in orde en konden verder zeilen. De Engelse driemaster "De Crocodile", met 450 ton smekolen aan boord, en bestemd voor de haven van Dieppe, werd naar Oostende gebracht, en na onderzoek aldaar, door de admiraliteit vrijgelaten.

Op 3 juni werd, samen met kapitein Pieter de Mey, jacht gemaakt op een schip, dat gekaapt werd en naar Oostende gebracht. Het was een Deen, geladen met noorshout en teer, die eerst gekaapt was geweest door kapitein Bomelaer uit Duinkerke.

Op 6 juni zien we hoe de schepen opgehouden werden. Er werd een schot gelost en een sein gegeven om met de scheepspapieren aan boord van de kruiser te komen. Het aangehouden schip was een Portugese galjoot, komende van Amsterdam en geladen met noorshout bestemd voor Lissabon. Het schip werd vrijgelaten.

Op 8 juni moest de St.-Joseph vluchten tot op de rede van Oostende, voor een kaper die op hem schoot. Daar werd volk aan boord genomen en de reis werd voortgezet naar Zeeland om schepen of te halen. De volgende dag werd een kruiser uit Vere

Le yacht de l'Amirauté de Flandre apportant les ordres aux navires en rade.



ontmoet, bewapend met 18 stukken. Eindelijk werd het anker geworpen op het Vlakke rechtover Vlissingen, waar de schepen afgewacht werden die uit Vlissingen moesten komen om naar de Vlaamse havens geleid te worden. Het waren vier binnenlanders bestemd voor Oostende.

De 12e juni werd een vloot voor anker gezien Z.Z.O. van Oostende, en die stond onder het bevel van een vice-admiraal.

Op 15 juni was de St.-Joseph bij North Foreland en de volgende dag bij Calais, waar vruchteloos jacht werd gemaakt op een schip. Hetzelfde gebeurde op 17 juni. De volgende dag zag Ebelets drie Portugese fregatten in de Hoofden.

Op 19 juni, dicht bij Calais, werd zijn schip gejaagd en beschoten door vier Engelse fregatten. De volgende dag bij Etaples werd kapitein N. Vercruysse ontmoet en de dag daarop ook de kapiteins Thomas Gournay en Pieter de Mey. Langs de Engelse kust werd een vloot gezien van 30 zeilen.

Op 23 juni werd te Dover geankerd en werd het schip op de bank gezet, de romp van het schip werd gereinigd en de nodige proviand ingedaan.

Op 26 juni werd gevaren naar de Franse kust bij Duinkerke. De 27e juni kwam het schip 's avonds dicht bij Oostende en "deden onse seijne om te sijen ofte ons niet van doen en hadden". Daar er geen antwoord kwam werd terug naar zee gewend. De volgende dag werd jacht gemaakt op een snauw. De twee schepen waren tot op een afstand van een geweeerschot (ca. 200 m.) van elkaar gekomen toen de wind viel. Het vervolgde schip wierp zijn sloep, zijn geweerstuk en zijn proviand over boord en kon wegroeien.

De 29e juni werd gekruist tussen Nieuwpoort en Duinkerke, samen met kapitein Thomas Gournay. De volgende dag zagen zij bij Duinkerke enkele zeilen, waarvan zij de vervolging niet opnamen "sijende geen schepen van profijtte te wesen", waarschijnlijk waren het oorlogsschepen.

Op 1 juli werd weerom bij Oostende naar land geseind om bevelen. Daar er geen antwoord kwam, werd opnieuw naar zee gewend. De St.-Joseph miek jacht op een "dipo", maar het was de boot van kapitein Thomas Gournay.

De volgende dag zagen ze 8 tot 10 zeilen liggen op de droogte van Schoneveld, een zandbank ten N. van Zeebrugge. Het was waarschijnlijk het Zeeuws eskader. De 3e juli liep kapitein N. Vercruysse te Oostende binnen met een gekaapt schip, geladen met kolen. 's Namiddags trokken de twee konvooschepen op wacht. Ze zagen een vloot van 12 à 13 zeilen, varende naar het westen "sijende te wesen geen schepen van profijt". Op 4 juli 's avonds waren vier Vlaamse konvooschepen samen op zee, nl. deze van de kapiteins L. Ebelets, N. Vercruysse, Pieter de Mey en Joannes Lenders. Wanneer op 6 juli de mist opklaarde werd een vloot van 40 schepen gezien, begeleid door konvooschepen. De volgende dag had de St.-Joseph een vuurgevecht met een kaper uit Duinkerke, kapitein Ferdinand Deilenbergh. Het kaperschip werd veroverd en met een wacht van één officier en 9 matrozen naar Oostende gebracht, terwijl de bemanning als gevangenen aan boord van de St.-Joseph kwam. Beide schepen vaarden samen naar Oostende.

De 9e juli werd gekruist vóór Blankenberge. De volgende dag rond Nieuwpoort en de Broersbank. Op 11 juli kwam de St.-Joseph op de rede van Oostende om volk aan boord te nemen. Daarna vaarde het schip naar Blankenberge om de binnenlanders te verwoegen die naar Vlissingen waren vertrokken. Van een visser werd vernomen dat de schepen goed aangekomen waren, waarop kapitein Ebelets tot vóór Oostende terugkeerde. De volgende dag werd de St.-Joseph, na een vruchteloze jacht op een schip, zelf gejaagd door een fregat die de kapersvlag voerde ; maar hulp daagde op van kapitein N. Vercruysse, die het fregat aanviel.

Op 15 juli zag Ebelets een Hollandse vloot van 30 zeilen vóór Duinkerke. Samen met kapitein Vercruysse vaarde hij naar het South Foreland, waar een vloot van 60 zeilen uit het "Conincx diep" kwam. Een van de Engelse oorlogsschepen, die de vloot begeleidde, zond een sloep naar het schip van kapitein Vercruysse. Een deel van de vloot wilde naar Oostende. De twee Vlaamse konvooschepen zijn dan met de Engelse vloot medegevaren naar Oostende. De Engelse schepen vervoerden soldaten en vaarden naar de Maas.

De 16 juli kon de St.-Joseph een Engelse snauw kapen, die eerst gekeapt was geweest door de Duinkerke kaper Andrijes Massy. Het schip werd naar Oostende gesleept. De volgende dag werd Ebelets door drie kapersschepen naar Oostende gejaagd. 's Namiddags, bij Nieuwpoort, ontmoette hij een Zeeuws eskader van 7 of 8 schepen. Op 18 juli veroverde hij aldaar een snauw. Samen met kapitein Vercruysse bracht hij die naar Oostende.

Op 19 juli trokken de kapiteins Ebelets en Vercruysse samen naar Dover. Bij South Foreland lag een Engels eskader, waarvan een schip bij de St.-Joseph kwam. Kapitein Ebelets ging aldaar aan boord. De volgende dag joegen zij een Duinkerke kaper tot bij Dover. De twee Vlaamse konvooschepen trokken toen Dover binnen, waar Ebelets de romp van zijn schip op de bank reinigde.

De 21e veroverde Ebelets bij Nieuwpoort een kaper uit Duinkerke, nl. de boot van kapitein Bartholomeus Amoria, die met een prijsbemannig naar de rede van Oostende werd gebracht. Ebelets had daarenboven nog aan drie schepen een losgeld doen betalen om niet als buit naar Oostende gebracht te worden, nl. een Engelse boot, geladen met wat zout, die 100 lib. sterling betaalde, en twee Hollandse schepen uit Maassluis, die respectievelijk 1600 en 1400 Hollandse gulden betaalden.

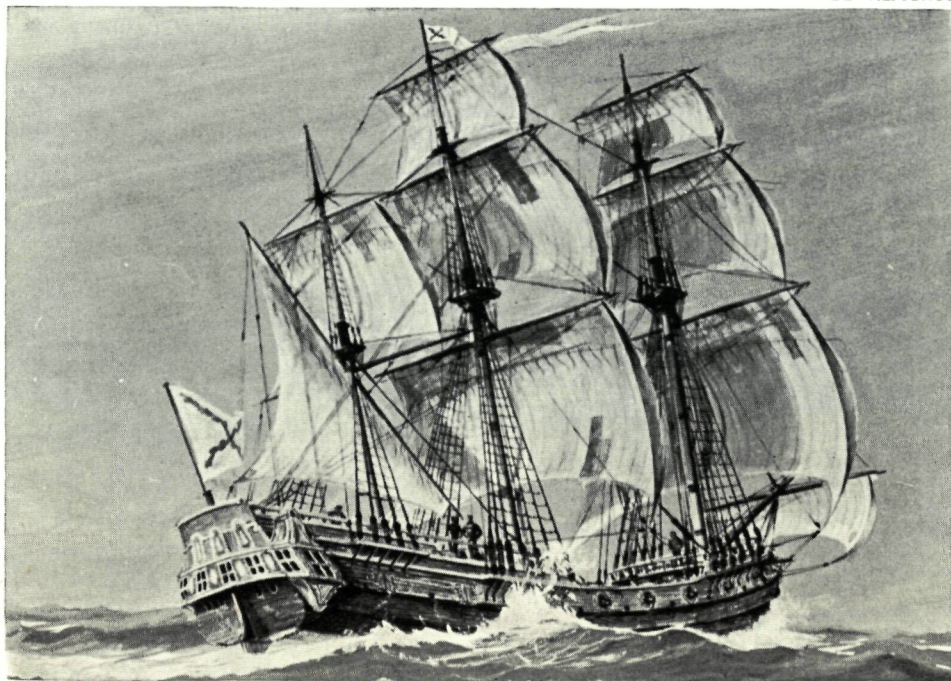
De volgende dag bracht de loodsboot op de rede van Oostende scheepsvolk en proviand aan boord. Twee dagen later werd op de rede van Oostende opnieuw volk aan boord.

De 25 juli begeleidde de St.-Joseph drie binnenlanders naar Zeeland. Gekomen vóór het Sluise Gat (het Zwin), werden de bootjes vrijgelaten en mochten ze alleen hun reis voortzetten omdat er geen gevaar dreigde.

De 27e juli, bij Heist, vervolgde Ebelets, al schietend, een dipo uit Duinkerke bewapend met acht stukken. Het schip werd veroverd en met een prijsbemannig naar Oostende overgebracht.

De volgende dag werd opnieuw een schip beschoten. Het viel echter aan. Het was de Neptunus van Duinkerke. Maar Ebelets kon tot bij de Hollandse vloot geraken, zodat het schip uit Duinkerke de vervolging opgaf.

DE NEPTUNUS



De 30e juli werd opnieuw geankerd op de rede van Oostende. Er werd een kanonschot gelost om het volk te doen aan boord komen. De volgende dag was het konvooschip opnieuw op de rede van Oostende om binnenlanders te begeleiden. Deze kwamen echter niet buiten om reden van het slechte weder.

De 1 augustus werd bij Middelkerke een Deens schip onderzocht, dat kwam van Drammen in Noorwegen, geladen met hout en bestemd voor Cadix. De volgende dag bij Nieuwpoort liet Ebelets een signaal waaien, waarop drie binnenlanders buitenkwamen, die begeleid werden tot vóór het kasteel van Rammekens bij Vlissingen, vanwaar de binnenlanders naar Middelburg vaarden. De 5 augustus werd geankerd bij Rammekens, waar zich ook het schip van kapitein Vercruysse bevond. Deze vaarde op 5 augustus 's namiddags met 15 schepen van Rammekens weg. Maar, ten gevolge van de harde wind, moesten de schepen terugkeren op het Vlakke vóór Vlissingen. De 6e augustus verwachtte Ebelets twee pleiten uit Vlissingen, die niet afkwamen. Daarop ~~vaarde~~ hij mede met de schepen van kapitein Vercruysse en ging ankeren op de rede van Oostende. 's Avonds bracht een sloep aldaar bevelen naar de St.-Joseph. Ondertussen was kapitein Vercruysse met zijn schepen verder gevaren naar Nieuwpoort. Op 7 augustus kwam een Engelse vloot vóór Oostende, bestaande uit vier konvooschepen en 13 koopvaardischepen. De volgende dag kwamen 44 schepen uit Oostende. De kapiteins Ebelets, Vercruysse en Mansvelt vaarden mede met de Engelse vloot, die toen bestond uit 64 schepen. De Engelse konvooschepen werden aangevoerd door een schout-bij-nacht. Bij North Foreland keerden de Vlaamse konvooschepen terug. Op 9 augustus ontmoetten de drie Vlaamse konvooschepen eerst drie Engelse oorlogschepen, waarvan het grootste de "Ducq d'Iorck", bewapend was met 60 stukken geschut. Later, dicht bij Duinkerke, zagen ze nog zestien oorlogsschepen van onbekende nationaliteit. De volgende dag lagen deze oorlogsschepen voor anker op 5 mijl van Duinkerke. De boot van Ebelets verliet dan de schepen van de kapiteins Mansvelt en Vercruysse, die naar het W. zeilden, en keerde naar Oostende terug, waar hij 's middags behouden toekwam. Daarmede was de wachtperiode van de St.-Joseph op zee, die 94 dagen geduurd had, achter de rug.

Hier volgen enkele letterlijke uittreksels uit het logboek van de fregat St.-Joseph.

Vrijdag 24 mei : s' mergens d'wijnt van het Z.W., lagen Z.Z.O. over met een harde wijnt, met een harde wijnt, namen een reef jn focke en schoverseijl ; ontrent ten 10 hueren s'mergens wenden N.W. over ; jegens den avent sagen den hoek van de Sijngels N.W. n N. van ons en resolveerden daer achter te loopen, alwaer wij met de sonne onderganck sijn ten ancker gecommen op ses vaem water.

Zaterdag de 25 mei : s'mergens lijep d'wijnt van het Z.Z.W. van een hardt stoom, en modersije, lijchten alsdan ons ancker over d'ebbe, en retirerden alsoo naer de Duins (Downs), alwaer wij ontrent ten 11 hueren ten ancker sijn gecommen op 6 vaem water, strijckende alsdan onse steijggen en reven en soo gebleven ten ancker leggen.

Maandag 3 juni : s'mergens met den dage d'wijnt van het N.N.O. met marseijl coelte, sagen alsdan drij seijllen Westwaert van ons, die Z.W. heenen lijepen, daer wij een weijnich jaght op mijecken, maer wij een ander seijl sijnde noordwaert van ons, verlijeten deselve, en wenden O. over naer het andre schip dat Z. over laght, sagen alsdan noch een seijl jn lije voorut, sijnde capiteijn Pieter de Meij, die op ons jagen mede jaght mijeckt, en lagh boven ons deur, soo dat hij eerst aen sijn boort heeft geweest ende bemandt, wij te vooren naer het schip differente schotten hebbende geschotten, waer af eenigen over hem geschotten sijn geweest, en is soo afgecommen (prijerden den voorseijden capiteijn de Meij om van ons volck jn te stellen), maer heeft daer over niet willen staen, en differente seijggen gedaen aen de prinse (fra. prise), dat hij soude deur seijllen, soo dat sij niet en wilden tegenbrassen, ende volcq jn te setten, seijde den luitenant van den voorseijden capiteijn de Meij, daertoe geen ordre te hebben ; hebbe alsdan op d'prinse sijn sijde geloopen, soo hebbe aen boort geseijlt en eenige van mijn volcq daer jngesprongen, alsdan t'sament zeijl maeckende naer de reede van Oostende ; sagen als dan een Deen commende van Noorwegen, die preijden en geladen met deijllen, willende naer Ostende, geconsignert aen d'heer Franchoys van Pruijssen ; op d'mijddagh lijep de prinse binnen geladen sijnde met

deijllen en terre, eerste verover't par den capiteijn Bommelaer van Dunkercke ; namen alsdan ons groot marseijl jn, en lijepen zoo N.W. jn zee jegens den avent, quamen ander mael bij den voorseijden Deen, namen alsdan ons groot marseijl jn, en lijet het soo drijven.

Zondag 9 juni : s'morgens d'wijnt van het O.Z.O. met moij weder, cleyne coelte, ontrent ten 4 huere ditto s'mergens waren dicht over Blanckenberghe, sagen alsdan een fregatte dat aldaer ten ancker laght, dat op ons afquam, wij hem verkennende was een cruissser van Derver (ter Vere met 18 ps. canon gemonteert en genaempt Het Water Vlijedt ; voors mijddaghs wijert het heel stille, deden devoijren om te anckeren over d'ebbe, hadden af en aen Knocke ; ten 10 huere quammer een coelte van het N.N.W., lichten ons ancker en gingen onder seijl, soo dat wij ontrent ten 4 huere nar mijddaght ten ancker quamen op het Vlacke en alsdan een schotte schotten en blauw flagge laten wajen om de scheppers te beter te connen averteren en een expressen gesonden naer Vlissingen.

Zondag 16 juni : s'mergens d'wijnt van het Z.O. met marseijl koelte, lagen Z. over, ontrent ten 8 huere waeren drie millen buitten Calixlef, sagen alsdan 5 zeijllen O. ut lancx d'wal loopen, daer wij jaght op mijeken, maer het wiert heel stille, en conden daer niet aen doen, vervolgende haer tot voor Mardijcke. sagen noch 2 fregatten tot Dunckercke jnde reede leggen, stacken wij alsdan t'zee ; jegens den avent wenden weder naer d'wal ; s'avens ten 10 huere cregen een donder vlagge met wederlichten en regen, utschietende wijnden ; namen alsdan onse zeijllen al jn, durende tot d'mijddernacht.

