



4

Afgiftekantoor: Oostende X

34^e jaargang - nr. 224 - 34^e année - n^o 224
juli - juillet 1990

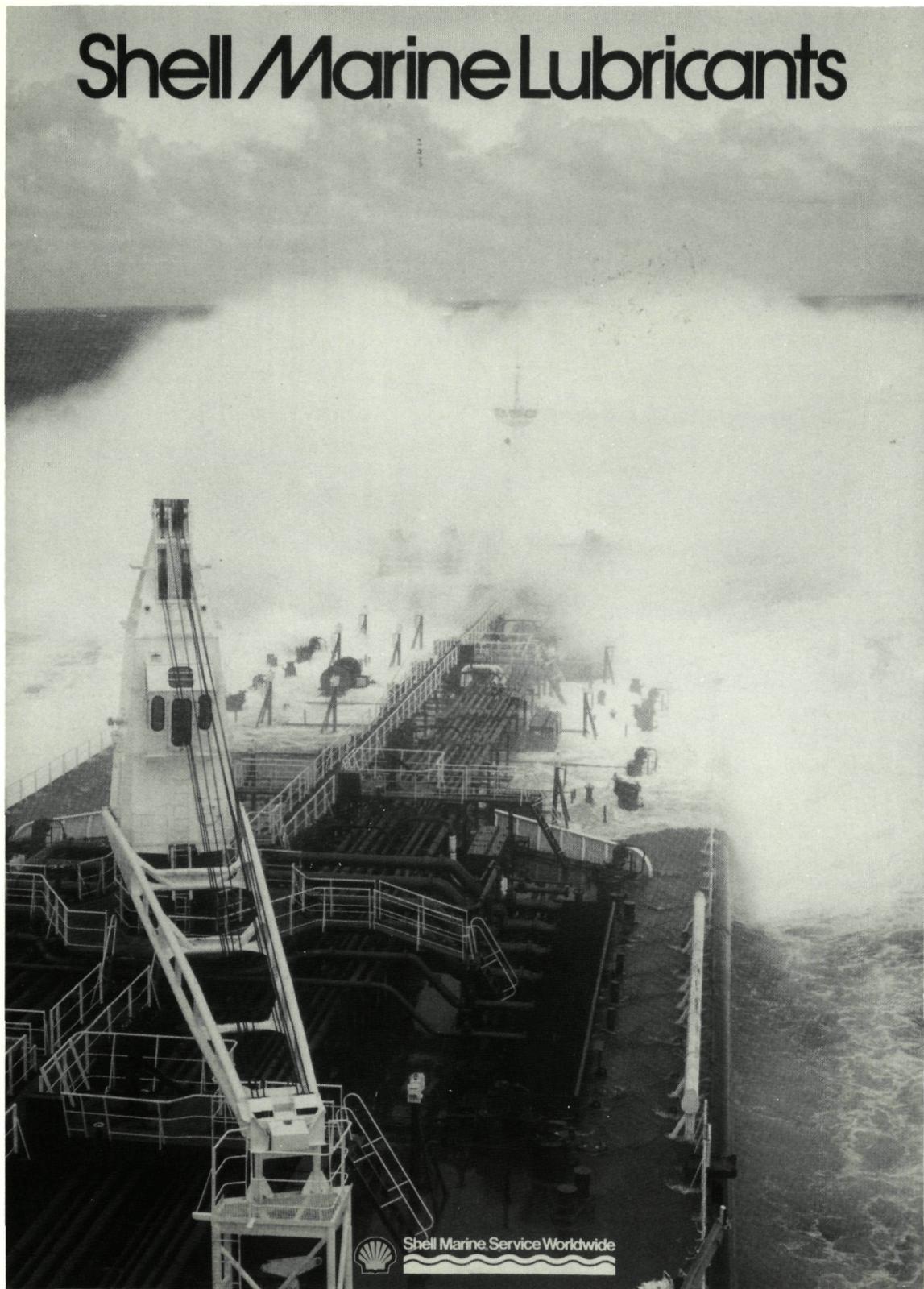
M918

28
26
24
22
20

NEPTUNUS

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift - Revue maritime bimestrielle

Shell Marine Lubricants



Shell Marine Service Worldwide

NEPTUNUS

info marine

ISSN 0028-2790

juli 1990
juillet 1990

LID
fppb
MEMBRE

34^e jaargang nr 4
34^e année no 4

Revue maritime bimestrielle
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

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

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's
Ch. Theys

Administratie - Administration

Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje:

Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique:

Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende
Tel. (059) 806 666

Ventes - Abonnements

Verkoop- en Abonnementendienst

Compte 473-6090311-30 ou

001-0263740-73

Rek. 473-6090311-30 of 001-0263740-73

400 F gewoon - normal

600 F steun - soutien

850 F ere - honneur

20 \$ buitenland - étranger

Raad van Beheer

Conseil d'administration

Président d'honneur: J.-Cl. Liénart

Président - Voorzitter: R. Van Ransbeek

Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise

Sekretaris - Secrétaire:

N. Naert-Vansteenkiste

Beheerders - Administrateurs:

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

inhoud sommaire

le feu à bord par j.m. de decker	3
scheepswerven van langerbrugge bouwen twee cruise-viermasters door evh	11
le contre-amiral paul crombet 1786-1861, un marin namurois de la république et de l'empire français et des pays-bas par roger pierard	13
woorden uit de zeemanskist - «vierbergen» en «vierboten» door oppermeester (b.d.) j.b. dreesen	21
au bout de la terre, la mer attend... par saint bernard du spuikom	23
maritiem panorama - oostende groeit uit tot ro/ro-haven door henri rogie	29
les mémoires de spountz, chien de marine, mascote sur les navires de la force navale - part IV	33
de «marine royale» in een zeemanslied? door oppermeester (b.d.) j.b. dreesen	39
tbilisi door w.f.j. van houdt	41
marins et navires belges subsaient le sort de la guerre par le lt. colonel hr. paul eygenraam	43
de zee en de kunst - enkele kleinere meesters van het einde der 19 ^e eeuw (III): door norbert hostyn	45
réflexion d'un wallon qui ose dire aimer la mer, les marins et les vaisseaux par j. dubuisson	48
info-marine	49
info-reserve	71

SIEMENS



De nieuwe mobilfoon van Siemens: een pluim, ook voor het gewicht!

Met z'n 2,2 kg zou de nieuwe mobilfoon van Siemens inderdaad niet misstaan op de motor. Maar eigenlijk heeft die hanteerbaarheid een heel andere bedoeling.

De N42 is ontworpen voor inbouw in de wagen. Kompakt dus, om u alle ruimte en dus bewegingsvrijheid te laten. Maar ook erbuiten zult u de geringe afmetingen waarderen. De nieuwe mobilfoon van Siemens is immers een overal-telefoon, en dan is compactheid letterlijk "meegenomen." Zodat u altijd bereikbaar blijft, en goed!

Want natuurlijk heeft Siemens in die licht-draagbare (amper 2,2 kg) en mooi ogende behuizing het beste van zijn technologisch kunnen gestopt. Zowel qua bedieningscomfort als qua reikwijdte, oproepsnelheid en spraakwaliteit.

In de wagen handsfree telefoneren, uw elegante mobilfoon meenemen op weekend,... alle wegen staan open voor u, ook op de motor.

Siemens N.V.
Charleroissesteenweg 116
1060 Brussel
Tel.: 02/536.21.11

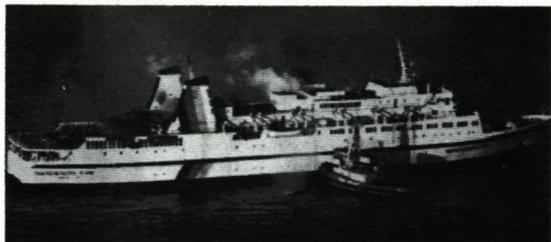


Siemens mobilfoons. Daarover valt altijd te praten.

LE FEU A BORD

J.M. de Decker

La récente tragédie du «Scandinavian Star», cet ancien paquebot de croisière reconverti en ferry reliant Oslo à Fredrikshaven (Danemark), dont le bilan s'est élevé à plus de 150 morts, est venue rappeler dramatiquement que le feu, qui était déjà la terreur des marins de la voile, reste l'ennemi numéro un des marins d'aujourd'hui. Un ennemi bien plus redouté que la tempête, la collision ou l'échouement.



Le «SCANDINAVIAN STAR»

Et à juste titre, car si depuis le début de ce siècle les pertes annuelles dues à ces trois sortes d'accident ont diminué de moitié, les drames provoqués par le feu ont par contre doublé. En dépit des progrès techniques et de la multiplication des précautions destinées à prévenir l'incen-

die et des moyens de le combattre une fois qu'il s'est déclaré : appareils détecteurs répartis dans tout le navire, portes «coupe-feu», système d'extinction automatiques, etc.

Mais les causes du feu sont diverses et, sauf sabotage ou incendie criminel comme ce fut le cas pour le «Scandinavian Star», il peut prendre naissance de manière insidieuse, couvrir pendant un temps plus ou moins long et progresser sournoisement dans les cales ou derrière des cloisons sans déclencher le système d'alerte.

D'après les statistiques trente pour cent des incendies en mer sont dûs au combustible. A cet égard le mazout se révèle beaucoup dangereux que le charbon utilisé jadis. Pour peu qu'il stagne trop longtemps sous les chaudières ou sur des tôles surchauffées, il génère de lourdes vapeurs susceptibles de s'enflammer spontanément. La moindre négligence dans l'entretien de la salle des machines se paie inexorablement.

Il n'y a pas que le combustible qui, sur un navire, puisse être cause de sinistre. Vingt cinq incendies sur cent sont provoqués par la cargaison. Il n'y a pas un cargo sur mille qui ne transporte des marchandises pouvant donner naissance à une combustion spontanée ; cela va du charbon aux produits chimiques en tous genres, en passant par les graisses, le coton, le goudron, le cuir tanné, etc.

Le «VOLTURNO» en feu.



Dix incendies sur cent sont dûs à une défectuosité des circuits électriques. Un manque d'isolement, une atteinte d'humidité salée, une surcharge accidentelle, il n'en faut pas plus pour provoquer un court-circuit qui s'avèrera surtout redoutable sur les paquebots et autres navires à passagers dont le réseau électrique est caché à l'intérieur des parois des coursives et des cabines, ce qui en empêche la vérification, et dont l'ignifugation totale des matériaux décoratifs est difficile.

Qu'un incendie se produise sur ce type de navire, surtout de nuit, ses effets dévastateurs sont aussitôt multipliés par un autre danger : la panique qui s'empare assez naturellement des passagers et les amène, bien malgré eux, à gêner le travail des équipes de secours. Là plus qu'ailleurs s'est souvent faite la démonstration qu'elle tue plus impitoyablement que les éléments.

Rien d'étonnant dès lors que les incendies à bord de paquebots sont généralement les plus tragiques. Des noms comme «*Volturno*», «*Georges Philippar*», «*Atlantique*», «*Morro Castle*» sont là pour nous le rappeler.

Des sinistres anciens déjà mais qui restent inscrits en lettres de feu dans l'Histoire de la mer.

Le «*Volturno*»

Le 2 octobre 1913, le «*Volturno*», navire de 3.591 tonneaux affrété par la compagnie britannique Uranium-Line, quitta Rotterdam à destination de Halifax avec 657 personnes à bord, dont 93 hommes d'équipage et 564 passagers, émigrants - polonais, hongrois et russes - pour la plupart. Le navire n'avait que six ans d'âge et était en parfait état. Il disposait d'assez de canots de sauvetage pour pouvoir évacuer deux fois plus de passagers qu'il n'en transportait et était équipé de la «*télégraphie sans fil*», grande nouveauté à l'époque.

Outre les émigrants, le «*Volturno*» transportait une cargaison de plusieurs centaines de tonnes de produits chimiques. Pas de quoi inquiéter cependant son capitaine, le commandant Inch, âgé de trente six ans seulement mais marin avisé et consciencieux qui avait consacré l'essentiel de son temps avant l'appareillage à s'assurer de la sécurité de son navire.

Les premiers jours du voyage se passèrent sans incident, mais au huitième jour les choses changèrent. Une violente tempête se déclara. Le «*Volturno*» dut affronter une mer furieuse qui lui fit subir de tels assauts que pour ses passagers, dont la plupart n'avaient jamais navigué voire même vu la mer, auxquels il était interdit de monter sur le pont et qui étaient tous malades, «*c'était l'enfer qui s'était déchainé*». Le bâtiment pourtant se comportait bien. Il embarquait sans doute, mais l'eau s'écoulait normalement sans causer de dommages. Pas de quoi s'inquiéter, donc.

Au milieu de la nuit soudain, alors qu'un calme parfait régnait à bord, un cri retentit : «*Au feu!*». Effectuant son tour d'inspection, le premier lieutenant avait décelé une fumée suspecte sortant du panneau de la cale n° 1. Il lui suffit d'ouvrir une des portes menant à celle-ci pour être fixé. Un nuage opaque et âcre le fit reculer. La cale brûlait.

Le dispositif de secours n'était pas encore en place qu'une formidable explosion secoua le bateau. Le panneau de la cale n° 1 avait sauté. Une flamme, haute comme les mâts du «*Volturno*», s'éleva dans le ciel. Le commandant Inch fit immédiatement faire demi-tour à son navire. Il fallait à tout prix empêcher que le vent ne vint rabattre les flammes sur la passerelle et les superstructures. Mais avant que le «*Volturno*» ait eu le temps de virer de cap, une deuxième explosion se produisit. Le feu avait gagné la cale n° 2 dont la cargaison avait sauté. Tout l'avant brûlait. Le salon et l'infirmerie étaient détruits. La barre ne fonctionnait plus. Le navire partit à la dérive sur un océan en furie.

Le commandant Inch donna l'ordre au télégraphiste d'envoyer les signaux de détresse et à l'équipage de pré-

parer les canots, mais sans les descendre à la mer ; avec une telle tempête il seraient immédiatement engloutis. Il ne se faisait aucune illusion : son navire était perdu. Il ne restait qu'une chose à faire : tenter de ralentir la progression de l'incendie jusqu'à l'arrivée d'éventuels secours. Tout en essayant de calmer les passagers, complètement déboussolés qui, cédant à la panique, exigeaient menaces à l'appui qu'on mette les chaloupes à la mer. Après avoir vainement tenté de les convaincre - la majorité d'entre eux ne parlaient pas l'anglais - qu'une telle entreprise était vouée à la catastrophe, le commandant cèda pour éviter des scènes pénibles.

Un premier canot chargé d'une trentaine de passagers, des femmes et des enfants en majorité, fut mis à l'eau. Ce qui devait arriver arriva. A peine avait-il touché les flots qu'une grosse lame le précipita contre la coque du navire, où il se fracassa. Un deuxième, puis un troisième connurent le même sort ; leurs occupants furent engloutis en quelques secondes sous les yeux épouvantés des passagers restés sur le pont. Cette fois, le capitaine réussit à se faire entendre : plus de mise de canot à la mer ! Les émigrants se résignèrent, il avait fallu pour cela qu'une centaine d'entre eux disparaissent.

Entretemps, le radio avait reçu des nouvelles encourageantes. Plusieurs navires avaient capté ses appels de détresse et faisaient route, à toute vapeur, vers le «*Volturno*». Le premier à arriver sur les lieux fut le paquebot britannique «*Carmania*», suivi bientôt par les vapeurs allemands «*Grosser Kurfürst*» et «*Seydlitz*», puis par d'autres. Il furent bientôt une dizaine autour du navire en feu... sans malheureusement pouvoir faire quelque chose pour se porter à son secours. Tout sauvetage demeurerait impossible tant que la mer resterait aussi grosse.

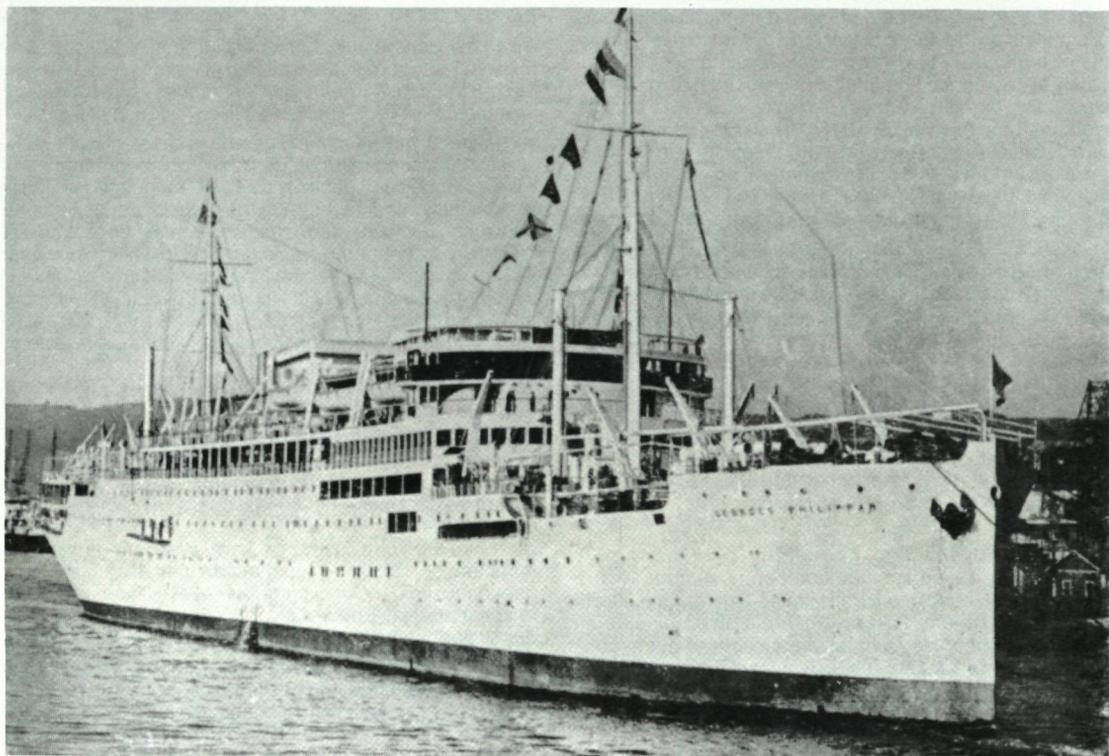
Chez les passagers du «*Volturno*», l'angoisse avait succédé à l'espoir. Les tentatives des navires sauveteurs de mettre des chaloupes à la mer avaient toutes échouées et, en dépit des efforts désespérés de l'équipage, l'incendie à bord ne cessait de progresser. Les flammes en étaient à dévorer la passerelle et l'arrière du bateau, où s'étaient regroupés les survivants, était à présent menacé. Les trois ponts du navire n'étaient plus qu'un gigantesque brasier.

A moins d'une subite, mais bien improbable accalmie, seul un miracle pouvait encore les sauver. Et le miracle auquel plus personne ne croyait se produisit avec l'arrivée du pétrolier «*Narrangasett*», qui accepta de «*filer*» sur la mer trente tonnes d'huile lourde qu'il transportait dans ses cales. Il était vraiment temps, car à bord du «*Volturno*» l'équipage totalement épuisé avait abandonné la lutte. De tous les bords, on mit des canots à la mer. L'huile avait calmé les flots. Cinq cent quarante et une personnes furent sauvées. Depuis l'explosion des cales avant, il n'y avait pas un seul accident mortel sur le «*Volturno*». Les manquants étaient ceux qui, pris de panique, étaient allés eux-mêmes au devant de la mort en quittant le navire alors que les éléments ne leur donnaient aucune chance de s'en sortir.

Une série d'incendies

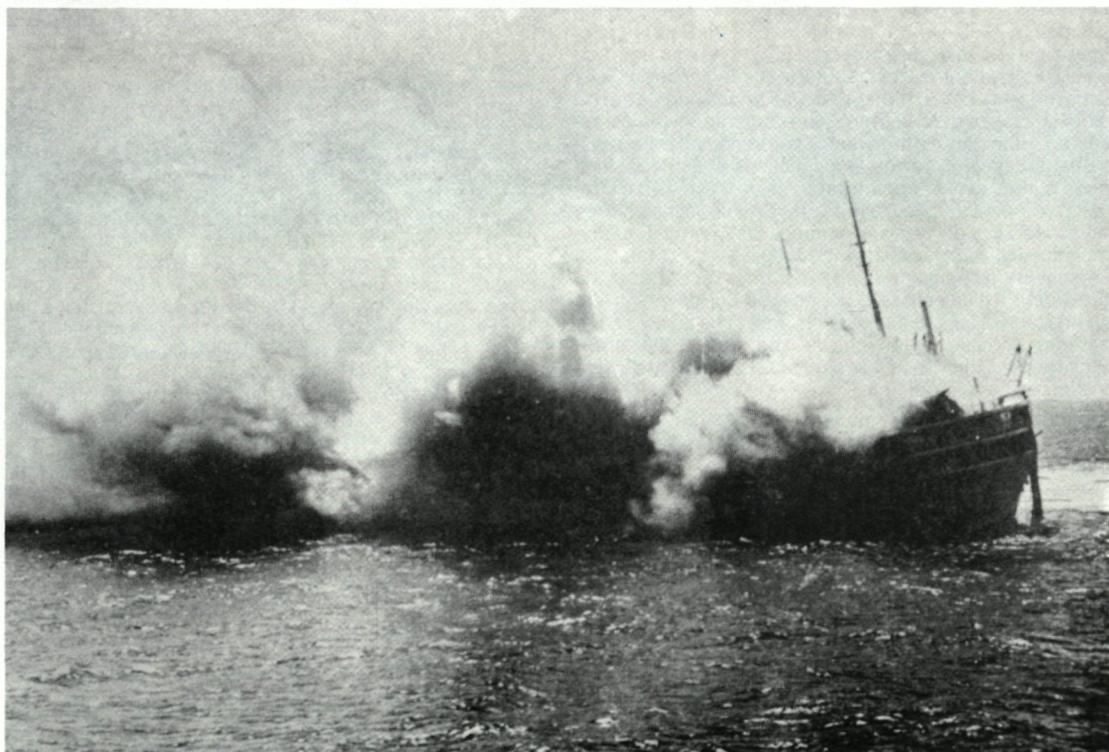
Le drame du «*Volturno*» reste présent dans les mémoires car, avant celui du «*Scandinavian Star*» d'avril dernier, il fut le plus meurtrier du siècle. Mais le feu ne frappe pas qu'en mer. La fin des années 20 et le début des années 30 furent fertiles en incendies de navires à passagers se trouvant à quai en réparation ou entre deux voyages. Avec, chaque fois, des dégâts matériels énormes mais heureusement sans pertes de vies humaines.

Le 30 novembre 1928, dans le port de Marseille, le «*Paul-Lecat*», courrier de Chine, un navire déjà ancien construit en 1911 était en révision générale lorsqu'un incendie se déclara à bord. En dépit des efforts des marins-pompiers il n'en restera plus qu'une épave qu'il faudra démolir.



Le Georges-Philippart...

... en feu au large du cap Gardafui. (Photos Keystone)



Le 6 avril 1929, l'«Europa», le plus récent des paquebots allemands, qui naviguera plus tard sous le nom de «Liberté» et arborera le pavillon français, brûla à quai à Hambourg au moment où on mettait la dernière main à ses installations. La même année, au moins d'août, le transatlantique français «Paris» fut ravagé par le feu alors qu'il se trouvait à quai. En février 1930, un navire allemand, le «Muenchen» fut détruit par le feu dans le port de New-York. La même année, ce fut le navire français, l'«Asia» qui flamba suivi de près par le britannique «Empress of Scotland».

Le 5 janvier 1931, le cargo-mixte norvégien «Tricolor» brûla en mer au large de Ceylan: heureusement pas de victime. Le 19 novembre, ce fut au tour du transatlantique anglais «Bermunda» d'être détruit par le feu en cale sèche à Belfast. Un an plus tard, le super-paquebot hollandais «Pieter Cornelisoon Hooff» fut ravagé par les flammes à Rotterdam.

Assez curieusement, aucune enquête menée au sujet de ces sinistres n'aboutit: les causes de l'incendie demeurèrent inexplicables. Les années suivantes furent plus meurtrières avec les catastrophes du «Georges-Philippar», de l'«Atlantique» et du «Morro Castle».

Le «Georges-Philippar»

Le «Georges-Philippar» fut lancé en novembre 1930 à Saint-Nazaire. Long-courrier d'Extrême-Orient, il était destiné à remplacer le «Paul-Lecat» détruit un an plus tôt en cale sèche. Propulsé par deux moteurs diesel d'une puissance totale de 5.800 chevaux, il pouvait atteindre une vitesse de 18 à 20 noeuds. Sa décoration avait été particulièrement soignée; c'était le plus luxueux paquebot qui ait jamais été construit jusque là. Il pouvait transporter 1.077 passagers.

Son voyage inaugural fut fixé aux premiers jours de mars 1932. Empruntant le canal de Suez, il devait desservir Ceylan, l'archipel de la Sonde, l'Indochine, la Chine et le Japon. Pour rejoindre ensuite Marseille par la même route.

Le trajet-aller se déroula sans incident en dépit d'auspices peu favorables. Peu avant le départ, la Sureté nationale avait, en effet, été prévenue mystérieusement d'un complot projetant de faire sauter dans le canal de Suez le navire, suspect de transporter des armes pour le Japon alors en guerre avec la Chine. Une lettre anonyme adressée au Ministère de l'Intérieur avait renouvelé l'avertissement. Les vérifications et inspections effectuées quelques heures avant l'appareillage étaient restées sans résultat. A Port-Saïd, nouvelle alerte. Une dépêche chiffrée adressée à la police et aux douanes les informait qu'une machine infernale avait été introduite à bord, à Marseille. L'examen des cales ne donna rien mais, sur le quai, en procédant à l'inventaire des bagages qui devaient être chargés, un officier de police découvrait dans un colis d'apparence normale une bombe de très grosse puissance. Plus de peur que de mal finalement. La suite du voyage s'effectua sans problème.

Il n'en fut pas de même du voyage de retour.

Le «Georges-Philippar» quitta Yokohama le 17 avril. Il était attendu à Marseille le 28 mai. Après des escales à Shanghai, Hong-Kong, Saïgon, Singapour et Colombo, il se trouvait dans la nuit du 16 mai au large de la corne de l'Afrique, s'appretant à doubler le cap Gardafui à l'extrémité de la Somalie italienne pour entrer en mer Rouge. Il y avait à bord 767 personnes. Parmi les passagers, des personnalités: de haut-fonctionnaires de l'administration coloniale d'Indochine, le ministre des Finances d'Annam et le célèbre journaliste Albert Londres qui revenait de Chine avec un reportage «explosif». La soirée du 16 mai avait été joyeuse; une fête avait été donnée à bord au profit des oeuvres des gens de mer. A présent, un grand calme apparent régnait sur le baquebot.

Pourtant...

Ce 16 mai dans la nuit, on mandait d'Aden à l'agence Reuter: «Le grand paquebot français «Georges Philippar» en feu à 8 km cap Gardafui. 600 personnes abandonnent le navire qui allait de Chine à Marseille.» Que s'était-il passé?

A l'heure 35, une sonnerie d'alarme avait retenti sur la passerelle où veillait l'officier de quart. Un voyant lumineux s'était allumé sur le tableau de bord, indiquant que l'alerte provenait de la cale n° 5. Une inspection des lieux ne révéla rien de suspect. Un mauvais contact dans le circuit d'alerte sans doute! Quelques minutes plus tard, une passagère regagnant sa cabine avait constaté que la lumière y était anormalement faible et entendu de légers crépitements dans la paroi donnant sur la coursive. La lumière se faisant de plus en plus faible, elle sonna pour appeler le veilleur. Le bouton de sonnerie était chaud et lui resta dans la main des qu'elle l'eut touché, tandis qu'une odeur suspecte se répandait dans la cabine.

Le veilleur, alerté, constata que de la fumée s'échappait par les interstices de la cloison. Il s'en fut aussitôt prévenir l'officier de quart. Plusieurs minutes s'écoulèrent. Ne voyant arriver personne, la passagère se rhabilla à la hâte et partit, à son tour, à la recherche de l'officier qu'elle rencontra dans une coursive alors qu'il revenait de sa ronde infructueuse. Hélas, au lieu d'alerter immédiatement le piquet d'incendie, celui-ci crut bon de réveiller au préalable le commandant. Encore de précieuses minutes perdues qui allaient coûter la vie à plus de cinquante personnes.

Lorsque le commandant Vicq arriva enfin sur les lieux, une fumée épaisse sortait de partout; il vit avec stupeur le feu se déclarer soudain avec une violence effrayante. Il fit déclencher immédiatement l'alerte générale et mettre en oeuvre toutes les mesures de secours. Mais dans son esprit, l'idée cheminait déjà: «on ne pourra pas maîtriser l'incendie».

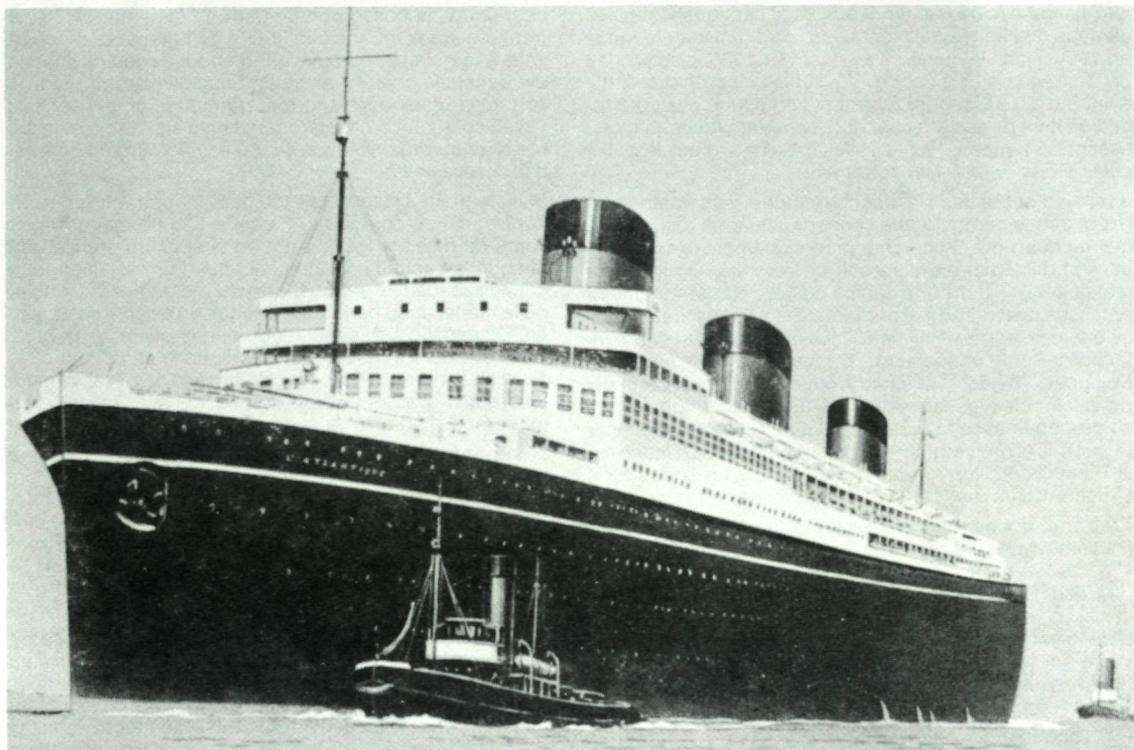
Et de fait, on lui signala bientôt deux, puis cinq, puis dix autres foyers à des endroits différents du navire. La catastrophe prenait des proportions terrifiantes. Les flammes se propageaient à une vitesse incroyable, le navire brûlait à présent de bout en bout. Circonscrire le sinistre était devenu impossible. Il ne restait plus qu'à essayer de sauver les passagers. Dans les pires conditions qu'on pût imaginer. L'ordre d'abandon avait bien été donné mais il n'avait pu être entendu, le poste moteur de secours et le poste radio ayant été détruit par les flammes. Les installations électriques avaient cessé de fonctionner, plongeant le navire dans l'obscurité. Les seules lumières restantes étaient celles des torches électriques des équipes de secours... et celle des flammes. En outre, quatorze des vingt canots dont était équipé le «Georges-Philippar» avaient été dévorés par le feu.

Le secours vint finalement de deux navires croisant à une vingtaine de milles de distance, le cargo britannique «Contractor» et le pétrolier russe «Sovietskaïa Neff», qui avaient aperçu les lueurs de l'incendie et firent leur apparition à 5 heures du matin. 715 des 767 personnes que transportait le «Georges Philippar» furent ainsi sauvées. Parmi les victimes: le journaliste Albert Londres.

Après avoir dérivé pendant deux jours encore, le paquebot sombra dans la nuit du 19 au 20 mai, au large de la côte septentrionale du golfe d'Aden. Le navire ayant disparu, l'enquête ne put déterminer avec certitude les causes du sinistre; elle conclua à un court-circuit accidentel. Mais dans certains milieux, on continua à parler longtemps de sabotage.

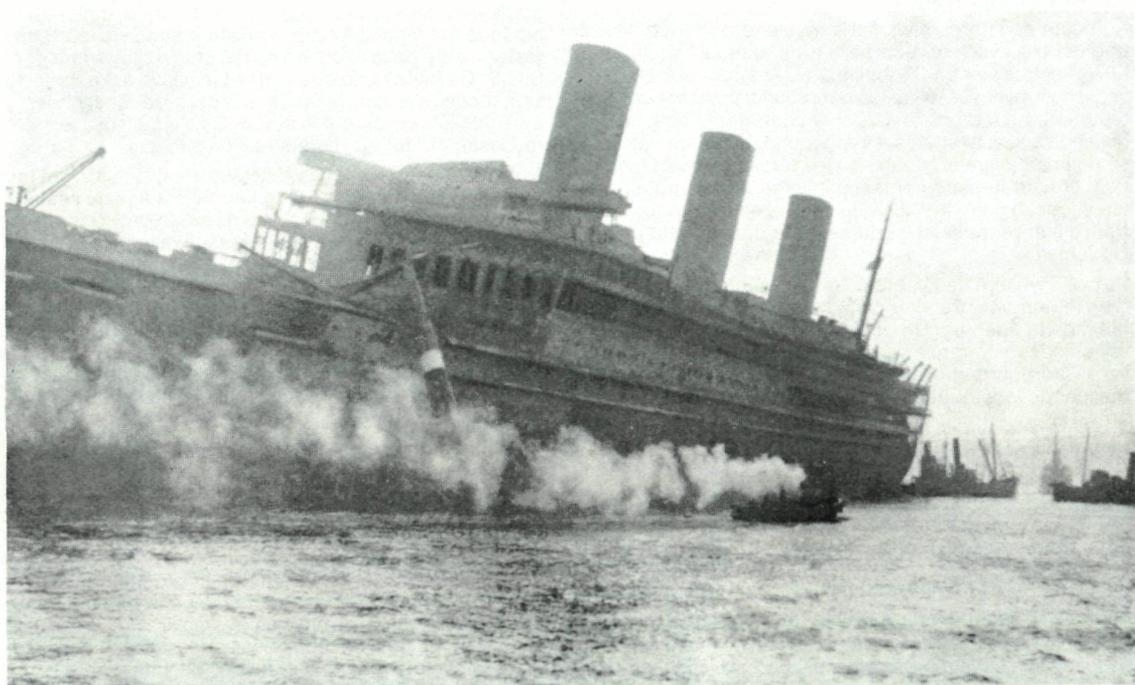
L'Atlantique»

Moins d'un an après la catastrophe du «Georges-Philippar», le destin frappa à nouveau par le feu la flotte commerciale française. La victime en fut sa plus belle unité: l'«Atlantique».



L'Atlantique...

...incendié est ramené au Hâvre. (Photos Keystone).



L'«Atlantique», 42.000 tonneaux, était le paquebot le plus luxueux des lignes d'Amérique du Sud. Il avait été lancé en 1930. Dans la nuit du 3 au 4 janvier 1933, il se rendait de Bordeaux au Havre afin d'y subir un carénage. Il n'y avait pas de passagers à bord et l'équipage avait été réduit au tiers de ses effectifs : 229 hommes. Au large d'Ouessant, la tempête l'avait assailli. Le navire sur lest, les cales vides, roulait très fortement.

Il venait d'entrer dans la Manche lorsque, vers quatre heures et demie du matin une sonnerie d'alarme alerta l'officier de quart qui fit chercher immédiatement le commandant et déclencha le dispositif de sécurité. Un incendie s'était déclaré dans une cabine de 1ère classe où étaient entassés des matelas. Contrairement à ce qui s'était passé sur le «Georges-Philippar», les équipes de sécurité intervinrent immédiatement. Comme sur le «Georges-Philippar», hélas, l'incendie trouva un aliment de choix dans les boiseries laquées et vernies du paquebot, où il se propagea avec la même terrifiante rapidité. Attisé par le vent, il échappa bien vite à tout contrôle. Comme sur le «Georges-Philippar» aussi, le feu qui avait gagné le pont, s'était attaqué aux canots de sauvetage.

Très vite, le commandant se rendit compte qu'avec les seuls moyens du bord il n'arriverait pas à sauver son navire. Le feu rongea l'«Atlantique» comme un gigantesque cancer. La situation serait devenue désespérée si celui-ci ne s'était pas trouvé sur une route fréquentée. Heureusement, plusieurs navires qui avaient capté le S.O.S. lancé par le paquebot arrivèrent assez vite sur les lieux, dont le vapeur allemand «Rhür» et le hollandais «Achilles». Ils recueillirent les marins du navire sinistré, mais dix-neuf d'entre eux manquaient à l'appel.