Maandag 17 juni : s'mergens met den daghe d'wijnt van het Z.Z.W. over, slappe coelte en stilte, lagen alsdan Z.O. over, sagen Dunckercke Z.Z.O. van ons 3 millen, met een seijl dat jegens ons aenlagh, daer bij commende was een dipo van Ostende, capt. Joannes Lenders alias van Emden, wenden alsdan W. over, en doen quam een schip ut de noort stecken, dat voor ons lach, soodat wij onse sloppe ut setten om te boucqseerden en te roijen naer hem ; hij d'wal van ons hebbende, en een koelte ut W.Z.W., mijekt jaght op ons, soo dat men sagen te wesen een schip gemonteert met 40 ps. canon ; den capt. N. Vercruisje seijllende bij d'wijnt, heeft hem vervolght, en wij ruijm weghet loopende, leijden als dan bij d'wijnt naer d'wal, soo dat den voorseijden capt. Vercruisje d'wijnt van hem heeft gecregen en oocq naer d'wal geleit, soo dat wij jegens den avent bij elcanderen quamen ; wenden alsdan N.W. over, hadden Duncquerque Z.O. n Z. van ons, 3 millen ; en begonst alsdan seer hart te gaan regenen, namen de reven in ons marseijls.

Woensdag 19 juni : s'mergens d'wijnt van het W.Z.W. met marseijl coelte, waren dicht onder Calis, waren dan sijende vier seijllen ontrent 3 millen W.waert van ons, die mede waren drie schepen commende van d'Engelse wal, die jaght op ons mijeken so. dat bij d'wijnde lagen naer d'wal, die ons niet en betrouden, daer wij jaght op mijeken ; wij boven hun niet en conden deur leggen ; hebben moeten voor d'wijnde, en alsdan siende Engelsse te wesen, lijepen naer hun toe, waer af den eenen met een 4 tal kogels door onse broodtkoije schodt, en d'pompe met vier cardouskocker om stucken schodt ; so passerende laverden weder W. ut, sagen datter een van de voorseijde schepen onder Hobijtenis (Dungeness ?) geloopen was ; jehghens den avent quamen weder bij de capiteijn N. Vercruisje.

Vrijdag 28 juni : s'mergens ten 3 huere d'wijnt van het westen met stilte, sagen een snauw Z.O. van ons, die voor d'wijnde lijep voor ons over, daer wij jaght op mijeken, hij siende niet connen voor over te haellen, wende boven ons deur N.W. over, en wijert heel stille, soo dat wij mosten roijen en somtijts een cleen coeltje dat men bijnnen de fesijcq schoote quamen, maer heel stille bijvende heeft ons utgeroijdt ; s'achter mijddaghts ten 4 huere als wanner hem hebben moeten verlaten, hij een mille waters van ons wesende (te vooren hadde sijn sloppe, geweerkijste en vijctualie over boort gesmeten) tot lichten van sijn snauw ; s'avens sagen Nieupoort Z.Z.O. 4 millen van ons, lagen Z. over.

Vrijdag 12 juli : s'mergens d'wijnt van het W.Z.W. met groote mist en onderseijl koelte ; voor middags ten 2 huere sagen een seijl N. waert van ons, dat O. ut lijep, daer wij jacht op mijeken, bij commende wijert het eel mistich, en soo door de selve ontonckert, wenden alsdan Z. over, gijsten s'middaghts Ostende te hebben Z.O.n.Z. 12 millen af, naer mijddaght d'mist wat op clarende, sagen een seijl, dat met cleen seijl N.O. jn lijep,

die jaght op, ons mijekt onder de prijnse (fra. prise) flagge ; het was een fregatte naer gijslinge met 18 ps. canon, den capt. N. Vercruijse sijd'wijnt houdende en meijnende voor hem over haellen maer niet connende voor hem over haelen, heeft moeten voor d'wijnde zeijllen, ende het fregatte alsoo achtervolgende, ben soo van elcanderen gerocht ende wenden alsdan weder t'zee boven hem deur, sagen alsdan een dipo onder ons lije, daer wij een weijnich jaght op mijeken, maer niet op commende hem verlaten.

C.Lijst van de schepen gekaapt door het konvooschip De Coninginne van Spaniën.

Dit fregat werd aangevoerd door kapitein Guillaume Bestenbustel, was bewapend met 20 stukken geschut en had een bemanning van 53 koppen.

"Memorie van de prysen genomen ande ernormen van Syne Maiesteyts vyanden midts gaeders opgebracht door de capiteyn Pauwels Bestenbustel, commanderende den convoy Jonasen, met een lading stokvis, noors hout en andere goederen. Het schip werd echter veroverd t'sedert den 15 april ende volgende daegen tot de 29e mey 1694".

scheepe **de Coninginne van Spaniën**, uytgelopen den 29 meert 1694, welcke prysen De 15 april werd veroverd de Noorse buis **de Pellicaen** van Bergen, schipper Peeter vrijgegeven op 26 april door de admiraliteit te Oostende.

De 16e april werd veroverd het fluitschip **Marianna** van Kopenhagen, schipper Henrick Thomasen, geladen met tarwe en bestemd voor Duinkerke.

Op 24 mei kon eindelijk een vijandelijk fregat **de Superbe** uit Duinkerke, veroverd worden. Het schip had als kapitein Jan Janssen de Sweet, en was bewapend met 14 kanonnen en geladen met tarwe. De kapitein schijnt een Zweed geweest te zijn.

Enkele schepen waren door de vijand gekaapt en werden door het konvooschip heroverd.

De 18e april gebeurde dit met een Engelse "ketse", geladen met graan, waarvan de matrozen aan land waren gevluht. Het schip werd heroverd op 19 april en gezonden naar Oostende, waar het per ongeluk op het strand terecht kwam.

De 17e april was de Engelse "huye" **Ridchard et Martha** uit Colchester, geladen met gerst, schipper Ridchard Martyn, door de vijand gekaapt, en die op 19 april werd heroverd.

De 24e mei gebeurde hetzelfde ongeluk aan de Engelse buis **Het Lant van London**, geladen met smeeekolen, schipper Edmond Hoitman ; maar het schip werd op 27 mei heroverd.

De 5 mei was het de beurt aan de Pruisise galjoot **St. Jan** uit Stettin, geladen met tarwe en wol, schipper Michiel Roeloffsen, maar op 9 mei werd de galjoot heroverd.

Op 5 mei was het de buis **St. Joris** uit Stralsund, geladen met rogge en schaapshuiden, schipper Jan Breyde, die ook heroverd werd op 9 mei.

Op 11 mei had de vijand de hoeker **De Fortune** uit Zierikzee, geladen met kreeften, brandhout en noorshout, schipper Peeter Theunissen Backen gekaapt ; maar op 12 mei was het schip hernomen.

Op 11 mei was het de Noorse smak **De Dry Heiden**, geladen met noors hout, schipper Cornelis Hanssen. Vier dagen later, op 15 mei, werd het op de vijand heroverd.

En op 26 mei gebeurde hetzelfde met het schip **De Steven** uit Farmouth, schipper Steven Daesy. Op 29 mei echter werd het van de vijand afgenomen.

Op de keerzijde van het stuk staat geschreven :

1694

"Den 28e meert is het konvooschip de Coninginne van Spaigniën des nachts in see gelooopen ende heeft de Londen schepen gebrocht op de reviere (de Thames), ende is weder geretourneert opden 14e april tot Oostende ; den 8 junij weder op Londen vertrocken ende geretourneert den 30e Junij, wederom den 16e Julij vertrocken op Londen met de beefvaerders (schippers die vaarden naar de Golf van Biskaaie) ende na vijf à ss daghen geretourneert tot Oostende".

(Rijksarchief te Brugge. Fonds van de Jezuïeten, n° 2528. (De Jezuïeten waren de aalmoezeniers van de krijgsvloot).

15 maart 1971

Jos. De Smet - Brugge-Assebroek.



maritiem panorama

De inhuldiging.

Op donderdagavond 3 juni, omstreeks 22 uur, stond een groepje nieuwsgierigen op het uiteinde van de Zeebrugse havendam te wachten op het aanlopen van het eerste wolschip uit Australië, dat aan de nieuwe transoceanische containerterminal moest aanleggen. Onder hen herkenden we burgemeester P. Vandamme, volksvertegenwoordiger F. Vandamme, dhr Verboven, directeur-generaal MBZI en tal van prominenten uit de maritieme middens.

De nieuwe containerkaai lag te baden in een zee van licht en het duurde niet lang vooraleer de "Moreton Bay", die rechtstreeks uit Sidney kwam, er zachtjes kwam meren, geholpen door vier sleepboten.

Hiermede was de O.C.Z. -Ocean Container-terminal Zeebrugge- in gebruik genomen.

Het aanlopen van de "Moreton Bay" droeg echter geen officieel karakter. Het was pas op 28 juni dat de O.C.Z. plechtig werd ingehuldigd in aanwezigheid van minister Bertrand en De Saeger en M. Peyton, Brits minister van Verkeerswezen.

De inhuldiging van de Zeebrugse transoceanische containerterminal was ongetwijfeld een evenement van belang voor 's lands maritieme en economische welvaart. Het loonde derhalve de moeite deze gebeurtenis als onderwerp te kiezen voor de vierde bijdrage tot ons maritiem panorama 1971.

De "Moreton Bay".

De "Moreton Bay", die de eer genoot als eerste containerschip aan de O.C.Z. te mogen meren, liep in 1969 van stapel en meet 26.876 grosston. Bij het binnenlopen te Zeebrugge had hij een diepgang van 31 voet. Hij hoort toe aan de Britse rederij O.C.L. met zetel te Londen en voer voor rekening van de "Australia Europe Container Service", een pool van reders op de lijn Noord-West-Europa en Australië.

Aan boord had het schip een lading van 1020 laadkisten, rechtstreeks afkomstig uit Sidney. Te Zeebrugge werden 251 containers gelost, terwijl de rest voor Bremerhaven bestemd was. Het lossen van de laadkisten werd nog dezelfde avond aangevangen door een van de twee portaalkranen van 45 ton, waarmee de nieuwe terminal is uitgerust. De afvoer van de ontscheepte containers gebeurde hoofdzakelijk per spoor. De "Moreton Bay", die 230 m lang bij 32 m breed is, kan tot 1.500 containers vervoeren bij een snelheid van 32 knopen.

Containershaven aan de Noordzee.

Het gebruik van containers in het vervoer over zee is uit de V.S. overgekomen. Omstreeks 1960 kwam een vervoerondernemer, Mac Lean, op het idee de laadkisten vanop de vrachtwagens rechtstreeks over te laden op de lijnschepen tussen New York en Porto-Rico. Deze nieuwe laad- en vervoer-techniek nam spoedig een onverwachte uit-

h. rogie



breiding, zodat in 1970 reeds meer dan 500.000 containers in gebruik waren over de hele wereld. Het is nu duidelijk geworden dat in de nabije toekomst het grootste gedeelte van de stukgoederen over zee in containers zullen vervoerd worden.

Deze (r)evolutie in het maritieme transport had beslissende gevolgen voor de havens en de verkeerseconomie van West-Europa. De grote havens van de "range" Duinkerke-Hamburg hebben zich echter vrij spoedig weten aan te passen aan de vlug evoluerende havenstrategie. Als belangrijke containershavens rond de Noordzee citeren we :

- **Rotterdam.** Is veruit de eerste containerhaven van Europa. Twee terminals in de Eemhaven worden uitgebaut door de E.C.T. Een derde terminal, de Britanniahaven, ligt in de Europoort. Samen betekent dit 6 ligplaatsen en 5 portaalkranen met 33 ha kaaiterreinen. Een grote nieuwe terminal is momenteel in aanbouw langsheen de Nieuwe Waterweg. In 1970 boekte Rotterdam 2,4 miljoen ton containervracht, d.i. 41% meer dan in 1969.

- **Antwerpen.** Aan het Churchill-dok zijn 6 terminals met 7 containerbruggen aangebracht. Circa 125 ha aan 6 km diepwaterraden zijn er voor containerbehandeling voorbehouden. Een 7de terminal wordt door de N.M.B.S. uitgebaut. In 1970 verscheepte Antwerpen 2,2 miljoen ton containergoederen, d.i. 83% meer dan in 1969.

- **Hamburg.** De containerterminal van de Burchardkaai is ongetwijfeld een der belangrijkste van Noord-West-Europa. Ze biedt 4 meerplaatsen bediend door 3 kranen met 1.160 m kaaien en 37 ha terreinen. Twee bijkomende ligplaatsen komen dit jaar klaar.

Dank zij zijn gunstige ligging langsheen de grote scheepvaartroutes is Southampton bestemd om de grootste containerhaven van Engeland te worden. Naast de bestaande 2 ligplaatsen, 8 ha terreinen en 2 kranen, komen in 1971 3 nieuwe aanlegposten met 4 portaalkranen klaar, bestemd voor de nieuwe lijnen op het Verre Oosten.

- **Tilbury.** Bezit 6 aanlegposten uitgerust met 4 kranen onder het bestuur van de Port of London Authority. De terminals van de groepen O.C.I. - A.C.T. bevinden zich in hetzelfde dok.

- **Bremen en Bremerhaven.** Te Bremen zijn 3 posten uitgerust met 3 kranen en 11 ha kaaiterreinen. Bremerhaven beschikt over 3 meerposten, 3 kranen en 20 ha terreinen gelegen achter de Noordsluis. Een nieuwe terminal met 3 meerplaatsen rechtstreeks aan de Weser gebouwd, wordt einde 1971 in gebruik genomen.

- **Felixstowe.** Is in volle ontwikkeling en bood in 1970 twee ligplaatsen uitgerust met 30 ton-kranen.

Zeebrugge als containerhaven.

Tot vóór de inhuldiging van de transoceanische containerterminal op 3 juni 1971 geschiedde de containertrafiek in de Zeebrugge haven uitsluitend aan de terminal voor kustvaart containervervoer (Short sea container terminal). Deze terminal werd in 1968 opgericht door de "Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats N.V." (S.B.A.), een dochtermaatschappij van de Belgische en Britse spoorwegen. Ze blijft verder bestemd voor het overzees vervoer op korte afstand. De trafieken zijn er hoofdzakelijk op Engeland gericht via Harwich en worden verzekerd door de containerschepen van het "Sea Freightliner" type met een draagvermogen van ieder 148 containers van 30 voet. Er bestaat verder een regelmatige dienst op verschillende havens van de Noordzee en de Baltische Zee met Helsinki als eindbestemming. Deze lijn wordt uitgebaut door de rederij "Containerships Scandinavia".

De terminal voor kustvaart containervervoer bestaat uit een kaai van 270 m lengte, met een waterdiepte van 6,70 m bij L.L.W.S. Twee laadbruggen met een hefvermogen van ieder 30 ton zorgen voor het verschepen van de laadkisten die op een ruime containerparking kunnen opgeslagen worden.

De opvallende ontwikkeling van de containertrafiek aan de Zeebrugge "Short sea terminal" kan het best aan de hand van volgende statistieken aangetoond worden :

	Containergoederen	Aangroei
1968	308.920 ton	—
1969	820.784 ton	+ 165%
1970	962.307 ton	+ 211%

In 1970 bekleedden de containergoederen de eerste plaats in de goederenafvoer van de Zeebrugse haven en vertegenwoordigden 24% van de globale export. 95% van de containers werd rechtstreeks aan- en afgevoerd per spoor op de zogenaamde "unit trains". Circa 1/3 van de trafiek was op België gericht, 1/3 op Duitsland en de rest was verspreid over de andere Europese landen.

Dank zij zijn gunstige ligging aan de Noordzeeroute, zijn vlotte toegankelijkheid zonder sluisencomplex en zijn rechtstreekse aansluiting op het Europese wegen- en spoorwegnet groeide Zeebrugge spoedig uit tot een containerhaven van belang. De indijking van het Westerhoofd bood de haven nieuwe expansiemogelijkheden zodat Zeebrugge niet langer aarzelde zich kandidaat te stellen als aanleghaven voor de schepen van de "Australia Europe Container Service".

De transoceanische containerterminal.

De "Australia Europe Container Service" is een pool van reders op de lijn Noord-West-Europa en Australië, waarbij de woltrafiek een voorname plaats inneemt. Het consortium groepeerde volgende rederijen :

- Overseas Containers Ltd (O.C.L.)
- Associated Container Transportation (A.C.T.)
- Hapag-Lloyd en Nedlloyd N.V.
- Australia National Line (A.N.L.)
- Messageries Maritimes en Lloyd Triestino.

Einde 1970 was het Westerhoofd volledig ingedijkt. Sinclair en Texaco konden toen van de west- naar de oostkant van het Westerhoofd verhuizen zodat de westkaai als terminal voor de containerschepen van de pool kon uitgerust worden. De kandidatuur van Zeebrugge als aanleghaven voor de wolschepen was intussen immers weerhouden. De aanpassingswerken verliepen in een recordtempo. Op 25 februari 1971 meerde het laatste tankschip, de "Texaco Westminster", aan de westkant van het Westerhoofd. Drie maand later, op 3 juni, kwam het eerste wolschip, de "Moreton Bay", op dezelfde plaats aanleggen onder de pas gemonteerde portaalkranen. De nieuwe containerterminal was aldus in dienst gesteld.

De O.C.Z. (Ocean Containerterminal Zeebrugge) werd door dezelfde maatschappij,

de S.B.A., uitgerust. Ze sluit aan bij de aanlegpost van de treinferry op Harwich en bij de eerste terminal voor kustvaart containervervoer, zodat deze drie terminals één geïntegreerd geheel vormen.

De Westkaai van het Westerhoofd (J.F. Kennedykaai), waar de O.C.Z. is gelegen, heeft een bruikbare lengte van 699 m en laat een diepgang van 44 voet toe, zodat de grootste container- en lichterschepen er zonder hinder kunnen meren. Twee portaalkranen met een laadvermogen van ieder 45 ton kunnen hun containers tot 32 m van de kade verschepen. De opslagterreinen beslaan ca. 14 ha en zo nodig kan de stapelruimte vergroot worden door het tical storage").

Twee aanlegposten zijn voor het ogenblik beschikbaar aan de Kennedykaai. Desnoods kan de oceanische terminal uitgebreid worden tot 5 ligplaatsen, vermits de noord- en oostkaai van het Westerhoofd respectievelijk nog 203 m en 595 m bruikbare lengten kunnen bieden. Bij de aanvang van de nieuwe dienst wordt één schip om de 10 dagen verwacht, met een totaal van ongeveer 10.000 containers voor het eerste jaar.

Twee vormingsstations bedienen de nieuwe terminal : een eerste, ten zuiden van de Kustlaan, beschikt over 4 geëlectriceerde sporen en 5 nevensporen ; een tweede rangeerbundel van 6 sporen is aangelegd tussen de Kustlaan en het Westerhoofd. Via een viaduct over de spoorweg en de weg Zeebrugge-Brugge is een rechtstreekse aansluiting op de autosnelweg Oostende-Brussel verzekerd. Het aanleggen van een autosnelweg Brugge-Kortrijk, met aansluiting op de E3, de Autoroute de Wallonie en de A-weg Rijsel-Parijs ligt voor het ogenblik ter studie.

Toekomstperspectieven.

Vanaf 1972 verwacht de Zeebrugse oceanische containerterminal minstens één schip van de "Australia Europe Container Service" om de 2 dagen ; Dit betekent een globale containerverhandeling van nagenoeg 100.000 containers per jaar. Ondertussen zijn onderhandelingen begonnen met een groep rederijen die een containertrafiek op het Verre Oosten zullen organiseren. Voorlopig is dit consortium samengesteld uit O.C.L., A.C.T., Hapag-Lloyd en

twee Japanse rederijen : Mitsui en Nippon Yusen Kaisha. Alles laat derhalve vermoeden dat Zeebrugge in de komende jaren tot een der belangrijkste containerhavens van de "range" Duinkerke-Hamburg zal uitgroeien, temeer daar de techniek van het containergebruik in de nabije toekomst op grote schaal zal doorgevoerd worden.

Het "Maritime Transport Research" - bureau voorziet dat voor 1975 het stukgoedverkeer over zee voor volgende percentages met container- of lichterschepen zal geschieden op volgende scheepvaartroutes :

West-Europa - Noord-Amerika	: voor 75%
West-Europa - Australië	: voor 80%
West-Europa - Japan	: voor 75%

Wat meer bepaald ons land betreft, stellen we vast dat in 1970 reeds 1/10 van het totale stukgoedverkeer van de Antwerpse haven gecontaineriseerd was. Rekening houdend met het groeiritme van het containergebruik kunnen we voorzien dat onze 5 zeehavens binnen vijf jaar een zeetrafiëk van ca. 22 miljoen ton containergoederen zullen boeken op een globale verhandeling van nagenoeg 45 miljoen ton stukgoederen. Indien het groeiritme van het stukgoedverkeer en dat van de containertrafiëk blijven aanhouden - waat zeer waarschijnlijk is - kunnen we vooropstellen dat nog vóór 1980 praktisch alle stukgoederen tussen ons land en de overzeese landen in containers zullen vervoerd worden. Voor onze zeehavens is deze onafwendbare evolutie van kapitaal belang. Om het hoofd

te bieden aan deze technische "uitdaging" is de Antwerpse haven sinds lang paraat. Zeebrugge met zijn twee terminals kan nu wedijveren met de grote Westeuropese containershavens. De havens van Gent en Oostende zullen spoedig moeten volgen, willen ze hun stukgoedtrafiëk blijven behouden. Zeebrugge kan ongetwijfeld een der belangrijkste containerhavens van de Noordzee worden. Eenheden van 300 m lengte en meer, en met een diepgang van 41 voet kunnen de containerterminals aanlopen. Planen liggen klaar om de haven voor volgeladen 125.000-tonners toegankelijk te maken. Projecten voorzien zelfs een toegankelijkheid tot 500.000 dwt. De ambitie van Zeebrugge om een containerhaven van wereldformaat te worden zijn nautisch, technisch en geografisch verantwoord. Inderdaad, de grootste containerschepen kunnen zonder beperking van diepgang of lengte steeds de haven aandoen. De containerhaven ligt op de kustlijn, bij de drukst bevaarde route ter wereld. Geen stroom hoeft opgevaaren te worden, geen sluizen wachten op versassen. Van de grote containerterminals aan de Noordzee, ligt Zeebrugge het dichtst bij de Noordfranse en Zuidduitse industriegebieden.

Zeebrugge is nu klaar om zijn rol van grote Europese containerhaven onder optimale omstandigheden te vervullen en een nieuwe bijdrage te leveren tot 's lands economie. Well done, Zeebrugge, and good luck !

h.r. — 15-7-71.





CONGO WATERWAYS

(continuation of a 1928 lived through anecdote)

Recalling the short first instalment that appeared in 1971/1, let it not be forgotten that this true story happened in 1928 on board the H.C.B. (Huileries du Congo Belge) s/w « LUSANGA », i.e. LEVER BROTHERS' flagboat for many years.

So we find our old-timers wondering how to play a good joke on somebody so as to occupy their long hours of leisure while traveling upstream the mighty CONGO river. After a few debates on the subject, the team's boss thought he had found a really interesting plan.

The « LUSANGA » was approaching a part of the river where the population was quite sparse and where, a very long time ago, some tribes had been rather restless. So talk at table began to drift around that subject and, of course, the older men thought it would be a good joke to frighten the « fils à papa » secretary.

At the same time the « boss », with his teamsters, imagined quite a complicated setting which should bring the young « bleu » to a state of near collapse. They had, of course, taken the captain in their confidence because his help was greatly needed as it will be seen.

Getting through the « doubtful » area taking three days at least, they had arranged that everybody had to keep watch at night so as to prevent being attacked unaware.

The first night, the youngster had been put on watch between the early hours of the evening and so, what with the loading of the wood fuel and usual noises, as described in the previous article, our friend hadn't found it too bad and was quite encouraged.

The next night, he had been designated to take the midnight watch, i.e., between 00.00 hours and 04.00 hours. Those were of course the darkest hours, most lonely ones, and especially that night as it was a moonless one.

The « team » had it arranged with the captain that after three o'clock in the morning, mysterious noises would be heard coming from the forest, which was very near, and with the help of some of the villagers a really frightfull (but phony) attack would be staged against the « LUSANGA ».

But..., at half past one, a really monstrous din was heard both ashore and onboard, accompanied by deafening drumbeating, ear-splitting bush cries and a real stampede was on the way.

In a moment, everybody was on deck, black and white, only to find the poor young boy lying on his back with an arrow sticking out of his chest and his white shirt all stained with blood.

The captain, immediately appearing on the scene, ordered his men to have the body taken to his cabin.

The team, gathered together in a corner, were in a real quandary. First of all, they had been caught out of their first sleep well before the appointed time and they couldn't understand anything of the whole affair.

Could it be true that such attacks could still happen ?

And what about the wounded boy ? Son of their company's President !

How would they be able to explain themselves ? Especially as they had put the youngster on watch during the worst hours of the night !

They insulted each other, talked of the end of their mission and, it must be said, their morale had descended to its lowest point.

With the first glimpses of the approaching dawn the usual noises prevailed on board : steam being worked up to its workable pressure, engine being warmed up, decks being cleaned with full water pressure, etc.

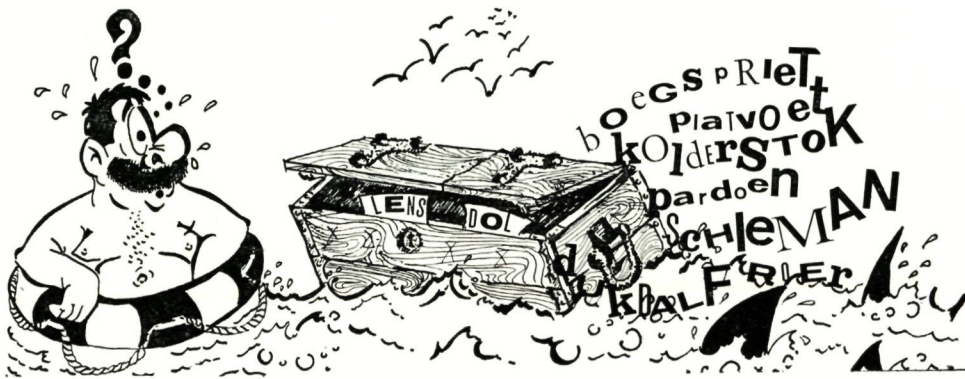
At 05.30 hours, set time for departure, lines were let go and the s/w « LUSANGA » proceeded on her way up river on her schedule.

A few minutes later, the sun rose and at the same time a huge laugh filled the « LUSANGA » from stem to stern and from main deck to bridge because from there appeared the captain holding by his hand our laughing young friend to the great astonishment of the « team » still huddled together in a corner of the passengers' deck.

Forlorn and utterly disgusted, having at last understood how the captain had fooled them, they were, indeed, a very sorry lot...

You see, my friends, the captain had thought that the « team » were going a bit too far with their would be frightening experience. And, with the crew and villagers' help, an old arrow and chicken's blood, had staged up, two hours sooner than foreseen, the picture above depicted which, of course, accompanied this « team » right up the CONGO, even as far as the MANIEMA mining district...

How many drinks they had to pay to quieten down would be eager informers, God knows...



woorden uit de zeemanskist

SPIJL OF LIER

Een discussie die zich met de regelmaat van een klok herhaalt, of het nu aan boord is, in de opleiding of tussen pot en pint, is die aangaande het verschil tussen een SPIJL en een LIER. De vraag is altijd weer wanneer wordt van een ANKERSPIJL gesproken en wanneer van een ANKERLIER.

Om de gewichten en lasten te verplaatsen die mankracht te boven gaan, gebruikt de mens sedert de vroegste tijden een WINDAS. Het was dan ook normaal dat aan boord van schepen, waar veel lasten behandeld worden, het windas onmiddellijk een ruime toepassing vond.

Was dit windas staande dan werd het een SPIJL genoemd en als dusdanig gebruikt om het anker in te hieuwen, om het schip te verhalen langs de kaai en om zwaardere lasten aan boord te nemen of te ontschepen. Zo'n staande windas bood voordelen, want de kop van de spil kon voorzien worden van gaten waarin dan evenzoveel HANDSPAKEN gestoken werden (vergelijken we hier het woord HANDSPAKEN met het franse « Barre D'ANSPECT »). Dit gaf dan de mogelijkheid meer volk in te zetten en aldus zwaardere lasten aan en van boord te hijsen. Zo ontstond aan boord van de grotere schepen de GANGSPIJL, een staande windas met grotere trömmel en een kop waarin meerdere handspaken konden gestoken worden, de spil waarrond men ging al duwende tegen de handspaken. Om de monotoonheid van dat rond de spil gaan te breken en de inspanning rytmisch en geordend te doen verlopen ontstonden in de loop van de eeuwen de GANG-DEUNTJES en de GANGLIEDJES.

Uit de gewone gangspil ontstond de technisch meer volmaakte KAAPSTANDER die alnaargelang het gebruik vast stond of verplaatstbaar was. De aandrijving gebeurde oorspronkelijk met de hand, later met stoom of perslucht, tegenwoordig meestal door middel van een elektrische motor. Waar er technisch weinig verschil bestaat tussen een GANGSPIJL en een KAAPSTANDER, is dat qua taalkundige oorsprong echter wel zo. GANGSPIJL ontstond, heel natuurlijk uit GANG (van gaan) en SPIJL (in de betekenis van as). KAAPSTANDER daarentegen bereikte ons na een lange omzwerving doorheen het Provençaals, het Frans en zelfs het Spaans uit het Latijn. Het latijnse CAPISTRUM-halster, strip -

j. dreesen

werd in het Provençaals CABESTRE - meertouw, tros en daarna apparaat voor de meertrossen -. Cabestre werd CABESTAN in het Frans om daarna als KAAPSTANDER over te komen naar onze taal.

Buiten de STAANDE WINDASSEN waren de LIGGENDE WINDASSEN al zeer vroeg gekend. Waarschijnlijk werd onder invloed van het woord SPIL en door vergelijking met de draaiinrichting uit de middeleeuwse keuken, de liggende windas een SPIT genoemd. In die betekenis behoort de term nog tot het tegenwoordige nederlands, maar hij wordt uitsluitend gebruikt als er gesproken wordt over een kleine, met de handbewogen liggende windas, zoals die nu nog aan boord van sommige jachten voorkomt, maar vroeger veel gebruikt werd aan boord van vissersschepen (BLY - Onze zeilvissloepen).

Naast de term SPIT ontstond de term LIER, door vergelijking met een middeleeuws speeltuig waarbij met door een zwengel aan een horizontale as in een doos te draaien, muziek verkregen werd. Geleidelijk aan verdrong het woord LIER, SPIT als algemene term. Ook de aandrijving veranderde met de tijd. Met de handbewogen GANGSPILLEN zijn enkel nog te zien op de Middellandse zee-kusten. Wanneer er geen haven in de buurt is trekken de vissers er hun schepen mee op het strand. Op de Spaanse zuidkust worden ze « TORNOS » genoemd.



Ook de KAAPSTANDERS worden zeldzamer. Waar ze op de schepen plaats moesten ruimen voor moderne lieren van alle slag, vinden ze echter nog een grote toepassing bij sluizen, bruggen en andere haveninstallaties.

En om te besluiten; gebruik de term SPIT wanneer het gaat over een kleine met de hand bewogen liggende windas. Kijk bij uw volgende vakantie in het middellandse zeegebied eens uit naar de zeer oorspronkelijke GANGSPILLEN waarmee de vissers hun schepen op strand trekken (er zijn er nog zeer veel in gebruik). Mis de kans nooit van aan boord van een zeilschip de soms enorme KAAPSTANDER te bewonderen, en loop hem niet achteloos voorbij aan sluizen of bruggen. In onze tijd zijn het echter voornamelijk ANKERSPILLEN (staande) of ANKERLIEREN (liggende) die gebruikt worden, zonder natuurlijk de VEEGLIEREN, de LAADLIEREN en andere te vergeten.

OTAN

Au moment de mettre sous presse, nous apprenons que le Code OTAN des équivalences des grades du personnel militaire, mieux connu sous le nom de STANAG 2116, vient de subir un certain nombre de modifications.

En primeur, nous vous présentons les deux tableaux ci-annexés lesquels permettent la comparaison des grades du personnel de la Force Navale avec ceux des autres marines.

CATEGORIE	CODE OTAN	BELGIQUE	FRANCE
Distinction Nationale	OF - 10	P.E.	Amiral de France
Officier Général	OF - 9	P.E.	Amiral
Officier Général	OF - 8	P.E.	Vice-Amiral d'Escadre Vice-Amiral
Officier Général	OF - 7	Commodore	Contre-Amiral
Officier Général	OF - 6	P.E.	P.E.
Officier Supérieur	OF - 5	Capitaine de Vaisseau	Capitaine de Vaisseau
Officier Supérieur	OF - 4	Capitaine de Frégate	Capitaine de Frégate
Officier Supérieur	OF - 3	Capitaine de Corvette Lt. de Vaisseau 1e cl. (1)	Capitaine de Corvette
Officier Subalterne	OF - 2	Lieutenant de Vaisseau	Lieutenant de Vaisseau
Officier Subalterne	OF - 1	Enseigne de Vaisseau Enseigne de Vaisseau 2e classe	Enseigne de Vaisseau 1e classe Enseigne de Vaisseau 2e classe
Personnel non-officier	OR - 9	P.E.	P.E.
	OR - 8	Maître Principal	Maître Principal
	OR - 7	Premier Maître Chef (2)	Premier Maître
	OR - 6	Premier Maître	Maître
	OR - 5	Maître	Second Maître 1e cl.
	OR - 4	Quartier-maître	Second Maître 2e cl.
	OR - 3	P.E.	Quartier-maître 1e cl.
	OR - 2	Premier Matelot	Quartier-maître 2e cl.
	OR - 1	Matelot	Matelot Breveté Matelot

BE (1) Le Lieutenant de Vaisseau 1e cl. est un officier subalterne pouvant occuper des fonctions de Capitaine de Corvette OF - 3.