Ces deux premiers navires furent bientôt rejoints par bien d'autres, dont trois remorqueurs français : l'«Abeille 22», le «Minotaure» et l'«Abeille 24» et trois remorqueurs hollandais : le «Roodzee», le «Witterzee» et le «Lauwerzee». Pour les uns comme pour les autres, la prise en charge de l'épave constituait une affaire intéressante. Et l'on assista alors à un spectacle incroyable : la dispute entre les deux groupes pour la maîtrise du navire sinistré qui dérivait vers l'île de Whight.

Au début de l'après-midi, les français réussirent à hisser une double aussière à l'arrière du paquebot, qui le relia au «Minotaure» et à l'«Abeille 24». Ayant cessé de dériver, il commença à suivre les remorqueurs comme un gros toutou au bout d'une laisse. Pas pour longtemps car les hollandais étaient arrivés à frapper une remorqueur eux aussi, mais à l'avant et, de toutes les forces de leurs machines, tiraient le navire en sens inverse, tandis qu'un des leurs fonçait entre la poupe de celui-ci et les remorqueurs français et réussissait à couper l'une de leurs aussières. Du jamais vu !

La bagarre dura des heures causant la mise hors combat d'un remorqueur français et un blessé grave. Cet accident mit fin à la querelle. Un accord fut conclu entre les capitaines des remorqueurs : on ramènerait de concert l'épave à Cherbourg et on laisserait aux tribunaux le soin de décider de la rétribution à attribuer aux uns et aux autres.

Le 6 janvier à minuit, l'«Atlantique» entra en rade de Cherbourg où il acheva de se consumer plusieurs jours encore.

Le «Morro Castle», navire maudit

Beaucoup plus meurtrier fut l'incendie qui détruisit le paquebot américain, «Morro Castle», dans la nuit du 7 au 8 septembre 1934 au large de la Havane. «Un navire maudit, un capitaine cardiaque, un incendie libre : 133 morts», ainsi un commentateur résuma-t-il la tragédie.

Le «Morro Castle» effectuait des croisières entre New-York et la capitale cubaine. Dans les milieux maritimes, on chu-

choit à voix basse que c'était un navire maudit. Souffrant d'avaries chroniques, criblé de balles lors d'une révolte à la Havane, éprouvé par d'étranges débuts d'incendie dans ses cales, il semblait poursuivi par un mauvais sort. Cette fois, pourtant, tout permettait de penser qu'il l'avait conjuré. La croisière touchait à son terme et la soirée d'adieu organisée par le capitaine Wilhott promettait d'être réussie.

Mais le mauvais sort était toujours là, prêt à frapper, rôdant dans les coursives. Il frappa une première fois au cours du diner de gala. On n'en était qu'au premier plat lorsque le capitaine Wilhott, victime d'un malaise, perdit connaissance. On le transporta dare-dare dans sa cabine où le médecin du bord diagnostiqua un trouble de digestion. Diagnostic sur lequel il dut revenir quelques minutes plus tard. Le capitaine était mort : crise cardiaque. Aussitôt connue, la nouvelle jeta un froid parmi les dîneurs. Le premier officier, William Warms, qui avait prit la relève jugea bon d'annuler la suite des festivités.

Le repas terminé, les passagers, désappointés, regagnèrent pour la plupart leur cabine. Ils n'y demeurèrent pas longtemps car le mauvais sort allait frapper une seconde fois. Et beaucoup plus durement. Au milieu de la nuit la sonnerie du signal d'alarme tira les dormeurs de leur sommeil. Alerte incendie ! Une fumée âcre et épaisse se répandait dans les coursives et, déjà, des flammes étaient visibles à l'arrière du navire.

Ce fut immédiatement la panique. Les passagers se mirent à courir dans tous les sens, gênant le travail des équipes de secours. Cris d'affolement, hurlements hystériques, mais des prières aussi et même des chants. Le feu s'attaquait aux canots de sauvetage. Aussi l'un d'eux fut-il mis précipitamment à la mer, chargé d'une dizaine de personnes seulement alors qu'il pouvait en contenir soixante-huit. Tant pis pour les autres, on n'avait pas le temps d'attendre. Deux autres suivirent, chargés de la moitié de leur capacité. Certains passagers sautèrent carrément par dessus bord. Tandis que l'incendie progressait inexorablement.

En fait, il aurait pu être maîtrisé si l'on avait fermé les portes d'acier protectrices destinées à isoler les différentes parties du navire, mais nul n'y avait pensé. Indice de la panique qui régnait à bord. William Warms croyait si bien rester maître de la situation qu'il s'était refusé à lancer un S.O.S. Ce fut le radio qui en pris l'initiative à 3 heures 15, sans succès car son poste avait cessé de fonctionner. A 3 heures 24 finalement le seul S.O.S. qu'envoya le «Morro Castle» le fut sur l'émetteur de secours.

Que 422 personnes réussirent à être sauvées malgré tout fut l'effet d'un miracle et dû à l'arrivée rapide de secours. L'épave du navire maudit fut ramenée à New-York où elle fut détruite. William Warms et le chef mécanicien passèrent devant les tribunaux et furent condamnés à plusieurs années de prison pour incompétence et négligences graves. Condamnée aussi la compagnie maritime propriétaire du navire. Condamné moralement enfin le capitaine Wilhott considéré comme responsable par le tribunal de n'avoir pas su former un équipage susceptible de faire face avec discipline et efficacité à une éventuelle catastrophe.

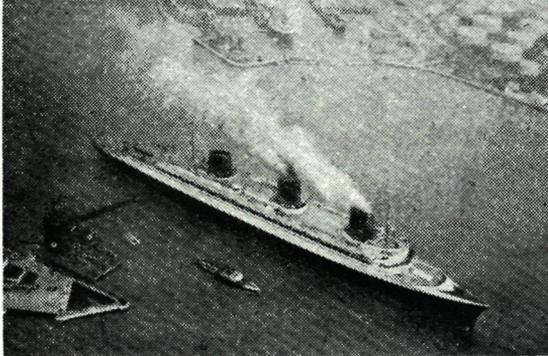
Entre la tragédie du «Morro Castle» et celle, toute récente, du «ScandinavianStar» cinquante-sept années sans que l'on ait eu à déplorer d'importantes pertes humaines par suite d'incendies à bord de navires à passagers. Sans doute est-ce dû à la diminution relative du nombre de ceux-ci - l'avion a détroné le paquebot pour les trajets à longue distance -, mais c'est dû surtout aux progrès réalisés en matière d'ignifugation des matériaux utilisés pour l'aménagement et la décoration de ces navires et à une sophistication de plus en plus poussée des dispositifs d'alerte et de sécurité et des techniques de lutte contre le feu.

Et les autres

Les incendies les plus spectaculaires au cours de cette période furent ceux qui détruisirent en tout ou en partie les paquebots «Normandie», «Lakonia» et «Antilles».

On se souvient des circonstances dans lesquelles fut détruit le «Normandie». Le luxueux paquebot français de quelque 80.000 tonnes avait enlevé à deux reprises le «Ruban Bleu», trophée qui récompensait le navire le plus rapide sur les lignes de l'Atlantique, en 1935 d'abord, en 1937 ensuite pour s'incliner finalement devant le «Queen Mary». Réfugié aux Etats-Unis en 1939, il avait été réquisitionné deux ans plus tard au profit de l'U.S.Navy pour être transformé en transport de troupes susceptible d'embarquer à bord une division entière.

Quelque deux mille ouvriers furent affectés aux travaux



Le «Normandie» du temps de sa splendeur dans le port de New-York.

de réaménagement du navire. Le 9 février 1942, une équipe travaillait dans ce qui avait été le grand salon à découper des cloisons au chalumeau et à souder des tôles, sans qu'on ait songé à évacuer au préalable des centaines de gilets de sauvetage contenant du kapok; matière éminemment inflammable, qui encombraient les lieux.

Le prévisible survint lorsqu'un soudeur maladroit envoya une gerbe d'étincelles sur un sac de gilets.

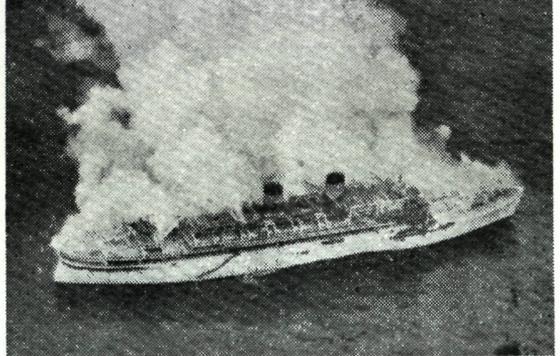
Le feu se répandit très vite dans le grand salon. D'autant plus vite que la plupart des extincteurs, qui n'avaient plus été vérifiés, depuis de nombreux mois, ne fonctionnaient plus. En moins d'une heure, l'incendie avait gagné le pont-promenade et, même, le pont supérieur. Les secours ne pouvaient désormais plus venir que de l'extérieur mais, manque de chance, la ligne téléphonique reliant le «Normandie» au poste central des pompiers de New-York avait été supprimée depuis peu de temps.

Rien d'étonnant dès lors que les secours, sous forme des bateaux-pompes de l'Hudson, n'arrivèrent qu'au bout d'une heure. Une centaine de lances puissantes déversèrent, des heures durant, des millions de tonnes d'eau sur le navire en feu. Tant et si bien que, de plus en plus

alourdi, celui-ci finit par se coucher sur le flanc et couler par quinze mètres de fond dans l'Hudson. Bilan du sinistre: un mort, 75 brûlés graves et une centaine de blessés.

Les travaux de renflouage durèrent dix-huit mois et coûtèrent quatre millions de dollars. Mais dans l'état où il se trouvait, ce qui avait été le plus beau navire du monde était irrécupérable. Il eut fallu des dizaines de millions de dollars pour le reconstruire. Il termina lamentablement sa carrière dans un chantier de démolition, en 1945.

Autre grave incendie, mais en mer cette fois, celui du paquebot grec «Lakonia» de 20.000 tonneaux, en décembre 1964. Le feu se déclara alors qu'il se trouvait au large de Madère avec 1.036 passagers à bord. Une prompt arrivée des secours empêcha heureusement le drame de tourner à la catastrophe. Six personnes malgré tout périrent carbonisées.



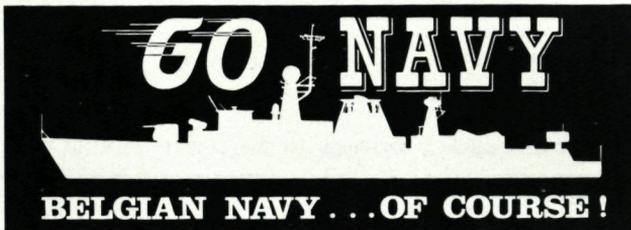
Le «Lakonia» en feu au large de Madère.

En janvier 1971, un luxueux palais flottant, le paquebot «Antilles», orgueil de la marine française en croisière dans la mer des Caraïbes heurta un récif qui n'était signalé sur aucune carte. L'éventrement de deux réservoirs à combustible déclencha aussitôt un incendie. Par bonheur, celui-ci ne fit aucune victime. Les circonstances dans lesquelles s'était produit ce qui eut pu être une catastrophe étaient, en effet, particulièrement favorables: une évacuation rapide des passagers; la mise à l'eau des canots de sauvetage se fit sans difficultés par une mer très calme; de nombreux navires s'étaient portés très vite au secours du navire en feu; enfin il faisait jour, ce qui contribua pour une bonne part à éviter la panique.

Il n'existe plus guère de danger de naufrage: tous les navires aujourd'hui sont construits pour pouvoir étaler les typhons des mers de Chine ou les moussons de l'Inde. Mais, quelques soient les précautions prises, le feu reste la hantise de tous les capitaines, l'ennemi le plus redouté du marin. Les découvertes modernes et les progrès de la technique restreignent les risques; ils n'éliminent pas tous les dangers. Le feu ne reste-t-il pas le plus mystérieux de tous les éléments?

ZELFKLEVER

25 F
Portkosten 14 F

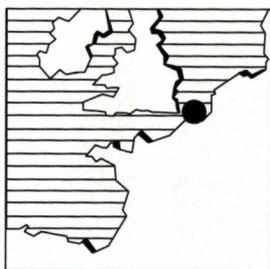


AUTO-COLLANT

25 F
Frais de port 14 F

**DEVELOP
WITH
US**

FORMALIS



... **ZEEBRUGGE**



ZEEBRUGGE PORT AUTHORITY L. Coiseaukaai 2 - 8000 Brugge Tel. (050) 44 42 11 Telex 81201 Telefax (050) 44 42 24

SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE BOUWEN TWEË CRUISE-VIERMASTERS

Een Zweed die directeur is van de Belgische Rederij White Star, gevestigd in Brussel, komt op het idee cruiseschepen te bestellen bij een Belgische scheepswerf. Niet alledaags, maar al bij al een tamelijk normale zaak. Het wordt pas echt ongewoon, wanneer het om twee zeilschepen blijkt te gaan, twee heuse viermastbarkentijnen van meer dan honderd meter lang. Een unieke kans voor de Belgische scheepsbouwindustrie, en een wat bevreemdend vooruitzicht om binnen twee jaar twee windjammers onder Belgische vlag in het Caraïbische gebied te zien varen.

In de jaren tachtig heeft de scheepsbouwsector in België «zwarte sneeuw gezien». Enkele werven hebben in 1987 dan ook wijselijk besloten om de handen in elkaar te slaan en zijn, via een nieuw opgerichte holding BSC, nauw gaan samenwerken. BSC staat voor Belgische Scheepsbouw Combinatie en tevens voor de Engelse benaming Belgian Shipbuilders Corporation; de holding bezit meerderheidsparticipaties in de werven van Hemiksem, Langerbrugge, Meuse & Sambre in Beez en Fulton Marine in Ruisbroek.

Het grootste deel van deze nieuwe order, waarmee een bedrag van 1,360 miljard frank is gemoeid, zal uitgevoerd worden op de N.V. Scheepswerven van Langerbrugge (bij Gent); de andere drie werven binnen de BSC zorgen voor een aantal onderdelen. De opdrachtgever, de Rederij White Star met aan het hoofd haar Zweedse directeur Mikael Krafft, kon een beroep doen op een goedkoop scheepskrediet voor 85% omdat voor een Belgische scheepswerf werd gekozen. Zijn vroegere - goede - ervaringen met in België gebouwde schepen spraken eveneens in het voordeel van deze werven.

Met de bouw van de eerste viermaster wordt aangevangen in de lente van dit jaar.

Deze eersteling zou in maart 1991 voltooid moeten zijn, het zusterschip een jaar later. Dank zij deze historische order zit het orderboek van de werven al vol tot begin 1992; in de twee viermasters kruipen 300.000 manuren!

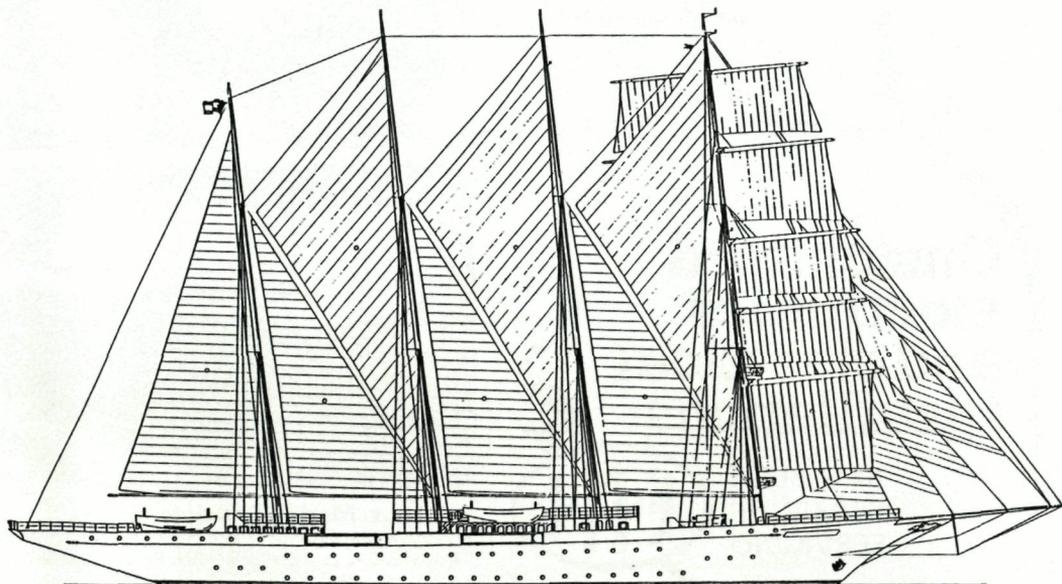
Oud ontwerp in nieuw kleedje

In deze eeuw werden er in België geen zeilschepen meer gebouwd (pleziervaart niet meegerekend; de Mercator, onlangs nog in de bloemetjes gezet, werd in Schotland gebouwd). Het ontwerp van de viermasters is gebaseerd op een boek uit 1890 van de Duitser Middelhof een chef bij de Germanischer Lloyd. Dat oorspronkelijk ontwerp werd uiteraard aangevuld met alle moderne technische snuffjes en de schepen zullen aan de strenge internationale veiligheidsnormen voldoen, onder meer op het vlak van stabiliteit, waterdichte schotten en drijfvermogen in geval van lekslaan. De schepen zullen een groot zelfrichtend vermogen hebben.

De viermasters zijn echte zeilschepen - de eerste die deze eeuw als dusdanig bij het Lloyd's Register of Shipping worden geklassificeerd; de hoofdkrachtbron vormen met andere woorden de zeilen en niet de motoren.

De zeilen zullen met mankracht worden gezet of gereed, niet volautomatisch via een computer. Wel zullen de zeilen uit een speciale textielsoort vervaardigd worden met een gewicht van 400 gram per vierkante meter. De totale zeiloppervlakte bedraagt 3.365 vierkante meter (dat is het dubbele ongeveer van de zeiloppervlakte van de Mercator, om maar een idee te geven). Onder gunstige omstandigheden kan met de zeilen een snelheid van 15 knopen gehaald worden.

De hulpmotor van 1400 PK levert een snelheid van 10 knopen. Meer wendbaarheid wordt verkregen door het inbouwen van een boegschroef.



De lengte over alles (boegspriet inbegrepen) zal 106 meter bedragen, de breedte 15 meter en de maximale diepgang 5,5 meter. Dat levert twee flink uit de kluiten gewassen windjammers van \pm 2500 ton op. Alleszins gaat Krafft er prat op dat zijn zeilschepen de hoogste masten ooit gebouwd zullen hebben: stalen gevaarten van 60 meter hoog.

Passagiers

Het nodige comfort maar geen overdreven luxe. De passagiers kunnen meewerken in de zeilmanoeuvres en er worden ruime mogelijkheden geboden om actief aan (water) sport te doen. De doelgroep van White Star is dus duidelijk niet de rijke Amerikanen die een cruise zoeken met luilekkerlandallures. Wel de jongere generatie van tussen de 30 en 40 jaar, die een actieve vakantie zoeken; hopelijk zitten daar ook Europeanen tussen, zegt Krafft, want de huidige cruisemarkt bestaat voor 5% uit Amerikanen. De marketing van deze uitzonderlijke cruises gebeurt voor de VS vanuit Miami, op het oude kontinent wordt een kantoor in Antwerpen opgericht.

In totaal 190 passagiers kunnen in de watten gelegd worden door 58 bemanningsleden. Op de vier dekken is ruime mogelijkheid tot ontspanning met bar, zonnedek, zwembad, bubbelbad, disko en bibliotheek. De eetzaal kan ook dienst doen als conferentiezaal.

De keuze van het scheepstype viel op de barkentijn, omdat de zeilbehandeling in verhouding tot andere zeilscheepstypes vrij gemakkelijk is. Een momenteel bekende barkentijn is precies de al eerder ter vergelijking aangehaalde Mercator, die evenwel maar drie masten heeft. Het gemak zit 'm in het feit, dat alleen de voormast vierkant getuigd is, en de andere drie masten op de eenvoudiger te behandelen langscheepse wijze.

De barkentijnen behoren tot de categorie van snelle commerciële «clipper» zeilschepen, die hun glorietijd vooral kenden in de tweede helft van de 19e eeuw. Bekend waren onder andere de thee- en wolclippers als de Thermopylae en de Cutty Sark.

White Star heeft trouwens om de twee zeilschepen uit te baten, een afdeling «White Star Clippers» opgericht.

Het vaargebied zal zich uitstrekken tussen de Benedenwindse eilanden in de Caraïbische Zee, waar ook een thuishaven zal gekozen worden (St.-Thomas of St.-Maarten). Mogelijk zal één schip in de zomermaanden ook in het Middellandse Zeegebied ingezet worden. Voor de 7 of 14 daagse cruises moet de passagier wel 250 dollar per dag neertellen (zowat 10.000 F), maar volgens directeur Krafft kan je voor «gewone» cruises gemakkelijk het dubbele betalen. Nadat dit decennium de Scheepswerven van Langerbrugge al moeilijke perioden heeft gebracht - met gedwongen afslanking van het personeelsbestand - lijken in het begin van de jaren 90 de spots om een prettigere reden op dit bedrijf gericht te worden. Ook in het buitenland zal deze onderneming met veel aandacht gevolgd worden. De firma van Krafft zal trouwens op grote buitenlandse beurzen al aan de marketing van het zeilcruise-koncept beginnen en dat zal de werven ongetwijfeld mee de nodige publiciteit geven. Stel dat het project voor de Rederij White Star een succes wordt, dan zullen de bestellingen voor nieuwe schepen gauw volgen.

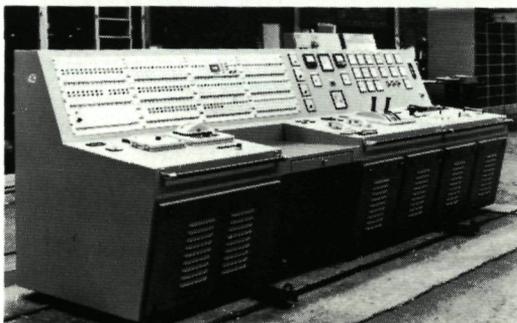
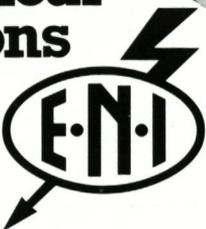
Ondertussen zullen mogelijke concurrenten willen toehappen en, gezien de verworven know-how, ook een ordertje plaatsen op Belgische werven. Zoals ook Mikael Krafft ora-kelt, zou hier voor enkele Belgische werven weleens een mooie toekomst weggelegd kunnen zijn. Als alle dromen en plannen bewaarheid worden natuurlijk.

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

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

Customised electronics and electrical installations

NEW-BUILT
REPAIR
SERVICING



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

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

Le Contre-Amiral PAUL CROMBET

1786-1861, un marin namurois de la République et de l'Empire français et des Pays-Bas

Désireux de plaire, voici que nous étallons nos grâces, nos richesses, nos **gloires**, **notre histoire** et jusqu'à nos vieux chants pour faire apprécier que l'on est bien chez nous.

Baron Louis HUART

Crombet fait partie de ces **gloires namuroises** que leur esprit libéral avancé a fait rejeter du panthéon de leur ville natale trop bien pensante.

Roger PIERARD



L'AUTEUR ROGER PIERARD RECUEILLI PAR G. MASSART

Né le 04 JAN 32 descendant d'enseignants, à la cinquième génération, il est entraîné par une véritable vocation familiale. Il accomplit ses classes primaires à l'Ecole Communale de Saint-Servais dont son père fut le directeur.

Il fréquente ensuite, la section gréco-latine de l'Athénée Royal de Namur. Il est élève de rhétorique et diplômé en 1950 précisément l'année de 100ième anniversaire du célèbre établissement qui eut pour élèves: Paul CROMBET, Félicien ROPS, François BOVESSE (l'établissement porte désormais son nom), Luc JAVAUX (héro de l'escadrille Belge RAF)... et bien d'autres namurois éminents.

Issu de la première promotion de Professeurs d'Education Physique de l'ENME de Nivelles, après des intérim à l'A.R. Athus et à l'I.T.E. Dinant, il mène sa carrière à l'A.R. de Jambes, puis pendant 14 ans, est chargé de mission pour la promotion du sport dans les écoles de l'Etat. Il obtint dans ces fonctions, les appréciations les plus élogieuses de ses chefs.

Capitaine de l'équipe belge de natation aux Jeux Mondiaux Universitaires à Budapest; il est breveté moniteur de natation et titulaire des cours qui mènent aux divers titres en la spécialité.

En 1977 il réussit, en amateur, les épreuves qui attribuent le titre de directeur de piscine.

Professionnellement, il est auteur de nombreuses publications et articles traitant de la pédagogie de la natation: axiologie, observation, individualisation, sauvetage et sécurité nautique.

Il publie aussi concernant l'histoire des sports au Geutteur Wallon et dans les ouvrages du Crédit Communal.

En 1955, il est incorporé à l'Ecole d'Infanterie. Il sert ensuite comme officier dans les divers Bataillons de chasseurs à pied et au CI n° 6.

Il effectue de Très nombreux rappels avec troupe à la 12ième. brigade d'infanterie où comme capitaine commandant de réserve, il exerce avec bonheur de multiples fonctions.

Comme officier « namurois », il publie une étude sur... la fatigue au combat.

Membre du Comité Central de Wallonie, c'est lui qui organisa à Namur, le 11 Mai 1988, la réception de l'équipage du 909 BOVESSE de retour du Golfe.

Membre du Royal Club Nautique Sambre et Meuse, il en devint entraîneur et aussi historiographe. En 1962, il en dépouille les archives négligées.

Cela l'amène à publier « 100 années de vie sportive namuroise », ouvrage de référence de plus de 150 pages.

Il trouve là sa passion pour Félicien ROPS membre fondateur du club, inventeur des sports nautiques dans notre pays.

En 1983, la Province de Namur publie son travail « Quelques aspects de la personnalité de félicien ROPS » unanimement apprécié et faisant autorité en la matière.

C'est dans le cadre du R.C.N.S.M. que le 20 septembre 1960, il a fondé la 23ième. Unité SSB-SGB (Sea Scouts et Sea-Guides de Belgique) Sambre et Meuse sous le bienveillant patronage officiel du Président SSB-SGB Amiral ROBIJNS dont il était, par le fait, devenu l'ami.

Lors de la séparation des BSB-SGB en FOS et FEE, (de la Fédération Boy-Scouts et Girl-Guides de Belgique en Federatie voor Open Scoutisme et en Fédération des Eclairceuses et Eclairceurs), il s'est battu pour les Sea-Scouts.

Ils lui doivent leur survie en région wallonne.

Depuis bientôt 30 ans, il dirige son unité avec bonheur.

Les camps annuels, le patrimoine flottille et la prestigieuse péniche « FELY » sont témoins de l'impulsion qu'il a donnée au Scoutisme marin en Meuse.

Il aime dire qu'il ne commande pas l'Unité mais qu'il gère la base et la flottille.

N'en déplaît à certains, ses avis font autorité dans les milieux nautiques.

Depuis sa retraite, prise de propos délibéré dès 1987, il donne des conférences où il présente Félicien ROPS dont il a pénétré la personnalité étudiée avec patience et passion.

Avec érudition, il raconte la Meuse et les hommes qui l'ont pratiquée au cours des temps pour y vivre et s'y desparter.

Aujourd'hui, il vous présente un grand namurois PAUL CROMBET.

SES ASCENDANTS.

Les Crombet sont une vieille et célèbre famille namuroise oubliée. Goetstouwers nous signale que «en 1753, Pierre-Philippe Crombet, qui depuis plusieurs années n'exerçait plus le métier et renonçait à tout droit et prérogative qu'il s'était acquis par son incorporation au métier des merciers, demanda son exclusion, parmi qu'il offre de payer à rate de ce jour son contingent de mauvais frais» (1).

Le nom de Crombet n'est pas tellement répandu et la coutume de prénommer fils comme père nous permet de croire qu'il s'agit d'ascendants de ceux qui font l'objet de notre propos.

Le fait d'appartenir au «Stile des Merciers» qui jouissait et offrait des privilèges particuliers nous renseigne sur le niveau social des Crombet. L'accès au métier des merciers était fort recherché car on n'y exigeait pas de pièce d'épreuve. C'est dans cette corporation que l'on retrouve, entre autres, les imprimeurs et les libraires. C'était le métier le moins opératif et le plus intellectualisé. Il permettait des pratiques commerciales très diversifiées, ce qui lui vaut, l'appellade métier «fourre-tout»: «Les merciers pourront vendre comme ils le jugeront convenable les ouvrages dont la fabrique a été attribuée aux autres métiers» (2). Au demeurant, c'était la voie d'accès la plus directe à la bourgeoisie, en somme au «tiers état de la ville».

Il ne semble pas que ce soit pour des raisons financières que P. Ph. Crombet se retire du métier puisqu'il s'offre à payer «son contingent de mauvais frais». Il apparaît que son niveau socio-politique est très satisfaisant et nous retrouvons son fils Pierre-Philippe Crombet, junior, avocat namurois imbu des idées de la Révolution française. Lorsque, en 1795, nos territoires sont annexés par la République, il devint administrateur local. En cette circonstance, il est équitable de noter le rôle pondéré qu'il a joué.

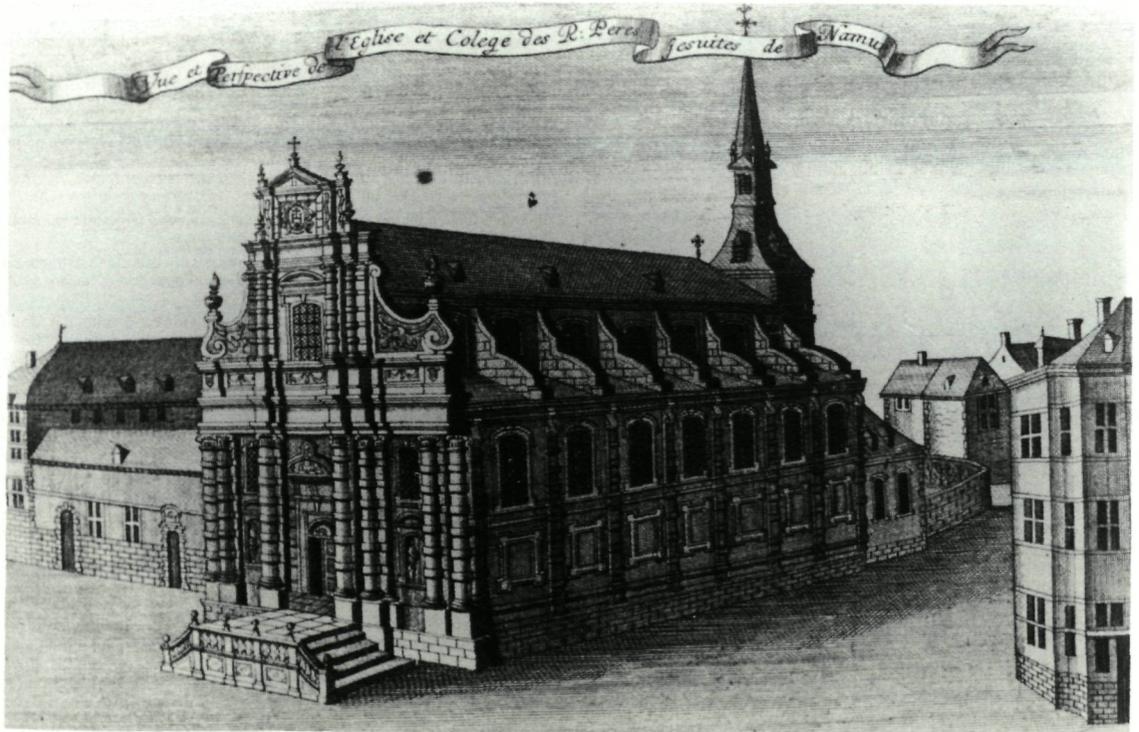
Les travaux de reconstruction de l'actuelle cathédrale de Namur avaient débuté en 1751. Le culte n'y avait repris qu'à la fin de ceux-ci, en 1767. Le comté de Namur était

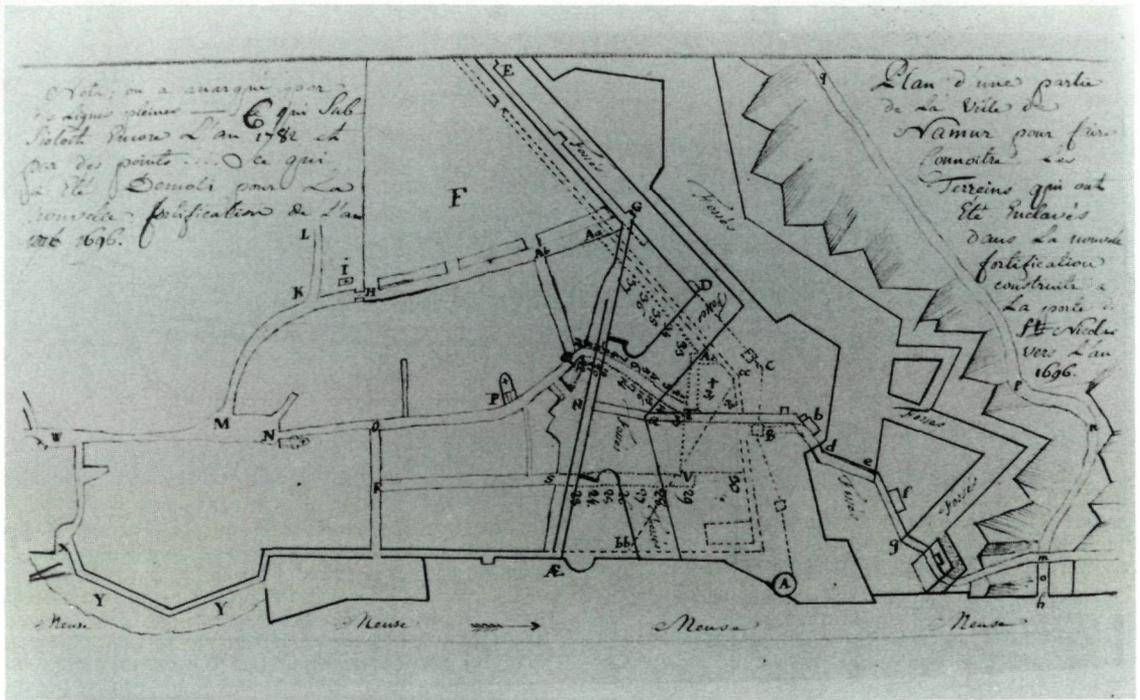
annexé le 1er août 1795 par la République française. Lors de l'interdiction du culte catholique par la Révolution, la cathédrale est utilisée comme hangar. Elle sert même de dépôt pour les prisonniers russes qui brûlent le mobilier pour se chauffer... Finalement, l'administration de la République décide de procéder à la vente publique de l'édifice, à charge pour l'adjudicataire de le démolir au bénéfice des matériaux. L'édifice avait à peine trente ans! Crombet, devenu membre de l'administration, ne pouvait s'opposer à la résolution prise. Elle heurtait, néanmoins, profondément cet humaniste respectueux des idées des autres et des arts. Dès lors, «il parvint à glisser adroitement, dans le cahier des clauses et conditions de l'adjudication, que l'administration se réservait une décade pour approuver la vente, avec réserve de la tenir pour nulle si elle le jugeait convenable» (3).

L'éphémère culte de la déesse Raison se tint dans l'édifice. Ensuite, le concordat survenant, l'astucieux délai introduit par P.Ph Crombet s'avéra largement suffisant pour sauvegarder la cathédrale que nous connaissons aujourd'hui.

Toujours en fonction du concordat, Jean-Joseph Noël, prêtre soumis, sollicite l'autorisation de célébrer les offices à l'église Saint-Loup. Cela est accordé mais les objets du culte, archives, livres, statues, tableaux et divers biens d'églises et de congrégations saisis par la République sont précisément entreposés dans cette église. Ils doivent être démenagés à l'Ecole Centrale du département de Sambre et Meuse, actuel Athénée Royal François Bovesse, jouxtant l'église Saint-Loup. Le 15 germinal (2 avril) 1800, le préfet Perès ayant arrêté «qu'il y aurait de l'inconvénient à confier le transport de ces livres et autres objets à d'autres personnes qu'à celles entendues et capables de conserver l'ordre établi dans le classement de ces livres» (4), cette tâche est confiée au citoyen Crombet qui est chargé de la direction et de la surveillance des ouvriers qu'il a dû choisir personnellement.

Eglise Saint-Loup où étaient entreposés les objets du culte. A gauche, l'Ecole Centrale, actuel Athénée François Bovesse.





Esprit avancé mais humaniste convaincu de la Déclaration des droits de l'homme, Pierre-Philippe Crombet est respectueux des biens qui lui sont officiellement confiés. Son heureuse désignation et la conscience avec laquelle il fit exécuter le travail permettront le sauvetage de bien précieux, historiquement, artistiquement et sentimentalement. C'est ainsi qu'à la suite d'un arrêté du 1er Vendémiaire, an XII - 24 septembre 1803 art. 6 - par lequel Bonaparte ordonnait la vente des biens faisant partie des fortifications, P. Ph; Crombet, membre de la municipalité, fut chargé de défendre le dossier de la Ville afin qu'elle puisse conserver, en biens propre, les terrains, antérieurement intégrés dans le système de défense. Il fit, en grande partie, triompher la thèse de sa ville contre les prétentions républicaines.

LA JEUNESSE DE PAUL CROMBET.