(2) Le 1e Maître-Chef milicien est à considérer comme Officier Subalterne OF - 1.
P.E. = pas d'équivalent.
P.E. = pas d'équivalent.

ALLEMAGNE	PAYS-BAS	GRANDE BRETAGNE	ETATS UNIS
P.E.	Admiraal van de Vloot	Admiral of the Fleet	Fleet Admiral
Admiral	Luitenant-Admiraal	Admiral	Admiral
Vize admiral	Vice-Admiraal	Vice-Admiral	Vice-Admiral
Konteradmiral	Schout-bij-Nacht	Rear-Admiral	Rear-Admiral
Flottillenadmiral	Commandeur	Commodore	Commodore
Kapitän far See	Kapitein ter Zee	Captain RN	Captain
Fregattenkapitän	Kapitein-Luitenant , ter Zee	Commander	Commander
Korvettenkapitän	Luitenant ter Zee 1e kl.	Lieutenant Commander	Lieutenant Commander
Kapitänleutnant	Luitenant ter Zee 2e kl. Oudste Categorie	Lieutenant RN	Lieutenant
Oberleutnant far See Leutnant far See	Luitenant ter Zee 2e kl. Jongste Categorie Luitenant ter Zee 3e kl.	Sub-Lieutenant Midshipman	Lieutenant Junior Grade Enseign.
Oberstabsbootsmann	P.E.	P.E.	Master Chief Petty Officer of the Navy
Stabsbootsmann	P.E.	Fleetchief Petty Officer	Master Chief Petty Officer
Hauptbootsmann Oberbootsmann	Adjutant-Onderofficier	Chief Petty Officer	Senior Chief Petty Officer
Bootsmann	Sergeant-Majoor	P.E.	Chief Petty Officer
Obermaat	P.E.	Chief Petty Officer	Petty Officer 1e cl.
Maat	Sergeant	Petty Officer	Petty Officer 2e cl.
Hauptgefreiter	Korporaal	Leading Rating	Petty Officer 3e cl.
Obergefreiter Gefreiter	Matroos der 1e kl.	P.E.	P.E.
Matrose	Matroos der 2e kl. Matroos der 3e kl.	Able Seaman Ordinary Seaman	Seaman Seaman Apprentice



répertoire biographique

- Pieter Smersen**
(H.M.) Capitaine de vaisseau de l'escadre royale de l'amiral de Ribera (14 gallions, 3 pataches : en tout 30 navires avec les corsaires). Il fait partie de la flotte qui en 1627, capture 31 navires hollandais, tous richement chargés.
- Cornil Simoensen**
(H.M.) Capitaine corsaire de Dunkerque (1628-1636).
- Gaspard Seissers**
(H.M.) Capitaine de Dunkerque en 1633-1634.
- Sanchez André**
(H.M.) Capitaine de Dunkerque (1635).
- François de Schodt**
(H.M.) (Bauwens) Capitaine corsaire d'Ostende en 1642. Sert à la Marine du Roy et y escorte les navires de commerce. Il est le beau-père du célèbre capitaine Philippe Fr. van Maestricht.
- Mathieu de Schodt**
(H.M.) Capitaine de vaisseau - commande une frégate de Dunkerque et est chargé de monter la garde avec sa frégate devant le port assiégé par Tromp, d'une part et par la terre par les Français de Louis XIV d'autre part.
- Beaudouin Smeraert**
(H.M.) Capitaine corsaire (1642). Se distingue en plein blocus de la côte par Tromp, et fait de cette année 1642 une des plus productives de la guerre de course jamais connue à Dunkerque. Avec cinq compagnons corsaires il attaque une flotte de 18 marchands hollandais, convoyés de 2 vaisseaux ; il en capture 8 ainsi qu'un des escorteurs. En 1644, il commande une frégate de 12 canons.

Willem de Swarte
(H.M.)
(AR 566)

Capitaine corsaire de Dunkerque (1643).
Fait partie de la flotte de corsaires que le roi d'Espagne utilise tantôt comme transport de troupe, tantôt comme auxiliaire pour renforcer sa position sur l'Océan et la Méditerranée après les désastres inouis que successivement Anglais et Hollandais lui ont infligés. Un menu fait entre beaucoup d'autres prouve l'audace surprenante et l'habileté nautique consommées de ces corsaires : « W. de Swarte rentré de San Sébastian, où il conduit des soldats ; il a vu 6 navires du roy et 4 des particuliers (corsaires). Il y est entré de plein jour à travers l'ennemi qui l'a canonné sans succès » Arch. R. Am. corr. lettre de Penincq à de Gottignies 4 mai 1643.
Il commande, en 1676, le « St. Anna » diepois de 6 Latst et 2 canons, puis la frégate « De Raepe », 40 Tx. 4 canons.

Antoine Suips
(H.M.)

Capitaine (1643-1644) - commande un navire de douze canons.

Maillard de Smit
(H.M.)

Capitaine (1644-1645).

Jacob Sacharias
(H.M.)

Capitaine de Dunkerque (1646).

Antoon Snip
(N5,56)

Capitaine corsaire d'Ostende, vers 1650. Navigue sous les ordres de Debrouwer.

Pierre Sablé
(H.M.)
(p. 424)

Capitaine corsaire de Dunkerque sous les ordres d'Erasmus de Brouwer 1656.
Participe avec un groupe de corsaires de Dunkerque allié à un groupe d'Ostende à une campagne de course contre la flotte anglaise. En mai 1656, ils font ensemble vingt prises et 64 canons. En juin, ils prennent 11 pinasses 34 canons puis 10 dont 6 portent 20 canons. A la fin du même mois, ils attaquent deux flottes anglaises, et prennent 40 bâtiments à l'une et 30 à l'autre.

Stotaert
(H.M. II)

Capitaine corsaire d'Ostende (1668).

Bernard Sabbe
(AR 566)

Capitaine corsaire d'Ostende - commande la « Ste. Hélène », frégate de 70 Tx, 3 canons en 1674.

Jacob Snoek
(AR 566)

Capitaine corsaire d'Ostende - commande le « St. Jacob » diepois de 50 Tx., 2 canons (1674).

- Michel Snoek**
(AR 567) Capitaine corsaire de Nieuport - commande en 1690 le « Godes Fortuyn » chaloupe de Nieuport, armée de 2 pierriers.
- Pieter Stryng aussi Strinck**
(AR 1566) Capitaine corsaire d'Ostende - commande en 1674, le senau « St. Steven » et en 1675 « le Jonghe Koninck van Spaigne » barquelongue de 25 Tx., armée de 4 canons.
- Dierick Syberssen**
(AR 566) **Sybers** Capitaine corsaire d'Ostende - commande en 1676, le « St. Adriaan » senau de guerre de 30 Tx., 3 canons, et en 1678, le « St. Jan Baptiste » senau de 12 Tx. 3 canons.
- Jan Stel**
aussi **Stelt-Steel**
(AR 657-658 Lb.) Capitaine corsaire.
En 1676, Jean Stel semble être un simple et honnête pêcheur de Nieuport où il est Schipper du « St. Jan ». On le voit pourtant en 1703 et jusqu'à 1705, commander une frégate de 120 Tx., 14 canons, pour laquelle il sollicite des patentes de course tout en naviguant au commerce en même temps et sur Nantes principalement (Pourquoi pas ? Puisqu'on est allié, cette fois avec les Français !).
- Jaspar van Stelle**
(AR 566) Capitaine corsaire d'Ostende — commande la frégate « St. François », 140 Tx., 12 canons et deux basses (1677).
- Robert van Steenkiste**
(AR 566) Capitaine corsaire d'Ostende — commande le « St. François », chaloupe de guerre de 10 Tx., en 1677.
- Nicolas de Smit**
(AR 566) Capitaine corsaire d'Ostende.
Commande la « Ste. Maria » 6 last, 2 canons, 2 basses (1678).
- Roeland Sibbers**
aussi **Sybers**
Sybersen
AR am 655 log book
liasse 566 Capitaine corsaire d'Ostende, il fait de 1689 à 1691, dix-sept prises.
Commande en :
1675 le « Ste. Anna » sloop de 12 Tx.
1676 le « St. Michiel » diepois de 16 Tx. 1c.
1677 le « St. Jan » 7 Tx.
1678 le « Ste. Marie » diepois de 10 Tx.
1678 « Den Roulandt van Ostende » barquelongue de 10 Tx. 1c.
1684 « Den Koninck van Polen » barquelongue de 44 Tx. 4c. 3 pierriers.
1689 « Den Ceurvorst van Saksen » (le Prince électeur de Saxe) barquelongue de 25 Tx. 5c. 2 pierriers.
et en 1690 le « St. Thomas » senau de 30 Tx., 6c., 2p., avec lequel il fait cette année 5 campagnes de course ; à la 6ème, blessé il est remplacé par F. Carpentier.
Il commence son journal de bord par : « Dominus Prohibet ».

telex mar mar



Cette chronique qui reprend pêle-mêle des nouvelles de la marine marchande et de la vie maritime mondiale, est constituée d'extraits des émissions mondiales de la RTB « Entre amis marins » réalisées par Gilbert Doyen. (CPC rés.)

● A Londres, à la conférence des quatre nations sur la navigation dans la Manche, la Grande-Bretagne a proposé à la France, à la Belgique et à la Hollande de rendre obligatoire la présence d'un pilote à bord des bateaux empruntant le Pas-de-Calais. On dit que cette proposition aurait des chances d'être adoptée. Outre la formation d'un pool de pilotes, les experts ont examiné les moyens d'améliorer la surveillance soit par hélicoptères, soit par Radar, et de concerter l'action des quatre puissances riveraines pour le déblaiement des épaves qui constituent un danger pour la navigation.

Il résulte en effet d'une étude de l'Institut de la Navigation britannique que 16 % des navires qui franchissent le Pas-de-Calais ignorent délibérément les itinéraires de sécurité recommandés. D'après ce rapport, 40 collisions impliquant 109 navires ont eu lieu dans ce secteur depuis le mois de mai 1967. Parmi ceux-ci on compte 13 navires du Libéria, 10 britanniques, 10 ouest-allemands, 7 norvégiens, 5 français et 4 belges. Dix-sept de ces navires avaient emprunté des itinéraires opposés à ceux qui sont recommandés.

Une observation au Radar des abords de la côte anglaise où le trafic doit s'écouler vers l'Ouest a démontré récemment que sur 274 navires observés, 53 remontent vers l'Est.

Parmi les nouvelles mesures recommandées en vue d'accroître la sécurité du trafic dans la Manche, les bateaux de pêche y verront leur champ d'action limité, et il est proposé que par contrôle l'on puisse s'assurer du bon fonctionnement des équipements de radio de navigation et de propulsion.

● Le nouveau siège, dans la Olijftakstraat, 7—13, de la Centrale des comités d'administration de la Caisse d'Aide et de Prévoyance pour les navigants sous pavillon belge (HVK), du Pool des Marins de la Marine marchande et du service médical de la Marine Marchande a été inauguré. Le nouveau bâtiment abrite tous les services d'enrôlement, d'assistance médicale et sociale, de paiement des primes, cotisations et indemnités pour accidents de travail, de pensions, d'assurances professionnelles, etc... Cette centralisation facilite aux gens de mer peu familiarisés avec les exigences administratives et ne disposant d'ailleurs que de rares loisirs à terre, leur mise en règle avec les formalités légales.

● Après le rocambolesque incident naval anglo-espagnol qui s'est produit le 20 mai au large de la côte sud-ouest de l'Irlande, voici la version que communique le Ministère britannique de la Défense : Un sous-marin de la Royal Navy a ouvert le feu en direction du chalutier espagnol « MARIA VICTORIA MOYANO » afin de l'empêcher de s'emparer de plusieurs bouées dotées d'équipement électronique appartenant à l'OTAN. Le Ministère a tenu à préciser qu'il ne s'était agi que de coups de semonce tirés à l'aide d'une mitrailleuse légère, nettement à côté du chalutier, « dans le but d'attirer son attention ». Mais, ayant hissé les bouées à son bord, le « MARIA VICTORIA MOYANO » s'est aussitôt éloigné et a remis les bouées aux autorités espagnoles à son arrivée à la Corogne, son port d'attache. Des conversations ont aussitôt été entreprises entre les gouvernements de Londres et de Madrid, en vue de la récupération du matériel.

La version des faits présentée par le chalutier espagnol à son retour à la Corogne est très différente de celle du Ministère britannique de la Défense. En effet, les marins espagnols maintiennent qu'ils n'ont récupéré l'équipement dont l'appartenance à l'OTAN était spécifiée sur les bouées, que sur les instructions d'un avion britannique. Ensuite affirment-ils, « un sous-marin inconnu » a ouvert le feu vers le chalutier. A les en croire, ils auraient ainsi rendu un précieux service aux pays occidentaux en « sauvant » un équipement électronique secret, menacé par un sous-marin espion ! Vue du côté britannique, cette interprétation paraît difficilement admissible. Selon le Ministère de la Défense, l'avion, un « Shackleton » de la R.A.F. n'a pas fait des signaux au chalutier espagnol, mais bien au sous-marin « H.M.S. OTUS », avec lequel il participait à un exercice de détection de sous-marins. Le sous-marin a alors fait surface, poursuit le Ministère, s'est fait reconnaître du chalutier par porte-voix et, devant l'inefficacité de ses injonctions, n'a ouvert le feu qu'en dernière extrémité.

● A Hoboken, au chantier naval Cockerill Yards, le lancement du navire « TITUS », est un nouvel exemple du dynamisme de la flotte marchande belge. Dernière unité d'une série de deux, commandée par l'armement CARBULK S.A., (une émanation de Wallenius et de Cockerill Yards), le « TITUS » est un auto-bulkcarrier, extrêmement flexible du point de vue opérationnel et dont la conception peut être interprétée comme une nouvelle adaptation de la formule « multipurpose ». Cette flexibilité technique a pour but de permettre à l'armement d'obtenir (avec le sister ship «TURANDOT») un rendement maximum des deux navires en jouant sur différents types de frêt dans le contexte de rotations intercontinentales. Ainsi, le « TITUS », comme le « TURANDOT » qui fut livré à l'armement le 28 avril 1971, peut embarquer 1400 et 1500 voitures, jouant de ce fait le rôle de transporteur spécialisé, mais peut également être transformé en un temps record en transporteur de vrac, par le jeu de ses huit points amovibles.

Par exemple, ces navires dont la gérance technique a été confiée à la firme anversoise UBEM, embarquent des voitures au port d'Anvers, point d'escale régulier, à destination des Etats-Unis où ils chargeront du charbon et des grains pour le

Japon. Au pays du Soleil Levant, des voitures seront à nouveau embarquées, destinées soit au marché américain, soit au marché européen. A cela s'ajoute la possibilité de transporter 267 containers standards en pontée. Les caractéristiques du « TITUS » sont identiques à celles de son sister-ship :

Longueur hors-tout 185,84 m, longueur entre perpendiculaires 180 m., largeur 28 m., creux 17 m., tirant d'eau 10,93 m. Port en lourd 31.700 T. La propulsion est assurée par un moteur DIESEL BURMEISTER O WAIN 7 K 74 EF type à 7 cylindres suralimenté à 2 temps, à turbines, d'une puissance continue de 13.160 CV, fonctionnant au fuel lourd et qui imprime une vitesse de 16,5 noeuds. Le gréement se compose de 6 grues d'une capacité de charge unitaire de 10 tonnes et d'un mât de charge de 5 tonnes placé sur le pont arrière.

Le « TITUS » sera livré dans le courant du mois d'août de cette année.

● Chez COCKERILL un autre événement d'importance : Le montage du premier navire kangourou construit en Europe a commencé au début du mois de Juin. Cette nouvelle unité LASH commandée par la H.A.L. aura 261,40 m. de long, 32,20 m. de large et 11,25 m. de tirant d'eau. Le bâtiment pourra transporter 43.000 tonnes et prendre à son bord 77 barges à 20 noeuds. La livraison du nouveau bâtiment est prévue pour fin février 1972. Un deuxième bâtiment du même type sera mis en chantier au même endroit en décembre de cette année pour le compte de HAPAG LLOYD. Voyons-en quelque peu le détail : Le navire est prévu pour transporter quatre rangées de barges dans ses cales et deux rangées de barges sur le pont. Les aménagements sont prévus pour 29 personnes et sont climatisés. Les cales sont également ventilées et une ventilation spéciale par conduits flexibles est prévue pour les barges.

Les 77 barges pourront être mises à bord au moyen d'une grue-portique d'une puissance d'élévation de 500 tonnes et d'un châssis soulevant les barges aux quatre extrémités. Les rails de la grue sont placés des deux côtés des écoutilles et le cycle approximatif de chargement ou de déchargement est d'environ quinze minutes par barge. Les tanks latéraux sont utilisés pour charger du ballast ou éventuellement du grain. Les barges présentent les caractéristiques

téristiques suivantes : longueur 18,60 m., largeur 9,50 m., creux 4,40 m. Le poids par barge, cargaison comprise est de 446 tonnes.

Le navire a une hélice actionnée par un moteur de 26.100 CV à 122 tours. Comme installations de pont, citons un guindeau, quatre treuils automatiques de quinze tonnes, deux cabestans de dix tonnes, une machine à gouverner électro-hydraulique ainsi qu'une grue portique de 500 tonnes montée sur chemin de roulement, alimentée par câble électrique de 4.160 volts avec système de sécurité. Signalons encore que la salle des machines est commandée depuis la timonerie. Le COCKERILL YARDS - HOBOKEN est le premier chantier naval en Europe à construire un « lash-ship » prouvant ainsi qu'il se maintient à la pointe du progrès, ce qui ne peut manquer de contribuer à rehausser encore dans le monde, le renom de la Belgique et d'Anvers en particulier.

● En Belgique la Commission sénatoriale des communications a approuvé le projet de loi déposé par le ministre Bertrand, tendant à assurer le maintien et le développement de la marine marchande, de la pêche maritime et de la construction navale en instituant à ces fins un fonds de l'armement et des constructions maritimes.

● Le Ministre des Communications a décidé de mettre un crédit de 85 millions de F.B. au budget 71 pour la radarisation de l'Escaut.

● Dans le domaine de l'**enseignement maritime**, le Ministre a reçu l'accord de la ville d'Anvers pour que cette dernière cède à son département un terrain d'une superficie de 5 ha situé sur la rive gauche, près de la sortie du nouveau tunnel Kennedy afin d'y ériger une nouvelle école de navigation. L'ancien établissement, qui ne répond plus aux conditions d'un enseignement moderne, sera remis à la ville qui décidera de son affectation.

● La C.M.B. a présenté son rapport 1970 à ses actionnaires. On peut y relever que la C.M.B. a été guidée, en 1970, par le souci de consolider les positions acquises, d'élargir l'éventail de ses activités en renforçant certains secteurs récents de son

exploitation et de moderniser son matériel naval. A ce dernier égard, elle n'a pas passé moins de cinq commandes d'unités nouvelles. Trois d'entre elles sont destinées aux lignes régulières traditionnelles. Il s'agit en premier lieu d'un cargo mixte de 15.800 tonnes aménagé pour le transport d'une soixantaine de passagers, qui prendra en 1972 la relève de « l'ALBERTVILLE » sur la ligne d'Afrique Occidentale, au moment où ce paquebot sera atteint par la limite d'âge. Il est en construction à HOBOKEN. Un cargo rapide de 16.750 tonnes, le « MONARCH » construit par un chantier étranger viendra, dès septembre 1971, renforcer le réseau des lignes africaines. Il en sera de même en 1973 d'un navire de 16.800 tonnes du type « MONTAIGLE » également commandé à Hoboken.

● Si nous jetons maintenant un coup d'oeil chez nos voisins du sud, nous apprenons que FOS vient de battre un nouveau record d'Europe. C'est le 4 mai dernier qu'est arrivé au poste pétrolier N° 3 le tanker « PAUL L. FAHRNEY » de 268.088 T., premier navire de cette taille accueilli dans un port d'Europe continentale. Battant pavillon libérien, cette unité de la « CHEVRON » a été mise en service en 1970 ; elle a 337 m. de long, 53,71 m. de large et un tirant d'eau de 67 pieds. Une partie de la cargaison de brut venant de Kharg Island sera acheminée vers Strasbourg par le pipe-line Sud-Européen.

● Le « RANDFONTEIN » de la Holland-Afrika-lijn, quitta le Cap pour la dernière fois le 21 août 1971, mettant fin ainsi au service régulier de passagers entre les Pays-Bas et l'Afrique du Sud. Deux autres navires de cette compagnie ont déjà été retirés du service, il y a trois ans.

Le « CITY OF YORK » de l'armement britannique **Ellermans** entamera son dernier voyage le 4 juin prochain. Le « CITY OF DURBAN » et le « CITY OF EXETER » ont entrepris leur dernier trip en mars dernier entre Londres et l'Afrique du Sud. La compagnie sur-africaine SAF-MARINE et l'armement britannique UNION CASTLE continueront cependant leurs services-passagers sans aucune modification, avec un total de sept navires, parmi lesquels deux unités sud-africaines le « S.A. ORANJE » et le « SA. VAAL ».

BUNDESMARINE



Vedettes rapides.

La Commission de la Défense du Parlement fédéral a pris connaissance du plan établi par le ministère de la Défense en vue d'équiper la marine allemande de vingt vedettes rapides modernes, porteuses de fusées, correspondant au modèle français "La Combattante II" et fabriquées en France à partir notamment de livraisons allemandes.

Plus de barrières douanières sur le Rhin inférieur.

A la frontière entre l'Allemagne et les Pays-Bas, à hauteur d'Emmerich et de Lobith, les usagers du Rhin n'auront plus à attendre pour remplir les formalités douanières d'usage. Plus d'attente non plus pour le contrôle des passeports ou autres documents de passage, ni même pour le contrôle fiscal de chaque état sur l'alcool, le café, le thé ou le tabac. C'est là un tournant dans les 2.000 ans d'histoire de l'antique route commerciale du Rhin. On sait que les Romains pratiquaient déjà le contrôle douanier. Fort heureusement, on n'est plus, dira-t-on, au Moyen Age, où l'on ne comptait pas moins de 62 points de contrôle entre Bâle et Rotterdam.

Effectifs de la Marine Fédérale allemande.

La Bundesmarine compte actuellement 35.800 membres dont 4.420 officiers, 13.460 sous-officiers et 17.920 matelots dont 9.300 miliciens.

Le Rhin sera plus profond.

De Karlsruhe à la frontière germano-néerlandaise, soit sur une distance de 513 kilomètres, le Rhin sera prochainement plus profond. Les travaux de creusement seront en effet terminés pour fin 1976. Ces dernières années, les tonnages transportés entre la Suisse et les Pays-Bas ont en effet plus que doublé et atteignent maintenant 182 millions de tonnes par an. Dès 1964, le creusement du Rhin avait débuté entre Mayence et Coblence. La profondeur a atteint 2,10 m au lieu de 1,70 m.

La flotte commerciale.

La flotte commerciale de la République fédérale d'Allemagne a pris de l'essor en 1970 : avec 7,5 millions de tonneaux de jauge brute, elle occupe pour la première fois, depuis la dernière guerre mondiale, la huitième place sur la liste internationale.

Renforcement de la Bundesmarine en Mer du Nord.

Il nous revient que les trois navires lance-missiles du type "LUTJENS" de même que les quatre destroyers du type "HAMBURG" ainsi que d'autres unités seraient affectés au commandement de COMGERNORSEA.

Les frontières passent aussi sous la Mer du Nord.

Deux accords bilatéraux, à contenu pratiquement identique, ont été signés au début de cette année à Copenhague entre les Pays-Bas, le Danemark et l'Allemagne de l'Ouest, fixant définitivement vis-à-vis de l'un et l'autre pays les limites de la partie allemande des fonds de la Mer du Nord rattachés au socle continental. D'une surface de 36.000 Km², cette zone s'étend jusqu'au milieu de la Mer du Nord et confine à la partie anglaise. Les deux textes prévoient la réglementation de l'exploration et de l'exploitation des richesses du sol marin ainsi que des arrangements en cas de litige.

J. de ridder

La dénucléarisation des fonds marins.

Après la signature, par plus de quarante pays, du traité visant l'utilisation pacifique des fonds marins et interdisant l'implantation des armes de destruction massive sur le fond des mers et des océans, le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne a fait savoir qu'il avait l'intention de signer lui aussi cet accord, dont il approuve les objectifs.

L'Allemagne n'étant pas membre à part entière des Nations-Unies, n'a été informée officiellement de cette résolution commune qu'une semaine avant la signature du traité. Une résolution devant au préalable être adoptée en conseil des ministres, il ne lui était donc pas possible pour des raisons de délai, de venir apposer sa signature.

Vedettes Lance-missiles.

Dix vedettes lance-missiles du type 143 commandées seront armées de missiles mer-mer MM-38 "EXOCET".

Ces vedettes déplaceront 360 tonnes, fileront 38 noeuds et seront armées, outre l'EXOCET, de 2 canons de 76 OTOMELARA et de torpilles filoguidées. Elles recevront en outre un système de traitement de données AGIS.

La lutte contre la pollution du Rhin.

La Commission internationale pour la lutte contre la pollution du Rhin s'est réunie récemment à Francfort. Les membres en sont la France, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Suisse et l'Allemagne.

Dix mille tonnes de mazout sont déversées chaque année par les péniches qui sillonnent le Rhin. Pour tenter d'éliminer ce mazout, la délégation allemande a déposé devant la Commission un plan détaillé qui a été accepté dans ses grandes lignes. On a discuté également du problème des déchets salifères qui polluent les eaux du Rhin. La délégation allemande a proposé d'aménager sur l'emplacement des mines de potasse, en Alsace, des terrils moins importants et moins élevés, ceci afin d'économiser les frais qu'occasionnait le transport vers des aires de stockage plus grandes et évidemment plus éloignées. A l'occasion de la session de Francfort, a été évoqué le problème des apports de chaleur dus aux eaux qu'utilisent les installations riveraines pour le refroidissement et dont on sait qu'elles sont très nuisibles à la faune. La proposition allemande vise à ce que les Etats riverains s'engagent après signature d'une convention internationale, à prévoir pour la mise en place de centrales nucléaires ou autres, des possibilités de refroidissement qui ne soient pas celles de la présence du Rhin. La Commission a recommandé aux gouvernements concernés de garantir que ces installations, qui dégagent des quantités de chaleur importantes dans les eaux du Rhin, puissent répondre aux normes ultérieurement adoptées.

La Commission tiendra sa prochaine réunion dans le courant du mois de juillet à Luxembourg.

Chalutier en fibre de verre.

Le "WREMEN 1" est le premier chalutier, en République fédérale d'Allemagne, conçu uniquement en fibre de verre renforcée, combinée à une matière synthétique qui porte le nom de palatal. Avantages particuliers : vitesse supérieure, stabilité accrue et réparations moins fréquentes.

Rhin et Meuse.

"Art et Civilisation de 800 à 1400", tel est le titre d'une exposition que l'on prévoit d'organiser de mai à juillet 1972 à Cologne. Les organisateurs en sont la ville de Cologne et les ministères belges de l'Education et de la Culture. L'exposition sera réinstallée ensuite dans les musées royaux de la capitale belge.

Les principales personnalités de la Bundesmarine.

Le Chef d'Etat-Major : Vice-Amiral JESCHONNEK,

Le Chef d'Etat-Major Adjoint : Contre-Amiral KUHNLE,

Le Commandant de l'Escadre : Vice-Amiral ZIMMERMANN,

L'Adjoint du Commandant de l'Escadre : Contre-Amiral HARTWIG

Le Commandant de l'Administration et de la Logistique : Contre-Amiral KUHNKE,

Le Commandant des Bases et Unités de soutien de la Mer du Nord : Amiral de Flotille THOMSEN,

Le Commandant des Bases et Unités de soutien de la Baltique : Amiral de Flotille HACK,
Le Commandant de l'Ecole Navale de Mürwik : Capitaine de Vaisseau OSTERTAG.

Un pont géant préfabriqué.

Comme couronnement d'une série de ponts enjambant des vallées imposantes, le plus grand pont de la République fédérale, la "Hochstrasse Elbmarsch", sera lui aussi construit à partir d'éléments préfabriqués. L'ouvrage aura 3.800 mètres de long et 46 mètres de large. Il s'insère dans la section ouest des plans de contournement de la ville d'Hambourg dans le cadre de l'autoroute fédérale Hambourg-Flensburg et enjambe après le Tunnel de l'Elbe, la zone d'extension du port d'Hambourg située au sud de ce fleuve. Le chantier a été mis en route et les experts prévoient que le pont sera terminé pour fin 1973.

Perspectives olympiques pour 1972.

Pour la première fois dans l'histoire des régates olympiques, un nombre assez important de circuits nautiques pour touristes désireux de suivre de plus près la compétition sera prévu à Kiel en 1972 : 3.950 de ces passionnés pourront embarquer chaque jour sur 14 bateaux pratiquement en marge de la course, à proximité immédiate des concurrents. Dix de ces tribunes flottantes suivront certaines courses bien déterminées afin que les visiteurs puissent choisir d'avance les circuits où évoluera le type de bateaux qui les intéresse. Les quatre autres bateaux seront par contre répartis sur les trois aires de compétition. Environ 70% des places seront vendues indistinctement en Allemagne et à l'étranger. Le prix de cet intéressant billet a été fixé à 20 DM.

Franchissement des frontières allemandes.

En 1970, 286,4 millions de personnes ont franchi les frontières allemandes pour un voyage vers ou à travers la République fédérale d'Allemagne. Leur nombre est de 22,2 millions (8,4%) supérieur à celui de l'année 1969. Neuf dixièmes des entrées ont été effectuées l'an dernier par voie de terre. Le reste se répartit comme suit : 6,4 millions (5,9 en 1969) dans les ports maritimes et 6,8 millions (5,5 en 1969) dans les aéroports des grandes villes d'Allemagne.

Le dessalement de l'eau de mer.

Une station expérimentale sur l'île de Sylt. Suite à la recommandation faite par la commission d'experts compétents, la station côtière expérimentale de dessalement de l'eau de mer, dont la construction a été prévue par le ministère fédéral de l'Education et des Sciences, sera érigée à Hörnum, sur l'île de Sylt. Cette station expérimentale doit permettre à l'industrie allemande d'expérimenter dans les conditions réelles, les installations de l'eau de mer qui ont été mises au point. Dans un peu plus de deux ans, le complexe doit être terminé.

A l'origine, on ne savait pas exactement où implanter les diverses stations : une dizaine d'endroits étaient prévus. Mais finalement, le choix s'est porté sur Hörnum étant donné que l'adduction d'eau de mer y est moins problématique qu'ailleurs. Il est en effet possible d'y prélever l'eau de mer jusqu'à quelques mètres en-dessous du niveau de la Mer du Nord.

La station offrira aux firmes toutes les possibilités techniques d'installation de leurs équipements, à commencer par l'adduction d'eau de mer (salinité : 3,2%), l'électricité et la vapeur, un laboratoire d'analyses, la proximité d'eau saumâtre, un cerveau électronique et des logements pour les techniciens et les ingénieurs.

Douze hommes vivront en permanence dans la station, un nombre égal de techniciens et d'ingénieurs de l'industrie sont également attendus. L'eau potable produite sera mise gratuitement à la disposition de la commune de Hörnum. Les habitants s'en réjouissent, car l'eau potable y est rare.

On s'attend à ce qu'une demi-douzaine de firmes allemandes profitent de cette possibilité d'expérimentation pour leurs installations. Il s'agira essentiellement de procédés par distillation, le second procédé, dessalement par membrane, étant réservé plus spécialement à l'eau saumâtre.

De telles installations existent déjà en Italie, en France et aux Etats-Unis, où l'on en compte pas moins de cinq. La capacité de la station de Hörnum et la place dont on y dispose permettront l'implantation d'installations géantes qui pourront traiter l'eau de mer. L'installation permettra également d'analyser la résistance des matériaux à l'eau de mer et aux chlorures particulièrement corrosifs.

50 ANS APRES



activité navale belge 14-18

j. verleyen

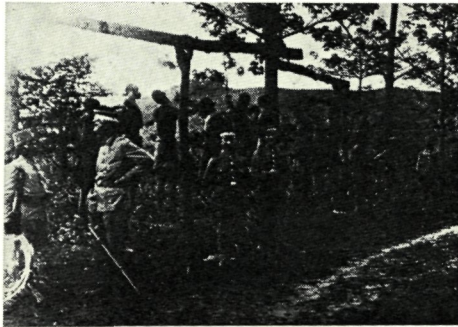
Il est pratiquement midi moins le quart. A bord du KINGANI, la vue inattendue du "White Ensign" déclenche la panique. Les survivants vont nous dire tout à l'heure que le Commandant, le "Leutnant zur See" de réserve JUNGE (qui n'a plus que quelques courts instants à vivre) hurle dans la claire-voie des machines : "DIE ENGLANDER SIND HIER !". Et nous allons dire à ces survivants : "Mais enfin, vous n'étiez donc pas au courant de l'arrivée de la mission anglaise ?" Et ils répondront : "On a parlé de cela à Kigoma, il y a quelques mois, on parlait d'embarcations amenées par voie de terre au départ d'Elisabethville. Personne n'a cru à cette affaire parce que tout le monde a jugé un tel projet irréalisable". Tort de ne pas y avoir cru car le KINGANI ne serait pas maintenant à essayer de se défendre avec un seul canon contre trois unités qui lui tirent dessus. On pousse la machine au delà de ses limites et la cheminée crache de lourdes volutes de fumée mais le drame sera bref.