Paul Crombet naquit à Namur le 23 août 1786 au «tienne» qui portait le nom de sa famille. Leur propriété se situe sur une des nombreuses crêtes secondaires qui dévalent de la Citadelle sur les coteaux De Byley hors des remparts. Ces tiennes ont pour noms: «Aux Biches», «Qui rotte», 'HOLA', «Maquet», etc. Ils portaient jadis des vignobles producteurs d'une vin d'une qualité discutable mais dont les Namurois étaient fiers. Les propriétés des notables namurois hors remparts étaient aussi établies en ces lieux. (5)

On peut dire que Paul Crombet est un enfant de la Révolution. Fils d'un républicain humaniste, comme nous venons de le voir, il a trois ans quand le peuple de Paris prend la Bastille. Il reçut sa formation «primaire» au sein de sa famille puis fréquenta l'Ecole Centrale de Namur, ancien collège et actuel Athénée royal François Bovesse. Son père était membre du jury d'instruction de l'Ecole. Succédant, en 1801, au peintre Juppin, il y exerça aussi la fonction de bibliothécaire. Le fond de la bibliothèque, qui était publique, était constitué, comme nous l'avons vu, des ouvrages monastiques saisis. Viendront s'y ajouter les dotations ministérielles régulières.

L'Ecole jouissait d'une solide tradition de qualité. On y pratiquait une méthode globale avant la lettre qui fut, certes,

à la base de la belle érudition de Paul Crombet.

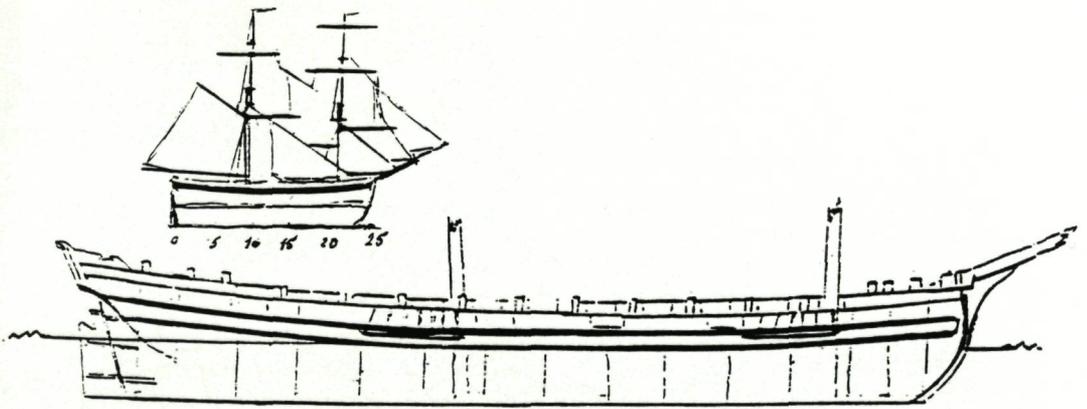
Le préfet Perès s'efforcera, en vain, de faire élever l'Ecole au rang de Lycée. Hélas, en 1802, le pouvoir central la ramène au rang d'Ecole Secondaire municipale (6). Voilà pourquoi c'est au Lycée de Douai que Paul Crombet acheva ses humanités en 1805.

UN MARIN DE LA REPUBLIQUE ET DE L'EMPIRE.

Très attiré par la carrière militaire et particulièrement la marine, il y entre en qualité de citoyen de la République, Namurois né de parents namurois. Notons qu'il faut être très très motivé par la marine pour choisir cette carrière à une époque où la France n'a d'yeux que pour ses régiments qui vont constituer la Grande Armée.

Paul Crombet entre en service actif comme novice, à l'âge de 19 ans, au camp de Boulogne... qui s'étend d'Etaple à Montreuil. En juin 1803 - Messidor an XI -, Bonaparte, 1er consul, était venu reconnaître le site propice au rassemblement de l'armée d'invasion de l'Angleterre. Méfiance ou mépris pour sa marine et son corps d'officiers, il s'est fait expliquer les lieux d'embarquement par Margollé, un simple patron de patache (7).

En 1805, Paul Crombet sert donc à bord d'une chaloupe-canonnière chargée d'écarter les navires anglais qui barrent le passage à l'énorme flottille de débarquement. Elle est composée de bateaux et péniches de tous modèles et de toutes origines et, dans certains cas, ces embarcations ont fait l'objet d'in vraisemblables transformations. L'utilisation dans la Manche des chaloupes-canonnières avait été proposée par le lieutenant de vaisseau Muskeyn, Belge comme Crombet, mais Français par annexion. Il s'agissait de petits bâtiments à fond plat, marchant à la voile et à l'aviron, grésés en brick, longs de 28 m et armés de 3 pièces de 24 et d'un obusier de 8 pouces. Montés par 22 marins, ils devaient pouvoir embarquer 130 soldats (8). Les essais avaient eu lieu en présence de l'ingénieur Forfait devant le littoral belge et avaient emporté son adhésion en 1795. 298 chaloupes-canonnières furent construites en 9 mois.



Chaloupe-canonnière de la flottille de Boulogne

Alors que Crombet était envoyé, par son capitaine, en mission à terre pour y porter des messages, une bombe anglaise détruisit sa canonnière. Lui et l'équipage du canot furent les seuls survivants. La chance a donc permis que nos propos ne s'arrêtent pas ici...

Le 24 juillet (5 thermidor) 1805, Napoléon passe, une fois de plus, en revue les troupes du camp de Boulogne commandées par le maréchal Ney. Le 21 août (3 fructidor) de la même année, en une heure et demie, hommes et matériel sont embarqués... Tout restera à la côte! En effet, l'Amiral ne peut ou n'ose rassembler la flotte qui devait permettre à la marine française d'assurer deux jours de maîtrise du Channel. «Le 2 septembre, Napoléon levait brusquement le camp de Boulogne, las de manger des yeux la côte anglaise sans pouvoir s'embarquer, las de voir ses péniches à fond plat chavirer allègrement une fois en mer... L'armée française fit brusquement volte-face et, emportant ses aigles, s'ébranla vers l'est à marches forcées en direction de la capitale autrichienne» (9). Le 21 octobre, c'était Trafalgar mais, le 2 décembre, Austerlitz fait oublier la défaite de la marine. «Et peut-être l'avenir de cette nouvelle marine républicaine n'aurait-il pas été désespéré si on l'avait entourée des soins nécessaires. Mais la France n'avait d'yeux que pour les champs de bataille terrestres» (10)

Le moins que l'on puisse dire, c'est que la carrière de marin de Paul Crombet ne commence pas sous d'heureux auspices. Il va aller vers d'autres tâches. Il est nommé aspirant en 1806, cependant qu'en 1810, son père, Pierre-Philippe Crombet, qui résidait toujours à Namur, est nommé Conseiller à la Cour d'Appel de Liège. Cette nouvelle fonction sera la cause du départ des Crombet de Namur vers Liège où Pierre-Philippe décédera en 1826, le 26 septembre. Il était alors retraité avec le titre de Conseiller honoraire à la Cour d'Appel de la même ville.

Après le camp de Boulogne, Paul Crombet est remarqué par l'amiral Missiessy qui le désigne comme membre de la commission chargée de dresser les cartes de l'Escaut oriental. Il assume cette mission à la satisfaction de ses chefs, ce qui le classe d'emblée dans la nouvelle génération des officiers de marine scientifiques. Nous verrons l'importance que cela aura pour la suite de sa carrière. La marine «de bois et de toile» est, à cette époque, à l'apogée de son développement technologique. L'évolution sera désormais le fait des officiers techniciens. «Pour être un grand marin, il ne suffit plus d'être brave». Cela est vrai pour toutes les marines. Le célèbre Cook acquit sa célébrité sans jamais livrer combat. Dès 1770, il avait été remarqué par son habileté à baliser et sa précision à dresser une nouvelle carte du Saint-Laurent et de son embouchure. Il sera choisi pour devenir le grand découvreur que l'on

sait parce qu'il était expert en hydrologie et en navigation astronomique. (11)

En France, quand la Révolution aura pendu ou exilé la fleur des officiers de la «Royale», le vide sera grand. Pour le combler, il y aura des promotions inattendues et aussi des «commissaires politiques» auprès d'anciens dont on ne peut se priver. A quelques exceptions près, les nouveaux chefs de la marine de la République ne sauront que se faire tuer. Leur bravoure n'est pas en cause mais leurs connaissances étaient rudimentaires. Paul Crombet pouvait venir à son heure dans cette marine de la République dont il aimait l'esprit libéral. Mais, selon ce qui semble être une habitude en France, quand l'armée de terre faiblit, on use de la marine à terre. (12)

LA DEFENSE DE BERG-OP-ZOOM.

C'est dans une opération terrestre que Crombet va se couvrir de mérites en se révélant officier d'infanterie de qualité, meneur d'hommes inspiré. Il utilise, de façon judicieuse, les maigres effectifs dont il dispose, comme nous allons le voir, à Berg-op-Zoom où il est envoyé en renfort pour la garnison.

En décembre 1813, les Français sont forcés d'évacuer la Hollande. Ils se limitent, dès lors, à défendre quelques places-fortes dont Berg-op-Zoom. La garnison, forte de 800 hommes, est commandée par le général Bizanet. Crombet, à la tête de 70 marins, reçoit la mission de tenir le fort d'Eau. C'est une médiocre redoute avancée dans l'Escaut. Elle est destinée à défendre le chenal menant au port intérieur. A marée haute, la redoute est seulement reliée à la terre par une étroite ligne mais, à marée basse, les polders environnants se découvrent.

Le 13 décembre au soir, l'attaque de la place est entreprise par quelques officiers hollandais et des insurgés. Ils sont repoussés. Le 15 décembre, le fort d'Eau prend sous son feu quelques péniches anglaises. Le 17 décembre, un colonel anglais somme la place de se rendre. Ce sont là les préludes d'opérations qui vont débiter par le blocus de la place de décembre 1813 à février 1814. Les Hollandais, aidés de Cosaques, puis les Prusiens mènent l'affaire de façon peu rigoureuse. La garnison n'a pas trop à souffrir et reçoit même quelques renforts de jeunes recrues qui compensent les désertions. En mars, les Anglais vont reprendre la mission. Dès le 8 mars 1814, ils mènent une attaque surprise d'importance qui échoue. La suite des opérations est décrite en détail par Eenens (13). Voyons le rôle joué par Crombet dans l'affaire. Le 9 mars, plus de 700 combattants anglais réussissent la «descente» de la place. Ils veulent s'assurer renforts et retraite par l'eau. Pour ce faire, ils décident de s'emparer du fort d'Eau avec une force de 480 attaquants. Crombet et ses 70 marins

résistent au premier choc. Au prix de nombreuses pertes, les Anglais placent des planches sur les douves et dressent des échelles aux remparts afin de donner l'assaut. Sous la pression du nombre, Crombet est astreint à se rendre avec le reste de ses effectifs réduits par les pertes. Il est prisonnier sur place. Pendant ce temps, le reste de la garnison n'est cependant pas inactif. Le général Bizanet mène une contre-offensive fructueuse contre les diverses colonnes anglaises qui ont pris pied dans la place, au port et dans divers ouvrages. Crombet évalue la situation, juge le moment opportun. Il profite du relâchement de l'attention de ses gardiens pour se révolter, s'emparer de leurs armes, reprendre l'initiative et la maîtrise du fort d'Eau. Il fait réoccuper les parapets et recharger les pièces d'artillerie. Il faut admettre que nous comprenons mal ce genre de combat. Les opérations étaient précédées d'attentes et de veilles incroyablement éprouvantes. Dans les deux camps, les équipements étaient de mauvaise qualité, mal adaptés à l'eau et au froid. Les attaques étaient menées à découvert contre des ouvrages en maçonnerie. La concentration des combattants était incroyable à nos yeux. Les engagements étaient courts. On s'y fusillait sur place par salves très meurtrières et l'arme blanche était souvent celle de la décision finale. Pour Crombet, l'affaire est retournée à main nue et cela réussit. Il s'empare du drapeau du 1er régiment de la Garde Royale écossaise. Cette unité, menacée de destruction entre les forces de la place et les tirs du fort d'Eau, doit se rendre. Durant les heures et les jours qui suivent, les hostilités se calment et les combattants du fort d'Eau recueillent les combattants anglais transis de froid, sans ordres ni ravitaillement qui errent dans les polders en s'efforçant d'échapper aux courants des marées.

Le lendemain du combat, soit le 11 mars, Crombet remet lui-même au général Bizanet le drapeau dont il s'est emparé. Trois autres drapeaux régimentaires anglais ont également été pris.

Le haut fait d'arme de Crombet, qui eut lieu lors de la défense réussie de Berg-op-Zoom, passa inaperçu au milieu de la fin, de l'Empire : vingt jours après, Paris était pris par les Alliés... Néanmoins, dès qu'il eut été informé de la belle défense de la garnison de Berg-op-Zoom, Napoléon s'empressa de récompenser les principaux défenseurs et Crombet fut nommé chevalier de la Légion d'Honneur (14).

AU SERVICE DE GUILLAUME 1er.

Le 30 mars 1814, Blücher entre à Paris et toutes les places-fortes tenues par les troupes françaises à l'étranger doivent être évacuées. Le 24 avril, la garnison de Berg-op-Zoom se retire à Dunkerque avec armes et bagages. Parions plutôt de «ce qui reste» de cette garnison composée en grande majorité de Belges. Après avoir fait leur devoir, ils n'ont pas attendu pour désertir puisqu'ils ne font plus partie de l'Empire français dont le démembrement sera consacré à Vienne. Tant de bravoure et de sang répandu n'on servi qu'à retarder l'abandon de la place de 47 jours, du 8 mars au 23 avril.

Le premier traité de Paris, le 30 mai 1814, replaçait la France à l'intérieur de ses frontières de 1792 et consacrait l'union de la Belgique à la Hollande. Dès lors, le gouvernement de Louis XVIII licencia tous les officiers considérés comme étrangers. Ce fut le cas du citoyen Crombet, né à Namur et devenu ressortissant des Pays-Bas. Le 1er septembre 1818, il sera promu lieutenant ter Zee 1ste Klasse (lieutenant de vaisseau de 1ère classe). De 1817 à 1826, il va effectuer de nombreuses et longues croisières dans la Baltique et, en Méditerranée, dans l'archipel grec et particulièrement en Italie.

Il nous a laissé des relations détaillées de ces voyages. Elle ont été publiées par le vicomte Terlinden (15). Les récits de Paul Crombet sont émaillés de réflexions person-

nelles qui nous permettent de cerner l'officier de devoir et l'humaniste étonnant qu'il fût. A l'occasion de ses escalades, il développe une véritable stratégie des visites au cours desquelles il exerce son oeil et son esprit critiques. Il s'arrange pour ne pas être du quart qui débarque en premier. Les informations qu'il récolte de la sorte lui permettent d'organiser au mieux le temps dont il dispose à terre. Il y mène de véritables démarches intellectuelles qui dépassent de loin les aspirations des marins qui vont à terre pour se détendre, voire se donner du «bon temps».

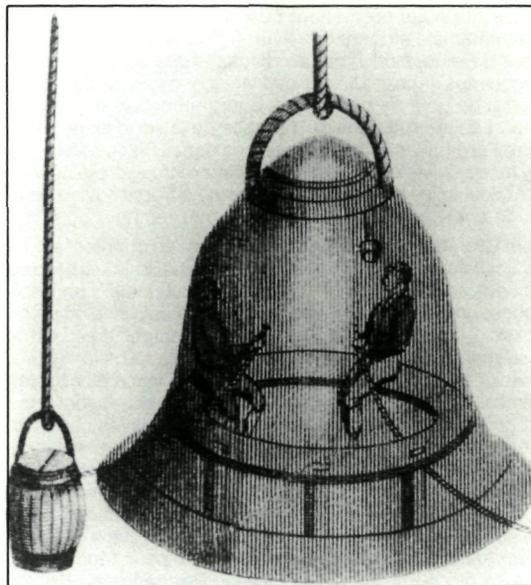
Paul Crombet se comporte en intellectuel organisé, avide de voir, de connaître, de s'expliquer et aussi d'expliquer aux autres ce qu'il voit et ce qu'il perçoit. Il aime philosopher et nous révèle une personnalité parfois pleine de paradoxes. Ainsi, lorsqu'il visite le site de Pompéi, il est manifestement impressionné et il nous montre sa belle culture classique. Dans sa relation, il exprime, de façon étonnante, une conception d'avant garde en matière de muséologie. Alors qu'on projette de transporter à Naples les objets et même les tombeaux arrachés aux cendres de lave, il suggère d'édifier un musée local permettant de protéger et d'exposer, «in situ», les monuments et objets inventoriés lors des fouilles archéologiques auxquels il est opportun de garder leur environnement géographique et culturel. Cette idée résolument novatrice est étonnante pour l'époque où l'on se glorifie d'amener la frise du Parthénon au British Museum et l'Obélisque à Paris.

Son goût pour l'esthétique dépouillée est aussi d'avant-garde. Nous y souscrivons certainement mais, à l'époque, l'expression de cette conception devait susciter pas mal d'antipathies. En outre, le dépouillement exalté ne manquait pas de suggérer une inspiration d'origine calviniste. A propos du couvent dédié à Saint Nicolas en Sicile, il écrit : «Son église est, si-non une des plus brillantes, du moins une des plus imposantes que j'ai vues; on n'y remarque pas cette surcharge ridicule de luxe, ni cette multitude de peintures, la plupart insignifiantes, quand elles ne sont pas pis, qui déparent ordinairement les églises» (16). Crombet émet ici un avis d'avant-garde quant à l'art dans les lieux de culte. Cela le fera accuser d'irrespect et d'anticléricalisme, mais, 170 ans après, son avis fera l'unanimité.

Il fait aussi partie de la nouvelle génération des officiers de marine scientifiques. Sa compétence dans les mathématiques et les calculs de navigation astronomique seront des atouts incontestables pour sa carrière. La belle technologie sollicite également son intérêt. C'est ainsi qu'à Malte, il rapporte : «La machine à mâter fixe aussi un peu votre attention, mais ce n'est pas par sa hauteur, au contraire, elle est très petite, étant placée au sommet d'un mur très élevé, qui je crois n'est que le revêtement du rocher, et au pied duquel peuvent venir se placer les bâtiments les plus forts» (17). Crombet sait combien l'opération qui consiste à mâter les bateaux est difficile et pénible. On utilisait des bigues sur pontons et parfois les moyens du bord avec force poulies et mouflages dont l'efficacité n'excluait ni l'effort, ni le risque. Par contre, le système de Malte semble parfait : il permettait de laisser descendre, du bout de la muraille, le mât verticalement dans l'étambrai et directement dans son emplanture.

Combret s'intéresse, d'autre part, à l'acoustique dans l'architecture. A Taormina, en Sicile, il constate, avec étonnement, que les théâtres antiques, bien que construits en plein air, «étaient beaucoup plus favorables à la voix que les nôtres, où les acteurs, tout en se tuant à force de crier, ne parviennent encore à se faire entendre que d'une partie de l'auditoire» (18).

Il est aussi très vraisemblablement le premier «Belge» à avoir effectué, en 1820, une plongée sous eau. Ce fait devrait inspirer la fierté aux Namurois plongeurs dont le centre est renommé. Je ne peux résister au plaisir de vous



La cloche à plongeur de Halley (1690).

livrer sa relation qui est scientifiquement parfaite pour l'époque. Elle laisse pressentir les problèmes physiologiques et technologiques qui se poseront par la suite aux promoteurs des activités sous-marines (19).

Pour réaliser cette expérience, Crombet utilisa le caisson de Plymouth qui est le premier modèle vraiment fonctionnel. Celui-ci avait été conçu par l'ingénieur anglais Rennie John (1761-1821) qui s'était inspiré de la cloche à plongeur décrite par Edouard Halley (1656-1742) à la Royal Society de Londres en 1717. Le système avait été perfectionné par John Smeaton (1724-1792) qui expérimenta avec succès sa cloche pour deux travailleurs en 1788 à Ramsgate (20). Voici donc le récit de Crombet :

«Plymouth, 26 mai 1820, samedi.

Depuis longtemps je désirais savoir comment on se trouvait et comment on pouvait vivre sous l'eau et je me promis bien de satisfaire cette curiosité dès que j'en entrevis la possibilité, en apprenant que les cloches à plongeurs de nouvelle invention étaient en usage sur la rade de Plymouth.

Nous obtînmes facilement la permission de faire cette expérience et nous nous rendîmes, à dix, dans le Catwater à bord de la goélette, où une de ces cloches est installée. On ne nous dit que l'on pouvait descendre à six, mais, comme un couple de nos messieurs voulaient n'être que simples spectateurs, nous descendîmes d'abord à quatre avec un plongeur.

La cloche est une caisse de fer de six pieds de longueur, quatre de largeur, cinq de hauteur, et de trois pouces et demi d'épaisseur ; elle est terminée, en haut, en forme de toit aplati et pèse environ 8.200 livres. Il y a en dedans deux bancs pour s'asseoir, une traverse pour s'appuyer les pieds et les instruments pour travailler au fond de la mer pendent aux parois de la machine.

Lorsque nous commençâmes à descendre, j'éprouvai d'abord aux oreilles une si violente douleur, par la grande pression de l'air, que je crus un moment que le tympan ne pourrait pas résister à une pareille pression et se serait déchiré. Mais, lorsque l'équilibre se fut établi entre les organes, cette douleur passa totalement et je me trouvai en

état de pouvoir me livrer facilement à toute espèce de travail de corps et d'esprit.

J'étais alors au fond de la mer, à environ trente pieds de profondeur, et l'on aurait encore le double comme colonne d'eau au dessus de la tête que l'on pourrait encore s'apercevoir quand un nuage passerait devant le soleil et que le plus petits objets ne pourraient pas échapper à vos regards, tant la machine est bien éclairée par le moyen de douze verres convexes bien polis et incrustés dans sa partie supérieure. Nous pûmes y écrire avec la plus grande facilité ; enfin il n'y monte seulement pas d'un pouce ; on n'y est aucunement mouillé.

L'air que l'on respire est envoyé d'en haut par une double pompe et il peut bien entrer dans la machine, mais non en sortir ; de sorte que, si par un accident quelconque on ne pouvait plus renouveler l'air dans la cloche, deux hommes pourraient bien encore y vivre un quart d'heure, temps qui serait suffisant pour les remonter. Aussi ce n'est pas là précisément l'accident le plus grave qui puisse arriver, mais lorsque, par un malentendu, on laisse descendre la cloche sur un fond inégal et qu'elle se renverse, alors il n'y a plus de remède et les hommes qui se trouvent dedans sont plutôt écrasés que noyés par la violence avec laquelle l'eau s'y précipite. Cet accident est arrivé ici un fois sur la rade. Le tangage du bâtiment pourrait aussi provoquer le même malheur. Aussi doit-on avoir soin de ne plonger que lorsque la mer est unie et aussi de n'employer que des bâtiments stables.

C'est par des coups de marteau que l'on entend distinctement d'en haut que les plongeurs indiquent quand il faut les descendre, quand ils sont à une profondeur suffisante, quand il faut leur donner de l'air, quand il faut les remonter, etc. Il faut être très attentif à leurs signaux, car si on les interprétait mal, on pourrait fort bien les noyer. On pourrait aussi, et c'est ce que l'on a fait plusieurs fois, correspondre par écrit par le moyen de planchettes fixées à des cordes et qu'on laisserait monter à la surface de l'eau ou que l'on tirerait en bas. Mais les plongeurs étant par état plus experts dans l'art de briser la pierre que dans celui d'écrire, on a préféré à cet expédient les coups de marteau, qui d'ailleurs demandent moins de temps et qui même n'interrompent pas du tout le travail.

Les plongeurs demeurent ordinairement sous l'eau de deux heures et demie à trois heures. Ils mettent dans un sac les éclats de pierre qu'ils enlèvent du rocher lorsqu'ils travaillent, comme ils le font actuellement à Plymouth, à purger une rade des hauts fonds qui la rendent dangereuse, et lorsque le sac est plein et qu'on les remonte, ils l'abandonnent pour être hissé isolément. Deux mille livres de pierres pesant, ainsi élevées du fond de la mer, coûtent au gouvernement trois livres, et demi sterling.

On peut aussi employer les cloches à plongeurs pour toutes les constructions sous-marines et également pour relever les bâtiments coulés. Il n'y a cependant encore qu'en Angleterre qu'elles sont en usage, ce qui m'engage à observer que les Anglais en général peu inventeurs, sont très habiles à perfectionner les inventions et les découvertes des autres et savent les tourner à leur profit.

Comme dans toutes les opérations où la vie est compromise, on n'a rien négligé ici pour la solidité. L'appareil consiste dans un échafaudage établi en arrière du bâtiment et deux forts montants, portent sur le bâtiment même, et bien étayés, deux treuils auxquels se garnissent deux collières. Celle du treuil d'arrière est fixée à la cloche par deux anses de fer et fait le plus de force ; celle du treuil d'avant est un palan de sûreté que l'on a soin de toujours tenir roide. Il est fixé à la cloche par des estropes ; outre cela, elle a des espèces de bras de chaque côté, par le moyen desquels on la change un peu de place quand elle est au fond de la mer.

Dans la construction de la cloche, il faut aussi avoir soin que les verres convexes incrustés de dedans en dehors, ne portent pas à faux, sans quoi il se briseraient nécessairement par la grande pression de l'air. Il y en a eu une fois un qui a éclaté de cette manière, malgré sa grande épaisseur; mais heureusement que les morceaux ont tenu.

Lorsque je remontai, après avoir passé environ trois quarts d'heure sous l'eau, le mal d'oreilles me reprit, mais plus avec autant de violence, et je le gardai vingt-quatre heures à gauche et quarante-huit heures à droite. Pendant ce temps il diminuait toujours insensiblement; outre cela, je crachai aussi un peu de sang, mais sans aucune douleur; cependant un de mes compagnons eut une hémorragie abondante.

Personne n'est exempt du mal d'oreilles; il serait cependant dangereux d'y mettre quelque chose pour le diminuer, car quelqu'un ayant, un jour, employé du papier à cet effet, la pression de l'air le poussa si avant dans le conduit auriculaire qu'il lui fallut ensuite subir une opération douloureuse de chirurgie pour en être débarrassé.

Les personnes les plus corpuentes sont celles qui souffrent le plus dans la cloche; cependant, ce fait ne s'est pas vérifié à mon égard. Quant à celles qui ont la poitrine faible, elles ne doivent pas du tout s'y exposer; elles pourraient y perdre la vie et, en général, avant d'entreprendre une pareille expérience, il faut sincèrement consulter sa force, son tempérament et sa santé.

Les personnes avec lesquelles je suis descendu sont MM. Muller, premier lieutenant, Van den Bosch, idem, et Muller, second lieutenant. Ainsi ce fut nous quatre qui donnâmes l'exemple et lorsqu'on nous vit réparer sains et saufs, cela donna du courage même aux plus peureux; tous voulurent descendre; de sorte que, pour le second voyage, ils étaient sept dans la cloche, on aurait de la peine à se mettre plus dans une diligence.»

Esprit d'avant-garde, voltairien caustique, Crombet est resté anticlérical mais fut loin d'être antidéiste. Il est respectueux de Dieu et de l'idée de la chrétienté modèle de civilisation, mais il n'hésite pas à critiquer les abus de l'Eglise, les richesses, les outrances et les superstitions. C'est ainsi qu'à Gênes, il déplore le «luxu profane qui règne dans les temples de Dieu» et qui, selon lui, ne peut qu nuire «au recueillement nécessaire pour la prière» (21), et il ne manifeste guère de sympathie à l'égard des moines italiens ou maltais (22). Par contre, il est fier de son appartenance à la Franc-maçonnerie et fait spécialement l'éloge des loges italiennes composées, beaucoup plus qu'en France, par «l'élite de la société», c'est-à-dire «des hommes d'un esprit indépendant et qui ne font aucun cas des sentiments et de l'approbation du vulgaire» (23).

Par la force des choses, Paul Crombet dut mettre son épée et ses connaissances au service des différents régimes et états qui furent maîtres de Namur, sa ville natale, et des territoires qui allaient devenir la Belgique. Au travers des vicissitudes de l'histoire, il a gardé une haute conception de la fonction militaire qu'il ne manque pas d'exalter par des exemples que nous retrouvons dans ses récits. C'est ainsi qu'à la suite de sa visite sur la site de Pompéi, il souligne le sens du devoir des militaires romains qui, chargés, «préférèrent la mort à la fuite» et dont les ossements et les lances trouvés dix-huit siècles plus tard montrent «aux guerriers... que, dans aucune circonstance, ni les plus grands intérêts personnels, ni les plus grands dangers ne doivent leur faire oublier leurs obligations militaires» (24). De même, à l'île de Malte, il fait ses sarcasmes pour faire l'éloge, en termes choisis, des valeurs militaires supranationales de ceux qui furent les défenseurs «du boulevard de la chrétienté, les Chevaliers de l'Ordre de Malte» qui ont montré «ce que peuvent contre le nombre le courage, le dévouement et l'intrépidité» (25).

En 1826, Crombet effectue, suivant ce qu'il écrit, un «long voyage scientifique en Russie. La nature réelle de cette mission nous est inconnue. Dès son retour, en 1828, le gouvernement des Pays-Bas l'appelle aux fonctions d'inspecteur à l'Institut Royal de la Marine à Medemblick. Il y enseignera les mathématiques et la navigation de façon remarquable et sera, de ce fait, apprécié tant de ses supérieurs que de ses élèves qui lui voueront estime et reconnaissance. En effet, par la suite, nombre de ceux qui reçurent son enseignement ont exercé de hautes fonctions dans la marine des Pays-Bas. Paul Crombet devait rester attaché à l'établissement pendant près de 22 ans. Nous verrons dans quelles circonstances et à quel titre.

Lorsqu'en 1830 la révolution fit de la Belgique un état indépendant, il s'enthousiasma et manifesta le désir de mettre ses connaissances et son talent à la disposition de son pays. La constitution dont la Belgique se dote n'est pas sans séduire l'humaniste qu'il était, déçu aussi bien par les excès de la révolution française que par ceux des monarchies absolues. Il offrit ses services au Gouvernement Provisoire, qui lui conseilla de continuer à enseigner dans la marine des Pays-Bas, cette fonction lui évitant de devoir porter les armes contre sa patrie naissante. On lui fit la vague promesse de faire appel à lui pour former nos officiers de marine «quand le moment serait venu». Notre marine belge devait pouvoir lui donner un grade équivalent à celui qu'il exerçait aux Pays-Bas. Hélas, les hommes politiques belges dans leur majorité, contrairement à nos souverains, n'ont jamais porté ni intérêt, ni affection à notre marine dont pourtant le pays a toujours eu grand besoin. Le namurois Paul Crombet était un Belge sincère, mais une carrière, à son niveau, était impossible en Belgique. Il refusa toujours la naturalisation hollandaise et, de propos délibéré, en subit les conséquences. Son avancement dans la marine des Pays-Bas resta en retard sur ses fonctions et ses mérites. Nommé capitaine de frégate le 23 mars 1831, il dut attendre 13 ans pour être promu capitaine de vaisseau, tout en exerçant, il est vrai, la fonction de commandant de l'Ecole de Marine à Memblick (26), mais en 1850, l'institution qu'il commandait toujours fut supprimée. Crombet fut alors admis à la retraite au grade de contre-amiral. En 1859, le gouvernement des Pays-Bas l'autorisa à revenir en Belgique vivre sa retraite à Liège où l'attirent des liens familiaux et culturels.

LA RETRAITE

Nous avons peu d'informations sur la fin de sa vie qui semble avoir été paisible. Agé de 75 ans, Crombet a pu assister aux premières régates à l'aviron en Belgique, organisées le 29 octobre 1860 à Liège pour l'inauguration du Pont des Arches en présence du roi Léopold Ier. La date et l'époque nous incitent à cette réflexion: ils sont de la même trempe ces contemporains amoureux de culture, de progrès, de plein air et de bateaux: Crombet, grand marin enthousiaste, Ziane, Beadrihayé, Nagelmackers, Kirsch, fondateurs du Sport nautique de la Meuse à Liège, le clan des Rops et Marlaire, fondateurs, du Cercle Nautique Sambre et Meuse à Namur. Ce sont des humanistes, esprits forts en avance sur leur temps, qui ont dénoncé les préjugés qui étouffaient la société de l'époque (27)

Paul Crombet, époux de Dame S. Hédouin décédait à Liège, rue Louvrex, le 22 mars 1861. Les funérailles eurent lieu à l'église Sainte-Véronique. Membre vraisemblablement d'une loge militaire, déiste, il était fier de son appartenance à la Franc-maçonnerie. Comment, dès lors, expliquer ses funérailles religieuses? Mépris pour les interdits lancés en 1837 par Monseigneur Stercks Désaffection? C'est peu probable quand on connaît l'homme. Volonté de sa famille bien pensante? (28)



Portrait de Paul Crombet réalisé en 1814 se trouve au Musée Royal de l'Armée à Bruxelles. Le conservateur, Léon Wilmet, signale que la décoration a été ajoutée ultérieurement.

En tout état de cause, sa fin fut discrète et les honneurs qu'il méritait ne lui furent pas rendus. Il faut reconnaître que pour la Belgique, cela aurait été officiellement difficile. Paul Crombet, Belge malgré tout, avait été officier de l'Empire et des Pays-Bas. Les velléités impérialistes des républicains français, d'une part, et le contentieux politico-économique avec les Pays-Bas, d'autre part, ne pouvaient permettre de donner à la cérémonie funèbre l'éclat affec-

tueux que ses compagnons d'armes et amis avaient souhaité.

Né à Namur, resté belge contre tout intérêt, Paul Crombet est une de nos gloires oubliées. Il était Chevalier de la Légion d'Honneur, Chevalier de l'Ordre d'Orange-Nassau, décoré de la Médaille de Sainte-Hélène et décoré de la médaille hollandaise de 35 ans de service.

NOTES

- (1) J-B. GOETSTOUWERS, *Les métiers de Namurs sous l'Ancien Régime*, Louvain-Paris, 1908, p. 262.
- (2) J-B. GOETSTOUWERS, *op. cit.*, p. 280.
- (3) Fr. JACQUES, *Le rétablissement du culte catholique à Namur après la Révolution - Les paroisses de la ville et de sa banlieue*, Gembloux, 1962, p. 198.
- Eglise Saint-Loup où étaient entreposés les objets du culte. A gauche, l'Ecole Centrale, actuel Athénée François Bovesse.**
- (4) Fr. JACQUES, *op. cit.*, p. 246.
- (5) Le stordoir banal, qui était aussi le lieu des assemblées de la frairie des Vignerons, était situé au faubourg de La Plante hors la porte de Buley.
- (6) J. DE ROMREE DE VICHENET, *Deux cents ans d'enseignement public dans le grand Namur*, Namur, 1989, p. 22 et 24.
- (7) S. BERTINO, *La Mer Mystérieuse*, Paris, 1970, p. 531.
- (8) J-C1. LIENART, CPV hr, *La Marine et la Révolution française*, dans «Neptunus», n° 221, juillet 1989, p. 24.
- (9) C. et R. GRIMBERG SVANSTRÖM, *Histoire universelle*, t. 9, Verviers, 1964 p. 316.
- (10) J. MORDAL, *25 siècles de guerre sur mer*, t. I, Veriers, 1959, p. 224.
- (11) Th. et R. RIENTES, *Les Voyages du Capitaine Cook*, Paeete, 1986, Paris 1971, p. 22.
- (12) Si l'on excepte ses conquêtes coloniales, la France ne s'est souvenue de sa marine que pour venir à la rescousse de ses armées de terre débordées. En voici des exemples: le Camp de Boulogne en 1805, le siège de Paris en 1870, les fusillés marins de Ronarch à l'Yser en 1914 et la 4e DB qui est une unité de marine, mais là les raisons sont diverses.
- (13) A. EENENS, *Les soldats belges à Berg-op-Zoom en 1814*, Bruxelles, 1879.
- (14) L. WILMET, *Un Namurois contre-amiral au service de la Hollande, P. Crombet*, dans «Le Carnet de la Fourragère», Bruxelles, n° 6, juin 1927, p. 58-65.
- (15) Vicomte Ch. TERLINDEN, *Les souvenirs d'Italie de Paul Crombet, 1817-1826*, Bruxelles-Rome, 1941.
- (16) Ch. TERLINDEN, *op. cit.* 15, p. 145.
- (17) *Ibidem*, p. 116.
- (18) *Ibidem*, p. 150.
- (19) Vicomte Ch. TERLINDEN, *Une descente sous-marine opérée par P. Crombet en 1820*, dans «Bulletin de la Commission royale d'Histoire», 1939, p. 151-160.
- (20) G.E.R.S., *Marine Nationale (Fr)*, La Plongée, Paris, 1955.
- (21) Ch. TERLINDEN, *Les souvenirs d'Italie de Paul Crombet, 1817-1826*, Bruxelles-Rome, 1941, p. 168.
- (22) *Ibidem*, p. 117
- (23) *Ibidem*, p. 123
- (24) *Ibidem*, p. 28-29.
- (25) *Ibidem*, p. 110-111
- (26) L. LECONTE, *Les ancêtres de notre Force Navale, Bruxelles, 1952, p. 207.*
- (27) R. PIERARD, *100 années de vie sportive namuroise*, Libramont, 1962, p. 20-22.
- (28) L. DE SEUILLY, *Le Baron de Stassart, agent maçonnique de Léopold I*, dan «Belgia 2000», n° 3, 1984, p. 27.

Over «VIERBERGEN», «VIERBOETEN» en vuurtorens

Door Oppermeester (b.d.) J.B. Dreesen

Vuurtorens zijn zeer oud en gaan ver terug in de geschiedenis. Zij vormden de eerste realisaties om de zeeman meer veiligheid te bieden bij het naderen van de kust. Reeds ten tijde van Homerus, de grote dichter uit de Griekse oudheid die leefde omstreeks 850 v. C., werden op de kusten vuurbakens aangestoken om de zeeman bij zijn vaart te leiden. Vergeleken bij de bronzen Colossus, die over de haveningang van Rhodes stond - toentertijd een van de zeven wereldwonderen - waren het echter maar dwaallichtjes. Dit reuzenbeeld droeg in zijn hand een metalen kooi waarin men kolen brandde om de zeevarende de weg naar de haven te wijzen.