Le mot d'ordre de Spicer Simson avait été : pas d'obus dans les œuvres vives ; n'ouvrir le feu qu'à 700 yards pour être sûr de ne pas égarer un obus sous la flottaison ; il nous fallait le bateau en état de flotter. Très rapidement plusieurs coups frappent l'adversaire dont les coups ne portent guère car nos trois embarcations ne forment que des cibles de dimension très réduite. Tout-à-coup, un obus explose littéralement sous le bouclier de la pièce du Kingani. On voit nettement la gerbe de feu au milieu de la fumée qui enveloppe déjà l'ennemi et, très peu de temps après, nous voyons amener le pavillon

Notons ici que les services d'espionnage allemands, pourtant si bien organisés dans notre Est-congolais, ont été pris en défaut car, enfin, le convoi des deux vedettes et tout ce qui l'accompagnait ne pouvaient passer inaperçu. Il faut donc en conclure que notre service de sécurité avait purgé la région des agents ennemis.

de la Marine Impériale qui est aussitôt remplacé par un pavillon blanc de fortune. Ils se rendent ! C'est la victoire !

Je donne ordre aussitôt "Cessez le feu ! On va les aborder par tribord !". Déjà le H.M.S. MIMI les aborde par bâbord car is est beaucoup plus rapide que nous et les anglais sautent à bord.



Autre photo trouvée sur le cadavre d'un marin allemand. Il s'agit d'une pendaison collective d'indigènes sans doute au cours d'une expédition punitive.

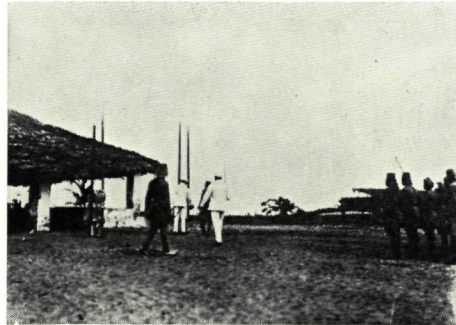


Photo trouvée sur un cadavre allemand. La scène représente une double exécution de soldats askaris. Celui de gauche semble déjà mort. On dirait que l'on donne le coup de grâce à celui de droite.

Instinctivement, nous dégainons notre Colt (on ne sait jamais) et nous sautons à bord à notre tour. Mais nous rengainons aussitôt, car le pont de l'ennemi présentait un spectacle affreux : morts et mourants perdent leur sang et leurs entrailles. Les rouffles et le bouclier de la pièce étaient éclaboussés de matière cérébrale. J'ai eu là la preuve du danger que représentent les boucliers de pièce et je me suis félicité de ne pas en avoir placé sur nos embarcations. Car, je suis persuadé que c'est le bouclier couvrant complètement la pièce (le masque comme l'on dit dans la marine française) qui fut fatal à l'ennemi. D'abord, ce masque avait offert une cible de dimension et, ensuite, l'obus en éclatant à l'intérieur avait fait tourner ses éclats en vase clos, ricochant contre la pièce et les lourdes plaques d'acier et massacrant les servants.

- Mais qu'avez vous, Commandant ?

- Je vous prie d'excuser mon trouble, Monsieur Verleyen, mais je dois dire, je n'aime pas la guerre ni les combats, c'est bien trop horrible à voir. Malheureusement, il y a des moments où l'on ne peut pas faire autrement. Mais, même si longtemps après, je ne peux pas revivre cette scène sans en être complètement troublé.

Quelqu'un me crie : "Le commandant est ici". Et je vois encore toujours le Lieutenant zur See JUNGE. Un éclat d'obus lui avait tranché la gorge du côté gauche et son sang giclait et inondait son uniforme blanc. Je vois encore son visage. On voyait qu'il souffrait atrocement. Il m'a regardé et est parvenu à articuler : "Wasser bitte ! Wasser bitte !".

Eh bien, Monsieur, j'ai passé là un des plus mauvais moments de ma vie. Où trouver de l'eau sur ce bateau que je ne connaissais pas et qui se trouvait dans un tel état ? J'ai arraché mon casque et j'ai puisé de l'eau dans le lac. J'ai donné à boire au commandant et l'eau ressortait par sa blessure en même temps que son sang. Ses yeux se sont renversés et il est mort dans mes bras.

En dehors des trois morts, il y avait trois survivants allemands. Ils étaient là comme égarés, le regard fou, les mains en l'air. Je dois dire que l'atmosphère était irrespirable à cause de la fumée des explosions d'obus.

Enfin, il y avait huit matelots noirs parmi les survivants. Ils étaient terrorisés et se tenaient couchés sur le pont en hurlant pour implorer la pitié du vainqueur : "MUNGU ! MUNGU !".

Mais il fallait faire vite. Le MIMI, gravement ébranlé par le feu de sa pièce, faisait eau. On le renvoya immédiatement, à toute allure, vers la Kalémie après qu'il eut pris des blessés à son bord. Le KINGANI faisait eau également car un obus avait atteint la soute sous la ligne de flottaison à tribord. Avec un léger équipage de prise, il fut ramené aussi vite que lui permettait sa machine en étant convoyé par le TOUTOU et le MOSSELBAK. Il était grand temps car, à peine arrivé en eau profonde, le KINGANI chavirait sur le flanc tribord.

Cette première victoire allait permettre aux Anglo-Belges d'utiliser l'un des 75 mm de marine pour lesquels une plate-forme avait jusqu'alors fait défaut.

à suivre



de reserve - la réserve

OFFICERS DE RESERVE RESERVE OFFICIEREN

Afdeling Antwerpen

VERBINDINGSOFFICIEREN VOOR VREEMDE SCHEPEN IN DE HAVEN ANTWERPEN

Zendingen vervuld door reserve officieren
ZM van de Provincie gedurende het eerste
semester 1971

15-19 JAN 71 : HMS PLYMOUTH :		HMCAN S MARGAREE :	
Verb. off. : 2EV(R) L. MEURRENS	5 d.	Verb. off. : 2EV(R) P. ESTERBECO	4 d.
15-16 JAN 71 : HMS ACHILLES :		HMCAN S ASSINIBOINE :	
Verb. off. : EDV(R) C. DESMET	2 d.	Verb. off. : 2EV(R) J. DE STRIJKER	4 d.
5-10 FEB 71 : HMS AENEAS		HMCAN S OTTAWA :	
HMS OTUS (Subm.) :		Verb. off. : 2EV(R) P. VANDEVEKEN	4 d.
Verb. off. : 2EV(R) P. VAN BALLAER	6 d.	14-16 MEI 71 : HMS LEOPARD :	
24-28 MAR 71 : Zweeds schip		Verb. off. : 2EV(R) F. PIERSSSENS	3 d.
ALVSNABBEN :		13-17 MEI 71 : 3e Minesuchgeschw.	
Verb. off. : EDV(R) Y. QUINTELIER	5 d.	Verb. off. : EDV(R) F. JANSSENS	5 d.
20-23 APR 71 : HMCAN S PRESERVER :		FGS OFFENBURG :	
Verb. off. : EDV(R) E. MAES	4 d.	Verb. off. : EDV(R) P. HENDRICKX	5 d.
		FGS DENE B :	
		Verb. off. : 2EV(R) G. SCHRIJVERS	5 d.
		14-16 MEI 71 : HrMs ROTTERDAM	
		HrMs OVERIJSEL :	
		Verb. off. : LDV(R) A. VAN LAER	3 d.
		29 JUN - 3 JUL : Mexikaans schip	
		DURNAGO :	
		Verb. off. : EDV(R) C. DESMET	5 d.
		Totaal gepresteerde dagen :	60 d.

OUJGEDIENDEN ZEEMACHT ANCIENS DE LA FORCE NAVALE

ASSOCIATION BRUXELLOISE DES ANCIENS DE LA F.N.

BRUSSELSE VERENIGING DER OUJGEDIENDEN BIJ DE ZM

Le 6 novembre 1971 Cinquième Grand Bal Annuel

L'ABAFN organisera son Vè grand bal annuel le samedi 6 novembre prochain à 20h30 en la grande salle de l'ancien hôtel communal de Laeken, place E. Bockstael. Comme l'année précédente, c'est le fameux orchestre « Teddy Burns and his Pop In's » qui créera et maintiendra une excellente ambiance pour tous les goûts des danseurs, toute la nuit, avec ses neuf musiciens, ses deux go go girls et sa chanteuse. L'ABAFN espère avoir le plaisir de compter sur la présence de tous ses membres et de tous ses nombreux amis et sympathisants pour faire de ce Vè grand bal un succès dépassant les précédents.

Du 19 juin au 30 juin 1971 Quinzaine Maritime à Bruxelles-Centre

L'ABAFN a mis sur pied sa première quinzaine maritime à Bruxelles à l'occasion du 25è anniversaire de la Force Navale. Le programme a démarré en fanfare, mais sous la pluie, avec la musique de la Force Navale le samedi matin 19 juin, dans la rue Neuve pavoisée de pavillons maritimes et dont les vitrines de magasins étaient décorées d'objets maritimes fournis par la Force Navale. L'après-midi, inauguration de l'exposition « Missions de la Force Navale » dans les grands magasins du Bon Marché, par M. Lucien COOREMANS, bourgmestre de la Ville de Bruxelles, accueilli par MM. BLNOT, directeur et BORJANS, président de l'ABAFN. Le CPC MATHIEU, chef du Service de l'Information de la Force Navale souhaite la bienvenue à M. COOREMANS dans l'enceinte de l'exposition, dont il lui fit les honneurs après avoir prononcé une allocution résumant les multiples missions de la Force Navale. L'exposition comprenait un stand ABAFN et un stand du Corps des Cadets de Marine.

Le lendemain, dimanche, dépôt de fleurs au monument de Smet de Neyer — par la Ville de Bruxelles, la Force Navale, les anciens de la Royal Navy et l'ABAFN. Ensuite messe à la mémoire des marins, célébrée en l'église Saint Nicolas par MM. les aumôniers THIERENS de la Force Navale et GUYLITS du Corps des Cadets de Marine. Réception des personnalités et des organisateurs par M. le Bourgmestre et son cabinet à l'hôtel de Ville de Bruxelles.

Au programme de la quinzaine, une séance cinématographique avec le film « La grande barrière de corail » précédée de la conférence du CPC ROBINS, une soirée dansante et aussi MANNEKEN PIS revêtant tour à tour chaque jour, les costumes marins de son inépuisable garde-robe.

Le 20 mai 1971 Régate de baleinières au port de Bruxelles

Gros succès de foule et de participation. Pas moins de dix équipes répondirent à l'appel de l'ABAFN et s'alignèrent cette après-midi-là par un temps splendide pour disputer la course organisée en collaboration avec le Corps des Cadets de Marine, section de Bruxelles, qui célébrait ses fastes. La compétition se déroula par manches de deux baleinières sur une distance de deux cents mètres. C'est le Corps des Cadets de Marine (CCM) Bruxelles-Officiers qui remporta la coupe, devant le CCM Sous-officiers Bruxelles, suivi des Sea Scouts 4è unité Bruxelles et de l'ABAFN équipe « A ». Participaient également, le CCM BRUXELLES-Jeunes, le CCM Liège, le CCM Anvers, VOZM GENT et VOZM WAASLAND, ainsi qu'une 10è équipe, l'ABAFN « B ». En attraction supplémentaire à l'issue de la compétition, l'équipe ABAFN « A » lança proprement son président-barreur dans le canal !



zeemacht force navale

LE PRINCE ALBERT, COMMODORE

Le 20 juillet, SAR le Prince Albert a été élevé au rang de Commodore. Chacun de nous est conscient de la valeur du symbole que revêt cette nomination prenant ses effets le jour du 25e anniversaire de la Force Navale.

Aux félicitations que le Chef d'Etat-Major lui a adressées, SAR a répondu :

J'ai été fort impressionné par le spectacle vous m'avez envoyé au nom de la Force Navale à l'occasion d'une promotion dont je suis heureux et fier.

Veillez transmettre à tous ceux dont vous vous êtes fait l'interprète mes très vifs remerciements.

Albert de Belgique.

REVUE NAVALE

SM le Roi a exprimé sa satisfaction à l'issue de la revue navale du 25e anniversaire par un message radio envoyé dans les meilleures règles de la tradition maritime :

« De Zinnia à AIG 1546 (toute unité participant).

J'ai été fort impressionné par le spectacle grandiose qui nous a réunis pour fêter le 25e anniversaire de la Force Navale. Mes vœux les plus chaleureux vous accompagnent dans un avenir que je vous souhaite prospère. »

« Ik ben zeer getroffen geweest door het groots vertoon dat ons vandaag samengebracht heeft om de 25e verjaardag van de Zeemacht te vieren. Ik druk u bij deze gelegenheid mijn beste wensen uit voor een spoedige toekomst. »



Inauguration de la plaque commémorative.

A LA MEMOIRE DU LIEUTENANT DE VAISSEAU VICTOR BILLIET

Le 19 août a eu lieu à Dieppe l'inauguration de la plaque commémorative apposée sur le mur de la Digue de mer à la mémoire du Lieutenant de Vaisseau VICTOR BILLIET mort à Dieppe le 19 août 1942 au cours du débarquement.

C'est à l'initiative de la section d'Anvers de la Société Royale Amicale des Officiers des Campagnes 14-18 et 40-45, et plus particulièrement de son dynamique président le Lt Colonel hre. Paul EYGENRAAM, et avec l'approbation du Chef d'Etat Major de la Force Navale le Commodore LURQUIN et l'aide des nombreux souscripteurs notamment de la section anversoise des officiers de réserve de la Force Navale, que cette commémoration a pu avoir lieu.

Neptunus en parlera plus amplement dans son prochain numéro ainsi que de la cérémonie et de Victor Billet héroïque fondateur de la section belge de la Royal Navy. Nous nous bornerons à signaler que les dragueurs « STAVELOT » et « SPA » faisaient escale à Dieppe à cette occasion et que le Chef d'Etat-Major le Commodore LURQUIN et l'inspecteur de la Force Navale le Commodore VAN DYCK ont rehaussé la cérémonie de leur présence.

REVEIL

Morphée a gagné quelques heures du sommeil des matelots ! En effet la nouvelle routine de l'armée de terre s'est répandue à la Marine et depuis le 7 juillet les matelots se lèvent à 7 heures au lieu de 6 heures à bord des navires et dans les casernes.

STAGIAIRES CONGOLAIS A LA F.N.

Le 30 juin 1971, jour anniversaire de l'indépendance du Congo, le ZINNIA opère au large des côtes d'Islande, en mission de garde-pêche.

Quatre stagiaires Congolais sont embarqués pour parfaire une formation d'officiers de pont reçue en Belgique; ce sont le 1er maître BUATUAYZA, le maître KAMONU et les quartier-maîtres MALEMO et MASSANDI.

Ce jour de fête congolais est rappelé à l'attention de l'équipage au rassemblement du matin et le Commandant félicite à cette occasion les amis de la Marine Congolaise. Le soir une petite réception groupe officiers et sous-officiers du bord. Le 1er maître BUATUAYZA prend la parole et prononce le discours suivant:

Commandant, Messieurs les officiers et sous-officiers,

Vous êtes invités ici ce soir pour fêter avec faste le 11e anniversaire de l'indépendance de notre pays. Notre souhait est de vous associer dans une certaine mesure à cette journée Congolaise.

Il serait vain de vous retracer l'histoire du chemin parcouru par notre pays depuis l'indépendance, les événements du Congo, vous les avez tous suivis, car pendant 5 ans environ il fut la proie de la presse internationale. Tout de même notre joie est immense de pouvoir constater aujourd'hui que le Congo a pansé ses blessures.

Avec courage, notre guide éclairé, le Président MOBUTU a réussi à faire du Congo un pays prospère et respectable où la sécurité des personnes, quelle que soit leur nationalité, est garantie.

Si nous pouvons nous permettre d'invoquer la situation de la future Force navale Congolaise, comme venait de le dire le Commandant ce matin, nous devons constater que la Force Navale Belge y a une tâche à poursuivre, celle notamment de former nos cadres. La Marine Belge est le berceau de notre future force, tous nos officiers y ont été formés. Par conséquent la Force Navale Belge doit poursuivre l'œuvre déjà entreprise, cela dans l'intérêt de nos deux Marines.

Je terminerai, Commandant, Messieurs les officiers et sous-officiers, en vous demandant de lever votre verre à la prospérité du Congo, ainsi qu'à l'amitié Belge-Congolaise.

Vive la République Démocratique du Congo.
Vive l'amitié Belge-Congolaise.



« Onze » juffrouw Ampe, geflankeerd door het « Geestelijk » en « Medisch Korps » mocht heel wat lofbetuigingen ontvangen. Verdient zouden we zeggen!

SOCIALE DIENST ONDER DAK BIJ DE Z.M.

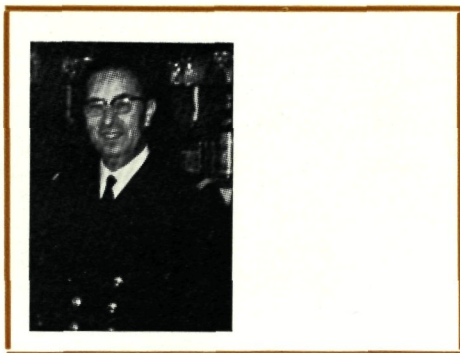
In de Generaal Mahieukazerne te Oostende had op 18 juni 71 een korte maar betekenisvolle plechtigheid plaats.

Er werd immers overgegaan tot de opening van een eigen bureel van de « Sociale Dienst van het Leger » voor de Zeemacht. De plechtigheid werd bijgewoond door Kolonel Dossin, hoofd van voornoemde sociale dienst; Korvetkapitein Segaert die Kapitein ter zee Geluyckens vertegenwoordigde; talrijke korpsversten uit Oostende, Brugge en Nieuwpoort; evenals afgevaardigden van het Dameskomitee van de Zeemacht en van de diensten van het Zeemachtpersoneel.

Toespraken werden gehouden door Kolonel Dossin en Korvetkapitein Segaert, die wezen op de heilzame werking van de « Sociale Dienst van het Leger », terwijl ook hulde werd gebracht aan de hoogstaande verdiensten van mej. Ampe, die deze dienst onder haar « vleugels » heeft.

Mejuffrouw Ampe mocht dan ook enkele mooie wapenschilden in keramiek ontvangen als blijk van erkentelijkheid.

Juffrouw Ampe is er ter beschikking van de militairen van de Zeemacht en hun families die langs de kust wonen en/of werken, elke woensdag- en vrijdagvoormiddag telkens van 9 tot 11.30 u. Ze heeft er het telefoonnummer (059) 826.11. Buiten deze uren kan ze bereikt worden langs de Sociale Dienst van het Leger te Brugge. Langestraat 120, telefoon (050) 313.26.



FREGATKAPITEIN E. DE LANGHE... OP RUST

Op 1 juli jl., heeft Fregatkapitein E. de Langhe de Zeemacht verlaten, om op rust te gaan... zoals men dat in de wandel noemt.

CPF (D) de Langhe werd geboren de 20 mei 1918 te Gouda in Nederland. Op 18 jarige leeftijd behaalde hij het diploma van onderwijzer. In februari 1937 nam hij dienst bij het 3° Linie en nam deel aan de veldtocht 1940 met het 23° Infanterie. Tot 26 februari 1941 was hij krijgsgevangene in Duitsland. In oktober 1944 vervoegde hij het 3° Bon-Fuselier te Hasselt en vertrok daarop met de 6° Inf. Brigade naar Ierland.

Op 13 december 1950 kwam hij over naar het Zeekorps, vervolgens deed hij dienst bij Comienav als Commandant van het toenmalig Centrum Eerste Opleiding. In 1954 belandde hij voor de eerste maal in de Logistieke Groepering; de reorganisatie van de magazijnen aldaar, is bij de gehele Zeemacht en ook daarbuiten gekend en dikwijls als voorbeeld van efficiënt beheer gesteld. In 1959 keerde hij terug naar Comienav waar hij als Commandant van de School der Kandidaten onderofficieren en tevens Stafchef benoemd werd.

In 1964 keerde hij terug naar de Logistieke Groepering als hoofd van de Bevoorradingdienst waar hij door iedereen werd op prijs gesteld en gerespekteerd. Buiten zijn dagelijkse drukke bezigheden was hij zeer actief in de Vereniging voor Hulpbetoon; de organisatie van het jaarlijks galabal was zijn werk, een vaak ondankbare taak.

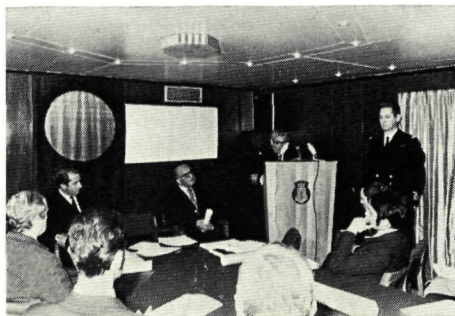
Ook het succes van de Filmgala's ingericht door de vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht, is zeker aan hem te danken.

Een verdienstelijk officier, maar vooral een « goed mens » heeft de Zeemacht verlaten dit stemt ons weemoedig, wij zullen Fregatten-Kapitein E. de Langhe missen...

KATY-MINE PARTY

Door reden onafhankelijk van onze wil, werd in het nummer 3/71 van Neptunus, op blz. 15 in het interessante artikel over de Katy-Mine Party, de naam van J. Pesch — onze huidige Kapitein ter Zee J. Pesch, Adjunkt Stafchef — vergeten.

Onze oprechte verontschuldigen.



Z.K.H. Prins Albert en de heer Minister Lefèvre luisteren vol aandacht naar Commodore L. Lurquin, tijdens zijn toespraak.

INFORMATIEDAG AAN BOORD VAN DE GODETIA

22 juni jl. had aan boord van de «GODETIA» een informatiedag plaats betreffende het «onderzoek- en ontwikkelingsprogramma over het fysisch en biologisch leefmilieu». De reden waarom bedoelde bijeenkomst ingericht werd aan boord van de «GODETIA» dient in de eerste plaats gezocht in het feit dat de Belgische Zeemacht een zeer voornamelijk rol zal spelen in het verder verloop van het onderzoeksprogramma. Aldus mocht Commodore Lurquin achtereenvolgens minister Lefèvre van het departement voor Wetenschapsbeleid en Programmatie en Prins Albert begroeten. Deze laatste werd door de Commodore voorgesteld aan de coördinatoren van het programma. Verder bemerkten wij o.m. nog de provinciegouverneur, de h. Dr. J. Spaey, voorzitter van de Interministeriele Commissie voor Wetenschapsbeleid en vele andere deskundigen die in het verder verloop van het onderzoeksprogramma een voornamelijk rol toebedeeld waren.

Er was gepland dat de vele genodigden aan boord van de « GODETIA » in zee op station 6 een overzicht zouden krijgen van de vele activiteiten terzake. De minder gunstige weersomstandigheden hielden de « GODETIA » echter aan de kaai, zodat het programma enigszins gewijzigd werd. Aldus werden enkele wetenschappelijke discussies op touw gezet terwijl de genodigden een bezoek konden brengen aan het Mijlveegcentrum van het Reanimatie- en reddingcentrum alsmede aan de dekcompressiekamer.

ROL VAN ONZE ZEEMACHT

Na de voorstelling greep in de appartementen: van de « GODETIA » een perskonferentie plaats waarbij enkele belangrijke uiteenzettingen werden gegeven. Als eerste spreker kwam Commodore Lurquin aan het woord.

Verder was er nog een inleiding door de heer Minister Lefevre en vervolgens een algemene voorstelling door Dr. J. Spaey, voorzitter van de ICWB,

De Chefkok van de Godetia werd gelukgewenst door de heer Minister T. Lefèvre, voor de lekkere rijsttafel, aangeboden tijdens de perskonferentie.



KOMMANDANT de SCHIETERE de LOPHEM

Kommandant de Schieter de Lophem (° Brugge 17.7.1912, † Oostende 22.9.1971) is niet meer.

Er zijn weinig mensen in de marine, die als hij, in onze herinnering zo levendig zijn gebleven.

Al was hij reeds 8 jaar met pensioen, toch ging er geen dag voorbij of ergens werd hij geciteerd of met een anecdote verweven, daar waar zoveel anderen reeds bij hun vertrek uit de dienst, vergeten zijn. Toch is er ogenschijnlijk niets in zijn carrière dat daartoe aanleiding gaf. Reeds voor de oorlog voelde hij zich aangetrokken tot de zee, want bij het uitbreken van W.O. II voer hij als kadet op de grote handelsvaart. Nadat zijn schip getorpilleerd was, vervoegde hij de Royal Navy Section Belge, waarin hij als officier RNR diverse functies uitoefende. Na in 1946 te zijn overgegaan naar de Zeemacht, deed hij tot 1950 dienst op de toenmalige mijnveegbasis, waar hij ondermeer het commando van MMS 266 waarnam. Van 1951 tot 1954 had hij de leiding van de Nautische Sectie en fungeerde als laatste walkapitein van de Artevelde, waarna hij als eerste officier van de « oude » Van Haverbeke terug in de vaart kwam.

Na zijn vaarperiode wachtte hem een job als kwartiercommandant in Zeebrugge en daarna in Brugge. In 1958, bij de oprichting van de Reservebasis van Nieuwpoort werd op hem beroep gedaan voor de taak van Officier NB. Van hieruit werd hij op 1 juli 1963 met pensioen gesteld. Een carrière als zoveel anderen, maar wat hij deed was zo doordrongen van zijn liefde voor alles wat Marine was en gaf blijk van zoveel idealisme dat zijn herinnering in onze geesten levendig bleef en zal blijven.

J.D.

HERMIS SODALES

Toen in 1961 een paar mensen van de transmissiedienst van de Zeemacht de hoofden bij elkaar staken om eens iets te organiseren onder het verbindingspersoneel, hadden ze nooit kunnen denken dat hun initiatief zoveel vruchten zou afwerpen. Sinds dat jaar organiseerde dit personeel jaarlijks een dansavond. Zij kozen de naam voor hun organisatie: « HERMIS SODALES ». Misschien ver gezocht? Toch niet, als men er eens dieper op ingaat; Hermes: zoon van Zeus en bode der goden, in feite één der eerste verbindelaars. Sodales: Griekse woord voor vriend; « De Vrienden van Hermes » dus. Jaar na jaar groeide het sukses van de jaarlijkse bals, kreeg weerklank in het Zeemachtmilieu. Tot het hun een beetje over het hoofd groeide en er besloten werd een V.Z.W. op te richten en een vast bestuur te verkiezen onder de verbindelaars. We schreven op dat ogenblik 1969. De statuten verschenen in het Staatsblad van 19 juni 1969. En zo stak HERMIS SODALES officieel van wal. De vereniging stelde zich tot doel een nauwer contact te bewerkstelligen tussen het personeel van de verbindingdienst, alsook het verzorgen van de contacten naar buitenuit. Het doel en de activiteiten moesten geheel buiten het militair dienstverband staan. HERMIS SODALES verenigt alle verbindelaars en ex-verbindelaars, zowel beroepsmensen en dienstplichtigen. Ze wensen nauwere banden te smeden met het personeel van Oostende-Radio, Zee- en Loodswezen, kortom eens te meer moet onze Noordzee erin slagen mensen uit het varende milieu nader tot elkaar te brengen. Laat er ons terloops op wijzen dat deze vereniging op zichzelf enig is in Zeemachtkringen.

Er werd eveneens een volleybalafdeling opgericht, ook dit initiatief was gelukkig te noemen, want voor het ogenblik telt de ploeg een twintigtal spelers, die regelmatig de oefenstunden bijwonen. Zo mochten ze zich verheugen in de aanwezigheid van personeelsleden van het Zee- en Loodswezen. Zij spelen in geen enkel competitief verband, maar houden het liever bij het zuivere amateurisme. Er werden evenwel reeds een dozijn matches gespeeld tegen enkele liefhebbersploegen. De uitslagen waren, in acht genomen dat ze achter-de-uren spelers zijn, zeer bevredigend. Door de directeur van een grote Oostendse firma van keukens en sanitaire installaties werd hen elk een trainingspak overhandigd, waarmee men ze nu van heel ver al kan zien aankomen. Dit alles is zeker een stimulans om hun spelpeil nog op te voeren en nog betere resultaten te bereiken.

HERMIS SODALES wenst niet beter contact te kunnen opnemen met al het reservepersoneel van de ambtengroep verbindingen. Zij kunnen dit door eenvoudig te schrijven naar het sekretariaat van de vereniging: DEBLAUWE André, Dr. Verhaeghestraat, 3, te Oostende. Zij zullen dan van al wet er gebeurt in het raam van onze vereniging op de hoogte gehouden worden.

Wie weet komt het niet hier of daar tot een gelukkig weerzien tussen aktieven en reservepersoneel, op een of ander souper of bal, uitstekende gelegenheden om verlopen gegane vriendschapsbanden weer straker aan te halen. Het bestuur van HERMIS SODALES vraagt niet beter.

« QUARTER DECKBALL 25 »

Het « Quarter Deckball » dat dit jaar in het teken van de 25e verjaardag van de Zeemacht staat, zal doorgaan op vrijdag 19 november te 21.00 u. in de Officiersmess van de Zeemacht te Oostende. De deelneming in de kosten werd vastgelegd op 100 fr.

De organisatie van dit bal berust bij de Groepering Operaties die de uitnodigingen verstuurt en waar nadere inlichtingen kunnen bekomen worden bij de Secretaris van het Balcomité. Tel. 814.02. Toestel 391.



« QUARTER DECKBALL 25 »

Le « Quarter Deckball », organisé cette année dans le cadre du 25ième anniversaire de la Force Navale, aura lieu au Mess des Officiers de la Force Navale à Ostende le vendredi 19 novembre à 21.00 h. La participation aux frais est de 100 fr. C'est le Groupement Opérations qui organise ce bal et qui enverra les cartes d'invitation. Des renseignements complémentaires peuvent être obtenus près du Secrétaire du Comité du Bal. Tel. 814.02. Le tension 391.



PLONGEURS-DEMINEURS

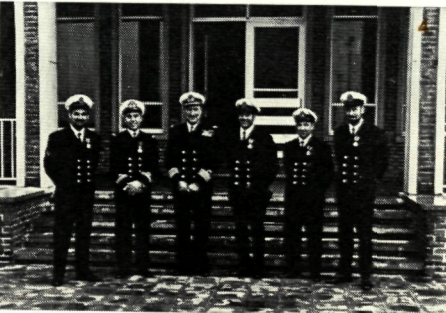
Le Groupe des plongeurs-démineurs de la Côte poursuit inlassablement sa dangereuse mission. Il n'a pas fait moins de 49 interventions de désamorçage et d'enlèvement d'engins explosifs au cours du mois d'août dernier, ce qui représente 2.465 Kg de dangereux engins rendus inoffensifs.



De vooropening van de zeemachtentoonstelling te Oostende door Commodore L. Lurquin.



Vernissage de l'exposition Force Navale à Bastogne.



1. Opening van de zeemachtentoonstelling te La Plante. Rechts op de achtergrond oud-hoofdredakteur van Neptunus, Commandant R. Prigneaux.

2. De ploeg schutters van de Zeemacht mocht dit jaar de trofee Kielerwoche in de wacht slepen.

3. Kapitein ter Zee D. Ge-luyckens in gesprek met Contra-Amiral Manuel Obregon, tijdens een bezoek aan de mijnbestrijdingsschool.

4. Op de Marinebasis Nieuwpoort werden op 27 augustus jl., door Fregatkapitein C. De Pierre enkele verdienstelijke officieren en onderofficieren verermerkt.

in beeld - in beeld - in beeld - in beeld

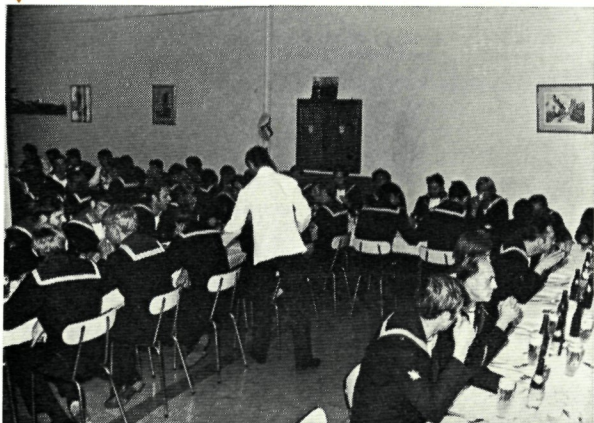


▲ De feestelijkheden werden ingezet met een concert van de Zeemacht in het groot-auditorium Kursaal.

▼ Heel wat belangstelling voor de Filmgala.



▼ Ook voor onze « jantjes » werd een speciale maaltijd voorzien.



▲ Op 18 juli waren de officieren van de bezoekende schepen te gast in de officiersmess.

▼ Een speciale rijstafel op 16 juli.



▼ In de onderofficiersmess waren er heel wat buitenlandse gasten aanwezig.





▲ Een evokatie van de « Marine Royale » tijdens de vooropening van de Zeemachttentoonstelling.

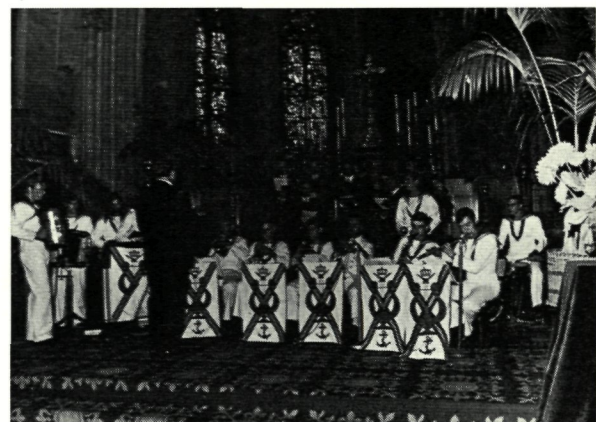


▲ Burgemeester J. Piers feliciteert Commodore L. Lurquin met de goed geslaagde Zeemachttentoonstelling.

▼ Een bijzonder hartelijke sfeer tijdens de vernissage van de Zeemachttentoonstelling.