Een ander wereldwonder, van dezelfde soort, was de vuurtoren op het eilandje PHAROS. Gebouwd onder farao Ptolemaeus Philadelphus (Ptolemus II 270 c V.) verzekerde hij meer dan 1500 jaar de veilige invaart van de haven van Alexandrië tot hij vernield werd door een aardbeving. Het is uit de naam van het eiland Pharos dat het Franse PHARE = vuurtoren afgeleid werd.

Een andere zeer voorname vuurtoren uit de oudheid was deze van Capio of Apio die in de buurt stond van het huidige Puerta de Santa Maria op de Spaanse zuidkust. In grootte en opbouw zou hij die van Alexandrië geëvenaard hebben.

Ook de Romeinen waren fervente vuurtorenbouwers. In het jaar 100 stonden er langs de Middellandse Zeekusten reeds meer dan 30 vuurtorens van hun hand. De voornaamste waren die van Ostia, Ravenna, Pozzuoli en Messina.

Naarmate ze in West-Europa de kusten bezetten bouwden ze ettelijke van deze monumenten op de Atlantische kusten. Van hun hand zijn de nog bestaande Torre de Hercules in La Coruña (uiteraard reeds diverse malen herbouwd) en de in de 19de eeuw verdwenen Odravvuurtoren van Boulogne. In Engeland bouwden ze vuurtorens in Dover, Holywell en Flamborough-Head.

Enkel in Dover zijn hier nog resten van te zien.

Op de Normandische kust kwamen vanaf 1350 een vuurtoren te Fecamp en een op de noordhoek van de monding van de Seine.

Van recentere datum is de Tour de Cordouan, aan de monding van de Gironde. De bouw ervan werd aangevat in 1584 en duurde 27 jaar.

Niet zo oud maar van naam goed gekend is de Brandaris vuurtoren op het eiland Terschelling. Het is de oudste vuur- of lichttoren van de Nederlandse kust.

De oudste vuurtoren op de Vlaamse kust is uiteraard de reeds voornoemde Odratoren van Boulogne. Hij werd gebouwd onder keizer CALIGULA in het jaar 40. Na het vertrek van de Romeinen geraakte hij in verval maar onder Karel de Grote werd hij omstreeks 811 hersteld en terug in gebruik gesteld.

Naar oude teksten werd de vuurtoren van Boulogne ontstoken 's nachts als de vloed op halver hoogte was. Dat was het moment waarop de schepen mochten binnenlopen. Het vuur bleef branden tot de vallende tij op halver hoogte was.

Vanaf 1250 trof men «VLIERBERGEN» aan te Duinkerke en te Calais. Dit moeten de oudste lichtbakens zijn geweest op onze kust, brandstapels op een duin - of heuveltop of op de stadsmuren. Op het einde van de 13de eeuw had Calais echter reeds een ijzeren lantaarn.

In de 13de eeuw steeg de omvang van de «Westvaart» dit is het handelsverkeer met de Franse, Spaanse en Portugese havens. Toen graaf Lodewijk van Male in 1367 de voorrechten van de Spaanse handelaars bekrachtigde beloofde hij de vuurbakens op de Vlaamse kust beter te doen werken «zoals in oeden tiden».

Er kwamen nieuwe lichtbakens en «VLIERBOETEN» te Duinkerke, Nieuwpoort, Oostende, Blankenberge en Heist. De uitbating ervan werd bekostigd door de betaling, door de schippers, van een «VIERBOETEGELD».

Oorspronkelijk werden op de torens open vuren gestookt. Als brandstof gebruikte men takkenbossen, riet, stro, eikenhout en later steenkolen.

Na de uitvinding van de ARGANDlamp in 1783 werd algemeen olievlaming toegepast. Daarna kwamen petroleum, paroline, vetgas, gloei- en acetyleenlicht in gebruik. Tegenwoordig wordt elektrisch licht als spitsbooglamp of als gloeilamp toegepast.

Een belangrijke uitvinding was die van de Fransman Fresnel, die in 1819 lenzenstelsels voor het bundelen van door lichtbronnen uitgezonden stralen ontwierp.

Veel van de vuur- of lichttorens zijn, ter bescherming van de vogels, uitgerust met zogenaamde «vogelverlichting» bestaande uit een aantal op de toren gerichte schijnwerpers welke tijdens de periode van vogeltrek ontstoken worden. Op die manier wordt voorkomen dat de dieren zich te pletter vliegen tegen het gebouw. Tevens zijn rondom het lichthuis stangen aangebracht waarop de vogels kunnen neerstrijken.

Daar in periode van mist of slechte zichtbaarheid het licht van weinig nut is geworden worden vuurtoren uitgerust met mistseinen.

De oudste vorm van een mistsein was de klok, soms nog in gebruik. Een andere vorm was het explosief signaal, dat verkregen werd door het afvuren van een kanon of een ander geluidstoestel. Meestal gebruikt op dit ogenblik is de SIRENE en de DIAFOON. Vanwege zijn dubbeltonigheid is hierbij de Diafoon de meest efficiënte van de twee. Hij geeft een doordringend geluid met een omtrekbereik van 360 graden en een reikwijdte van 4 à 5 zeemijlen. Op de zeekaarten en lichtenlijsten staan ze aangegeven als DIA.

Efficiënter in afstand zijn de onderwatersignalen. Ze kunnen door schepen uitgerust met een microfoon opgevangen worden tot op 50 mijlen. Een betere methode is echter nog de radio. Niet alleen kunnen hiermee waarschuwingen doorgegeven worden; maar ook peilingen en afstanden en dat tot op een afstand van 100 mijlen. En «last but not least» is er de RACON, radarsignalen die een onmiddellijke identificatie met peiling en afstand toelaten. Moesten al de lichten van vuurtorens (en ook lightschepen en boeien) gelijk zijn dan zouden de zeevarenden kostbare informatie met betrekking tot hun juiste positie moeten ontberen. Voor deze redenen verschilt het licht van elke vuurtoren.

Dit licht kan variëren in KARAKTER, KLEUR en KENMERKENDE AFWISSELING van heldere en duistere perioden. De volgende verschillen worden gemaakt.

VAST; afk. V (Eng. FIXED. F.) Het licht brandt voortdurend met dezelfde lichtsterkte.

SCHITTER. afk.S. (Eng. FLASHING. Fl.) Het licht vertoont regelmatig schitteringen van al dan niet gelijke sterkte. De duur van de totale schittering is korter dan de duur van de verduistering.

FLIKKER. afk. Fl. (Eng. QUICK FLASHING. Qk. Fl.) Het licht vertoont zeer korte schitteringen (40 of meer per minuut).

ONDERBROKEN. afk. O (Eng. OCCULTING. Occ.) Het licht dat met constante sterkte schijnt wordt regelmatig onderbroken. De duur van de onderbreking is gelijk aan of korter dan de duur van het lichtschijnsel.

VAST EN SCHITTER. afk. V en S. (Eng. FIXED FLASHING.F.Fl.) Het licht brandt voortdurend met nu en dan een schittering van grotere intensiteit. Soms wordt de schittering voorafgegaan en/of gevolgd door een korte verduistering.

GROEPSCHITTER. afk.GS. (Eng. GROUP FLASHING.Gp.Fl.) Het licht vertoont periodieke groepen van schitteringen waarbij de totale duur van de schitteringen kleiner is dan de som van de verduisteringen.

GROEPONDERBROKEN.afk.GO (Eng. GROUP OCCULTING. Gp. Occ) Het licht vertoont periodieke groepen van verduisteringen waarvan de totale duur gelijk is aan, of korter dan de duur van het licht.

Ook de kleuren van het licht worden met de daarvoor vastgestelde afkorting opgegeven. Lichten met verschillende kleuren noemt men ook wel VERKLIKKERLICHTEN. In Engelse kaarten komt nog wel het woord ALTERNATING (Alt) voor. Zo'n licht heeft twee kleuren, beurtelings rood en wit of groen en wit.

Bij de lichten wordt de PERIODE gegeven, de tijd waarin de gehele fase van het karakter wordt doorlopen. Bijvoorbeeld GO.3.(10) wil zeggen; een groep-onderbrokenlicht waarin 3 onderbrekingen per 10 seconden voorkomen.

De LICHTENLIJST is een bijlage in boekvorm van de ZEE-MANSGIDSEN, waarin alle lichten zijn opgenomen van belang voor de navigatie.

Naast het woord VUURTOREN is, in het Nederlands, ook het woord LICHTTOREN gebruikelijk.

En om te eindigen een VUURTORENMOOP.

In de U.S.Navy loopt de grap van een Amerikaanse admiraal die een echo op het radarscherm ziet en tegen zijn V.H.F. man zegt: «Vertel dat schip dat het 15 graden van koers moet veranderen». Het sein wordt onmiddellijk doorgegeven en even vlug komt het antwoord binnen dat luidt: «Verander zelf 15 graden van koers». Toen de Admiraal, in iets kernachtiger bewoordingen de message liet herhalen kreeg hij hetzelfde antwoord.

Toen greep de admiraal zelf naar de micro en brulde: «Verander je koers van 15 graden. Ik ben een admiraal van de U.S.A. Navy» waarop een kalme stem antwoordde «En ik ben een vuurtoren».



WESTERLUND - STAPPER

NAAMLOZE VENNOOTSCHAP

SHIP SUPPLIERS

IMPORT - EXPORT

Oude Leeuwenrui 8 B-2000 Antwerpen - Belgium

Tel: 03-233 63 26 / 231 70 46 / 233 39 31

Tlx: 32344 Fax: 03-225 12 49

Au bout de la terre, la mer attend...

Saint Bernard du Spuikom

Pour plus d'un amoureux de la mer, il n'est de séjour en terre étrangère qui ne soit ponctué par quelque paysage maritime fascinant ou par la découverte d'une entité portuaire remarquable.

Si d'aventure vous alliez un jour là-bas vers le nord, vers les lointains Highlands écossais, ne manquez pas d'aller flâner sur la côte. Est, de jeter l'ancre pour un temps à Dundee, port baleinier jadis florissant, ou de vous laisser séduire par Aberdeen, the Flower of Scotland.

Cette ville de 225.000 habitants érigée à l'embouchure de la rivière Dee, face à la mer, est réputée pour ses bâtiments de granits resplendissants, son université, son marché aux poissons (100.000 T./an), son pétrole en Mer du Nord, ses roses et ses parterres fleuris toute l'année. C'est la aussi que la 'Royal Deeside', la magnifique vallée de la Dee issue des Grampians élevés court entre les champs de baies et les granits brillants. Elle s'éclot sur la mer par le célèbre Firth of Dee. Spectacle fabuleux de couleurs chatoyantes mêlées aux parfums subtils de marées et d'aventure au grand large.

Le port d'Aberdeen, tel qu'il se présente actuellement, est en fait le fruit de multiples aménagements entrepris dès le 17^e siècle.

En effet, avant cette époque, de par sa faible profondeur d'eau et ses bancs de sable en perpétuel mouvement, l'estuaire ne permettait pas aux navires de charge calant bas, d'embouquer la rivière pour aller décharger en amont. Pour remédier à cet handicap, d'important travaux hydrauliques furent donc décidés en 1700.

Une première digue, le North Pier, fut construite sous la direction de l'ingénieur écossais John Smeaton, afin de garantir une profondeur d'eau constante dans l'estuaire et l'avant-port ainsi créé. L'ensemble devant s'auto-draguer par les courants marins.

Au fil des ans, cet ouvrage fut régulièrement allongé, réparé et amélioré pour être enfin terminé en 1781.

Par la suite, d'autres réalisations devenues indispensables modifièrent peu à peu la physionomie du site. En 1832-33, l'infrastructure portuaire devint indépendante de la rivière, ce qui permit d'assécher de vastes zones - les Inches - sur lesquelles s'érigèrent bientôt hangars, magasins et chantiers navals.

Vers 1850, un système de cales sèches et de postes de mouillages en eaux profondes furent réalisés, tandis que des opérations de dragage permit aux 200 vaisseaux fréquentant régulièrement ces lieux, de caler 18 pieds d'eau en toutes circonstances.

Enfin, en 1869 et 1872 le cours de la Dee fut à nouveau modifié et de nouveaux murs et quais furent ajoutés à l'ensemble. C'est sous cette dernière forme, pratiquement inchangée depuis, que nous connaissons l'actuel port d'Aberdeen...

Port Baleinier

Dès 1752 Aberdeen acquit une solide réputation dans le domaine de la chasse à la baleine, au point d'en devenir vers 1850 le premier port écossais.

De 2 ou 3 voiliers-baleiniers armés à la fin du 18^e siècle, leur nombre augmenta rapidement pour en compter plus d'une vingtaine vers 1814 qui armèrent régulièrement pour de longues et fructueuses campagnes dans le Détroit de Davis, entre la Terre de Baffin et la Côte ouest du Groenland.

C'est là en effet que l'on trouvait les immenses troupeaux des plus grands mammifères du monde. Et principalement la Greenland Righ Whale (Balaena Mysticetus ou baleine franche) qui fournissait les meilleurs produits de base (viande, huile, extraite du lard et fanons) à l'industrie baleinière de l'époque... et donc d'importants bénéfices aux traqueurs!

VESSEL FOR SALE.



To be Sold by Public Roup,
WITHIN THE
COURT-ROOM, ARBROATH,
On Saturday, 14th Oct. next,
At One o'clock Afternoon.

**The Brig WATERLOO of Aberdeen,
of the burthen of 91^{5/8} Tons per
Register, with her Appurtenances
and Stores, as she now lies in the
Harbour of Arbroath.**

This Vessel is in good condition, well found in Stores, and requires nothing except provisions to send her to sea.

For farther information, application may be made to FRANCIS EDMOND, Esq., Advocate, Aberdeen; or to Messrs LYON & ANDSON, Writers, Arbroath, in whose hands are the Conditions of Sale.

ARBROATH, 10th September 1868.

KENNEDY & RAMSAY, PRINTERS, ARBROATH.

A l'apogée d'Aberdeen, outre le marin William PENNY (1809-1892), le skipper par excellence se nommait John PARKER. Commandant le BON-ACCORD, il se risquait chaque année très loin au nord, dans les eaux arctiques, mais sans jamais prendre de risques inconsidérés. Ses campagnes étaient toutes fructueuses, au point de mettre par deux fois à quai un chargement record de 260 tonnes d'huile.

Très conscient de la précarité de l'industrie baleinière dans les années 1845, il fut aussi l'un des premiers à explorer de nouvelles zones arctiques de pêche et à 'hiverner' dans le grand nord, afin de pouvoir chasser plus encore, dès le printemps revenu et rentrer au pays les cales chargées à ras-bord.

Là, ni ses initiatives ni l'intrépidité des marins de l'époque ne permirent de sauver une industrie (déjà) victime d'une sur-exploitation des zones de pêche. Les années 1865 marquèrent le déclin d'Aberdeen comme port baleinier, tandis que les plus grandes créatures vivantes de la planète étaient gravement menacées de disparition...

PORT DE PECHE

Sma' lin'Fisching

Hormis la chasse à la baleine, l'industrie de la pêche à Aberdeen, se limitait jusqu'au début de 19e siècle, à la production des quelques villages des environs. Sur le côté Est en effet, pareils aux pêcheurs de notre littoral, hommes et femmes y tentaient de subvenir à leurs besoins en tirant quelque profit de la mer.

Par tous les temps, à bord de frêles esquifs non pontés, ils quittaient la grève pour aller pêcher à la ligne (Sma' lin') l'aigle-fin, le cabillaud ou le merlan, qui soit dit en passant se dit «Whiting» en anglais et 'Wijting' dans nos minques!

Ce n'est que plus tard que ces courageux pêcheurs disposèrent peu à peu d'embarcations plus importantes et de rades plus ou moins abritées dans des ports tels que Torry ou Stonehaven.

Le Hareng

C'est grâce au hareng que vers 1870 le port d'Aberdeen devint «le centre de pêche écossais par excellence. Aussi, entre 1875 et 1896, un nouveau bassin à flot, le Albert Bassin, fut-il créé pour accueillir et permettre à des centaines de petites chalutiers d'y débarquer leur cargaison de harengs salés.

Si à cette époque seuls quelques douzaines de bateaux étaient enregistrés à Aberdeen, - la plupart venaient des Fife's ou des environs du Moray Firth - tous pourtant se rendaient à Aberdeen pour y vendre le fruit de leurs campagnes de pêche.

Rien qu'au cours de 1886 par exemple, pas moins de 5.000 personnes, ouvriers d'usine, s'installèrent dans cette ville pour y traiter les quelque 92.000 caques de hareng mises à quai. Cette année là, le EBENEZER A 424 de Torry fut déclaré 'Top boat of the year' pour avoir ramené la plus importante prise en une seule campagne: 146 tonneaux de poisson!

Toutefois, le record absolu de la ville fut établi au cours de l'été 1889, lorsque 395 bateaux mirent 125.000 caques à quai!

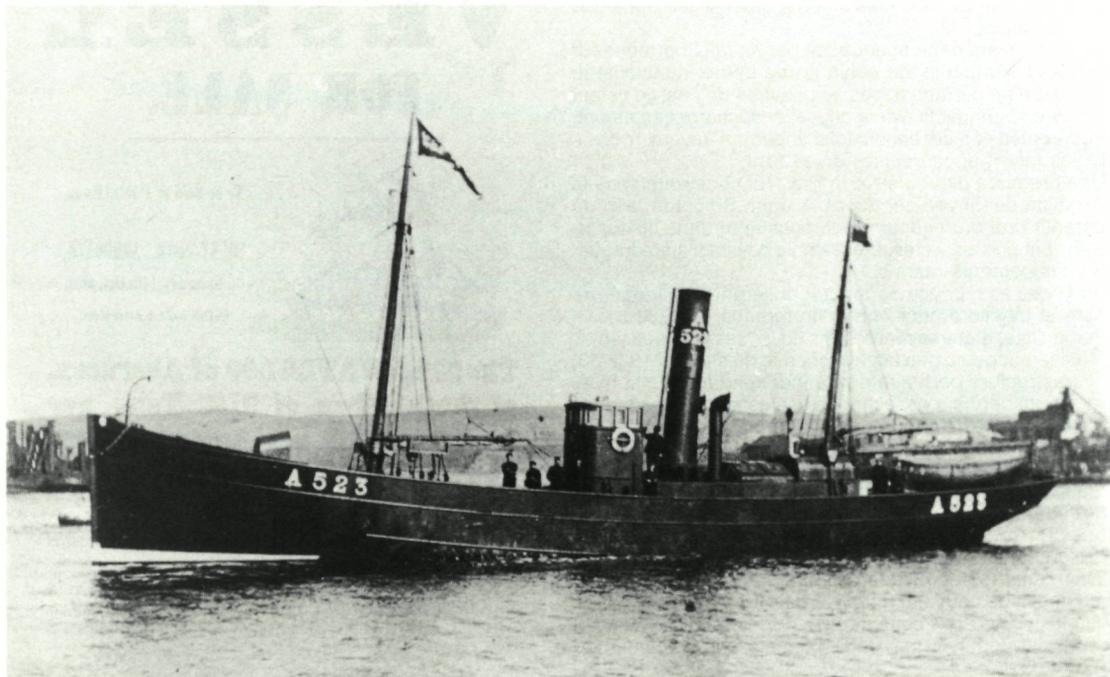
C'étaient assurément des années 'grasses' au cours desquelles les hommes trimaient comme tonneliers ou manoeuvres et que les femmes étaient exploitées dans les fumoirs ou les usines de traitement de hareng. Tandis que les patrons-pêcheurs...

Le Trawling

Parallèlement à la pêche au hareng, se développa à cette époque une pêche au grand chalut, bien plus rentable encore, celle dite au 'poisson blanc'. Merlans, eglefins et autres morues que l'on allait cueillir jusqu'à plus de 80 miles hors d'Aberdeen.

D'autre part, l'apparition d'une nouvelle technique dès 1894 - des navires à moteur furent alors équipés d'un 'otter trawl' - provoqua un boom économique vers 1900. A terre, toute une série d'industries connexes telles que traitement

La Grande Pêche; ici le A 523 SCEPTRE en 1902.



du poisson, usines à glace, cartonneries, produits alimentaires etc. virent le jour, tandis que la construction navale et les chantiers de réparation travaillaient sans relâche.

La plupart de ces efforts se concentrèrent du côté de Torry, où les pêcheurs des villages voisins (principalement du sud) émigrèrent pour y former bientôt une véritable 'English colony of trawlermen'.

Là, l'après-guerre porta un coup fatal à cette florissante industrie. En effet, dans les années '20, le prix de vente du poisson chuta tandis que grimpaient d'importance les frais généraux. Deux facteurs qui retardèrent également la modernisation nécessaire, de la flotte.

Il fallut attendre la fin de la 2^e guerre pour voir la plupart des 'steam trawlers' céder la place aux 'motor boats' plus puissants.

Mais actuellement, la perte de zones de pêche importantes autour de l'Islande et des Iles Féroé; alliée à l'augmentation du prix du fuel, ne contribue guère à la prospérité de cette entreprise séculaire.

The Great Line Fishing

Signalons enfin pour clore ce chapitre consacré à la pêche, qu'à la fin du siècle dernier, souvent les types d'équipement à bord alternaient entre le chalut et la 'ligne'. Selon les enseignements de chacun, les saisons, les zones, les prises et... le prix du poisson.

Et qu'à cette époque aussi, de nombreux marins-pêcheurs se regroupaient pour armer un bateau de pêche à vapeur qu'ils équipaient de nombreuses lignes pour aller quérir flétans, turbots, raies, cabillauds et autres sortes de morues.

Une campagne de pêche durait en moyenne 2 à 3 semaines, les lignes étant amorcées en mer, au moyen de calmars, le meilleur appât; mais aussi avec des harengs, plus courants.

La vie à bord était alors dure et inconfortable. Les hommes en pêche ne dormaient que quelques heures par jour, tandis que la barque tirait ses filets pour récolter le hareng, le futur appât!

Citons encore pour l'anecdote, que la plupart de ces pêcheurs étaient de profonds et fervents catholiques et que par conviction religieuse ils refusaient de travailler, de pêcher, le dimanche, même lorsqu'ils étaient en mer!

Aide et secours aux naufragés

Entre 1802 et jusqu'en 1924, Aberdeen disposa de son propre service de sauvetage et d'assistance aux marins en danger. Celui-ci était totalement indépendant de la Royal National Life-boat Institution, la célèbre R.N.L.I.

Traditionnellement ce sont des pilotes originaires de Fitty qui armaient les lourdes embarcations, de type 'baleinières', et qui par tous les temps, à l'aviron, se portaient au secours des naufragés. Leur courage ne fut pas toujours reconnu par les autorités locales; mais il n'en demeura pas moins qu'en une centaine d'années, ils arrachèrent plus de 600 personnes à la mer.

Le plus célèbre des patrons de cette époque était sans conteste Alexander FORDYCE PATERSON, dit 'Dycie'. Avec ses hommes tirant sur les avirons, il ne lui fallait que quelques minutes à peine pour sortir sa barque, pour aller sur l'épave et en revenir avec les rescapés.

Avec le temps, l'utilisation de fusils 'lance-amarres' se généralisa et fut déterminant lors du sauvetage d'une vingtaine de passagers du DUKE OF SUTHERLAND, en perdition le 1^{er} avril 1853.

En 1925, le R.N.L.I. s'imposa définitivement à Aberdeen avec la mise en service du EMMA CONSTANCE. Ses deux premiers 'skippers', Tom SINCLAIR et George FLETT, se distinguèrent par leur courage et leur habileté à manoeuvrer leur barque. Même qu'un jour, Tom SINCLAIR mit son embarcation sur le pont du ROSLIN, un trawler coulant bas, pour sauver 2 membres d'équipage en détresse.

CONSTRUCTION NAVALE

L'essor d'Aberdeen fut bien sûr intimement lié au développement de la construction navale locale et à l'esprit d'initiative de ses habitants, hommes d'affaire et... armateurs avisés.

C'est surtout à partir de 1753, date à laquelle le charpentier de marine Simon HOLLIDAY fonda le premier chantier naval digne de ce nom, que la construction de bateaux à Aberdeen prit son essor. Et grâce aussi au Conseil municipal qui alloua en 1788 quatre emplacements portuaires supplémentaires destinés à cette (bientôt) florissante activité.

Ce sont les architectes de renom tels que William et James HALL, Walter HOOD, John DUTHIE Jr. et William RENNIE qui dans les années 1820 donnèrent à cette industrie ses lettres de noblesse et forgèrent la réputation de la cité dans ce domaine.

Les frères HALL surtout se distinguèrent, en lançant en 1839 leur SCOTTISH MAID, un nouveau type de clipper, dont la coque aux formes d'avant garde - lignes fines et élancées, étrave et guibre inédites bientôt baptisées 'Aberdeen-Bow' - révolutionna la construction navale anglaise.

De par leur conception, de marche rapide, les Clippers STORNOWAY, CHRYSOLITE et CAIRNGORM par exemple (lancés par A. HALL & C° dans les années 1850) ravaisaient régulièrement le monopole de la route du thé aux constructeurs américains. Mais 10 ans plus tard, ce fut contre les chantiers de la côte ouest de l'Angleterre (Clyde) qu'eut à concurrencer Aberdeen.

Toutefois, grâce à leur réputation et à la robustesse de leurs voiliers en bois, les chantiers HALL et autres purent aisément soutenir la lutte contre les constructions mixtes (fer et bois) lancées sur la Clyde. C'est de cette époque que datent les superbes REINDEER, BLACK PRINCE et autres THE CALIPH de chez A. HALL & C° et leur SCHOMBERG de 2.600 tx., le plus grand voilier en bois jamais construit en Angleterre mais qui se perdit malheureusement en Australie à son premier voyage.

Les DUTHIER, qui armèrent en compte propre et Walter HOOD & C° qui mirent de nombreux voiliers sur chantier pour l'armateur George THOMPSON, se spécialisèrent surtout dans les Clippers (de 850 tx.) de la laine en provenance d'Australie.

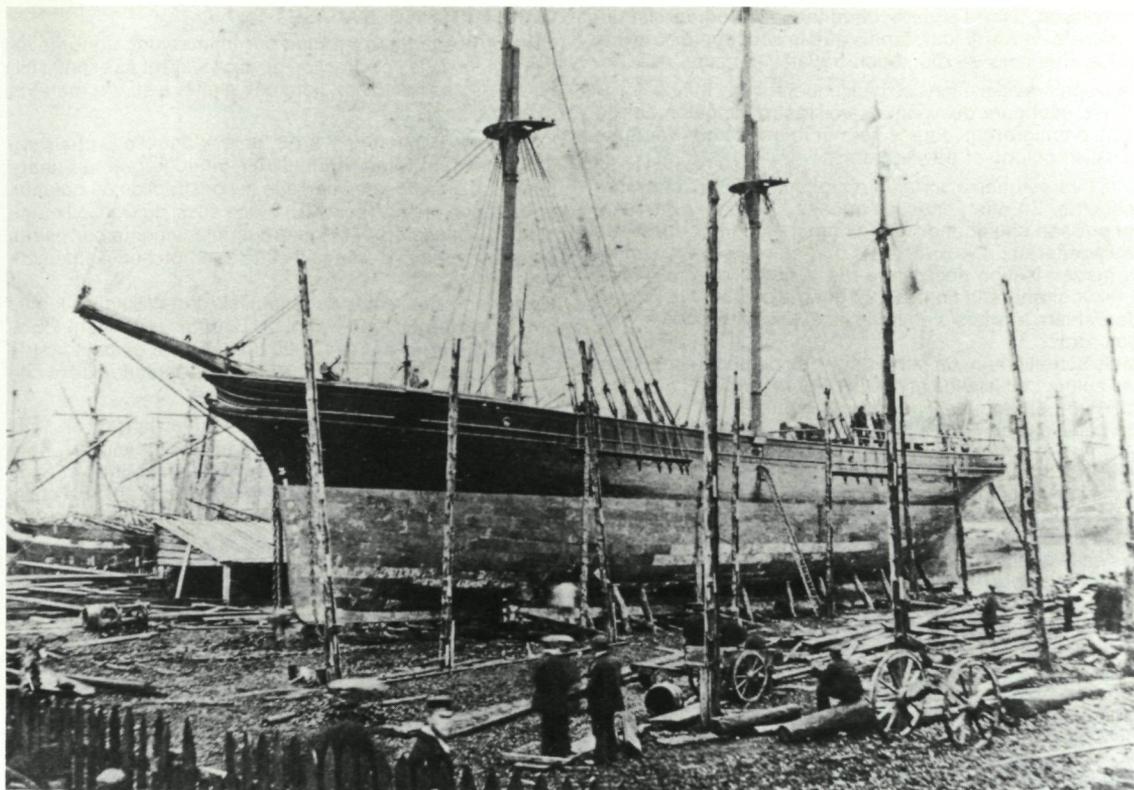
Parmi les plus célèbres de HOOD - THOMPSON on compte les PHOENICIAN, ETHIOPIAN, MAID OF JUDAH ainsi que le 'briseur de records' et challenger du CUTTY SARK, le fabuleux THERMOPYLAE, qui établit le record absolu de vitesse entre Lizard Point (G.B.7 ET Cap Otway (Austr.), parcourant 13.200 milles en 60 jours!, soit une moyenne de 17 km/h.

Non moins célèbres aussi furent les ANN DUTHIE, WILLIAM DUTHIE, JOHN DUTHIE et autres ALEXANDER DUTHIE, tous armés par la famille DUTHIE elle-même.

Cependant vers les années 1870, pour faire face au progrès et à la demande, les chantiers aberdeenois durent se reconverter dans la construction de coques en fer. Parmi celles-ci, figure le PORT JACKSON, le seul 4 mâts-barque lancé dans la région. Construit en 1882 par Alex HALL pour compte des DUTHIE Bross, il mit 77 jours à peine lors de son 'maiden trip', pour rallier la Manche à Sidney (Aus). En 1906 il fut racheté par DEWITT & MOORE et reconverti en navire-école.

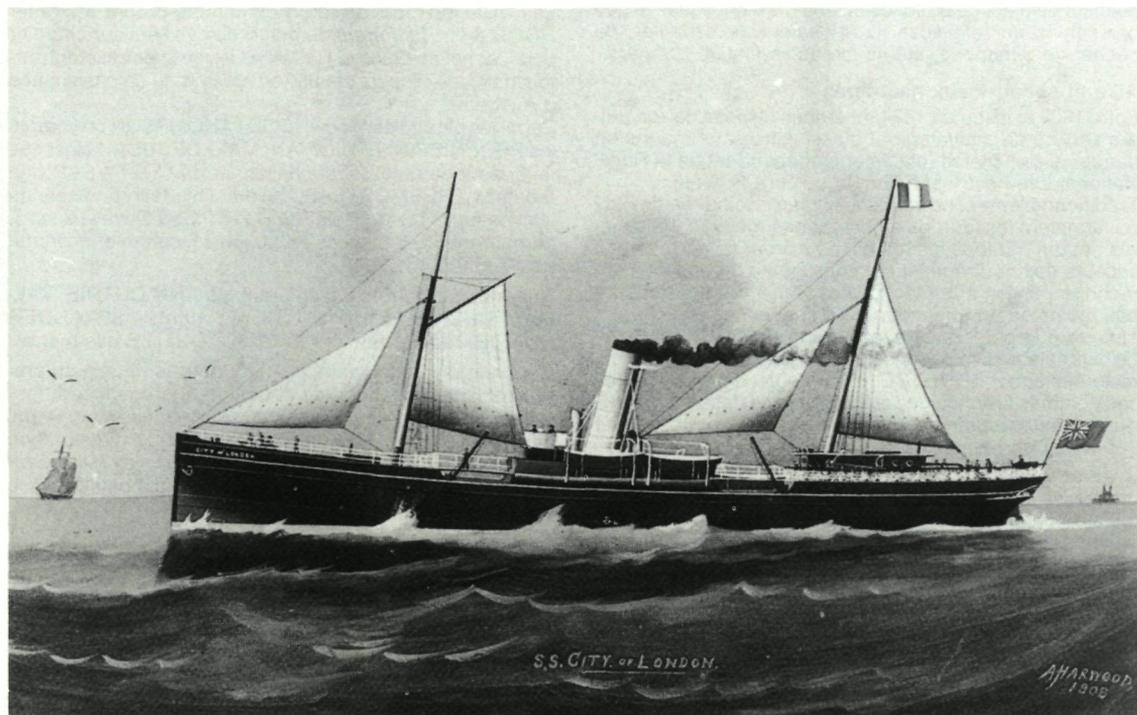
Passant ensuite sous pavillon de la SWIFT STEAMSHIP C° de West Hartpool, il fut torpillé le 28 avril 1917, au large des côtes irlandaises, retour de Buenos-Aires.

Lorsque le déclin de la navigation à voile se fit sentir, les chantiers d'Aberdeen adaptèrent leurs coques à la propulsion à vapeur; ce qui permit à l'industrie locale de survivre.



La barque PRINCE ALFRED sur les tins, en février 1862.

The LONDON BOATS. Le s.s. CITY OF LONDON en 1908.



Ainsi, vers la fin du 19^e siècle, HALL RUSSEL & C^o Ltd. développèrent et mirent sur cale de nombreux vapeurs destinés au commerce dans tout le 'British Empire'. Parmi ceux-ci, les KWANG TUNG, s.s. THERMO-PYLAË, etc.

Entre 1896 et 1913, alors que partout dans la ville se répandait le choc des marteaux matant les rivets des coques de cargos, ces mêmes chantiers navals se mirent également à construire de solides chalutiers et trawlers à vapeur pour l'industrie de la pêche. C'est pourquoi souvent les coques de ces humbles laboureurs des mers avaient l'élégance de certains clippers de haut-bord!

Assurément, l'époque des fiers trois-mâts avit apporté une gloire et une renommée internationale à Aberdeen. Et avait aussi doté cette ville d'une tradition, inégalée, de la belle construction navale. Par la suite nombreux furent les caboteurs, long-courriers, chalutiers, patrouilleurs, remorqueurs et autres dragues - tous lancés par les Chantiers John LEWIS & Son Ltd. ou HALL & RUSSEL — qui perpétuèrent cette tradition jusqu'à nos jours.

Les armateurs

De par sa position géographique, Aberdeen acquit dès le début du siècle dernier, une place importante dans le commerce maritime; étant le point de départ idéal tant pour le cabotage que pour commercer en Baltique ou en Méditerranée.

Ainsi, 1820 vit se créer plusieurs compagnies maritimes qui assurèrent le trafic entre la côte est de l'Ecosse et les Iles Shetlands et Orkney, au moyen de steamers (plus tard avec des 'motor vessels') communément désignés sous le vocable de NORTH BOATS. Ces navires, (dont l'un des premiers fut le SOVEREIGN, construit en bois et propulsion à aube) relliaient aussi bien Aberdeen et Leith avec Lerwick et Kirkwall que Wick et Inverness.

Début 1860, la plupart de ces North-boats furent baptisés de noms de saints. Les deux ST. SUNNIVAS par exemple, aux lignes élancées de clippers, rappelant celles de grands yachts, furent probablement les plus racés d'entre eux.

Par opposition, les navires transportant à la fois des passagers et des marchandises vers la Métropole, étaient connus sous le pseudonyme de LONDON BOATS. Ils naviguaient alors sous le guidon de la ABERDEEN STEAM NAVIGATION C^o Ltd., une compagnie créée en 1835 et qui opéra jusqu'au début des années 1960!

La plupart du bétail écossais vendu sur les marchés de Londres y était rendu par ces navires, qui quittaient généralement Aberdeen le dimanche, quoique ce «Sabbath Sailing» fut fort critiqué par les politiciens locaux.

Respectueux d'un horaire rigide, ces steamers marchaient vite sur les routes côtières fort fréquentées. Aussi étaient-ils souvent victimes d'abordages ou se mettaient au plain par temps de brouillard. Comme en témoignent les nombreux récits de l'époque...

D'autre part, dans les années 1830, une petite flottille - la SPRING FLEET - ralliait l'Amérique du nord deux fois par an, avec à son bord des émigrés et des 'diverses', chargé de bois de construction au retour. Parmi ces armateurs citons les Donaldson ROSE, William DUTHIE et autres ROBERT CATTO qui se distinguèrent dans ces traversées.

Georges THOMPSON (déjà cité plus haut) fut sans doute le plus grand et le plus puissant armateur aberdeennois de l'époque.

Propriétaire d'une importante flotte de voiliers bon marcheurs, la ABERDEENLINE, il fit fortune, comme tant d'autres, dans le commerce du thé de Chine et de la laine d'Australie. Armant judicieusement ses navires et chanceux au point de n'en jamais perdre un, il ne les assurait pas non plus. Pareil en cela à Gustav (Pladdy Gustov) ERIKSON, cet autre marin de légende et armateur finlandais de Aland. L'argent qu'ils épargnaient ainsi, servait à

construire de nouvelles unités!

L'époque de gloire de l'histoire maritime aberdeennoise perdura au cours du 20^e siècle, avec des noms tels que MILDE & C^o INVER LINE, la GLEN LINE de John COOK ou la ADAM STEAM SHIP C^o Ltd, qui se spécialisèrent au fil du temps dans différents domaines, commerçant en Baltique ou vers la Grande Bleue.

Actuellement on assiste à nouveau à un regain d'activité de certains armateurs qui se tournent résolument vers l'industrie Off-shore.

La SEAFORTH MARITIME par exemple, qui possède actuellement la plus grande flotte d'approvisionnement pour les plates-formes de forage en Mer du Nord, à presque tous ses navires enregistrés à Aberdeen.



La plate-form off-shore 211/19 C.B.G. MURCHISON (1980).

Aberdeen se tourne vers le futur

Depuis le milieu des années 1970, des douzaines d'îles artificielles ont été érigées en Mer du Nord pour permettre aux hommes d'extraire pétrole et gaz à des milliers de pieds sous le fond de la mer.

Par nécessité s'est développé un nombre considérable de types de navires pour desservir cette industrie off-shore. Tel le IOLAIR p.ex., qui est un engin de lutte contre l'incendie et de sauvetage, capable de rester en un point fixe (-de 6 pieds!) par mer de force 7.0 u. le BALDER, une bique capable de lifter plus de 5.000 tonnes de charge et toutes sortes de barges, engins divers, derricks semi-submersibles.

Sans compter les douzaines de navires d'exploration et de recherche, aptes à affronter les eaux tempétueuses de l'Atlantique. Tandis que sous la surface, souvent à grande profondeur, des plongeurs motorisés, peuvent procéder à des opérations de surveillance et travaux de réparation ou d'entretien de ces plates-formes.

Fabuleux développements, alors que déjà pointée à l'horizon une nouvelle génération technologique d'extraction, celle d'immenses plates-formes de production flottantes, dépourvues de personnel car entièrement automatisées. Assurément, une ère nouvelle pour la côte Est!

Mais au fait, foin de palabres. Allez plutôt vous ballader sur les quais de cette cité nommée à juste titre The Flower of Scotland; captez y l'air du large, si propice à l'aventure ou découvrez en le passé, peut-être avec nostalgie, en partageant un solide Pure Malt avec les marins du cru. Et surtout, consacrez quelques heures instructives au PRO-VOST ROSS'S HOUSE, la plus vieille bâtisse d'Aberdeen, siège d'un merveilleux. Musée de la Marine. Il vaut le détour.

C'est dans le quartier de Shiprow, sur le port!

SCAN MARINE 90

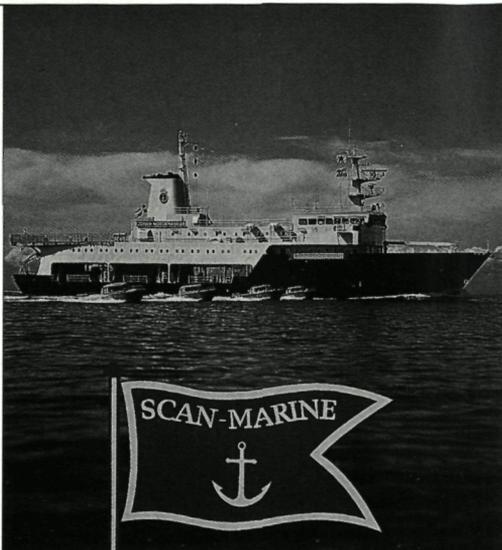
October 16-18 1990

will be a major international fair and series of conferences dealing with shipping, ports, underwater technology, ecology of the sea, and the future.

The fair will cover products and services from companies, organizations, research and development in the whole maritime sphere.

The conferences will be held in English. During the conferences, the participants from many of the world's shipping nations will be provided with information, an opportunity to discuss safety at sea, underwater technology, port construction and design, the life and ecology of the sea, and the future.

FOR MORE INFORMATION
— CONTACT US!




Malmö Mässan
MALMÖ TRADE FAIR

BOX 19015 S-200 73 MALMÖ, SWEDEN TEL. +46 40 800 30
TELEX 32256 TELEFAX +46 40 19 25 20.

Organizer is Malmö Trade Fair in co-operation with
The International Maritime Organization (IMO), London
The World Maritime University, Malmö
The National Swedish Administration of Shipping and Navigation
The National Board of Fisheries, Sweden
The Coast Guard, Sweden
The Swedish Association of Port Authorities
The Swedish master Stevedores' Association
The Malmö County Administrative Board

EEN UITSCHIETER

**IN DE GRAFISCHE
INDUSTRIE**



Drukkerij Goekint nv

Industriepark 8400 Oostende ☎ 059 / 50.89.60
Tijdschriften, Boeken, Reklamedrukwerk, Handelsdrukwerk.

Oostende groeit uit tot Ro/Ro-Haven

door Henri ROGIE

Wanneer we de balans opstellen van de tachtiger jaren voor wat de havenactiviteiten van Oostende betreft, stellen we vast dat de toeristische functie van de trafiek er geleidelijk aan is achteruitgeboerd om plaats te maken voor commerciële trafiek, waarin de ro/ro-sector dominerend is.

Tot in 1972 was Oostende hoofdzakelijk een toeristische haven voor de transit van passagiers en hun voertuigen tussen het continent en de havens van Dover en Folkestone. De RMT, die deze trafiek verzekerde, ging toen met British Rail in poolverband samenwerken onder de merknaam «Sealink» en introduceerde het transport van ro/ro-vrachten op haar Kanaaldiensten.

Medio 1979 was het de beurt van de handelshaven om een regelmatige ro/ro-vrachtdienst op Dover in te luiden d.b.v. de Franse rederij Schiaffino. Een paar jaren later werd de dienst tot Ramsgate uitgebreid en heden ten dage is deze trafiek uitsluitend op deze laatste haven geconcentreerd. Terwijl de RMT vanuit de Oostendse voorhaven opereert, heeft Schiaffino een eigen terminal gelegen aan de Diepwaterkaai van de handelshaven.

De merkwaardige groei van de ro/ro-trafiek in de jaren 80

De zeventiger jaren betekenden voor Oostende bijgevolg het ontstaan van de commerciële ro/ro-trafiek op Engeland. In de jaren 80 zou deze trafiek een merkwaardige expansie kennen, terwijl het toeristisch verkeer van de RMT een langzame achteruitgang zou kennen. Dit verschijnsel is beslist typerend voor het voorbije decennium: een afgetekende regressie van de passagierstrafiek gecompenseerd door de opbloei van het ro/ro-vrachverkeer.

Hoe deze mutatie zich heeft voltrokken illustreren wij met volgende cijfers. Vooreerst de RMT-trafiek waarvan onderstaande tabel ons wijst op een verlies van nagenoeg 1/3 aan passagiersverkeer, maar een winst van zo'n 11% aan commerciële ro/ro-trafiek gedurende de periode 1980-89:

RMT. Periode 1980-89			
	1980	1989	Evolutie
Passagiers	2.703.112	1.859.851	- 31%
Voertuigen	270.539	241.081	- 11%
Ro/ro-vracht (trailers)	103.311	116.395	+ 11%

Stippen we aan dat de terugloop van de toeristische trafiek vanaf 1986 scherper vorm aanneemt, dit is vanaf de poolvorming tussen RMT en Townsend-Thoresen, later opgeslorpt door P & O. De autonome Kanaaldiensten van laatstgenoemde rederij worden inderdaad begunstigd ten nadele van Oostende.

Een paar referentiepunten in deze evolutie: het record van 2.783.287 passagiers in 1977, en de topcijfers van 146.351 trailers behaald in 1984.

Schiaffino, van haar kant, verviervoudigde de omvang van haar ro/ro-trafiek tijdens het voorbije decennium. Ook haar relatief aandeel in het maritiem verkeer van de handelshaven groeide zienderogen aan. Van 12% in 1980 - hetzij 271.120 t op een totaal van 1.738.653 t - steeg haar aandeel tot 56% in 1989, hetzij 1.369.719 t op een totaal van 2.440.201 t. Deze cijfers illustreren dus overduidelijk de groeiende trend van de ro/ro-trafiek in de Oostendse handelshaven:

Schiaffino. Periode 1980-89		
Jaar	Trailers	Evolutie
1980	13.428	—
1985	45.114	+ 236%
1989	69.364	+ 417%

Ro/ro-functie thans dominerend in Oostendse havencomplex

Samengevat heeft volgende evolutie zich voltrokken tijdens het voorbije decennium: enerzijds een groei van het commerciële ro/ro-verkeer met 11% in de RMT-haven en met 417% in de handelshaven, tegenover een daling met 31% van de passagierstrafiek. Beslist een belangrijke mutatie voor de Oostendse haven tijdens een betrekkelijk korte periode.

Het groeiend belang van de ro/ro-sector in het geheel van het Oostendse havencomplex kan nog a.d.h. van volgende cijfers worden aangetoond. Het gaat ditmaal om de tonnage gecumuleerd door de RMT (ro/ro), Schiaffino (ro/ro) en de andere rederijen (vaste en vloeibare bulk):

Oostende. Periode 1980-89

Jaar	Ro/ro mln ton	Andere mln ton	Totaal mln ton
1980	2,704 (65%)	1,467 (35%)	4,171 (100%)
1989	3,947 (78%)	1,070 (22%)	5,017 (100%)

De evolutie is dus duidelijk afgetekend: van 65% in 1980,

HET BELGISCHE LOODSWEZEN

Op grond van gegevens ons verstrekt door het ministerie van Openbare Werken, Dienst Pers en Voorlichting, volgt een beknopte samenvatting van de taken van het Belgische Loodswezen.

I. HISTORIEK VAN HET LOODSWEZEN

De loods is de schakel tussen de haven en de zee. Zodra een kapitein de veilige diepte van de zee verlaat en de kust en de zeegaten nadert, is er een grondige plaatselijke kennis vereist van het grote aantal hindernissen die de natuur in de weg heeft gelegd om zijn schip veilig de bestemmingshaven te laten binnenlopen.

Het hoeft ons dan ook niet te verwonderen dat een gezagvoerder het volste vertrouwen heeft in de man die door zijn vakkennis hem terzijde staat.

Zes eeuwen geleden was de loods een visser die zijn diensten aan de scheepskapitein aanboord ten eigen bate, nu is hij een kapitein ter lange omvaart in staatsdienst.

Het woord «loodsdienst» waaronder verstaan wordt de schepen en personen die een loods in staat stellen zijn werk te verrichten komt in onze streken vóór de 17de eeuw niet voor.

Wegens bepaalde misbruiken, zoals opzettelijke strandingen e.d. werd er overall een tendens waargenomen om alles wat met het beloodsen van schepen te maken had te reglementeren. Zo ontstaat in Engeland in 1514 onder Hendrik VIII een gilde onder de naam van «The most glorious and indivisible Trinity». In 1588 werd deze gilde een broederschap «The Corporation of Trinity House». Deze «Trinity» duidde op 3 functies: Loodswezen, Betonning en Bebakening, en Verlichting.

Deze taken vallen in België onder de bevoegdheid van de diensten van het loodswezen.

Van semi-officiële instelling onder Fransen en Hollanders werd na de onafhankelijkheid van België in 1830 de loodsdiens een staatsdienst. Op 19 april 1839 werd te Londen de vrede tussen België en Nederland gesloten. In het zogenaamde Scheidingstractaat kwam het basisprincipe van het *gemeenschappelijk toezicht* voor op het loodswezen, de bebakening, betonning en verlichting en het onderhoud van de vaargeulen op de Westerschelde.

Bij Koninklijk Besluit van 16 juni 1839 worden de twee georganiseerde loodsdiensten Antwerpen en Oostende overgenomen door de Staat.

In 1842 zijn alle maatregelen getroffen om op zee en op de Schelde de loodsdiens te verzekeren. De loodsboten zijn zeilklaar, de loodsen zijn geëxamineerd en wachten op hun benoeming. Op 4 augustus 1842 worden de loods-

is het aandeel van de ro/ro-sector in de gehele maritieme trafiek van het Oostendse havencomplex gestegen tot liefst 78% in 1989. De toeristische functie van het havenverkeer is niet langer dominerend en heeft de plaats geruimd voor een overwegende ro/ro functie. Tijdens het voorbije decennium is Oostende dus uitgegroeid tot volwaardige ro/ro-haven voor shortsea-verbindingen.

Met deze vaststelling moet beslist rekening gehouden worden bij het realiseren van het renovatieplan, temeer daar de ro/ro-trafiek in de handelshaven kan uitgebreid worden zo men er voldoende parkeerplaatsen voor trailers voorziet. Schiaffino is er immers aan verzadiging toe bij gebrek aan grotere opslagruimten. Maar de grote vraag luidt: wanneer gaat men eindelijk van start met dit renovatieproject?

reglementen voor de standplaatsen Antwerpen en Vlissingen goedgekeurd en op 15 augustus 1842 worden de nieuwe loodsdiensten geopend.

Bij Koninklijk Besluit van 3 december 1862 wordt een loodsstation opgericht te Nieuwpoort en de inrichting van een loodsdiens te Zeebrugge wordt geregeld met een K.B. van 9 februari 1907.

In de loop der tijden is er veel veranderd zoals de toename van de tonnemaat en van het scheepsverkeer, het moderne containervervoer met strikte vaarschema's met het oog op de snelle manipulatie en het verhogen van het arbeidsritme. Dit alles stelt aan het loodsenkorps steeds hogere eisen.

Het Bestuur van het Loodswezen volgt deze evolutie op de voet. De bouw van moderne loodsboten met hun elektronische apparatuur, de in gebruikname van de Schelderadarketen in 1990, de computerisatie van de diensten, dit alles moet de loods in staat stellen om anno 1989 zijn werk in de meest optimale omstandigheden te kunnen verrichten.

II. DE TAKEN VAN HET LOODSWEZEN

1. Het beloodsen van vaartuigen, o.m. over de volgende (voornaamste) trajecten:

- van zee naar de rede van Vlissingen en vv. voor wat betreft vaartuigen met bestemming of herkomst Antwerpen en Gent
- van de rede van Vlissingen naar Antwerpen en vv.
- van de rede van Vlissingen naar Gent en vv.
- van zee naar de kusthavens van Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort en vv. met uitbreiding tot Duinkerken
- tussen de kusthavens onderling met uitbreiding tot Duinkerken
- op de bovenschelde (bovenwaarts Antwerpen tot Wintham).

Voor het aan boord brengen van de loodsen worden ingezet:

— op zee:

- een loodsboot alwaar permanent loodsen beschikbaar zijn om aan boord gezet te worden van te beloodsen vaartuigen.
- een loodsboot gestationeerd te Vlissingen en voor het vervoer van en naar zee van loodsen.

— in de kusthavens, op de rede van Vlissingen en Antwerpen:

motorreboten.

Tevens fungeert Vlissingen als loodswisselstation, alwaar de loods het vaartuig beloodsende van zee naar Vlissingen, toevertrouwt aan een collega dewelke het vaartuig alsdan verder beloodst naar Antwerpen of Gent en vv.

De vaart op Antwerpen en Gent geschiedt in nauwe samenwerking met Nederland. Als regel geldt dat het beloodsen op de Nederlandse havens aan de Schelde en het kanaal Gent-Terneuzen exclusief voorbehouden is aan Nederland, terwijl de beloodsingen op Belgische havens aan de Schelde en het kanaal Gent-Terneuzen verdeeld wordt tussen Belgische en Nederlandse loodsen, à rato van 72,5% voor België en 27,5% voor Nederland.

2. de verkeersbegeleiding

— langsheen de Schelde en haar mondingen wordt, in samenwerking met Nederland, een walradarketen uitgebouwd met onbemande en bemande (Zeebrugge, Vlissingen, Terneuzen, Hansweert, Zandvliet) radarposten, teneinde de scheepvaart vanuit zee en langsheen de Schelde op radar te begeleiden.

3. de bebakening op zee en de Schelde en de signalisatie in de kusthavens

Het Loodswezen verzorgt de bebakening op zee over een gebied van 2.600 km² en op het Belgisch gedeelte van de Zeeschelde.

Dit vergt de inzet van:

- bebakeningsvaartuigen (voor uitleggen, opnemen en onderhoud van boeien)
- een honderdvijftigtal licht- en andere boeien voor markering van vaarwegen en obstakels
- een lichtschip nl. «Westhinder», welke zich bevindt op de plaats waar de schepen van koers dienen te veranderen om naar onze havens te stevenen en hetwelk tevens uitgerust is met een radiobaken om de scheepvaart toe te laten zich te oriënteren.
- vuurtorens, havensignalisatie en andere vaarwegmarkeringen.

4. Het voorzien in een sleepdienst:

- o.m. voor het hulp bieden aan in nood verkerende vaartuigen, vaartuigen met motorpech (inzonderheid vissersvaartuigen en jachten)
- daartoe wordt beschikt over een sleepboot welke als werkgebied heeft de Belgische kust en een gebied binnen een afstand van 60 mijl van de haven van Oostende.

5. Het voorzien in een zeereddingsdienst:

- deze heeft als opdracht in nood verkerende personen, vaartuigen of vliegtuigen op zee bijstand te verlenen
- daartoe zijn 3 reddingsboten gestationeerd te Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort.
- wanneer de weersomstandigheden het vergen t.t.z. van zodra windkracht 6 à 7 beaufort is bereikt, wordt in Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort continu een reddingsploeg paraat gehouden.
- te Oostende is het reddingscoördinatiecentrum gevestigd hetwelk permanent uitluistert en de reddingsoperaties leidt en coördineert.
- desgevallend wordt beroep gedaan op de medewerking van de Luchtmacht (helicopters), Zeemacht, de Britse, Nederlandse en Franse reddingsdiensten.

6. Het verlenen van medewerking bij het peilen van de vaarwegen

Daartoe wordt beschikt over hydrografische vaartuigen. Peilingen gebeuren in samenwerking met de hydrografische Diensten dewelke alsdan de verzamelde gegevens op peilkaarten in beeld brengen.

III. HET LOODSWEZENGEBOUW TE OOSTENDE

Het nieuw loodswezengebouw te Oostende werd gebouwd onder leiding van de Regie der Gebouwen. Hiermee werd een opmerkelijke realisatie tot stand gebracht vooral wat betreft de harmonie met de omgeving, architecturale vormgeving en integratie van kunst in de architectuur.

Het nieuw loodswezengebouw is eigenlijk deels een vernieuwbouw, deels nieuwbouw.

Het nieuw gebouw huisvest zowel het loodswezen zelf (administratie, havencontrole en logies voor de bemanning van de loodsboten en de reddingsboten) als de technische dienst van het Zeewezen.

Door het groeiend personeelsbestand voldeed het oude gebouw niet meer, zodat een uitbreiding met een even groot nieuwbouwwolume noodzakelijk bleek. Meteen werd ook het oude gebouw grondig gemoderniseerd.

Het totaalbeeld van de omgeving waarbij de RMT-vloot en het dominante stationscomplex enkele van de belangrijkste componenten zijn, was uiteraard van groot belang bij het ontwerpen van de architectuur van het nieuw gebouw.

Het nieuw volume wordt gekenmerkt door twee hogere, kubusvormige zijvolumes met een lagere en iets achteruitliggende tussenbouw.

Op de twee kubusfronten zijn over de volledige hoogte van de voorgevel twee tekens aangebracht: twee verticale pilasters, in de bovenbouw diagonaal uitlopend in horizontale banen en middenin bekroond met een uitkragend sluitstuk.

Het teken wordt herhaald op de bestaande achtergevel, gewend naar de carferryschepen, en vormt daar het eerste welkomssignaal, dat RMT-reizigers te zien krijgen vanop het schip. Een fragment van dit teken wordt herhaald aan de centrale ingang in de voorgevel.

Architectuur is communicatie. De bedoeling van deze tekens is, naarmate men ermee vertrouwd wordt, symbool te staan voor de plaats. De betekenis kan als volgt worden vertaald: de horizontale, diagonaal afgesneden banen als «teken» voor het «varen», de verticale banen als «teken» voor het «ankeren», het aankomen.

De verdere geleding van het gebouw is gebaseerd op het functionele onderscheid tussen de logies van de bemanning van loodsboten en reddingsboten (in de linker en rechter gesloten bovenbouw gesitueerd, met vierkante kleinere slaapkamervensters in de zijgevel) en de administratieve burelen (met ruimere ramen beneden).

Op het linkervolume werd een uitkijktoren gebouwd, bestemd voor de havencontrole, in een vorm die deze functie duidelijk manifesteert.

Architectuur als communicatiemiddel geldt vooral ook voor het interieur, waarin de dubbelhoge centrale hal een grote rol speelt. Hierin is bovendien werk van de kunstenaar Roger Raveel geïntegreerd.

De betekenisdragende beeldentaal, het zoeken naar wesenlijke symboliek en de figuratief-programmatische benadering van Raveel sluiten aan bij het symbolisme in de architectuur. De dialoog met de ruimte is een belangrijk gegeven. Boeiend is ook de confrontatie tussen de in het gebouw aangewende vierkanten als geometrisch bepaalde elementen en de vierkanten als «ding» bij Raveel; tussen strakheid van de binnenruimte en relativering en anecdotische doorkruising ervan. De schildering beperkt zich ook niet tot de centrale hal alleen maar deint verder uit het gebouw.

IV. DE TECHNISCHE DIENST

de Technische Dienst heeft tot taak het patrimonium van het Loodswezen in stand te houden te weten:

- de vloot, bestaande uit 25 schepen
- de vaste installaties aan land die met de exploitatie van die schepen in verband staan
- het materiaal en de inrichtingen, dienstig voor de bekaking, zoals boeien, vuurtorens, havens- en kustverlichting, signalisatie enz...

Gelet op de grote diversiteit van het ingezet materieel en mede door het veiligheidsaspect daaraan verbonden is een permanente studie vereist van nieuwe technieken en materialen, studie die haar praktisch nut bewijst in het periodiek onderhoud en in de aankoop van de meest diverse zaken, dienstig voor herstelling of bevoorrading.

Het ligt voor de hand dat techniek en nautiek hier in een direct verband met elkaar staan: aldus is er door de jaren heen een hechte en intense samenwerking ontstaan tussen de Technische Dienst en het Loodswezen.

V. DE SCHEEPSMEETDIENST

De Scheepsmeetdienst heeft tot taak

- aan de hand van opmetingen de wettelijke tonnenmaat van de Belgische zeeschepen te bepalen (vissersvaartuigen inbegrepen).
- de overeenkomstige meetbrief op te maken en uit te reiken.

Deze meting van zeeschepen heeft tot doel

- de gegevens te verschaffen op basis waarvan bepaalde rechten worden geheven (bvb. dokrechten).
- een onderlinge vergelijking en indeling van de zeeschepen mogelijk te maken, dit met het oog op de toepassing van de nationale en internationale reglementering op de veiligheid van de schepen.

- de registratie van de schepen te laten gebeuren via het Scheeps-hypotheekkantoor.

VI. DE ZEEVAARTINSPECTIE

De Dienst van de Zeevaartinspectie heeft tot taak toezicht te houden op de veiligheid van de schepen die op zee personen of zaken vervoeren, de visvangst bedrijven, sleepverrichtingen, baggerwerken of enige andere winstgevende verrichting van scheepvaart uitvoeren, of die daartoe bestemd zijn.

Dit toezicht bestaat uit:

- een periodieke inspectie van de schepen en de uitrusting, omvattende

de bouw van het schip en het later onderhoud van de romp de reddings- en brandbestrijdingsmiddelen de zeevaartinstrumenten, seintoestellen, radiotelegrafie en telefonie

de voortstuwingsmachines, wisselstukken, mechanische en elektrische toestellen de diepgangsschalen en de vrijboordmerken de stabiliteit, het stuwen en ballasten, het laad- en losgerei de bewoonbaarheid van de inrichtingen, de hygiëne en de gezondheidsvoorwaarden het aantal passagiers dat mag vervoerd worden

— controle op de naleving van de voorschriften van toepassing op de kapitein en de bemanning (lichamelijke geschiktheid, brevetten, vergunningen en aantal bemanningsleden).

— controle op de naleving van de nationale en internationale voorschriften betreffende het transport van gevaarlijke goederen.

C.D.S.C.A.



**DE CENTRALE DIENST
VOOR SOCIALE EN CULTURELE AKTIE**

Ten behoeve van de leden van de militaire gemeenschap






WINKELS IN DE BRD
HUISVESTING IN BELGIE
FILM - VIDEO - LEKTUUR - SPORT
ONTHAALMOEDERS - AUTORISCHOOLO
VAKANTIES IN BINNEN EN BUITENLAND






C.D.S.C.A. LEUVENSESTEENWEG 392 1030 BRUSSEL

Voor alle verdere informatie kunt U terecht bij de dienst Public Relations:

Burger : 02/739.02.05 Telefax : 02/739.02.29
Militair : 3687 toest. 205 Telex : 22896

O.C.A.S.C.



**L'OFFICE CENTRAL
D'ACTION SOCIALE ET CULTURELLE**

Au service des membres de la communauté militaire






MAGASINS EN RFA
LOGEMENT EN BELGIQUE
GARDIENNES - AUTO-ÉCOLE
CINEMA - VIDEO - LECTURE - SPORT
VACANCES EN BELGIQUE ET A L'ÉTRANGER

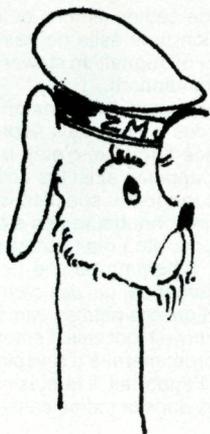





O.C.A.S.C. CHAUSSEE DE LOUVAIN 392 1030 BRUXELLES

Pour toute information s'adresser au bureau relations publiques :

Civil : 02/739.02.05 Téléfax : 02/739.02.29
Militaire : 3687 ext. 205 Télex : 22896



Les MÉMOIRES de

SPOUNTZ chien de marine, mascote sur les navires de la

(part IV) Force Navale .

Le «Gromodore», qui s'appelait L.J.J. Robins, de Bruxelles, où il avait installé son quartier général auprès de ceux de la Force Terrestre et de la Force Aérienne à la Caserne de la Place Dailly, menait la Force Navale à la baguette et l'installait en force partout où elle était nécessaire. On avait repris aux Anglais la caserne du 31ème et 23 ième de Ligne à Ostende («Caserne Général Mahieu»). On y avait installé le Commandement Maritime de la Côte, les services administratifs et techniques, les écoles de formation et de spécialisation, le Centre de Transmission, le Transport et la Musique. Cela faisait bien du monde. Aussi s'attéla-t-il à décentraliser tout cela.

Il obtint, à la rive Est à Ostende, un grand bout des berges de l'arrière-port et les travaux allèrent grand train pour y construire des quais, des ateliers, des hangars et tout ce qu'il faut pour garantir aux navires un support logistique adéquat. Toujours timides, les marins belges donnèrent à cet Arsenal de la Marine le nom confus de «Groupeement Logistique de la Force Navale»: tout comme on dit un mal-entendant pour un sourd, un mal-voyant pour un aveugle, un handicapé pour un invalide, et un Commodore pour un Amiral! Car notre Commodore avait tous les pouvoirs et les missions dévolues à un Amiral-Commandant en chef de la Marine belge. Et il ne se faisait pas faute de le faire savoir. Ne dit-on pas qu'un jour, en âpre discussion avec le Ministre de la Défense Nationale, il lui avait dit avec son accent liégeois fort prononcé: «Môssieur 'l Ministre, la politique c'est vous, mais la marine c'est moi!...

Les MMS avaient quitté le quai de l'avant-port pour le rendre au pilotage, et s'étaient rassemblés près de l'école de navigation au quai Cockerill qu'on avait réparé et où on avait en hâte assemblé autour d'un abri anti-aérien, quelques baraques en bois, reliquat de l'occupation allemande. L'Artevelde avait été envoyé au port de Bruges, où il servait d'école-nautique.

Partout, les constructions en dur commençaient à remplacer les baraquements. La Force Navale avait passé l'époque des vaches maigres et de l'improvisation.

La raison en était que l'Europe était en proie à une crise grave, appelée la guerre froide et que l'on redoutait partout une troisième guerre mondiale.

La Force Navale était alors passée de l'égide du Ministère des Communications dont dépendait l'Administration de la Marine qui l'avait défendue et portée sur les fonds baptismaux dans l'immédiat après guerre, sous la dépendance du Ministère de la Défense Nationale.

Finis les temps où le «Gromodore» disait de sa grosse voix à ses officiers rassemblés: «Messieurs, rappelez-vous que vous êtes une force civile à caractère militaire...!»

Des officiers supérieurs de l'armée de terre étaient détachés auprès des marins et suppléaient avec vigueur et compétence à la bonne volonté candide des nôtres. Tels étaient le Colonel Defonseca, détaché à Ostende et le Colonel Defraiteur au Ministère.

Un train important d'arrêtés-royaux étaient sortis, réglant les problèmes de la Force Navale: avancement, régularisation, équivalence des grades acquis à la Royal Navy. Les officiers étaient astreints à passer des examens de régularisation dont certains servaient à un reclassement dans la hiérarchie. De jeunes officiers étaient recrutés dans la Marine Marchande, d'autres étaient envoyés à l'Ecole Navale en France, sur la Jeanne d'Arc et le Tourville, ou au KIM (Koninklijk Instituut voor Marinevorming) à Den Helder aux Pays-Bas pour acquérir les connaissances nautiques et techniques que l'absence d'une Ecole Navale en Belgique ne permettait pas de leur donner. Bref la Marine connaissait une période bouillonnante d'activités, de nouveautés, de progrès qui faisait plaisir à voir.

Le gouvernement avait donné son accord pour l'achat, au surplus de la Royal Navy, de six dragueurs-escorteurs: les

Algéries. Ces navires allaient marquer toute une génération de marins.

C'étaient de bon bateaux : très marins, ils étaient bien le mauvais temps. Très sérieusement armés d'un canon de 4 pouces, de quatre canons légers Bofors de 40 mm, ils disposaient, en plus, de 4 lance-grenades de fond, et de deux rampes de largage des mêmes grenades de fond, il pouvaient donc chasser le sous-marin et dès lors escorter des convois ; en outre, ils portaient des dragues magnétiques et acoustiques ainsi que deux « Oropesa » (ça, c'était le nom qu'on donnait alors aux câbles de dragage des mines à contact). Ils pouvaient aussi draguer des mines loin, longtemps et profond. Mesurant 86 m de longueur et portant 99 hommes d'équipage et de 6 à 9 officiers ce n'était pas là de petits bateaux...

Là, on ne cuisinait plus au charbon comme sur les MMS, mais au mazout - et cela se goûtait dans la bouffe car les brûleurs avaient des fuites et coulaient sur le carrelage et le nettoyage des casseroles se faisait souvent avec les « loques » qui avaient servi au carrelage !

C'était bien moins agréable pour moi que les MMS, car il y avait trop de monde à bord pour que se soit intime ; les cuisiniers étaient dangereux comme tout, car ils étaient chaussés d'énormes sabots de bois retenus par des rabats de cuir qu'ils ne fermaient jamais et qui ravageaient tout au passage - mes pattes en particulier - et puis il y avait une tapage infernal : les ponts et entreponts étaient en fer, comme les échelles (remarque, je ne dis pas les escaliers, mon copain « Poulbot » de la Marine française m'a appris cela !) et le bruit des sabots que portaient aussi les « stokers » et le bruit des machines auxiliaires toujours en marche me rendaient la vie intenable à cause de mes oreilles sensibles.

Je me réfugiais souvent au carré qui était garni de carpettes, de fauteuils profonds et de sîtées larges et confortables ; le tout était assorti de belles boiseries d'acajou poli, d'un faux feu ouvert où une ailette tournant à la chaleur d'une lampe rouge, dissimulée derrière les blocs de charbons artificiels donnait une impression de rougeoiement du plus bel effet : la chaleur provenait d'une chauffeuse électrique qui surmontait le tout.

Les Englishes privilégiaient outrageusement les officiers : là où l'équipage dormait dans les hamacs, les officiers partageaient deux par deux, de coquettes cabines, sauf le

« Number One » qui avait droit à une cabine simple, et le Commandant qui avait un vrai salon, une salle de bain, et un office qu'on appelait « paintry » où régnait un steward privilégié, batman exclusif du Commandant.

Pour la cuisine c'était pareil : il y avait la cuisine des officiers et la cuisine de l'équipage, dos à dos, mais séparées. Il faut dire que la beccuquette anglaise, c'était un rien spécial. Chaque « Mess », (on appelait ainsi les postes ou dortoirs, où l'équipage était rangé par spécialités : le mess des signaleurs, le mess des chauffeurs (les stokers), les mess des matelots de pont etc.) était autorisé à se choisir ses légumes du jour. L'homme de plat (les messman) allait chez le « Tanky », demander qui des carottes qui des oignons qui du chou vert qui des patates, ramenait sa provision dans son mess, nettoyait tout cela, l'enfermait dans un petit sac en filet de corde, marqué d'une plaque en zinc, au nom du Mess, et l'apportait à la cuisine où le cuisinier balançait tous les filets dans la même casserole d'eau bouillante.

À l'heure des repas, les messmen recherchaient leurs filets, avec le plat de bidoche, et ramenaient le tout dans le mess où l'on mangeait ce qui avait de toute façon pris le goût du chou qui dominait fatalement. Le « cook » jetait l'eau de cuisson, bien entendu !

Oh !, cela n'a pas été long, le dernier Anglais à peine parti, nos Belges changèrent tout cela bien vite et se débrouillèrent aussi pour avoir autre chose que les sempiternels « cabbages, onions and carrots » que seuls semblait connaître le Navy. La cuisine des officiers fut fermée ou ne fut utilisée que pour les desserts et le café qui aussitôt remplaça le thé-à-toute-heure des Anglais. Mais on continua longtemps à manger dans les postes d'équipage, faute de réfectoire adéquat.

Cela nécessitait une certaine discipline, car avant de crocher les hamacs au plafond le soir, il fallait que les tables fussent débarassées de la mangeaille - et au matin, il s'agissait de ferler les hamacs et de les ranger dans leur drôme avant de déjeuner.

D'ailleurs le Number One ne plaisait pas avec la chose : dès que le réveil avait été « paipé » lui-même, l'officier de quart et le Quarter Master descendaient dans les postes et gare à celui qui n'avait pas sauté en bas de son hamac. J'ai même connu un Number One qui sortait son couteau et se mettait à couper une par une les garettes du hamac !... et il fallait que se soit réparé pour l'heure de l'inspection... quatre, six ou huit épissures à refaire ; il fallait pas traîner...

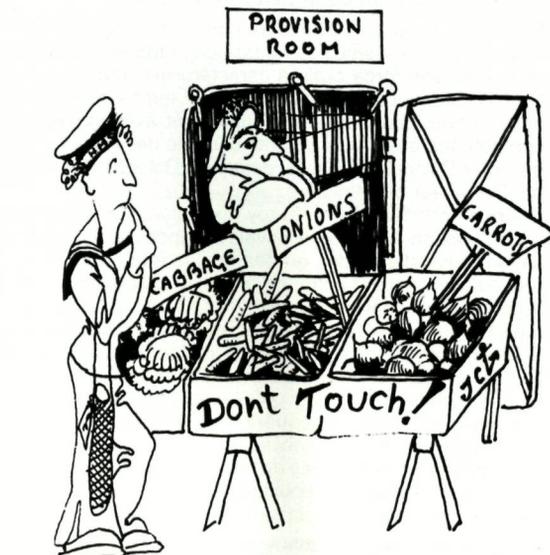
Les Algéries étaient mises à toutes les sauces : toutes les missions un peu importantes leur incombaient. Le dragage des passes au large entre autres... Alors, finis les retours pépères au port tous les soirs... on mouillait sur place pour repartir au petit jour, ... quand on ne draguait pas à influence toute la nuit...

Pour le dragage des mines à contact, cela ne se faisait que le jour car il fallait les voir remonter à la surface, une fois leur orin sectionné par une drague ; et il fallait les couler au canon avant qu'elles ne partent à la dérive, semant la panique chez les bateaux marchands qui n'aimaient pas cela.

Ils avaient déjà beaucoup de peine à garder le milieu des chenaux balisés et à s'y croiser, car leur cartes marines leur indiquaient nettement qu'il y avait danger de s'en écarter vu la présence des champs de mines supposés pulluler partout en mer du Nord.

Et lorsque nos escadrilles étaient occupées à élargir un chenal, on les forçait à attendre sagement qu'un de nos navires de guerre aille les prendre et les guider à la queue leur place dans la passe.

Oh ! qu'ils étaient polis alors ! Ils saluaient du pavillon, bien bas, chaque navire de guerre rencontré ne se permettait pas, comme maintenant les navires soviétiques, de faire



.. Se choisir son légume du jour ..

semblant de saluer et de vous balancer impertinemment en passant, une poubelle par dessus bord au lieu de rentrer le pavillon comme on s'y attendait. A propos de courtoisie et d'étiquette navale, je me souviens que pendant de nombreuses années encore après la guerre, les navires de guerre interrogeaient à la lampe Aldis tous les navires de rencontre par un «What ship?» impératif. L'usage était de décliner le nom du navire et sa destination. Un jour une de nos Algérines voyant pointer au loin la silhouette d'un immense paquebot lui envoi le fatidique «Wat ship?» L'Algérie répond: Belgian ship.... Algérie «Soanso»... on fishery protection... returning to Ostend...» puis notre ami l'interroge sur sa destination; réponse laconique du paquebot: «Touring»!

On se racontait dans les mess l'impertinence d'un navire interpellé par la vigie de Gibraltar qui lui avait répondu par «What rock?»...

Entre navires de guerre alliés, on se demandait mutuellement le grade des commandants et l'ancienneté dans leur grade, afin de savoir qui saluerait l'autre le premier. Salut au sifflet de manoeuvre évidemment sonnait strident, clair et prolongé jusqu'à l'essoufflement du signaleur, toujours préposé à ce cérémonial. Et gare si ce sifflet de malheur avait été oublié en bas - je peux vous garantir que cette sorte d'oubli ne se reproduisait pas deux fois dans la vie du même signaleur! J'en ai connu un qui a été sauvé de justesse du plus gros de l'engueulade par le Coxwain qui savait admirablement siffler entre ses doigts et qui avait imité à s'y méprendre le son du «bossun's pipe» (en se dissimulant derrière le dos du signaleur).