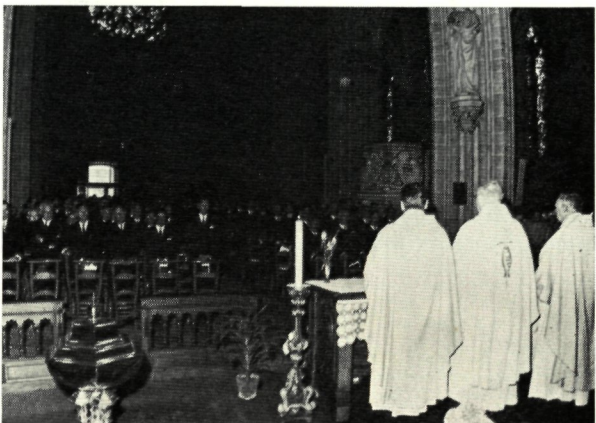
▼ De muzikale begeleiding van de H. Mis was een renovatie.



▼ Heel wat belangstelling voor deze foto's de « l'époque ».



▼ Voor het « Te Deum » was onze hoofdkerk bijna te klein.



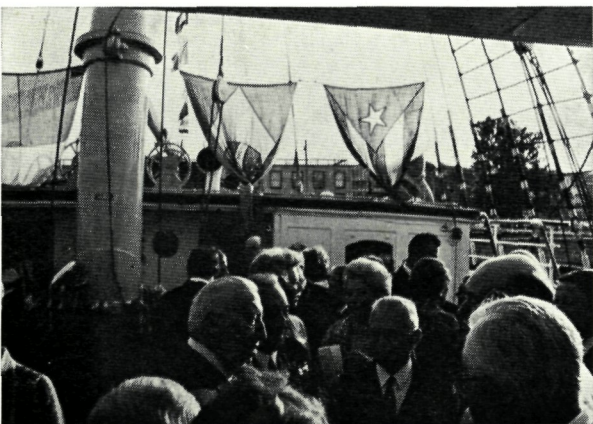


▲ Plechtigheid in de Anglikaanse Kerk op initiatief van de RNSB.

▼ Receptie Reserveofficieren aan boord van de Mercator.



▼ De heer Minister van Landsverdediging was eveneens aanwezig op de receptie van de Reserveofficieren.



▲ Bloemenhulde door alle deelnemende naties aan het monument der zeelieden.

▼ Receptie aangeboden door Commodore Lurquin in aanwezigheid van Hunne Majesteit de Koning en de Koningin en H.K.H. de Prinsen van Luik.



▼ Ons « Marine Kadettenkorps » was flink vertegenwoordigd.





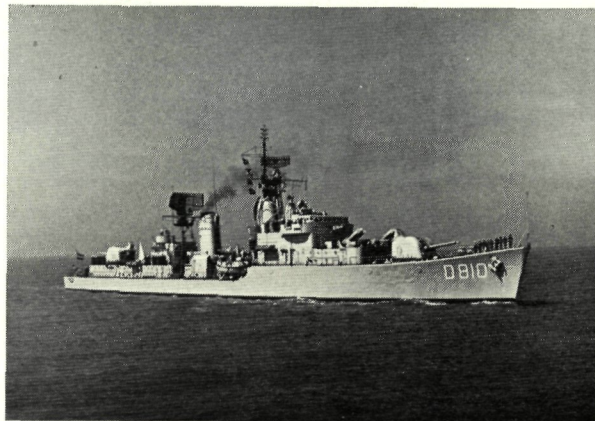
Zijne Majesteit de Koning en Z.K.H. Prins Albert, tijdens de Vlootshow. ▲



◆ De Portugese deelnemer AMIRANTE GAGO COUTINHO.
Duitse deelname, de FGS STEIGERWALD.



◆ Groot-Brittannië was o.m. vertegenwoordigd door de HMS. SABRE.
Onze Noorderburen waren o.m. aanwezig met de DDE. NOORDBRABANT.



ereabonnementsen - abonnements d'honneur

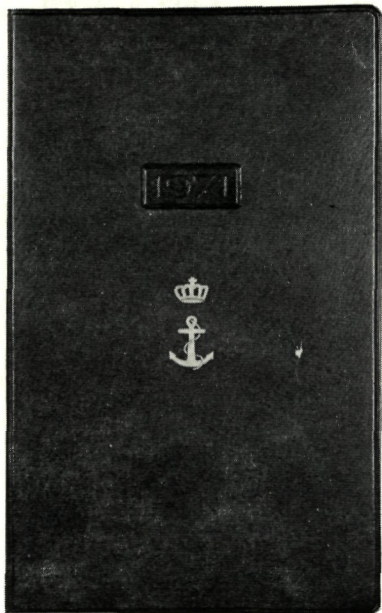
Son Altesse Royale le Prince Albert de Liège
Monsieur le Ministre de la Défense Nationale
Monseigneur Cammaert, Aumonier en Chef des forces Armées
Le Commodore Lurquin, Chef d'Etat-Major de la Force Navale
Luitenant-Generaal Raemaekers, Oostende
Le Lieutenant-Général e.r. Truyers, Ixelles
Le Commodore e.r. Robins, Laeken
Le Commodore e.r. Petitjean, Dilbeek
Le Capitaine de Vaisseau Ceulemans, Belgian Delegation Nato London
Le Capitaine de Vaisseau e.r. Van Waesberghe, Oostende
Le Capitaine de Vaisseau e.r. Béatse Ch., Auderghem
Le Capitaine de Vaisseau Poskin, Bruxelles
Kapitein ter Zee e.r. Tanghe, Oostende
Le Capitaine de Vaisseau Schlim A., Loppem
Le Capitaine de Frégate Liénart J.C., Oostende
Le Capitaine de Frégate res. Bourguignon, Ambassade de Belgique à Madrid
Le Capitaine de Frégate res. Loze, Oostende
Fregatkapitein res. Van Avermaet, Deurne
Fregatkapitein res. Willems, Wilrijk
Fregatkapitein res. De Cooman, Antwerpen
Luitenant-Kolonel res. Debruyne, Antwerpen
Le Major-Médecin Flahaut, Den Haan
Fregatkapitein hon. Herreman, Stene
Le Capitaine de Frégate hon. Gillet, Bruxelles
Fregatkapitein hon. Van Hoof, Merksem
Korvetkapitein res. Verrees, Turnhout
Le Capitaine de Corvette Segaert V. Oostende
Korvetkapitein res. Planchar, Antwerpen
Le Capitaine de Corvette res. Ludwig, Bruxelles
Le Capitaine de Corvette R. Mertens, Macon
Le Capitaine de Corvette R. Delgoffe, Schilde
Le Capitaine de Corvette Delgoite, Schilde
Korvetkapitein Res Bekaert, Oostende
Le Capitaine de Corvette Res Sohler, Bruxelles
Le capitaine de Corvette Res Borgers, Ixelles
1 LV Res Monteyne, Oostende
1LV Res Decrop, Oostende
1LV Res Pecher, Bruxelles
1LV Res. Remy, Uccle
LDV Res Maertens de Noordhout, B. Tiiff
LDV Res Maertens de Noordhout C. Tiiff
LDV Res De Sloover, Bruxelles
Luitenant ter Zee 1ste kl. e.r. Becquaert, Berchem
Le Lieutenant de Vaisseau 1 cl. hon. de Schietere de Lophem, Oostende
Enseigne de Vaisseau Res Horion, Evere
1LV Res Carlier, Antwerpen
LDV Res Masure, Oostende
Les Corps des Cadets de Marine, Section Bruxelles
Le Commandant Andrien, Uccle
Le Capitaine Mertens, Uccle
Le Lieutenant Jaeger, Uccle
L'aumonier Cuyllits, Uccle
2EV Res Lebouille, Jupille S/M
2EV Res Cassart, Bruxelles
De Muziekkapel van de Zeemacht
Les Officiers de la Section de Liège du Corps des Cadets L.M.B.
Le Cercle Nautique de la Force Aérienne, Bruxelles
Le Club Prince Albert, Bruxelles
Club Officiers, Oostende
Club Officiers, St.-Kruis
Club Officiers, Merksem
Club Officiers, Zeebrugge
MS „WILLI HUBER“ c.o. Plouvier Maritime, Antwerpen
Le Commandant d'aviation Van Obergen, Oostende
The Office of the Naval Attache-American Embassy, Brussels
Verbroedering Royal Navy, Oostende
Marine Basis Nieuwpoort - Bijzondere Diensten
Tabagie Onderofficiers, Comservot
Mess Onderofficiers, ZINNIA A961
Tabagie Onderofficiers Merksem
Tabagie Onderofficiers Zeebrugge
Troepenkantien Zeebrugge
De Heer Nicod, Consul der Nederlanden, Brugge
L'administration communale de Verviers

Het gemeentebestuur van Merksem
L'administration communale de Dinant
Het gemeentebestuur van Kortrijk
L'administration communale de Andenne
De stad Oudenaarde
L'administration communale de Charleroi
Het gemeentebestuur van Nieuwpoort
Het gemeentebestuur van Blankenberge
Het gemeentebestuur van St.-Niklaas
L'administration communale de Herstal
Het gemeentebestuur van Hasselt
La ville de Malmédy
De stad Knokke
L'administration communale de la Roche en Ardenne
Het gemeentebestuur van De Panne
L'administration communal de Visé
Het gemeentebestuur van Vilvoorde
L'administration communale de Herve
Het gemeentebestuur van Lier
Het gemeentebestuur van St.-Truiden
De stad Diksmuide
Het gemeentebestuur van Turnhout
De stad Brugge
Het gemeentebestuur van Mechelen
Le Baron et la Baronne De Brouwer, Etterbeek
Le Comte D'Ursel, Moulbaix
Le Vicomte Pouillet, Uccle
Mme Vve Timmermans, Oostende
Madame Vve Thibaut Dinant
Madame Truffaut, Liège
Melle Pipijn, Uccle
Monsieur Solvay, La Hulpe
Monsieur Cassette, Ath
Monsieur Brialmont, Marcinelle
Monsieur Hosdain, Marcinelle
Monsieur Hamoir, Etterbeek
De Heer Boydens, Oostende
L'Ecole Supérieure de Radio Navigation, Bruxelles
Bibliothèque Centrale de la Province de Brabant, Bruxelles
De Heer De Hondt J., Oostende
De Heer Verhaeghe, Forest
De Heer De Preitere, Kortrijk
Monsieur Delahaye, Woluwé St.-Pierre
Monsieur Dhont A., Schaerbeek
De Heer Eislander, Pulle
Monsieur Latinis, Wezembeek-Oppem
De Vereniging der Oudgedienden ZM - Limburg - Mr. Derwae
Monsieur François, Auderghem
Monsieur Janssens, Uccle
De Heer Decuf, Oostende
Monsieur Geonet, Marcinelle
Monsieur Pallemoerts, Watermael-Boitsfort
Monsieur Goessens, Lessines
Monsieur Léonard, Jette
N.V. Cie Maritime Belge (Lloyd Royal) S.A. Antwerpen
De Heer Windey, Steendorp
De Brouwerij Van Haecht, Gent
De Heer Naudts, Oostakker
Koninklijke Nederlandse Gist- en Spiritusfabriek, Brugge
Monsieur Goor Marc, Etterbeek
Monsieur De Keyser, Watermael-Boitsfort
De Heer Bouchat, Leuven
Maatschappij der Brugge Zeevaartinrichtingen
The General Stores Shipchangers Ostend - Mr. Declercq
SPRL Bertrand & De Fays, Woluwé St.-Pierre
Monsieur Nys, Bruxelles
De Heer Vandenbroecke, Bredene
Monsieur Marsigny, Dinant
Monsieur Bouillet, Limal
The North Sea Yacht Club, Oostende
De Heer Deceuninck, Directeur van het Zee- wezen, Oostende
N.V. Verenigde Energiebedrijven van het Schel- deland - EBES - Oostende
Anonyme
De Heer De Bie, Buizingen
De Heer Vleuvinck, Destelbergen
De Heer Dubois, Gentbrugge
Caddy-Tailors, Oostende
Dr. Verhaeghe, Eeklo

Le Comité National De Propagande Maritime, Etterbeek
De Heer Gouwy, Oostende
Monsieur Decloedt, Ixelles
L'association des Amis de l'école autonome de l'Etat, Oostende
Les établissements Brûlé, Schaerbeek
Monsieur Mey, Mouscron
De Heer Glorieux, Spiere
S.P.R.L. Martin & Co, Antwerpen
Monsieur Cléban, Ixelles
Les Etains Metten, S.P.R.L., Bas-Oha
Mercantile Marine Antwerpen
Monsieur Beernaerts, Lasne
De Heer Deroo, Gent
De Heer Dautricourt, Knokke
De Generale Bankmaatschappij, Brugge
N.V. Cogama, Herentals
Hotel Wellington, Oostende
Monsieur Franckx, Forest
Monsieur Pierret, Woluwé St.-Lambert
Monsieur Lejeune, Braine l'Alleud
De Heer Van Haverbeke E., Oostende
De Heer Decrop, Loppem
Monsieur Pierard, Saint Servais
De Heer Heynen, Antwerpen
Het Marine Kadettenkorps, Antwerpen
De Heer De State, Ekeren 2
De Heer Boonen, Wilrijk
Monsieur Delcourt, Liège
Monsieur Bierlier, Flémalle-Haute
De Heer Van Hellemont, Berchem
Monsieur Dorsimont, Dilbeek
De Heer Ingelbrecht, Kapellen
Monsieur de Gheldere, Bruxelles
Monsieur Gérard, Flémalle-Haute
De Heer Leysens V.O.Z. Limburg
Cockerill Yards Hoboken
Monsieur Hervy, Magistat, Mons
De Heer Cools, Brugge
N.V. Armement Deppe S.A. Antwerpen
Phoenix Oil Products, Schoten
De Heer Conings, Gent
De Heer Wolf, Oostende
Vereniging der Staatszeeloodsen v.z.w.
Monsieur De Ridder, Evere
Brouwerij Piedboëuf, Stene
S.P.R.L. Covesa, Bruxelles
Le Chevalier Breydel, Bruxelles
Monsieur Scherrer, Liège
Monsieur Van Oye, Bruxelles
Monsieur Houzeau de Lehaie, Mons
Ligue des Vétérans de S.M. Léopold III, Bruxelles
De Heer Van der Jeugt, Gent
De Heer Van Belleghem, Gent
Le Centre Privé Médical, St Gilles
De Heer Lacante, Brugge
De Heer Degelder, Leuven
Monsieur Bonnevie J., Oostende
Monsieur Le Comte Le Grelle, Reet
Informar, Bruxelles
Monsieur Verlinde, Jette
De Heer Soetens, Oostende
Hermis Sodales - Mr. Deblauwe, Oostende
De Heer Grandjean, St.-Niklaas
L'Agence Maritime Thomas & Ellis, Uccle
Club IMT & Mat Comienav, St.-Kruis
Monsieur Schlim, Arlon
Monsieur Lamproye, Bruxelles
Monsieur Brilliet, Ixelles
Monsieur Rombout, Ixelles
Monsieur Van Hauwermeiren, Jette
Monsieur Joris, Louveigné
Maag Belux, Bruxelles
Monsieur Roulin, Dinant
Royal Yacht Club, Oostende
Monsieur Vanderhoven, Renaix
De Heer Huilmand R., Oostende
Monsieur Thiry, Namur
De Heer Hauglustaine Y., Hasselt
De Heer De Mulder L., St Amandsberg S.A. Belliard Murdoch, Antwerpen
Monsieur De Buck D., Bruxelles

Afgesloten op datum van 3 september 1971
Clôturé à la date du 3 septembre 1971

komt zo pas te verschijnen - vient de paraître



ZEEMANSAGENDA 1972

Dit agenda speciaal ontworpen voor iedereen die belang stelt in de zee, is te verkrijgen bij Neptunus. Naast een uiterst efficiënt kalender, bevat deze agenda diverse interessante platen :

m.a.w. de agenda van de zeeman voor de zeeman. Deze agenda kan U vanaf heden bekomen bij Neptunus door overschrijving van 35,— F. (33,— F + 2,— F BTW) op onze bankrekening.

AGENDA DU MARIN 1972

Cet agenda, spécialement conçu pour qui s'intéresse à la mer, peut être obtenu chez Neptunus. A côté d'un calendrier très efficace, cet agenda contient des planches très intéressantes.

C'est l'Agenda du Marin pour le Marin ! Cet agenda peut être obtenu moyennant un versement de 35,— F. (33 F + 2,— F T.V.A.) à notre compte en banque.

vient de paraître - komt zo pas te verschijnen

EDITEUR RESPONSABLE - VERANTWOORDELIJK UITGEVER
J.C. Liénart H. Serruyslaan, 14 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.

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

18°. jaargang neptunus 1971 18°. année
tweemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimestrielle. éditeur : a.s.b.l. neptunus boîte postale 17 oostende — uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs per nummer 30 fr. - prix par numéro 30 fr. - abonnement : 150 fr. (gewoon - normal) 200 fr. (steun - soutien) 300 fr. (ere - honneur) — c.c.p. 17.55 société générale de banque oostende cpt 40.07.79 — p.r.k. 17.55 generale bankmaatschappij oostende rek. 40.07.79 — politiek en confessioneel onafhankelijk — libre de toute attache politique ou confessionnelle — aangesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union imp. «de vuurtoren» tél. 059-751.32 à oostende — in belgië de la presse périodique belge — imprimé en belgique : chez gedrukt bij druk. «de vuurtoren» tel. 059-751.32 te oostende

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.

Copyright 1971, by V.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.
Clichés : Van Uffelen. Tel. (09) 25.47.68 Gent.