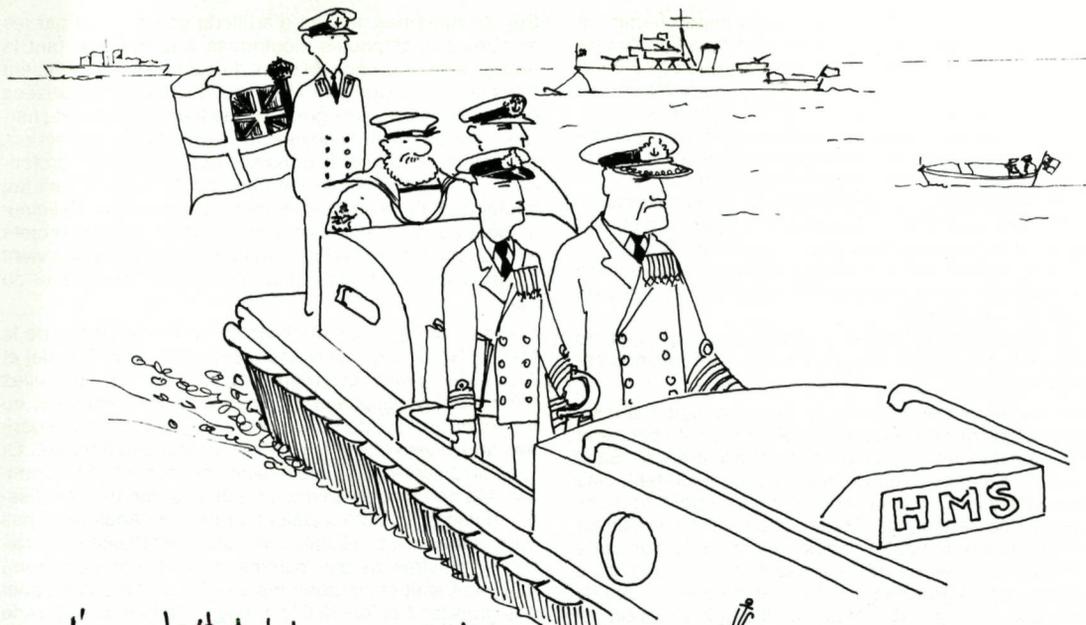
Ah ça... on ne badine pas avec l'étiquette navale. Il faut dire que du temps de la marine à voile, on recevait une bordée de boulets de canon en moins de temps qu'il ne faut pour le dire si on contrevenait un tant soit peu aux convenances ou aux ordres. Les coups de canons ne s'envoient plus en temps de paix que pour saluer la terre d'un pays où l'on vient pour la première fois, la naissance d'un prince - ou la mort d'un souverain (et pour l'exercice naturellement -)

Sur les Algérines, les tirs d'artillerie se soldaient par les monceaux d'ampoules électriques à remplacer, tant la déflagration et le choc du recul du canon se répercutaient dans les tôles. Que dire alors des déflagrations causées par les explosions des grenades de fond: les «depht charges», surtout quand elles explosaient à faible immersion, ou, comme cela arrivait dans nos eaux, par faible profondeur. C'est bien simple - le chef machine qui s'était fait couler un bain et se trouvait tout juste à mariner délicieusement dans sa baignoire s'est retrouvé tout nu projeté au plafond avec toute l'eau du bain. (c'est de là que vient l'expression: «il ne faut pas jeter le B.B. avec l'eau du bain...!»)

Ce sont les Algérines qui faisaient le garde-pêche de la Mer du Nord jusqu'en Islande, depuis que les Breydel et Artevelde avaient été retirés du service. Ce sont elles encore qui participaient aux manoeuvres interalliées, ou qui, pour un bout de temps ralliaient l'escadrille d'Algérines anglaises «MS4» qui opérait en Manche dont le S.O. (Senior Officer - cheminée à bande noire) était HMS Bramble. Même tactique, mêmes méthodes, même signalisation puisque les nôtres étaient formés «à l'Anglaise»; pas de problèmes - La Royal Navy continuait d'ailleurs à traiter les navires belges comme s'ils étaient des leurs. L'accueil était chaleureux mais digne et dans le respect des grandes traditions. C'est ainsi qu'à l'arrivée en rade de Sherness ou à St. Helens Roads, un canot-major portant l'officier de garde, en sabre et médailles hélait le navire. «Ship Ahoy!», accostait au côté d'honneur (tribord pour ceux qui ne savent pas) et était reçu par l'officier de quart en numéro un et par le timonier de garde, chaînette du «pype» autour du cou, sifflet à la bouche. L'officier de garde montait à bord et était conduit au pas énergique à la cabine du Commandant qui l'attendait revêtu de pied en cap dans sa cabine. Plateau d'argent, carrafe de cristal, verre de bienvenue - échanges d'amabilités - suivis du débarquement en sabre et médailles du Commandant pour ses visites protocolaires.



... Le Coxwain qui savait admirablement siffler entre les doigts ...



... l'accueil était chaleureux mais digne ...



Le tout ponctué de coups de sifflet, de saluts etc....

Une nuit de gros temps, (il devait bien être deux heures du matin) deux petits MMS d'Ostende cherchèrent refuge à Sheerness, et reçurent la permission d'entrer et d'accoster une vieille coque, dépôt de charbon ou de carburant, mouillée à coffre à la rive opposée à la base. On savait bien que les MMS n'étaient pas équipés pour la prise de coffre qui était d'usage dans la rivière de Sheerness. (bien oui - cela demande l'usage d'un canot à moteur pour mettre un « boy jumper » sur le coffre, un tas de préparations, mailles cassantes à la chaîne, et étrier d'affourchage à clavette... de câble d'acier à croc à échappement etc.) Nos gens, après un accostage pas fort courant, sous de terribles averse, n'avaient rien eu de plus pressé que de se débarrasser de leurs vêtements trempés et furent surpris dans leur déshabillage par l'arrivée de l'officier de garde, en sabre et médailles, à leur plus grande confusion. C'étaient tous de jeunes officiers qui n'avaient que peu d'expérience de la Navy et qui n'attendaient la visite protocolaire que pour le lever du jour... mais pas du tout... « Dienst is Dienst und schnaps ist schnaps » comme disent les Allemands... On s'est confondu en excuses, on s'est rapidement habillé correctement et on s'est fait pardonner par le schnaps, sorry le whisky.... ça c'est le Navy style.!

La rivière de Sheerness était bien connue des marins belges, c'est là plus haut sur la rivière, dans la belle et ancienne base navale de Chatham, qui n'existe plus maintenant, qu'ils avaient commissionné une par une les six Algériennes. Ils avaient vécu là, à l'anglaise, les semaines de préparation de ces navires. D'abord un embryon d'équipage: l'« Advance party », composé des « Keymen » les hommes-clés: chefs-électriciens, chefs-machine, coxwain, bootsman, chef-signaleur, chef-radaristes, chef-ascdic, chef-canon, et les officiers. On reprenait le navire, département par département, inventaire, fonctionnement etc. aidés par l'équipage britannique.

Puis, entraîné à la mer dans l'estuaire de la Tamise et en mer, pendant lequel on revenait à coffre en rade de Sheerness. Quelques réparations au Dockyard, ravitaillement en matériel et en vivres. Sacconees & Speed appor-

taient le « booz », les alcools pour la cave des officiers comme autrefois pendant la guerre et le soir durant les week-ends, on s'invitait entre navires anglais et belges, R.P.C. (request pleasure of your company), des soirées ou des apéritifs très « deftig » ou un peu moins deftig. Nos jeunes officiers ouvraient des yeux grands comme des soucoupes, eux qui vivaient maintenant ce que les anciens, ceux de la Royal Navy leurs avaient raconté sur la glorieuse et grande Navy. Le « Guest Night » à la base Chatham était quelque chose de grandiose...: tout le monde en spencer, noeud papillon noir, le drink en main, avant qu'on ait même eu le temps de dire merci; prise en charge par des officiers de même grade, conversation aisée, bien qu'insignifiante, dans d'immenses salons, lambrissés, très victoriens: feux de charbon gras allumés dans de grandes cheminées, profonds fauteuils de cuir, bibliothèques garnies de livres sévères derrière leurs vitrines.

Les maîtres d'hôtel, personnages âgés en habit noir dirigeaient quelques stewards en spencer blanc, très polis et efficaces, des gens à l'aise dans leur métier, un peu raides et distants, qui vous remplissaient vos verres aussitôt entamés. Puis on passait à table dans une immense salle à manger où une immense table était disposée en forme de fer à cheval. Le - U du fer - recevait les officiers généraux, commodores, captains et invités de marque, les autres convives étaient conduits par leur hôtes à une place convenant au rang de chacun. Du haut d'un jubé ou mezzanine un orchestre de Royal Marines en uniforme de soirée jouait des mélodies de musique légère. Les tables en acajou poli étaient garnies de place en place d'immenses chandeliers d'argents et de gigantesques surtout d'argent: pièces montées d'orfèvrerie représentant des victoires navales et qui étaient fondues dans l'argenterie prise à l'ennemi,... chaque couvert était disposé sur un napperon de velours bleu marine, bordé de galons d'or. Le grand genre. Debout, derrière les chaises, une armée de stewards silencieux veillaient au moindre désir, répondaient au moindre regard. On n'avait pas le temps de se demander s'il y avait du sel, que la salière vous était approchée discrètement. Le porto, dans de grandes carafes au fond très large glissait sur la table, de convives en convives, sans



Conversation aisée, bien qu'insignifiante...

jamais être soulevé, on remplissait son verre et on passait au suivant, selon un rite immuable depuis Nelson, qui vous regardait du haut des pièces d'argenterie, colonnes de Trafalgar en réduction. Speeches de bienvenue pour commencer et entre les plats, concerts de trompettes qui soulevaient un grand enthousiasme ponctué d'applaudissements curieusement produits par des battements de la main droite sur la table.

Puis au dessert les speeches des invitants et invités: spirituels, pleins de cet humour inattendu, dont les Anglais on le secret, et ponctués des mêmes applaudissement sourds accompagnés de grondements rauques «Ear, Ear, Ear,...» ce qui correspond à notre très ancien «Oyez, Oyez, Oyez»!

On se levait de table et on retournait dans les salons, où la partie rigide de la soirée étant terminée, les officiers supérieurs étant partis fumer dans leur salon particulier,

les plus sauvages parties de pyramide commençaient alors: Il s'agissait d'amener ceux qui ne l'avaient pas encore fait à signer de leur nom le plafond de la pièce. Les spencers en prenaient un coup, cela dégingolait dans des rires énormes, on recommençait, on s'encourageait à grands coups de fortifiants, du bon whisky servi par les mêmes maîtres d'hôtel, sérieux comme des papes mais complices. On se montrait des signatures fameuses tout là haut comme celles de Churchill ou de Lord Mountbatten. Très British... Le Navy style!

On rentrait à bord, toujours dignes si pas tout à fait en ligne droite, retrouver sa couchette. Maintenant je crois que je vais faire la même chose, il ne faut pas abuser des bonnes choses et puis il ne faut pas crever mon maître le frégaton. Je sens d'ailleurs que tous ces souvenirs l'agitent et que pour se calmer un peu il va devoir s'envoyer une bonne rasade de Whiskey. A sa santé, à la bonne vôtre. Cheerio folks et à la prochaine.



tous droits de reproduction, de traduction
réservés
pour tout pays y compris l'URSS.



N.V. SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE

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



NIEUWBOUW - OMBOUW - HERSTELLING

MOTORISATIE -

SCHEEPSELECTRICITEIT - ELECTRONICA

MEKANIEK - MEUBEL- en SCHRIJNWERK

Electrische dwarshelling
lengte 140 m.

Tel. werf
(091)45.04.01
Telefax (091)45.99.81

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

Tel. droogdok
(091)53.15.11

Na kantoortijd:

(091)28.15.34 (P. Wijnakker)
(055)45.59.56 (Ir. J. Verhoest)
(091)45.04.72 (G. Rijckaert)

Z.M. BRIEFHOUDER

PORTE-FEUILLE F.N.



Briefhouder in simili-leder, Belgian Navy (aangepast aan nieuwe identiteitskaart).
Prijs: 150,- Fr. B.T.W. inbegrepen. Verzendingskosten: 31,- Fr.

Porte-feuille en simili-cuir Belgian Navy.
Prix: 150,- Fr. T.V.A. comprise. Frais d'envoi: 31,- Fr.

BOELWERF



IN VOLLE BEDRIJVGHEID

Temse en Hoboken

De «MARINE ROYALE» in een zeemanslied

J.B. Dreesen

In een klein, zeldzaam boekje: «CHANSONS NOUVELLES» par Antoine CLESSE. Mons 1848 verscheen een lied dat als titel droeg «Petits Couplets à la Marine Belge». Ten gerieve van onze lezers publiceren wij deze tekst. Hij geeft ons een idee van de gedachtenwereld van onze voorgangers in de «Marine Royale».

Petits Couplets à la Marine Belge. Air: Vivandière du Régiment

Marine qui, par tes exploits
Es la terreur des ondes,
Toi qui, sur deux coques de noix
Règnes sur les deux mondes
Pour sceptre ne prend qu'un bâton
Ton, ton, ton, ton tontaine, ton, ton,
Marine si chère, dit-on,
Ton, ton, tontaine, ton, ton.

En cas de guerre, ventrebleu.
Le pays, par ses fautes,
Peut-il perdre la tête au jeu,
Quand tu gardes ses côtes
Avec un sacré pèleton
Ton, ton, ton, ton, tontaine, ton, ton,
Marine si chère, dit-on,
Ton, ton, ton, ton, tontaine, ton, ton

Si quelques peuples insoumis
Attaquaient nos frontières,
On te verrait des ennemis
Menacer les derrières:
Tes obusiers sont à piston.
Ton, ton, ton, ton, tontaine, ton, ton
Marine si chère, dit-on,
Ton, ton, ton, ton, tontaine, ton, ton

Mais la paix dure; et sans éclat,
On te paie et l'on crie.
Quand tu peux, par ce calme plat,
Sauver notre patrie,
Sans brûler de poudre-coton,
Ton, ton, ton, ton, tontaine, ton, ton
Marine si chère, dit-on,
Ton, ton, ton, ton, tontaine, ton, ton

Pour nous servir, si tu m'en crois,
En attendent la guerre,
Songe à nos amateurs de croix:
Mets, pour les satisfaire,
un Coquillage à leur bouton,
Ton, ton, ton, ton, tontaine, ton, ton,
Marine si chère, dit-on,
Ton, ton, ton, ton, tontaine, ton, ton?

Et quand le Belge, à tout propos,
Sous notre ciel de brume,
Contre l'emprunt et les impôts
Glose tant qu'ils'en rhume,
Rapporte du thé de Canton,
Ton, ton, ton, ton, tontaine, ton, ton,
Marine si chère, dit-on,
Ton, ton, tontaine, ton, ton

Exporte pour lui plaire encore,
Dans quelqu'autre hémisphère,
Tous ceux qui nous coûtent tant d'or
Presque pour ne rien faire:
gratis on t'en fera l'abandon,
Ton, ton, ton, ton, tontainer, ton, ton,
Marine si chère, dit-on,
Ton, ton, ton, ton, tontaine, ton, ton,
Qu'empourprés, dorés, chamarrés,
De science profonde,
Sur tes navires adorés
Aillent dans l'autre monde
Donner les leçons de bon ton.
Ton, ton, ton, ton, tontaine, ton, ton,
Marine si chère, dit-on,
Ton, ton, ton, ton, tontaine, ton, ton,

Pour nous daterait de ce jour
La plus belle victoire.
Tes soldats pourraient au retour
Trépasser avec gloire,
Avec gloire... sous le bâton.
Ton, ton, ton, ton, tontaine, ton, ton,
Marine si chère, dit-on,
Ton, ton, ton, ton, tontaine, ton, ton,

Décembre 1847.

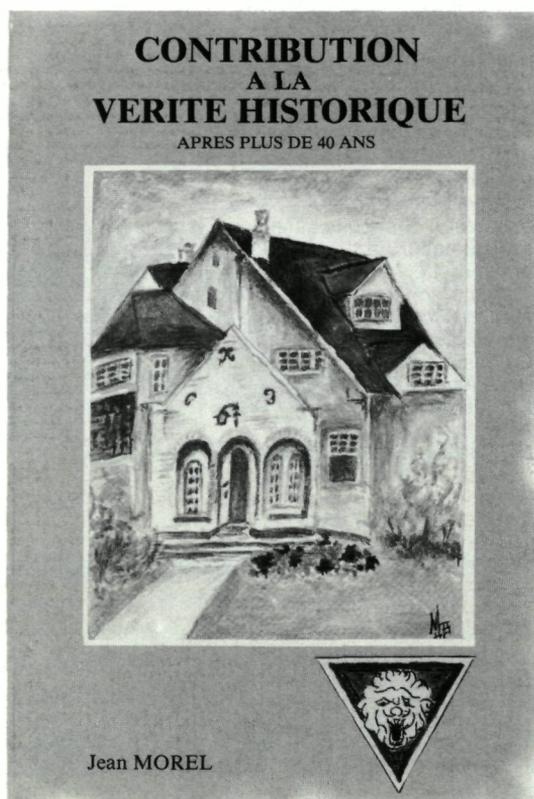
Enkele verklaringen:

Ventrebleu: Jurement familier (par euphémisme pour Ventre de Dieu!)
Glose - van het ww. Gloser-faire des commentaires critiques.
Chamarrés-charger de passementeries, de décorations etc.
Wij zoeken nog naar de muziek van het Airtje: Vivandière du Regiment. Moesten wij het vinden dan publiceren we het en kan het liedje mits enkele kleine aanpassingen weer gezongen worden. De geschiedenis herhaalt zich.

CONTRIBUTION A LA VERITE HISTORIQUE

APRES PLUS DE 40 ANS

Jean MOREL



Le manuscrit original du Livre que feu le Comte Léon Lippens m'avait encouragé d'écrire est terminé et prêt à être mis sous presse. Il trace le comportement de l'auteur et souligne l'évolution de son attitude devant les agissements de l'ennemi. Les différentes péripéties vécues entre le 18 octobre 1939 et le 7 novembre 1944 y sont traitées sobrement. Elles tendent à informer le public de faits et gestes inconnus, accomplis dans des circonstances dangereuses. Des anecdotes parsèment une information rigoureuse et mettent en évidence des centres d'intérêts du terroir local.

Les contacts noués avec des partenaires engagés dans le même combat surnois renforcent la trame des différentes étapes. Le travail de sape et de l'ombre se fait à pas feutrés, loin des feux de la rampe et du clinquant.

Le Bourgmestre honoraire, Eugène Mattelaer, a bien voulu préfacer l'ouvrage, en lieu et place de feu le Comte Léon Lippens qui se serait fait un plaisir de joindre un mot d'introduction.

L'ouvrage comporte quatre parties essentielles :

Le premier titre aborde la drôle de guerre et consacre un chapitre à la période de la mobilisation, suivi d'un autre relatif aux combats livrés par une compagnie du 34^{ème} Régiment de Ligne. Les événements datés sont historiques et les lieux de l'action convenablement situés.

Le second titre approche la « Résistance Civile » dès 1942, lorsque l'occupant prend des mesures coercitives en vue du travail obligatoire en Allemagne.

Le troisième brosse à larges traits la « Résistance Armée » et en ébauche les incidents marquants et dignes d'intérêt. Il se termine par deux portraits en forme de tête d'affiche.

L'ouvrage s'achève par un faisceau de preuves concernant l'occupation et est illustré de 70 photos, de 17 plans et de nombreux documents et annexes inédits. Ces références et ces pièces justificatives garantissent le sérieux de l'entreprise.

Je fais miennes les paroles du vieil historien Grec **Thucydide** : « Il n'y a de bonheur sans liberté, ni de liberté sans vaillance ».

En vente :

chez l'auteur : **Prix : 750,- fr.**
Jean Morel,
Helmweg 22, Villa « Je Maintiendrai »
B. 8300 Knokke-Heist (tel: 050/60.25.61)
280-0506995-13

Données techniques :

Volume : 230 pages ;
format : 14,4 cm sur 21 cm
couverture de luxe ;
illustrations : 70 photos,
nombreux plans.

Door W.F.J. Van Houdt.

Gebruik werd gemaakt van in de pers verschenen gegevens aangevuld met hypothesen

Volgens Adm. V.N. CHERNAVIN was het in 1952 dat de eerste studies verricht werden welke ertoe geleid hebben dat in 1989 de eerste conventionele vliegtuigcarrier onder Sovjetvlag - TBILISI - zijn zeeproeven begon. Belangrijke data waren 1967 (MOSKVA -eerste helikoptervliegdekschip) en 1975 (KIEV eerste vliegdekschip voor VTOL-vliegtuigen - later ook voor STOVL - vliegtuigen).

In het totaal werden 2 schepen van het eerste type gebouwd (MOSKVA en LENINGRAD) en 3 van de tweede klasse (KIEV, MINSK en NOVOROSSIYSK). Een ander vaartuig (BAKU) wijkt sterk af van laatstgenoemde klasse en wordt soms als een apart type beschouwd.

Een totaal van nagenoeg 108 Ka-25 HORMONE of Ka-27 HELIX helikopters en 52 Yak-38 gevechtsvliegtuigen kan vanop deze zes vliegdekschepen ingezet worden.

TBILISI werd op stapel gezet in 1983, te water gelaten in 1985 en begon zijn zeeproeven in 1989. Twee andere vliegdekschepen RIGA en ULYANOVSK verkeren nog in onderscheiden stadia van bouw. Laatstgenoemd schip zou een 15% extrapolatie zijn van zijn beide voorgangers en ± 10.000 T meer waterverplaatsing hebben dan TBILISI. Zowel TBILISI als RIGA meten 60 à 65.000 T. Lengte over alles ± 300 m. De breedte over het vliegdekschip bedraagt 71 m en het schuin over bakboord uitstekend vliegdek heeft een lengte van 230 m.

de as ervan wijkt slechts $5 \frac{1}{2}^\circ$ af van deze van het vaartuig.

Het voorste vliegdek gaat van midscheeps tot aan de boeg en is uitgerust met een «springschans» van nagenoeg 12° . Katapults schijnen te ontbreken.

Aan stuurboord steekt de superstructuur $\pm 7/10$ uit. Het voorste vliegdek is uitgerust voor de «rimpelstart» van drie vliegtuigen. Ook het schuine vliegdek zou geschikt zijn voor starten.

Het is tevens uitgerust met 4 opvang- en afremkabels voor het landen. Het voorste vliegdek is niet ingericht voor het landen van vliegtuigen.

Hulpmiddelen voor het landen zijn achteraan de bovenbouw aangebracht. De praktijk zal nog dienen uit te wijzen of dit wel een veilige schikking is. Kan de piloot zowel hulpmiddelen als landingsbaan in het gezichtsveld houden?

Naast en achter de bovenbouw is een ruim bemeten vliegtuigpark voorzien. Zeer waarschijnlijk zullen de vliegtuigen na onderhoud onderdek, inzetsklaar aan dek worden gebracht en daar worden gestationeerd. Het aantal ingescheepte toestellen kan aldus opgevoerd worden wat de slagkracht gunstig beïnvloeden de inzetijd verkort.

De verbinding tussen dek en hangar(s) wordt verzekerd door twee ruime liften; mogelijk is ook een derde - kleinere - lift voorzien.

Op het vliegdek zijn ook landingscirkels aangebracht voor helikopters en V/STOL-vliegtuigen.

De conventionele defensieve bewapening omvat 192 SA-N-9 (reikwijdte ± 9 NM) verdeeld over 4 reeksen met elk 6 lanceersilo's met elk weer 8 missielen.

Voor nabije lucht- en oppervlakteverdediging zijn nu zes 30 mm meerloops snelvuurkanonnen opgesteld; verwacht wordt dat dit aantal later op 10 zal worden gebracht. Tevens zijn twee 10-loops 350 mm RBV lanceerinrichtingen aangebracht voor anti-duikbootraketten.

Over de offensieve bewapening bestaat op dit ogenblik geen zekerheid. Het is waarschijnlijk dat TBILISI uitgerust is (of zal worden) met SS-N-19 SHIPWRECK of een gelijkwaardig wapen. De elektronische uitrusting om dergelijk tuig door middel van satellietverbindingen naar zijn doel te leiden is nu reeds aanwezig. De reikwijdte zou ± 350 NM bedragen.

Schikkingen schijnen getroffen om de nu aanwezige bewapening later uit te breiden o.a. met geschut. Nu schijnt een luchtdoelwapen met grote reikwijdte te ontbreken. Bij de elektronische uitrusting vallen vooral de 4 vlakke antennes op van de SKYWATCH-radar. Ze zijn vast aangebracht op de vier zijden van de bovenbouw. Ze vormen een detectie-systeem gelijkaardig aan het Amerikaanse AEGIS-systeem. Verwacht wordt dat ook de Elektronische uitrusting later uitgebreid zal worden.

De keuze en samenstelling van de ingescheepte luchtstrijdkrachten schijnt nog niet vast te liggen. Het aantal toestellen dient rond de 60 geschat te worden. Start- en landingsoefeningen grepen plaats met meerdere types vliegtuigen en helikopters:

- een variant van de SU-27 FLANKER met opvouwbaar vleugels;
- een andere variant van hetzelfde toestel uitgerust met hulpvleugels vooraan (Canard of STOL-versie);
- een variant van de MiG-29 FULCRUM met opvouwbaar vleugels;
- de Su-25 FROGFOOT

Al deze types maakten bij proeven gebruik van de «springschans».

De Su-27 (STOL-versie) steeg ook op van de schuine startbaan. Het gebruik van Yak-38 FORGER werd tot nog toe niet waargenomen.

Toch zijn er redenen om aan te nemen dat zijn gebruik mogelijk- en ook voorzien is. Ditzelfde geldt voor de in ontwikkeling zijnde Yak - 41 (V/STOL - supersonisch).

De STOL-versie van de Su-27 zou de rol van de luchtverdedigingsjager/luchtoverwichtsjager dienen te vervullen. De Yak-38 (en later de Yak-41) zou ingezet worden in de lucht-land oppervlakte-rol met lucht-lucht als secundaire rol. De samenstelling van het helikopter-element is nog ongekend. Komen in aanmerking: de Ka-27 HELIX (anti-duikbootacties), Ka-29 HELIX-B (aanval), Ka-41 HOKUM (steunopdrachten) en de Ka-27 HELIX-D (hulp en redding bij start- en landingsoperaties).

Op dit ogenblik is niet bekend hoe de «Airborn Early Warning and Control»-functie zal vervuld worden. De MADCAP-versie van de An-74 COALER zou eventueel vanop het schuine vliegdek kunnen ingezet worden.

In westerse kringen werd de mening vooropgezet dat het vaartuig - en zijn latere zusterschepen - als eerste opdracht krijgt het verdedigen van het moederland en meer bepaald de basissen van de Sowjet SSBN. Eventueel dient het ook het luchtverwicht te verzekeren in de gebieden waar deze duikboten opereren teneinde ze te verdedigen tegen geallieerde ASW-vliegtuigen.

Later zouden de vliegdekschepen opgenomen worden in gevechtsgroepen welke wereldwijd inzetbaar zouden zijn en eventueel middel voor offensieve/agressieve «Machtsprojecties».

Ook in de Sowjet-Unie is het immer voortdurend expansieprogramma van de Rode Vloot op de korrel genomen. De nabije - defensieve - taak van de vliegdekschepen zou

beterkoop kunnen uitgevoerd worden door van land opererende vliegtuigen. De verwijderde - mogelijk agressieve - rol wordt in twijfel getrokken door niemand minder dan Adm. NICKOLAI AMELKO, voorheen bevelvoerder over de Stille-Oceaan-vloot en sinds 1986 Adjunct Stafchef (marine) aan de Generale Staf van de Sowjet Strijdkrachten. Hij wordt in zijn kritiek gesteund door GEORGIY ARBATOV volksafgevaardigde en Directeur van een instituut dat werkt op het vlak van de buitenlandse betrekkingen. Tegenover hen stelde zich Maarschalk SERGEI AKHROMEYEV op. Deze laatste is de persoonlijke raadgever van President GORBACHOV en een vroeger Chef van de Generale Staf.

Zeer waarschijnlijk worden TBILISI en zusterschepen wel dra ingezet in een binnenlandse politieke strijd. Hopelijk is dat de enige «inzet» welke hen ooit beschoren zal worden.

Feb. 1990

W.F.J. Van Houdt.

AUTO-COLLANTE FORCE NAVALE

Merveilleuse vignette, en or, noir, rouge et blanc, avec les grandes armoiries de la F.N. Pour votre voiture, votre sac, votre valise, etc. Format réel 8 x 9 cm. Maintenant en vente chez Neptunus pour seulement 25 F + 9 F frais de port.



ZEEMACHT ZELFKLEVER

Prachtige zelfklever, in goud, zwart, rood en wit, met het groot wapen van de Zeemacht. Voor op uw wagen, uw tas, valies, enz. Werkelijk formaat 8 x 9 cm. Nu verkrijgbaar bij Neptunus voor slechts 25 fr. + 9 fr. portkosten.

DE BELGISCHE ZEEMACHT



G. SCHOONVAERE

De Belgische Zeemacht,

172 bladzijden boordevel zeemachtfoto's met heel wat technische info

Momenteel slechts verkrijgbaar in het Nederlands

Kan besteld worden door betaling van 450 fr. + 41 fr. portkosten *enkel* door *gekruiste check*.

Kan ook rechtstreeks worden afgehaald op de redactie van Neptunus.

Marins et navires belges subissaient le sort de la guerre

Par le Lt. Colonel Hre Paul EYGENRAAM

1990 est l'année des grands anniversaires: 50me de l'entrée en guerre de la Belgique et 45 me du V. Day. Les commémorations du 8 mai 45 et du 10 mai 40 se suivent et se ressemblent. Les médias, et plus spécialement la BRT, la RTBF et RTL, on mis en relief, le prélude, le drame et les séquelles de la campagne de dix huit jours. Hélas, une fois de plus, les marins ont été généralement oubliés. Il est fallacieux de prétendre qu'il leur a été fait bonne mesure, notamment en ce qui concerne les inadmissibles victimes qui payèrent de leur vie, les hostilités ouvertes entre nos grandes nations voisines, alors que la Belgique n'était pas encore belligérante. Entre le 1er septembre 1939 et le 10 mai 1940 nous étions neutres, et l'armée de terre demeurait l'arme au pied. Pourtant, dans le chaos de la pré-guerre, des gens de meurent frappés, et des pertes sensibles infligés à nos armements. Il apparaît équitable de les remettre en mémoire, en se souvenant que la Kriegsmarine de l'amiral Raeder d'abord, Doenitz ensuite, sous un masque de bonne conscience, cachait un mépris des lois maritimes et des traditions séculaires de la marine. Les quelques exceptions au cours desquelles les usages ne furent point bafoués, confirment la malediction des guerres à outrance et des peuples qui s'affrontent sans rémission.

Les vains appels

L'appel en faveur de la paix, lancé le 23 août 1939 par le roi Léopold III, n'eut guère d'échos en Allemagne nazie où les agresseurs de demain fourbissaient leurs armes. Berlin fut tout aussi indifférent à la déclaration de neutralité parue dans le Moniteur Belge du 3 septembre 1939 et émanant du gouvernement belge d'union nationale. Les pays du pacte d'Oslo n'eurent guère plus de succès. Indifférence d'autant plus coupable qu'elle adopta le masque de l'hypocrisie: le 6 octobre 1939 le chancelier Hitler assurait la Belgique de l'amitié du Illme Reich, déclarant ne réclamer que les anciennes colonies allemandes. Amitiés perfides puisque déjà des Belges mouraient sous les coups du futur adversaire.

On sait qu'un U boot allemand coula le paquebot britannique «Athéna» dès le 5 septembre 1939. L'essentiel des efforts navals du Illme Reich s'exercèrent dans le domaine des sous marins. La Kriegsmarine marine en comptait 56 au moment de son entrée en guerre. Ils firent d'emblée des ravages. Le 14 octobre 1939 le cuirassé d'excadre britannique le «Royal Oak» fut coulé par un audacieux U boot à Scapa Frow (378 hommes périrent sur 1.200)... Mais, direz-vous, l'Angleterre et l'Allemagne étaient en guerre. Fort bien... Mais l'Allemagne n'était pas en guerre avec les Pays-Bas; or le 18 novembre 1939 le paquebot néerlandais le «Simon Bolivar» de 8.309 tonnes heurtait une mine au large de la côte anglaise: 140 personnes périrent dans le désastre.

La flotte marchande belge

Les aléas de la guerre frappèrent également la flotte marchande belge entre le 1er septembre 39 et le 10 mai 40. Les exemples puisés dans les archives de deux armements nationaux, la CMB (Lloyd Royal) et l'armement Deppe (ses «mémoires» ont été mis à notre disposition par Mr. Jacky De Vos, dont la famille fut pendant trois générations l'armateur attiré de cette société) sont significatifs.

Ces renseignements furent complétés par Mr. R. Machielssen, le dévoué secrétaire de la Fraternelle des Marins Belges de la Marine Marchande 1914/18 et 1940/45:

— Le 15/09/39 le MS «Alex Van Opstal» de 5.965 BRT, de l'armement CMB. Capitaine V. Delgoffe - Equipage de 49 hommes, en route vers New-York à 3/4 sud des Shambles L.W. heurte une mine placée par le U boot - U - 26. Neuf blessés. Ainsi s'ouvrit le martyrologe.

— Le 01/10/39 le S/S «Suzon» 2.239 BRT, de l'armement Goossens, Capitaine R. Lejeune, équipage 20 hommes, en route pour Bordeaux, est torpillé par le U boot U 35 dans le golf de Biscaye.

— Le 26/11/39 le S/S «Quenast» de 560 BRT de l'armement Hermans, Capitaine O. Bruynooghe. Equipage 10 hommes en route de Middelbrough vers Anvers, englouti par la tempête: 3 morts et 1 blessé.

— Le 08/12/39 le S/S «Louis Sheid» de 5.945 BRT de l'armement Deppe, Capitaine E. Van Queckelberghe. Equipage 45 hommes: alors que ce bâtiment venait de recueillir les rescapés du M/S hollandais Tajandoren, torpillé sans avertissement; en route de Buenos-Aires pour Anvers fut victime à Bigbury Bay des phares occulté et de l'absence de relèvement goniométrique: il se perdit sur les rochers.

— Le même jour le S/S/«Adour» de 1.239 BRT du même armement Deppe. Capitaine V. Teygeman. Equipage 21 hommes fut perdu dans les mêmes condition près de Carneau et de l'île de Penfred.

— Le 10/12/39 le S/S/Kabinda» 5.182 BRT de l'armement CMB. Capitaine J. Nassel - 40 hommes d'équipage, en route pour Pernambuco, chassé par la tempête sur les rochers à 3/4 m. de West Goodwin, fut disloqué et perdu.

— Le 13/12/39 le S/S. «Rosa» de 1.146 BRT de l'armement Hermans. Capitaine E. Hubert, équipage 14 hommes: en mer du Nord en route de Dunstone (O. Tyne) à Sluiskil heurta une mine posée par un contre-torpilleur allemand. Il y eut un mort et 3 blessés.

— Le 16/01/40 le S/S «Joséphine Charlotte» de 3.422 BRT de la CMB. Capitaine S. Gonthier, Equipage 41 hommes, en route d'Anvers vers Matadi heurte une mine à hauteur de Borth Goodwin en mer du nord: quatre morts, six blessés.

— Le 18/01/40 le S/S «Meuse» de 681 BRT de l'armement Hermans, Capitaine R. van Dyck-Equipages 12 hommes, en route de Newcastle vers Briges: sombre en mer du Nord

pres de Haisborough, après le heurt probable d'une mine. Perdu corps et biens.

— Le 03/02/40 le S/S. «Charles» de 563 BRT de l'armement Hermans, Capitaine Couvreur. Equipage de 10 hommes en route de Newcastle vers Bruges s'échoue sur les rochers près de Whiteby (mer du nord): six morts.

— Le 12/02/40 S/S «Flandres» de 5829 BRT de l'armement Deppe. Capitaine Ch. Mohn-Equipage de 45 hommes, en route d'Anvers vers Montevideo, en mer du Nord près de Goodwin Fork, entre en collision avec le «S/S/Kabalo» et est abandonné en état de perdition. Ce drame résultait d'impératifs de contrôle draconiens dictés par les événements et pratiqués par les autorités britanniques.

Détail émouvant le SS «Adour» perdu sur la côte bretonne fut au lendemain de l'armistice de 1918 (11/11) le premier navire à atteindre le port d'Anvers le 24/11/18.

Si les 26 morts et les 19 blessés confirmés évoqués cidessus, ne furent point nécessairement victimes des mines ou des troyennes, ils le furent généralement en raison des entraves que les belligérants apportaient à la navigation. La portée de ces pertes est d'autant plus paradoxale qu'en Sarre les armées de terre françaises et allemandes en étaient encore aux escarmouches...

Rappelons que notre premier armement national, bientôt installé à Londres, après l'exode de ses navires par la Pallice d'abord, les ports anglais gagnés ensuite, mit à la disposition des alliés dès juillet 1940: 21 navires, 366 officiers, 1.100 hommes d'équipage. C'est là une substantielle contribution à l'effort de guerre allié. Une contribution qui n'est pas toujours appréciée à sa juste valeur.

Des mérites sous le boiseau

Trop souvent les mérites de nos marins sont tenus sous le boiseau, aussi convient-il d'apprécier la lutte incessante menée par le Fraternelle des Marins Belges de la Marine Marchande 14/18 et 40/45 du président Deseck et la Fédération des marins belge 14/18 - 40/45 du président

Brouckxon, pour les faire connaître. Entre le 1er septembre 39 et le 10 mai 40, le Corps de Marine belge commandé pendant la drôle de guerre et la campagne par le major Decarpentrie ne disposa que de forces dérisoires: elles ne furent d'aucune utilité pour notre marine marchande. Il fallut attendre 1942 pour que la section belge de la Royal Navy, avec les Billet et les Timmermans, deviennent le digne berceau de notre future Force Navale.

Feu le capitaine au long cours A. De Bock qui présida la «Fraternelle» écrivait dans un mémoire qui n'a rien perdu de son actualité: «Nos marins connurent la noyade dans toutes les mers du monde, furent brûlés vifs sur les tankers torpillés, écartelés par l'impact des bombes d'avions sur les navires transportant des munitions. Ils périrent de faim, de soif, de froid dans leurs canots de sauvetage. Ils furent capturés par la Kriegmarine ou internés par les autorités de Vichy en Afrique du Nord. Il ne trouvèrent même pas le repos dans les ports que la Luftwaffe venait bombarder. Il résulte des statistiques 1939/45 que pour chaque navire marchand envoyé par le fond un tiers de l'équipage en moyenne perdit la vie» (Fin de citation) (Au chapitre des victimes il faut inclure les marins qui, navigèrent au profit des alliés sous d'autres pavillons).

En guise de conclusion

Si les anciens combattants de la mobilisation et de la campagne (sept 39 - mai 40) furent sous les armes pendant près de neuf mois et sous le feu de l'ennemi pendant dix huit jours, les marins de la marchande furent exposés aux périls de la mer, décuplés par les dangers de la guerre dès le premier jour d'un conflit qui n'était pas encore le nôtre. Au moment où nos fantassins, nos artilleurs, nos blindés affrontaient le fer et le feu, les gens de la mer avaient déjà une expérience de neuf mois de l'adversité guerrière!

Pour tous ceux qui prônent l'équité, le souvenir de ces braves perdus en mer ne peut se perdre, et les justes revendications des rescapés, finirent aux oubliettes...

TRANSPORT

CMB

De zee en de kunst

ENKELE KLEINERE MEESTERS VAN HET EINDE DER 19° EEUW (III):

L. BARNABA
L. BELLIS
J. BINDER
P. DE STAERCKE
F. ISENBAERT
L. JACOBS

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

Vele van de nu volgende namen zijn me slechts bekend uit geschreven bronnen: doorgaans saloncatalogi uit vorige eeuw. Uiteraard is hun leven en werk slecht gekend. Maar daarom is het van des te meer nut om ze eens op een rijtje te plaatsen.

Sorry als het wat op een 'opruiming' mocht lijken!

LOUIS BARNABA

Kunstschilder uit Brussel, waar hij ca. 1881 werkzaam was. In het Salon 1881 te Brussel exposeerde hij twee marineschilderijen:

- «Aankomst van de stoomboot 'Folkestone' te Boulogne, komende uit Dover»
- «Vertrek uit Dover»

blijkens de catalogus van die expositie woonde hij Waversesteenweg 226 te Brussel.

LOUIS BELLIS

Schilderde quasi uitsluitend marines. woonde ca. 1881 te Brussel, Eisenesteenweg 186.

Hij exposeerde af en toe in de officiële salons van zijn tijd.

JEAN-BAPTISTE BINDER

Kunstschilder werkzaam te Brussel ca. 1881. Exposeerde in het Salon 1881 te Brussel een marine «Vissersboten bij ebbe».

Hij woonde Hallepoortlaan 6 te Brussel.

PIERRE DE STAERCKE

Marineschilder, geboren te Gent op 14 mei 1875.

Hij was leerling van F.R. METDEPENNINGEN en woonde de coupure 64 te Gent.

Plaats en datum van zijn overlijden zijn me niet gekend.

FLORENT ISENBAERT

Hij studeerde aan de Antwerpse Kunstacademie in de jaren omstreeks 1843-1845, waar hij meer speciaal de lessen van de landschapsklas volgde. Jacob JACOBS (1812-1879) (zie Neptunus N° 203) was titularis van die klas.

ISENBAERT had er de marineschilder Hendrik SCHAEFELS (zie Neptunus N° 202) en de beroemde landschapsschilder François LAMORINIÈRE als medestudenten én vrienden.

Samen gingen ze er dikwijls op uit om te schetsen in de Antwerpse polders en in het havengebied.

In het Salon 1883 te Gent stelde ISENBAERT twee marines ten toon: «De Schelde onder Austruweel bij Antwerpen» en «Op de rivier».

Hij woonde blijkens de catalogus toen Van Lerijsstraat, 5 te Antwerpen.

LOUIS JACOBS

Werkzaam te Brussel ca. 1881

Exposeerde in het Brusselse Salon 1881 een marine getiteld «De Schelde nabij Vlissingen».

JACOBS woonde Louisalaan 395 te Brussel.

KIJKEND NAAR NEDERLAND...

GEORGES-WILLEM OPDENHOFF
LODEWIJK-JOHANNES KLEYN
CHRISTIAN-CORNELIS KANNEMANS
EVERT PIETERS

... na goed 10 jaar «De zee en de kunst» zijn we ongeveer rond met België. Ongeveer... want niets belet ons later nog eens een vergeten naam op te rakelen, of waarom niet eens een aantal actuele zee-interpretanten voor te stellen.

Maar ondertussen richten we de marine-blik echter resoluut op onze Noorderburen.

In vergelijking met hun traditie aan marineschilderen verdwijnt ons landje kwantitatief - niét kwalitatief in het niet. Op dus voor nog eens 10 jaar «De zee en de kust», kijkend naar Nederland!

GEORGES-WILLEM OPDENHOFF

G.W. OPDENHOFF werd geboren te Fulda (Duitsland) op 7 juli 1807. Zijn kunstenaarsopleiding genoot hij bij twee vooraanstaande Nederlandse meesters: de landschapsschilder Andreas SCHELFHOUT en de marineschilder J.C. SCHOTEL, aan wie we weldra een bijdrage zullen wijden. Van 1835 tot 1837 woonde hij te Breda, dan te Rotterdam tot 1842 en van 1842 af te Den Haag. Daar overleed hij op 23 september 1873.

«Witzel» OPDENHOFF schilderde zeegezichten, rivierlandschappen en strandtaferelen in romantische trant.

Zijn inspiratie was niet exclusief Nederlands: Ook de Franse kusten komen in zijn oeuvre voor na een reis in 1873 alsook de Schotse kusten.

Zijn tableaux - technisch af - zijn wel wat stereotiep: stormzeeën, kalme zeeën, ondergaande zon, stranden, havenhoofden, alles gestoffeerd met eigentijdse scheepstypes. Het hier afgebeeld tafereel is een zeer karakteristieke OPDENHOFF: een brede riviermonding met zwaarbeladen vrachtboten, gestoffeerd met tal van personages, een roeiboot en paalwerk op het voorplan als dieptegevende elementen.

De Musea van Alkmaar, Den Haag (Gemeentemuseum) en Linköping (Zweden) bezitten werk van OPDENHOFF.

LODEWIJK-JOHANNES KLEIJN

L.J. KLEIJN werd geboren te Loosduinen op 14 augustus 1817. Ook hij was leerling van Andreas SCHELFHOUT, een van de populairste Nederlandse landschapsschilders uit de eerste helft der 19de eeuw. Hij woonde en werkte te Den Haag, waar hij overleed op 11 maart 1897.

KLEIJN was niet zozeer een marineschilder dan wel een landschapsschilder vooral gekend door rivieroevers bij zomer en winter. Maar een andere constante in zijn oeuvre zijn de strandtaferelen - zoals het hier afgebeelde werk. Meestal stellen ze een scène voor op de Scheveningse kust of in de nabijheid: Vissersboten die klaargemaakt worden voor vertrek ter visvangst, of het omgekeerde: het lossen van de vangst. Telkens een alibi voor een pittoreske stoffage van het strand.

CHRISTIAN-CORNELIS KANNEMANS

Het hele leven van KANNEMANS speelde zich te Breda af, wat voor een marineschilder eerder eigenaardig lijkt. Hij werd er geboren op 13 juli 1812, woonde en werkte er en overleed er op 1884.

Als 10-12 jarige kreeg hij wat lessen van de locale kunstenaar Jan-Hendrik FREDERIKS en ook van een oom die huisschilder was. Maar hij was toch grotendeels autodidakt als kunstschilder.

Aanvankelijk was onze KANNEMANS ook huisschilder maar op aanraden van een bevriend kunstenaar de bekende Johannes BOSBOOM liet hij dat vallen voor een carrière als kunstschilder. Verder was hij ook lesgever «handtekenen» aan de Koninklijke Militaire Academie te Breda.

Tussen 1843 en 1876 was KANNEMANS een regelmatig exposant in de Salons van Den Haag, Groningen, Rotterdam en Leeuwarden. Zijn marines - volledig in de romantische trant - situeren zich te Brouwershaven, Vlissingen en de Scheldemonding, maar ook bv. op de Thames te Margate.

KANNEMANS exposeerde zo nu en dan eens in een Belgisch Salon, zo vinden we hem terug in het Salon 1859 te Kortrijk met «Schipbreuk op een rotskust», «Rede van Brouwershaven» en «Bewogen zee - de Thames nabij Margate».

Voorstellingen van scheepsrampen was blijkbaar een specialiteit van KANNEMANS. Christiaan KRAMM vermeldt in zijn «Levens en werken der Hollandsche en Vlaamsche Kunstschilders...» uit 1859 een werk uit 1845 getiteld: «Redding van een gedeelte der bemanning van het Nederlandsche Koopvaardijchip JAN HENDRIK, kapitein Eickelenberg, door de sloep der Engelse brik THE CHANGE, kapitein Boxby»

Maar zijn merkwaardigste prestatie in dit genre was wel zijn «Redding op zee door de loodschokker van Brouwershaven - Schipbreuk van de Oostenrijkse brik PEGNO d'AMICIZIA - 25 oktober 1852»(1853)

Dit schilderij werd door W.H. KEIKES uit de vergeethoek gehaald met een bijdrage in «Antiek» van maart 1972 waaruit we hier uitgebreid citeren. Meteen eens een «case-studie»:

DE STAD BROUWERSHAVEN is sinds 1853 in het bezit van een groot schilderij door C.C. Kannemans, dat de schipbreuk van de 'Pegno d'Amicizia' op 25 oktober 1852 voorstelt. Deze scheepsramp heeft destijds sterk tot de verbeelding gesproken; enerzijds omdat de bemanning van de loodsschokker uit Brouwershaven er bij vliegend stormweer in slaagde om de gehele equipage van de in nood verkerende brik te redden, anderzijds omdat een eveneens

ter redding uitgevaren sloep uit Hellevoetsluis met man en muis verging...

De eerste berichten over de stranding en de spectaculaire reddingsoperatie kwamen bij brokken en beetjes binnen. Achter de sobere bewoordingen van de Zierikzeesche Courant gingen zeer enerverende taferelen schuil; «Hedenmiddag (d.i. 25 oktober 1852) werden op de kustlichttorens van Schouwen de noodseinen geheschen; er zit op de punt van de Ooster eene Oostenrijksche brik aan den grond, komende van Odessa en geladen met graan; er is dadelijk van hier (= Brouwershaven) met vaartuigen assistentie verleend. Het schip ligt geheel op zijde. De naam van het schip en kapitein is heden nog niet bekend. De equipage bevindt zich nog aan boord.» En in een volgend krantebericht: «Te Hellevoetsluis verkeerde men den 27 dezer (= oktober) in groote ongerustheid omtrent het lot eener ijssloep met 9 man, waaronder 8 vaders van huisgezinnen, welke den 25 dezer tot redding van de op den Ooster gestrand brik vertrokken is, zomeede over de loodsboot n° 2.

In scherpe tegenstelling tot de grote verslagenheid in Hellevoetsluis, nadat het droevig lot der negen varensgezellen definitief bekend was geworden, stond de opluchting en de vreugde te Brouwershaven over het welslagen der bijzonder moeilijke reddingsoperatie. Burgemeester en Wethouder van laatstgenoemde stad haastten zich om de gebeurtenissen aan de Commissaris des Konings in Zeeland te Middelburg te melden: 'Wij achten het onzen pligt', zo schreven zij, 'Haar mededeeling te doen van het volgende voorval, in het gezigt van onze zee-stad door de koene edelmoedigheid van eenige onzer stadgenooten, alle vaders van talrijke gezinnen, volvoerd, waarvan ik de volgende renseignementen heb ingewonnen. In de namiddag van de 25e dezer geraakt een Oostenrijksche schip, juist met hoog water tegen het steilen van den Ooster nabij het goedereesche zeegat. Dit ontwaard wordende bij eene ophelende lucht van stormweder van eene Théligraphisch toestel, staande op het loodsgebouw alhier, door den Onder Inspecteur over het Loodswezen I.L.L. Penning Nieuwland, sprak deze eenige zeelieden aan, met name F. van Dierendonck, commissaris der Loodsen, Hendrik Metson, Jacob Meerman en Jan Edelenbosch, binnenloodsen, en begaven zich deze zonder een oogenblik verwijl naar eene op de binnenreede liggende schokker en werd onverschrokken het besluit genomen de in zoo hoogen nood zich bevindende te redden, welke toen blijkbaar nog door niemand werden geholpen.'

Het zou te veel van het goede zijn om het verslag, hoe interessant ook, op de voet te volgen. Van belang is echter de passage, die betrekking heeft op die fase van de reddingsoperatie, die door Kannemans op doek en paneel werd vereeuwigd.

Genoemd fragment luidt aldus: 'Intusschen was den avond gevallen en men zag zoo laat mogelijk de redders werkzaam toen dik weder inviel en de storm al heviger was geworden; angst vervulde onze ingezetene door de hooplooze toestand waarin de tot redding toegesnelden zich nevens de schipbreukelingen bevonden. In weerwil van het vliegend weder gelukte het hen de gehele equipage langs lijnen met sloepen naar de kleine schokker aan een gewissen dood te ontrukken, brekende bij de laatste togt de lijn en werd het schip genaamd 'Pegno d'Amicizia' onder Oostenrijksche vlag, gezagvoerder Anthonio Zupar, kort daarna geheel verbrijzeld'...

Geen wonder dat Kannemans zich desgevraagd gaarne bereid verklaarde 'de redding der schipbreukelingen op de steile punt van den Ooster' op doek te brengen 'onder aanmerking echter, dat men die taak aan meer begaafde zeeschilders zou kunnen opdragen'...

In hoeverre deze bescheidenheid serieus was bedoeld, valt moeilijk te zeggen; in ieder geval was Kannemans snel ter

plaats om documentatie en sfeer op te doen. Hetgeen hij van ooggetuigen vernam, werd in schetsen zoveel mogelijk vastgelegd. 'Met weogen kunnen wij melden', schreef de Zierikzeesche Courant van 11 december 1852, 'dat de heer Cannemans, kunstschilder te Breda, gedurende eenige dagen zich te Brouwershaven bevonden en de noodige schetsen gemaakt heeft betrekkelijk het verongelukken van het Oostenrijksche brikship Pegno d'Amicizia en het redden der schipbreukelingen van dien bodem op de stelle punt van den Ooster, ten einde daarvan in twee voorstellingen een schilderstuk te vervaardigen, hetwelk men zich ten doel stelt ten voordeele van de nagelatene weduwen en weezen der verongelukte zeelieden te Hellevoetsluis te zullen doen verloten, waarbij men bovendien aan elken intekenaar zal doen toekomen een exemplaar steendruk, deze gebeurtenis voorstellende'.

Om een lang verhaal kort te maken: van de tombola kwam niets in huis en KANNEMANS zat met twee reuze-doeken opgescheept.

Het ene werd verworven door Koning Willem III die het ten geschenke kreeg van KANNEMANS.

Dit doek berust nog steeds in het Koninklijk Huisarchief van Den Haag.

Het andere schonk hij in 1853 aan de gemeente Brouwershaven.

Een derde versie van het gebeuren, in het Maritiem Museum te Zierikzee (op paneel) was wellicht een voorstudie voor de grote schilderijen. De steendruk waarvan sprake bestaat ook: ze werd vervaardigd door C.C.A. LAST. Exemplaren zijn uiterst zeldzaam.

Nu KEIKES terug:

Hoewel er bij nadere beschouwing duidelijk varianten tussen de drie schilderijen vallen te ontdekken, is de compositie in grote lijnen dezelfde: het volle accent valt op de loodsschokker en de wild steigerende sloep met redders, op weg naar de brik. Op de twee grote schilderijen, en trouwens ook op de litho, ziet men tegen de romp van het in nood verkerende schip aan. Alleen het paneel laat ons a.h.w. in het scheef liggende scheepshol zien. De wolkenpartij op laatstgenoemd stuk vertoont de meeste overeenkomst met de versie van de litho. Op de achtergrond valt vaag de omtrek van de raderboot Kinderdijk te ontdekken. Ongetwijfeld zijn de doeken, alleen al door de afmetingen, iets imposanter en wellicht ook wat 'ruiger' geschilderd dan het paneel, doch de drie werken verraden alle groot vakmanschap.

Kannemans wilde aanvankelijk het tweede schilderij aan de keizer van Oostenrijk aanbieden, doch deze opzet mislukte. Een ander was hem voorgeweest! Want ook de zeeschilder Arij Pleijsier (1819-1879) had zich blijkbaar aan hetzelfde onderwerp gewaagd en zijn versie van de won-

derbaarlijke redding aan de Oostenrijkske keizer geschonken. Blijkens een krantebericht d.d. 26 juli 1853 had Zijne Majesteit 'dezen kunstenaar een ring van groote waarde met edelgesteenten omzet, doen toekomen...' Sneu voor Kannemans, maar Brouwershaven hield er een kostbaar kunstwerk aan over...

Naast de genoemde verzamelingen bezit ook het Rijksprentenkabinet te Amsterdam tekeningen van KANNEMANS.

EVERT PIETERS

Evert PIETERS, Nederlander, maar toch ook een klein stukje Belg, was als kunstschilder van vele markten thuis: landschappen zonsongangen, interieurs van boerehuisjes in de streek van Laren, naakten, portretten,...

Maar met zijn voorstellingen van **schelpenvissers**, een thema dat hij frekwent herhaalde en varieerde en waarmee hij grote commerciële successen boekte, verdient hij ook een plaatje in onze galerij van marineschilders.

Evert PIETERS werd op 11 december 1856 te Amsterdam geboren. In de jaren 1856-1879 woonde hij afwisselend te Amsterdam, Den Haag en terug te Amsterdam. Inmiddels leerde hij bij een baas het huis- en decoratieschilderen.

Zijn opleiding als kunstschilder genoot hij aan de Antwerpse Academie, waar hij avondcursussen volgde, eerst bij Charles VERLAT, later bij theodoor VERSTRAETE. In die jaren woonde hij te Antwerpen.

Later woonde Pieters te Volendam, Haarlem (tot 1895), Parijs (1896-97), Blaricum (tot 1905), Katwijk (tot 1908), terug te Blaricum (tot 1917) en tenslotte te Laren, waar hij op 17 februari 1932 overleed.

Een grillige biografie dus, met telkens weer nieuwe horizonten, telkens weer nieuwe inspiraties.

PIETERS was lid van de twee belangrijkste Nederlandse kunstsociëteiten: Pulchri-Studio te 's Gravenhage en Arti et Amicitiae te Amsterdam. Zijn voornaamste leerlingen waren C.L. DAKE jr, J.C. VAN DEVENTER, A.L. REELFS & B.A. VAN BEEK, allen nog te herontdekken namen. De foto's hierbij illustreren heel goed het type van de PIETERS' marines: de schelpenvisser met zijn paard en kar langsheen de waterlijn, met zijn net kniehoog doorheen het water wadend. Hard labeur van toen...

Stylistisch zijn zijn werkjes impressionistisch van toets, nogal monochroom in grijsbruine tinten doorgaans.

Geen 'grote' kunst maar toch niet zonder maritieme bekoorlijkheid!

Ter oriëntatie kunnen we nog zeggen dat de musea te Haarlem en Laren marines met schelpenvissers of vissersschepen van PIETERS bezitten.

Lit.: P.A. SCHEEN, Lexicon Nederlandse Beeldende Kunstenaars 1750-1880, 's Gravenhage, 1981, p. 401.

Voor alles wat betreft:

- ☆ navigatie ☆ communicatie ☆
- ☆ automatisatie ☆ marine ☆

INES
NV SA
MARINE SYSTEMS

2610 ANTWERPEN, Terbakenhofdreef 54
☎ 03/828.10.32, Fax 03/828.16.06, Telex 31895
8380 ZEEBRUGGE, Wandelaarstraat 1
☎ 050/54.47.55, Fax 050/54.57.12
8400 OOSTENDE, Hendrik Baalskaai 17
☎ 059/32.34.01, Fax 059/54.57.12

Zee-, Kust- en Binnenvaart

Visserij

Jachting

Reflexions d'un Wallon qui ose dire aimer la mer, les Marins et les Vaisseaux

Michel J. DUBUISSON
Belgian Navy Reserve Hon. MONS

Il y eut, en 1989, en juillet, un évènement unique: les Voiles de la Liberté, à Rouen. Une foule immense, qu'il fallut canaliser, se précipita, par millions, de toutes les Nations, pour voir, admirer et communier dans un même élan au milieu de toutes ces splendeurs de mâts et de Voiles.

Le soir du dernier jour, entassés au milieu d'une foule toujours aussi nombreuse, des berges de Honfleur, en silence, émus, nous les vîmes défilier, descendant le Fleuve, une dernière fois.

Et le petit Belge que je suis (au propre comme au figuré) ne fut pas très heureux: au milieu de tous ces mâts de toutes les Nations manquaient les trois d'un certain barquentin appelé «MERCATOR»!

Alors que de plus anciens que lui, choyés, bichonnés, naviguent encore, lui, il dort en Musée, embossé dans un arrière-port.

C'est, sans doute, comme souvent en ce bon vieux Royaume, une sempiternelle et sordide affaire de gros sous.

Je ne suis pas le seul et, certainement pas le premier, pour dire, écrire, que Mercator peut et doit encore naviguer. Certes, après quelques transformations qui le rendraient plus simple et plus sûr à manoeuvrer, plus confortable, remis à l'heure de son Temps: quelques gros sous, en somme, à investir.

L'utilité? Des Nations moins riches s'emploient à maintenir en service pareils vaisseaux et, même, envisagent d'en construire de nouveaux.

D'autres, qui ont fait marcher sur la Lune, y entraînent leurs futurs marins!

Serions-nous moins riches, devenus si prudents ou plus intelligents?

Les sous? Il est déjà Musée, ne peut-il devenir Vitrine prestigieuse du Savoir et du Savoir-Faire de nos Régions? Ajoutons-y quelques «sponsorisations» de quelques Banques Publiques et Privées, une Souscription Nationale et ce serait bien le diable de ne les point trouver!

Les Hommes? Il y eut, il y a des Marins de notre Marine qui se disent prêts à reprendre l'Aventure. Mais n'est-ce pas ce mot qui fait peur?

Reste les Ostendais qui vont me vilipender: retirer ainsi

un attrait touristique de leur bonne ville!

Aux Ostendais, aux Flamands, je répond, par avance: créez un Musée de l'Histoire Maritime. Faites ainsi savoir, qu'avec quelques Wallons, vous fûtes toujours, depuis les hypothétiques Fir Bolgs jusqu'à nos jours, de toutes les Vagues, que vous y jetèrent filets et chaluts, qu'il y eut des Corsaires, singulièrement moins connus que ceux de nos voisins, mais qui n'en furent pas moins courageux et valeureux. Dites qu'il fallut, un jour, agrandir votre Port pour y accueillir des vaisseaux d'une Compagnie des Indes Orientales, qu'il y eut des Comptoirs, qu'y furent des Nôtres et faire connaître leur nom alors que l'on parle encore de Pondichery et de Chandernagor!

Dites que tout cela fut réduit à néant par le trait de plume un peu trop rapide et facile de Princes qui régnaient alors sur nous.

Et que cela voulait nous faire petits!

Rappelez que des hommes politiques, trop souvent myopes, y prirent prétexte pour mesurer notre expansion maritime et l'existence de nos Marines à la trop facile, trop mesquine toise des nonantes kilomètres de notre Littoral!

Pour mieux ancrer ce Musée, frappez donc une aussière sur un vieux bateau de pêche, tout cabossé, tout rouillé de mer et de sueurs. Ajoutez-y, à couple à lui, un MASI, tant qu'il en reste encore et faites-les visiter: ils furent, l'un et l'autre, à la peine, ils peuvent être à l'honneur!

Faisons, entre gens qui aimons la Mer, puisque nos querelles sont éteintes (mais entre nous existaient-elles vraiment?) que MERCATOR puisse remonter, en bonne compagnie, en 1992, le Guadalquivir, pour célébrer le demi millénaire de la découverte du Nouveau Monde et dire, que quelque part sous la voute des Etoiles, est un petit Pays, juste grand comme trois mouchoirs de poche et qui n'a eu, pour seul tort, que celui de toujours vouloir bien se défendre et en est grand.

Ostendais, Flamands, c'est vous qui détenez la clef! Mais nous pouvons, quelques Wallons du moins, être à vos côtés, comme avant.

Faites, s'il vous plaît, que soient rendues ses ailes à MERCATOR!



INFO MARINE

Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Laurent kreeg zijn vleugels van helikopterpiloot

Op dinsdag 20 maart overhandigde Zijne Majesteit Koning Boudewijn op de marinebasis van Zeebrugge de 'vleugels' van helikopterpiloot aan zijn neef Z.K.H. Prins Laurent. De plechtigheid werd ook bijgewoond door Z.K.H. Prins Albert en Prinses Paola. Voor de Prins, die vorig jaar promoveerde tot Luitenant-ter Zee, vormen deze 'vleugels' de kroon op zijn opleiding als piloot van de Alouette-3. Tijdens dezelfde plechtigheid kregen een aantal militairen van de Zeemacht die aan de Operatie in de Perzische Golf hadden deelgenomen, de Medaille van Militaire Verdienste opgespeld.

Son Altesse Royale le Prince Laurent a reçu ses «Ailes» de pilote d'hélicoptère

Le mardi 20 mars, à la base navale de Zeebrugge, Sa Majesté le Roi Baudouin a remis les «Ailes» de pilote d'hélicoptère à son neveu, Son Altesse Royale le Prince Laurent. Leurs Altesses Royales le Prince Albert et la Princesse Paola ont également assisté à la cérémonie. Pour le Prince, qui avait été promu Lieutenant de vaisseau l'année passée, ces «Ailes» sont le couronnement de sa formation de pilote d'Alouette-3.

Lors de la même cérémonie, des militaires de la Force navale ayant participé à l'opération belge dans le Golfe persique ont reçu la médaille du Mérite militaire.





«Cutterregata» (Bericht R 290634Z)

De zeilploeg van de Zeemacht heeft bij de «Cutterregata» tijdens de week van Kiel een prachtige derde plaats weten te bemachtigen.

ZS feliciteert de leden van de ploeg alsmede aldiegenen die hebben bijgedragen tot dit succes.

Getekend VAM DE WILDE.

«Cutterregata» (Message R 290634Z)

Au cours de la «Cutterregata» de la Semaine de Kiel, l'équipe de voile de la Force Navale a réussi à s'approprier la troisième place.

ZS félicite les membres de l'équipe ainsi que tous ceux qui ont contribué à ce succès.

Signé VAM DE WILDE.

Uitreiking eretekens NAVCOMZEB

Op vrijdag 23 maart j.l. had tijdens een divisie bij NAVCOMZEB de uitreiking van eretekens plaats aan een aantal verdienstelijke militairen

Remise de décorations à NAVCOMZEB

Vendredi le 23 mars dernier lors d'une Division à NAVCOMZEB eut lieu la remise de décorations à quelques militaires de mérite.



Uitreiking eretekens EGEURMIN

Op vrijdag 27 april j.l. had tijdens een plechtigheid de uitreiking plaats van eretekens aan verdienstelijke militairen.

Remise de décorations à EGEURMIN

Vendredi le 28 avril dernier eut lieu la remise de décorations à des militaires de mérites lors d'une cérémonie.



Dag van de 44ste Promotie Onderofficieren te Brugge

Op 13 april j.l. vond in het Commando Opleiding van de Zeemacht de doopplechtigheid en de eedaflegging van de 44ste Promotie Onderofficieren van de Zeemacht plaats. De promotie kreeg de naam van wijlen Oppermeester Alfons Hoogewijs.

De plechtigheid werd bijgewoond door de weduwe van Alfons Hoogewijs die het portret van haar echtgenoot aan de nieuwe promotie onderofficieren overhandigde.

Journée de la 44ème Promotion de Sous-Officiers à Bruges.

Le 18 avril dernier eut lieu la cérémonie de baptême et la prestation de serment de la 44ème Promotion de Sous-Officiers de la Force Navale au Commandement Instruction de la Force Navale.

La promotion a reçu le nom du défunt IMP Alfons Hoogewijs.

La cérémonie a été suivie par la veuve d'Alfons Hoogewijs qui a remis le portrait de son époux à la 44ème promotion des nouveaux Sous-Officiers.



Bevelsoverdracht Div. N.C.S.O.R.

Tijdens een plechtigheid, voorgezeten door Kapitein ter Zee (SBH) C. JACOBS, COMOPSNV, te Zeebrugge op 4 mei jl., werd het Commando van de Divisie N.C.S.O.R. overgedragen van Fregatkapitein (R) Quintelier aan Fregatkapitein (R) J. De Rudder.

Remise de Commandement de la DIV. N.C.S.O.R.

Lors d'une cérémonie, présidée par la Capitaine de Vaisseau (BEM) C. Jacobs, COMOPSNV, à Zeebrugge le 4 mai dernier, Le Commandement de la Division N.C.S.O.R. fut remis du Capitaine de Fégate (R) Quintelier au Capitaine de Frégate (R) J. De Rudder.



Bezoek Militaire Attachés

Op woensdag 21 maart j.l. brachten een aantal Militaire Attachés een bezoek aan Eguermin.

Visite Attachés Militaires

Mercredi le 21 mars dernier quelques Attachés Militaires ont rendu visite à Eguermin.

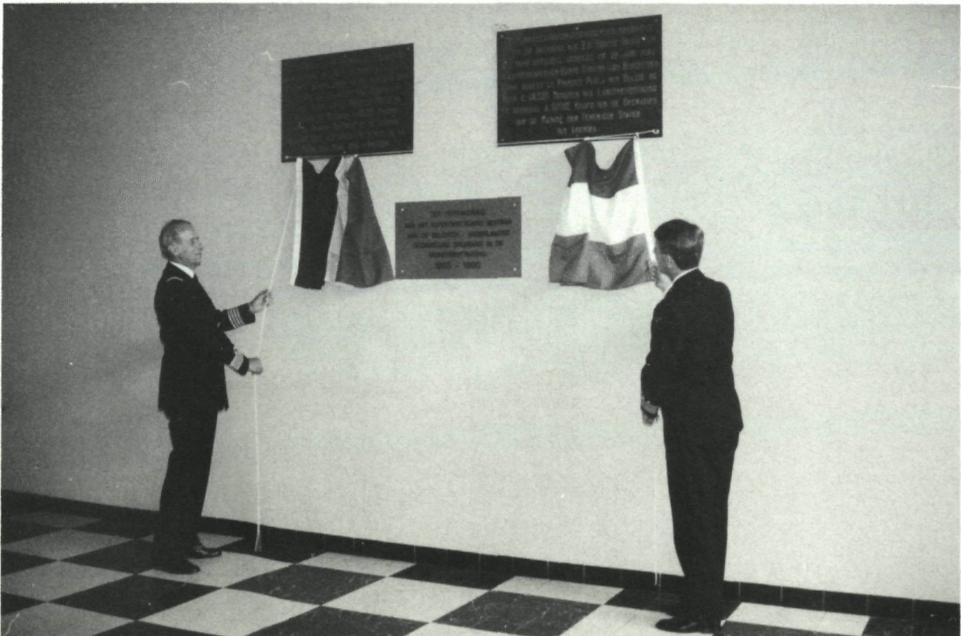


Eguermin

Op 14 juni j.l. had de lustrumviering plaats voor het 25 jarig bestaan van Eguermin.

Eguermin

Le 14 juin dernier eut lieu le Lustré à l'occasion de 25ème anniversaire de l'Eguermin.



Bevelsoverdracht COMINAV

Op 30 maart j.l. had tijdens een militaire plechtigheid in de marinekazerne LTZ V. Billet te St. Kruis de bevelsoverdracht plaats van KTZ Hindryckx.

Hij werd opgevolgd als Commandant van het Commando Opleiding door KTZ Verhulst en als Provinciecommandant van West-Vlaanderen door KTZ Zonnekein.

Remise du Commandement COMINAV

Le 30 mars dernier, lors d'une cérémonie militaire dans le Quartier «LTZ V. BILLET» à St. Kruis, la remise de Commandement du Capitaine de Vaisseau Hindryckx eut lieu. Il est succédé en tant que Commandant du Commandement Instruction par le Capitaine de Vaisseau Verhulst et en tant que Commandant de Province de Flandre Occidentale par le Capitaine de Vaisseau Zonnekein.



Tijdens deze plechtigheid had tevens de uitreiking plaats van eretekens.

A l'occasion de cette cérémonie de décorations furent également remis.

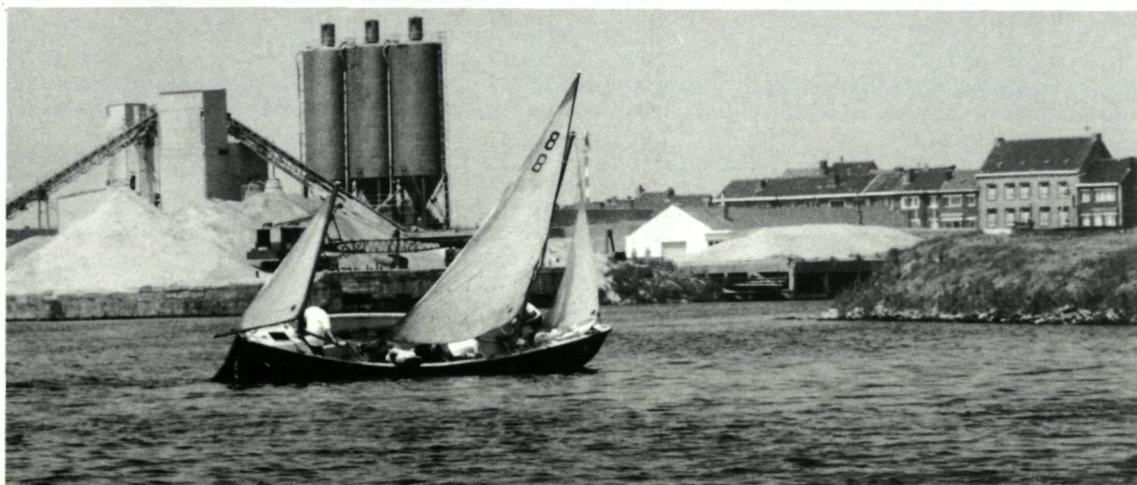


Stroombankbeker 1990

Op 1 juni j.l., werden de prijzen voor de Stroombank '90 uitgereikt door Kapitein ter Zee Verhulst, Commandant Commando Opleiding Zemacht. Het was de Logistieke Groepering Zeemacht die de felbegeerde Stroombankbeker mocht ontvangen.

Coupe «Stroombank» 1990

Le 1er juin dernier, les prix pour le «Stroombank» 1990 ont été remis par le Capitaine de Vaisseau Verhulst, Commandant du Commandement Instruction de la Force Navale. Le Groupement Logistique de la Force Navale avait l'honneur de pouvoir recevoir la Coupe «Stroombank» tant désirée.



DE STROOMBANK 1990

De jaarlijkse stroombank zit er weer op. De meesten onder ons weten wat de Stroombank is, het is een wedstrijd van een week waarbij de verschillende Korpsen van de Zeemacht elkaar bekampen in meerdere disciplines, roeien, zwemmen, zeilen. Hierbij neemt het zeilen een grote plaats in, met wedstrijden in verschillende klassen zoals de Caravelle, de «420» en de Walvissloop.

Deze competitie bestaat nu reeds meerdere jaren, zij werd voor het eerst ingericht in 1973, met als doel de watersport-activiteiten in de Zeemacht te bevorderen.

Dit jaar kende onze Stroombank weer een denderend succes, er waren 7 ploegen ingeschreven. Waaronder zelfs een ploeg van de oudgedienden van de ZM, die we verder de «Masters» zullen noemen.

In het begin van het jaar had het ZCZM verschillende nieuwe boten ontvangen, zodat dit jaar de wedstrijd in de beste omstandigheden kon doorgaan, dit laatste had de deelnemers enorm gemotiveerd.

Comlognav die reeds 2 jaar na elkaar de competitie gewonnen had, stelde terug een sterke ploeg samen, met het oog op een derde overwinning zodat zij de Wisselbeker dit jaar voor goed zouden kunnen behouden.

Maar de andere ploegen waren niet bereid zich zo vlug gewonnen te geven, met als gevolg dat er enorm om deze beker werd gekampt.

Deze sportieve maar toch heftige strijd is vooral te merken in het resultaat bij de verschillende disciplines. Waarbij het puntenverschil tussen de 1e, 2e en 3e plaats zeer miniem was.

Comlognav is er echter opnieuw in geslaagd dit jaar drie overwinningen te behalen in de individuele disciplines, zodat zij hiermee hun 1e plaats in de algemene rangschikking veilig stelden.

Navcomost met een overwinning in Caravelle en een tweede plaats in het zwemmen, werd daardoor 2e in het eindklassement. Navcomzeb als 3e in het eindklassement, had een verbeterde strijd met Comlognav in «420», waarin zij 2e werden met een gelijkstand in punten en ook in de Walvissloop zeilen waar de spanning tot het einde gehandhaafd werd.

Indien wij een prijs voor volharding mogen uitreiken zou deze zeker de «Masters» toekomen, daar zij bewezen hebben dat de ouderdom in het zeilen weinig van belang is als het op enthousiasme aankomt. De oudste deelnemer was 65 jaar.

Een pluimpje zouden we zeker willen geven aan de deelnemers van Belnav, die iedere morgen \pm 05.00 uur op de baan moesten om tijdig bij de start te staan. Jammer voor hen, werden ze slechts de laatste in het eindklassement, maar hier kan men zeker zeggen «Last but not least»!

Met dank aan alle deelnemers aan deze sportieve competitie, hopelijk staan jullie daar volgend jaar terug paraat om jullie kansen te verdedigen.



Uitslagen Stroombank 1990

ROEIEN

1. COMLOGNAV
2. NAVCOMOST
3. FLOT 22
4. COMINAV
5. NAVCOMZEB
6. MASTERS
7. BELNAV

CANOTAGE

- 36 punten
- 34
- 28
- 20
- 20
- 18
- 16

Résultats «Stroombank» 1990

WALVISSLOEP ZEILEN

1. COMLOGNAV
2. NAVCOMZEB
3. COMINAV
4. MASTERS
5. FLOT 22
6. BELNAV
7. NAVCOMOST

VOILE EN BALAINIERE

- 48 punten
- 46
- 42
- 41
- 35
- 33
- 32

CARAVELLE

1. NAVCOMOST
2. COMLOGNAV
3. NAVCOMZEB
4. MASTERS
5. BELNAV
6. COMINAV
7. FLOT 22

CARAVELLE

- 37 punten
- 33
- 30
- 29
- 20
- 19
- 15

ZWEMMEN

1. COMINAV
2. NAVCOMOST
3. BELNAV
4. FLOT 22
5. COMLOGNAV
6. NAVCOMZEB
7. MASTERS

NATATION

- 30 punten
- 20
- 21
- 18
- 15
- 12
- 9

«420»

1. COMLOGNAV
2. NAVCOMZEB
3. MASTERS
4. NAVCOMOST
5. BELNAV
6. FLOT 22

«420»

- 36 punten
- 36
- 29
- 25
- 20
- 15

ALGEMEEN TOTAAL

7. BELNAV
6. FLOT 22
5. MASTERS
4. COMINAV
3. NAVCOMZEB
2. NAVCOMOST
1. COMLOGNAV

SCORE FINAL

- 110 punten
- 111
- 126
- 136
- 144
- 152
- 168

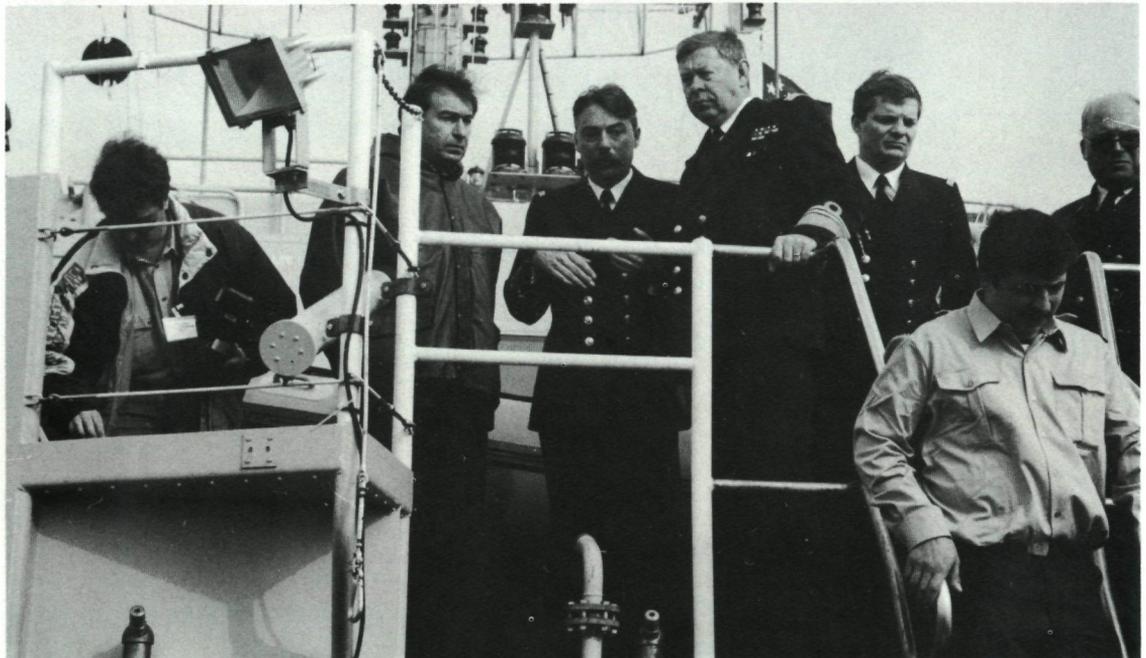


Hoog bezoek

Dinsdag 15 mei j.l. bracht Z.K.H. Prins Laurent, vergezeld door Dhr. G. Coëme, Minister van Landsverdediging en Vice-Admiraal J. De Wilde, Stafchef van de Zeemacht een bezoek aan boord van de Tripartite-mijnveger FUSCHIA.

Visite importante

Mardi le 15 mai dernier son Altesse Royale, le Prince Laurent, accompagné par Mr. G. Coëme, Ministre de la Défense Nationale et par le Vice-Amiral J. De Wilde, Chef d'Etat-Major de la Force Navale, ont visité le dragueur de mines, FUSCHIA.



De Prins Laurent hield er een duikdemonstratie op een oefenmijn.

Le Prince Laurent y a fait une démonstration de plongée sur une mine d'exercice.



Divisie Marine-Infanterie

Van 2 tot 18 mei jl. had een bevorderingswederoproep plaats van de reserve-onderofficieren Marine-Infanterie voor het examen B1. Neptunusfotograaf schoot toevallig bijgaande foto van zes stoere kandidaten.



Division Infanterie Marine

Du 2 au 18 mai dernier un rappel de promotion des Sous-Officiers de réserve candidats B1 de l'Infanterie Marine avait lieu. Le photographe de Neptunus a pris, par hasard, les photos ci-jointes des 6 candidats costauds.

Bezoek van Contre-Amiral W.W. Mathis

Op vrijdag 11 mei j.l. bracht Contre-Amiral W.W. Mathis een bezoek aan Vice-Admiraal J. De Wilde, Stafchef van de Zeemacht.

Visite du Contre-Amiral W.W. Mathis

Vendredi le 11 mai dernier le Contre-Amiral W.W. Mathis a rendu visite au Vice-Admiral J. De Wilde, Chef d'Etat-Major de la Force Navale.



IBIS

Woensdag 2 mei j.l. brachten de Ibiskinderen een bezoek aan Brugge, ze konden eveneens genieten van een tochtje op de reien, aangeboden door Ere-kwartiermeester en grote Zeemachtvriend Dhr. Michielsens

IBIS

Mercredi le 2 mai dernier les enfants de l'IBIS ont visité Brugge. A cet occasion, ils ont pu profiter d'une promenade en barque sur les canaux brugeois, leur offert par le Quartier-Maître d'honneur et grand ami de la Force Navale Mr. Michielsens.



Prijs Stichting Urban

Op 28 maart j.l., reikte Vice-Admiraal J. De Wilde, Stafchef van de Zeemacht, aan boord van de Tripartitemijnenjager MYOSOTIS, de prijs van de «Stichting Urban» uit aan 2VZ Gillis.

Deze prijs bestaat sinds de jaren 30, en wordt jaarlijks uitgereikt aan de leerling van de Koninklijke Militaire School die de beste resultaten behaalde in de Maritieme vakken.

Prix «Fondation Urban»

Le 28 mars dernier, à bord du Chasseur de Mines, Tripartite Myosotis, le Vice-Amiral, J. De Wilde, Chef d'Etat-Major de la Force Navale a remis le Prix «Fondation Urban» au 2EV Gillis.

Ce prix existe déjà depuis les années 30, et est remis comme chaque année à l'élève de l'Ecole Royale Militaire qui a remporté les meilleurs résultats dans les branches maritimes.



Ontvangst

Op 23 mei j.l. bood Z.K.H. Prins Laurent, een ontvangst aan in de Club Prins Albert te Brussel, aan al de personen die Hem hadden bijgestaan om Zijn militaire opleiding te beëindigen.

Réception

Le 23 mai dernier, Son Altesse Royale, le Prince Laurent, a offert une réception au «Club Prince Albert», à toutes les personnes qui L'ont assisté à achever Sa formation militaire.



Eretkens bij Detlognav

In de maand mei jl. had tijdens een plechtigheid de uitreiking plaats van een aantal eretekens aan verdienstelijke militairen.

Remise de Décorations à Detlognav

Au cours du mois de mai dernier eut lieu la remise de décorations à des militaires de mérites lors d'une cérémonie à Detlognav.



Een verrassing voor 1OM Pierre Peeters

KTZ (SBH) Jacobs had er voor gezorgd om, stiekem, enige opvarenden van de M908 Truffaut, anno 1959, samen te brengen in zijn bureel. Dit als verrassing voor het op pensioenstelling van 1OM Peeters.

Toen iedereen er was, werd 1OM Pierrot Peeters «dringend» bij COMOPSNV ontboden. Uiteraard wist hij niet goed waarom, en de verrassing was totaal!

Bij de drink, aangeboden door KTZ (SBH) Jacobs werd er natuurlijk gepraat over de periode dat de Truffaut zes maanden ingedeeld was bij de 82ste Mine-Division van de USA in de Middellandse zee.

Een prachtige initiatief waar iedereen zeer tevreden mee was.

Une surprise pour le IMP P. Peeters

Le Capitaine de Vaisseau (BEM) C. JACOBS avait convoqué, en secret, quelques anciens membres de l'équipages du M908 Truffaut, anno 1959, dans son bureau afin de surprendre le IMP Peeters à l'occasion de sa mise à la retraite. Quand tout le monde y était arrivé, le IMP Peeters était demandé «d'urgence» à COMOPSNV. Naturellement, il ignorait la raison et pour cela la surprise était complète. Lors du drink offert par le Capitaine de Vaisseau (BEM) Jacobs le sujet de conversation était bien sûr la période où le Truffaut était affecté pendant 6 mois à la 82ème «Mine-Division» des Etats-Unis d'Amérique dans la Méditerranée.

C'était une initiative merveilleuse qui a fait plaisir à tout le monde.



GEMEENTESCHOOL POLLINKHOVE TE GAST OP DE P902 LIBERATION

De bemanning van de schepen in de Golf ontvingen vaak veel brieven van o.a. scholen uit de kuststreek. Nu was het de beurt aan de Zeemacht om hen hiervoor gepast te danken door eens gastheer te spelen.

Op 26 maart 1990 maakte een sympathiek gemeenteschooltje uit de Westhoek een transit mee aan boord van P902 «LIBERATION» van de basis van Zeebrugge tot Brugge. Na de tocht kregen we een hoop brieven en tekeningen van de kinderen toegestuurd. Dat hun uitstapje met de Zeemacht hun wel bevallen was; blijkt uit volgende brief:

Mijnheer de Commandant

Ik ben leerling van het vijfde leerjaar uit de gemeenteschool van Pollinkhove. Mijn leraar is Robert Lowagie. Mijn naam is Deruytter Mieke en ik ben tien jaar. Ik heb twee broers, Pascal en Filip.

Mijnheer de Commandant, ik dank u van harte voor die prachtige boottocht. Het was werkelijk de moeite waard.

We waren er met auto's naartoe gekomen. Ik zat in de dulle kever van meester Lowagie. De inspecteur reed tot aan Brugge zelf en stapte toen over in de wagen van de meester. Toen wij aankwamen stond Mijnheer Van Elslande ons al op te wachten. Hij verwelkomde ons en stelde voor eerst naar een videofilm te kijken. Het was een fantastische film. We hebben ook een groot, en een klein bootje op het droge zien staan.

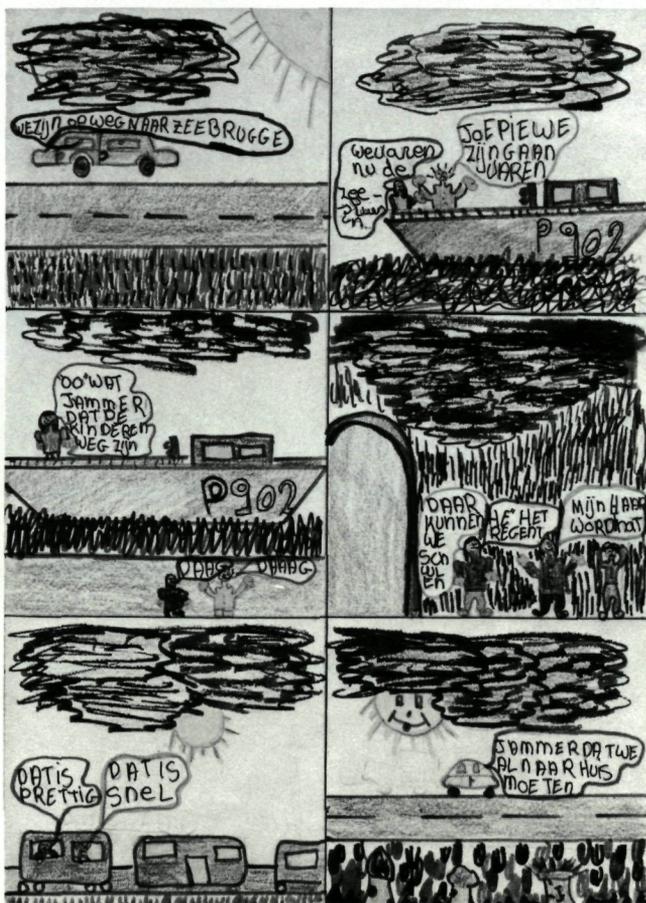
Toen het rond elf uur dertig was mochten we op de langverwachte boot stappen (de P902 Liberation). Na een tijdje vertrokken we. Het was een prettige boot. Na een half uur wachten vaarden we de zeesluis in. O, wat was dat prettig. Er stonden mensen te wuiven. We hebben ook de oude pier gezien. Rond twaalf uur mochten we in de kajuit een hapje eten. Binnenin de boot hangen miniaturen en heel mooie dingen. Ik heb drie boterhammen gegeten en een blikje cola-cola gedronken. Een eindje verder deden ze de bruggen open zodat we door konden varen. We hebben ook de gasopslagplaatsen gezien. Nog vaarden we verder. Toen we in Brugge aankwamen hebben we met spijt afgestapt.

Rond 5 uur stapten we op de trein van Brugge naar Zeebrugge. In de trein was het ook wel heel leuk. Toen we in Zeebrugge waren moesten we nog een eindje te voet tot aan de auto's in de kazerne. Toen kwam ik heel tevreden terug naar huis, en ook wel een beetje moe. Het was een prachtige dag geweest.

Mijnheer de commandant, nogmaals dank voor de heel mooi en leerzame uitstap. Het was een dag om nooit meer te vergeten. Ik wens je het beste toe en misschien mogen wij van U wel nog eens een boottrip maken.

De beste groetjes

vanwege
Mieke Deruytter



MET RUST

Hiernavolgende Officieren, Onderofficieren en Kwartiermeesters hebben onlangs, of zullen eerst-daags op rust gaan. De redactie wenst hun alvast veel sukses toe.



1LZ J. DEVISSCHER



1LV J. MAGRITTE



1MP F. DAUCHY



1MC J. VAN QUATHEN



1MC D. GEEROLF



1MC W. LAHAYE



1OM M. LANGASKENS



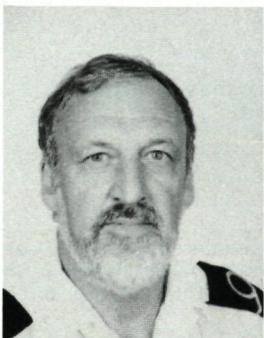
1OM VAN BRITSOM



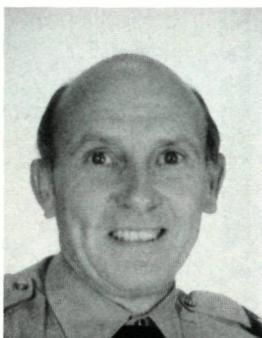
1MC J. VANHOUTTE



1MC J. PERRAUX



1MC E. FAICT



1SM C. COUSSEMENT

KTZ L. VANDENBORNE
1OM O. ROOVERS
1MC E. DE BONDT
1MC H. VANMAECKELBERGHE
1MC M. THIRRY
1MC F. CROL

1MC M. CREMER
1MC R. DUFAIT
1MC R. JOOS
KMT. R. CAMPS
1OM J. LIEBRECHTS
1MC L. PAILLOT

MISE A LA PENSION

Les Officiers, Sous-officiers et Quartier maîtres dont les noms sont repris ci-dessous, ont été pensionnés, ou prendront leur pension sous peu. La rédaction leur souhaite beaucoup de succès.

1MC N. VERNIEUWE
1MC. G. RENOZ
QMT P. DEMOULIN
1MC G. JACOBS
1MC M. NEVEJANS
KMT M. CASPEELE
1MP J. DUPPEROY
1MP D. HAERENS
QMT C. DEROO
SMU G. DE KESEL
1MC P. BENTHEIN

KMT O. VAN THOMME
KMT G. SCHOONVAERE
KMT A. DESNERCK
SMU J. HELLYN
1MC E. DIRINCK
KMT H. ALBERTS
KMT L. DELAET
1MP P. PEETERS
1MC E. PETIT
KMT E. VINCK
1MP A. NYS



TELEX

TELEX

rr rqfnb rqfnl rqfza
de rqfnz 0025 0860857
znr uuuuu
r 270850z mar
fm navcomzeb
to rqfza/belnav
info zen/comopsnav
rqfnl/comlognav
rqfnb/cominav
bt
unclas
sic oab
m935-veurne
melden u met een krop in de keel dat op heden 27mar om 0437b de
m935-veurne na een druk en jachtig leven definitief de belgische
zeemacht heeft verlaten op sleep naar de eeuwige jachtvelden.
r.i.p
bt
Ø0025

nnnn
distr: opsnav: com cem n1 3 4 5 tec ops trg burmun
nczeb: com 21b n3/ops/zee n4(2) teczee cqmk
nr ctr 0025 270390 24



Met leedwezen melden wij U het overlijden van

C'est avec beaucoup de regrets que nous vous faisons part du décès



KTZ (b.d.) Ceulemans



KVK Lanoo



1LV Bouffioux



10M (b.d.) Geersens



1MC Brunet

1LZ (b.d.) Vercouter
1MC (b.d.) Nieuwenhuysse



Le 27 avril 1990, lors du passage du P902 Libération au Grand Large de Mons, Monsieur COLOT J.P. Président de L'Association des Anciens de la Force Navale section Mons-Centre Ouest, remis un chèque de 15.000 frs au profit de la Caisse d'Entraide de la Force Navale.

«DE BELGISCHE KOOPVAARDIJ IN DE TWEEDE WERELDOORLOG»

Een uitgebreide studie over onze handelsvloot gedurende de oorlog. Op 117 schepen werden er 78 tot zinken gebracht en 855 zeelieden zijn omgekomen, hetzij 1/3 van de effectieven.

Van de schepen die werden gezonken wordt telkens een uitgebreid verslag gebracht: spannende, dramatische verhalen waarbij nogmaals wordt bewezen dat de waarheid sterker is dan de fictie!

Tevens ook informatie over het regeringsbeleid, de arbeidsvoorwaarden, de Homes voor zee-
lieden, de D.E.M.S. gunners enz.

Achteraan in het boek: statistische tabellen, scheepslijsten en ook 64 bemanningslijsten. Daarnaast ook allerlei wetenschappelijke informatie voor de veeleisende specialisten.

530 bladzijden - 60 foto's (waarvan enkele nooit eerder gepubliceerd) - verscheidene kaarten.
Formaat 25 x 16 cm met geplastificeerde kaft in kleurendruk.

- PRIJS: 1.100 fr. (verzendingskosten inbegrepen)

- VERSCHIJNT: uiterlijk september 1990.

Te bestellen door storting op P.C.R. Nr. 000-0401598-18 van de «Verbroedering der Belgische Zeelieden ter Koopvaardij» Italiëlei 72, 2000 Antwerpen met melding: «Boek Koopvaardij 1939-1945» en ook het aantal gewenste exemplaren.

Bede om bij uw bestelling tevens het bedrag te willen vereffenen.

INFO RESERVE

Remise de commandement à la division N C S O (R)

Saint Bernard du Spuikom

S'il est une division de réserve de la Force Navale dont les activités en temps de crise ou de conflit sont directement liées avec les tâches et responsabilités d'organismes maritimes civils, c'est assurément le «NAVAL CONTROL OF SHIPPING ORGANIZATION - NCSO (R)».

En effet, le but de cette organisation, qui existe dans tous les pays de l'OTAN, est d'assister les navires marchands alliés de la manière la plus opérationnelle et rationnelle possible dans l'accomplissement de leurs missions. A savoir, le transport du ravitaillement des troupes et populations.

Fidèle au principe de l'OTAN quant à la «Flexible Response», cette entité n'agit pas d'initiative ou à la moindre alerte. Au contraire, il existe différents stades, allant de simples recommandations aux armateurs, à la mise sur pied de convois maritimes et de leur escorte. Etant entendu que ces stades peuvent être amplifiés ou retrogradés en fonction

de l'évolution des évènements politiques et/ou militaires.

La Division NCSO (R) est une des trois divisions (R) de la Force Navale. Créée en 1975, elle est la seconde dans l'ordre de création; la première étant le SQUAD MCM et la dernière, née en 1985, la DIV-MAR, l'Infanterie de Marine.

Le premier commandant en fut le très actif FKP(R) Ch. Van Avermaet, un Ancien de la Royal Navy, Section Belge, qui vient de nous quitter il y a quelques semaines à peine. En 1979, le FKP (R) R. Strumane reprit le flambeau de la Division, et le garda pendant 6 ans. Puis, en octobre 1985, le FKP (R) Y. Quintelier lui succéda.

Le 4 mai dernier, à la base de Zeebrugge, devant un large plateau composé d'autorités civiles et militaires de haut-niveau, ce dernier remit à son tour le commandement au FKP (R) Jean De Rudder, au cours d'une prise d'armes placée sous le commandement du KTZ (BEM) Jacobs,



Tous étaient présents pour cette fastueuse cérémonie, de g. à dr., le KTZ C. Jacobs (Comopsnav); FKP (R) J. De Rudder, le nouveau Com Div; FKP (R) Y. Quintelier et ZS/Res., le FKP Litière. (Ph.: Fr. Phillips)



Cette cloche remise par le nouveau Com Div, tout un symbole!

Un 'crest', accompagné des remerciements de la Force Navale toute entière!



Commandant des Opérations Navales (COMOPSNV). Cérémonie dont les fastes étaient complétés par la présence de l'Étendard, de clairons, d'un peloton d'O.R.-NCSO et de 2 pelotons de la Div Mar de NAVCOMOST, menés par le 1LZ Proot.

Au cours de l'allocation que prononça le FKP (R) Y. Quintelier, celui-ci énuméra quelque-uns des objectifs réalisés au cours de son mandat.

Entre autre, celui positif, d'avoir recruté de jeunes O.R. en plus grand nombre et de les avoir motivés pour participer régulièrement aux activités de la Division. Comment ? En organisant plusieurs Journées d'Instruction et/ou Portes Ouvertes, au cours desquelles furent présentées, d'une façon dynamique (projection audio-visuelle) les réalisations et la raison d'être de cette division si essentielle au sein de la Force Navale.

Avoir réalisé avec succès, l'adaptation du programme informatique anglais PERSEUS; c.à.d. la mise au point d'un système P.C. permettant de traiter d'une manière rapide et rationnelle, un ensemble de paramètres, propres à la gestion des problèmes concrets.

Avoir organisé de nombreux rappels d'entraînement, cours de recyclages et activités diverses, qui ont permis de maintenir à un haut niveau de préparation, l'ensemble des forces de cette division.

Enfin, parmi d'autres prestations, mentionnons encore l'ouverture de la Div vers l'extérieur; par le biais de visites rendues à l'OTAN, à COMBENECHAN et autres haut-lieux d'où émaneront, le cas échéant, des décisions fondamentales.

Et l'orateur de conclure «... que s'il est dans la nature humaine de se passionner pour atteindre un but, de s'investir

totale pour réaliser des objectifs quand la cause est noble et juste; il faut, quand l'heure est venue de quitter, pouvoir prendre ses distances, 'descendre de quart'. Et admettre qu'il vient un moment où l'intérêt général prime et requiert des idées nouvelles et d'autres formes de créativité».

S'adressant alors à son successeur le FKP (R) J. De Rudder, il se dit convaincu que celui-ci est assurément l'homme de la situation pour accomplir avec brio et très grand professionnalisme, la mission complexe qui lui est désormais dévolue.

Nul doute qu'il en sera ainsi pour ce natif de Gent (1935), qui fut un brillant universitaire, décrochant plusieurs diplômes dont ceux d'Ingénieur Chimiste, Industriel et Civil. Et qui depuis 1976, occupe de hautes fonctions chez Monsanto Europe (Sales Manager pour le Proche Orient, le Nord et l'Ouest de l'Afrique, etc.) et est toujours en poste dans cette société en tant que Senior Technologist au Centre de Recherche de Louvain-La-Neuve.

Relevons encore pour sa carrière militaire qu'il effectua son Service en 1962 comme C.O.R.-Télécommunications, fut nommé KVK(R) en 1985 et rejoignit la Div NCSO (R), comme Cdt en second, en 1988.

Déjà Chevalier dans l'Ordre de la Couronne, Chevalier dans l'Ordre de Léopold II et Officier de l'Ordre de la Couronne, il vient de se voir décerner, le 4 mai dernier, la Croix d'Officier de l'Ordre de Léopold II.

Nul doute que sous les auspices d'une telle personnalité, l'avenir de la Div NCSO (R), son évolution et sa pérennité sont désormais garantis.

Et pipons le bord pour le nouveau Com Div!

Saint Bernard du Spuikom.



IN MEMORIAM

Le Capitaine de Frégate hre Charles Van Avermaet Ancien volontaire de la section belge de la Royal Navy

Le monde des officiers anciens combattants de la marine militaire belge a été particulièrement éprouvé au cours de ces derniers mois. Le 11 septembre 1989 la mort nous enlevait inopinément le capitaine de frégate hre Roger Planchar, ancien volontaire de la section belge de la Royal Navy, excellent écrivain maritime, auteur notamment d'un remarquable ouvrage sur la guerre des Malouines, et ancien président de l'Union Nationale des officiers de réserve de la Force Navale. Le 8 mai 1990, la faux implacable frappait à nouveau et enlevait à son épouse et ses nombreux amis, le capitaine de frégate hre Charles Van Avermaet. Il avait supporté avec un courage exemplaire une longue et pénible maladie.

Comme Planchar, Van Avermaet comptait parmi les anciens volontaires de la section belge de la Royal Navy. Cette section d'élite dont le capitaine de frégate hre Henri Anrys dans « Les Belges dans la bataille de l'Atlantique » a rappelé que tous les engagés débutaient comme « ordinary seaman ». Cependant, écrit-il, s'ils donnent satisfaction au cours de l'entraînement à terre ils sont promus « able



seaman» avant l'embarquement sur une unité navigante. D'après leurs connaissances et les brevets qu'ils possèdent, les meilleurs éléments peuvent être entraînés à des fonctions spéciales: signaleur, opérateur de TSF; ils peuvent devenir «petty officer» et même «officer». Plusieurs de nos officiers y fonctionnent déjà en qualité de lieutenant R.N.V.R. (Royal Navy Volunteer Reserve). (Fin de citation). Ce schéma de carrière fut scrupuleusement suivi par le volontaire de guerre Charles Van Avermaet qui devint brillant officier dans notre Force Navale.

Sorti des cadres actifs il devint président de la section d'Anvers de l'Union Nationale des Officiers de réserve de la Force Navale après avoir été le premier commandant de la division «Naval Control of shipping organisation». Léopoldiste convaincu, - ce qui ne faisait pas l'unanimité parmi les anciens de Londres, - Van Avermaet eut toujours le courage de ses convictions et présida aux destinées de la section belge de la Ligue des Vétérans de S.M. le Roi Léopold III jusqu'au jour où son état de santé l'incita à confier le flambeau présidentiel au Colonel e.r. W. Permentier.

Commandeur de l'Ordre de Léopold III, Charles Van Avermaet était porteur de nombreuses distinctions honorifiques parmi lesquelles la Croix de Guerre 40/45, et de médailles étrangères, dont celles de la France Libérée, l'Atlantique et la Germany Star, la Defence et la War Medal 39/45.

Né à St Nicolas Waes le 23 décembre 1922, il épousa Micheline Germonpré qui se dévoua avec une admirable constance à soigner Charles pendant sa longue et épuisante maladie. Avant d'être frappé par le mal qui l'emporta, le capitaine de frégate hre Van avermaet était un animateur estimé d'associations patriotiques. Par sa correction il faisait honneur à l'uniforme qu'il portait, par son attachement à la marine militaire et son souci de servir efficacement, il fut un officier modèle sachant payer de sa personne. Au terme de sa trop courte existence, il affronta la douleur quotidienne avec un émouvant esprit d'abnégation qui ne se démentit pas un seul instant pendant son long chemin de croix.

Avec lui disparaît un homme de qualité comme Rudyard Kipling les aimait et comme notre barde national Eugène Mattelaer les chanta dans son célèbre poème «De 107».

L'incinération a eu lieu au Crématoire intercommunal d'Anvers le mardi 15 mai 1990 et la dispersion des cendres au cimetière du Schoonselhof.

Le Lt Colonel hre Paul EYGENRAAM

Président des Officiers des Campagnes 14/18 - 40/45 Anvers. Premier vice-président national AOC/VOV.

TOESPRAAK FREGATKAPITEIN (R) JANSSENS, VOORZITTER RESERVE OFFICIEREN ANTWERPEN

Als jonge vaandrig-ter-zee-2de klasse ontmoette ik voor het eerst Charly van Avermaet meer dan 20 jaar geleden. Netjes in de houding stelde ik me voor, uiteraard met de aanspreektitel Commandant voor Charly.

Toen kreeg ik reeds de eerste glimp van de persoonlijkheid van Charly. Hij zei: «Je bent netjes in uniform zoals het hoort: commandant is correct. Hou dit zo voor de rest van je loopbaan als Res. Off. van de Zeemacht. Maar daarbuiten zijn we allen vrienden Res.Off. en daar is mijn naam Charly».

Deze filosofie typeerde Charly: een Res. Off. van de Zeemacht in hart en nieren die perfect wilde optreden in dienstverband, maar die tevens een ware vriend was in de kring van Res. Officieren.

Samen met onze reeds eerder betreunde vriend Roger

Planchar wist Charly te Antwerpen een echte vriendenkring van Res. Off. van de Zeemacht op te bouwen. Een vriendenkring waarin ook elke jonge Res. Off. zich onmiddellijk thuisvoelde en waar elkeen tevens het heilige vuur voor onze Zeemacht. «a real Navy-spirit» van Charly meekreeg.

Door de jaren leerde ik van Charly enorm veel over de structuur en de werking van de Zeemacht, maar ook de fijne kneepjes voor het representatief optreden voor de Zeemacht in het sociale leven van Antwerpen.

In een intense samenwerking met de verschillende commandanten van de Marinebasis Kallo werd een fijn netwerk opgebouwd «to show the flag» in het drukke sociale en maritieme leven te Antwerpen.

Het systeem van de pool van Res. Officieren van de Zeemacht die ingeschakeld worden als liaison-officer voor bezokende schepen kreeg zijn volle steun en medewerking. Tevens was hij de bezieler en gangmaker van de beroemde Navy-nights te Antwerpen.

Niets was Charly te veel wanneer het er om ging de Zeemacht te vertegenwoordigen en te promoten.

Essentieel was dat hij daar nooit een one-man-show van maakte, maar er steeds jongere Res. Off. bij betrok ten einde de continuïteit te verzekeren.

Sur le plan militaire il lance l'idée de former une division Naval Control of Shipping-Reserve. Pendant des mois il a négocié avec les membres de l'Etat-Major. Il a défendu rigoureusement son projet et il réussissait: la division NCS-Réserve était née et il était nommé comme premier commandant.

Les premières années de la division lui ont demandé des heures de travail afin de préparer les cours, d'organiser des exercices, de trouver une solution pour les problèmes logistiques en de former des officiers NCS.

Son activité et son énergie permanentes lui permit de fonder une division NCS-Réserve qui est maintenant une organisation assise dans les activités militaires des Officiers Réserve de la Force Navale et qui est vraiment apprécié par notre Etat-Major. Un grand merci. Charly!

Twee plechtigheden te Antwerpen lagen Charly zeer nauw aan het hart: the memorial day aan the Cromwell Tank, georganiseerd door the British Legion en de Dag van de Zeelieden georganiseerd door het Belgisch Zeemanscollege.

Toen hij het voorzitterschap van de Res. Officieren van de Zeemacht-Afd. Antwerpen aan mij overdroeg informeerde hij voorzichtig wat wij gingen doen voor de toekomst. Ook dit was typisch voor Charly: hij wilde niets opdringen aan de volgende generatie, hoe nauw deze plechtigheden hem ook aan het hart lagen.

Een onvergetelijk brede glimlach was Charly's antwoord toen wij hem bevestigden dat we steeds representatief de Zeemacht zouden blijven vertegenwoordigen op deze beide herdenkingsplechtigheden.

Zijn persoonlijke verbondenheid met deze beide plechtigheden ligt voor de hand als we terugblikken naar de persoonlijke inzet en het engagement van Charly tijdens de oorlogsjaren.

Een blik op de indrukwekkende lijst van eretekens aan Charly toegekend spreekt boekdelen over het gepresteerde in de gevaarlijke en kommervolle oorlogsjaren.

His years in the Royal Navy - Belgian Section has formed a young man to real Navy-officer with a realistic view on humanity and the relativity of being human. Our friend Commander Carlier will remember the period of the Royal Navy.

They often say «old soldiers never die». Surely it must be true for Navy-men: «old sailors never die». Charly's navy-spirit will live for ever in our hearts.

The last years Charly had to cross the cruel sea of illness and pain.

With unbelievable courage and energy he fought against illness and decay.

Now we can quote the words of Ridyad Kipling: «Home is the sailor, home from the sea».

Charly is «home» now, always living in our hearts and memory.

Mevrouw Mich Van Avermaet, met een bewonderenswaardige zelfverloochening hebt U Charly bijgestaan in die moeilijke laatste jaren.

In onze huidige tijd, waar verantwoordelijkheidsgevoel en inzet voor anderen, heel dikwijls vage en voorbijgestreefde begrippen lijken te worden, is U een toonbeeld geweest van nooit aflatende inzet voor en trouw aan Charly.

Wij hebben U vroeger leren kennen als de trouwe echtgenote, die volledig meewerkte aan de Zeemachtactiviteiten van Charly.

Het ligt echter heel anders wanneer de jaren van glitter en schoonheid voorbij zijn en de moeilijke jaren van ziekte en aftakeling zich manifesteren.

Dan trouw blijven en de volle inzet en steun blijven geven van uw totale persoon is alleen voor «grote dames» weggelegd.

Namens de Res. Officieren van de Zeemacht-Afd. Antwerpen danken wij U voor alles wat U, samen met Charly, presteerde voor onze Zeemacht en onze afdeling Antwerpen, en zeker in het bijzonder voor uw onwrikbare steun en trouw aan onze vriend Charly betoont.

Mevrouw Mich Van Avermaet
Geachte Familieleden,

mag ik de tolk zijn van alle aanwezigen om U onze diepste gevoelens van erkentelijkheid en deelneming aan te bieden bij het heengaan van onze vriend Charly Van Avermaet.

Het heengaan van Charly laat een leemte na, een leemte die pijn doet, maar het is een leemte die volledig opgevuld wordt met dankbare herinneringen.

Charly, een van je geliefkoosde uitspraken aan jongere Res. Officieren was: «Keep the colours waving»

Be sure. Charly. we do so!

TOESPRAAK VAN FREGAT-KAPITEIN (b.d.) E. CALLIER

Vrienden, Allemaal,

Vandaag valt mij een droevige opdracht te beurt. Charly, zoals wij hem allemaal hebben gekend, een zeer gewaardeerd Officier en voor mij een oprechte en van oudsher een loyale vriend, is niet meer.

We met in February 1942. The Ceremony of H.M.S. GODETIA at John Crown's Yard at Sunderland.

Onze Minister GUTT die altijd, zo herinner ik mij nog uit zijn speech, de Navy had geadmireerd en door de Admiraliteit met zoveel lof en bewondering over onze jonge Belgian Section in the Royal Navy had horen spreken, leidde de plechtigheid.

«Jullie komen meestal van de kust of van Antwerpen; sommigen ook uit het binnenland. Jullie hadden kunnen kie-

zen voor het Leger of de Luchtmacht, maar uw keuze viel op de ROYAL NAVY, en terecht, want we zijn er van overtuigd dat dit konflikt slechts kan gewonnen worden, wanneer we de meester van de Oceanen zullen zijn».

Op de Oceanen hebben we gezwoegd. Eerst als Matroos met B 5 Ocean Escort Group, leider H.M.S. HAVELOCK (Cdr. Boyle) waarvan de distinguishing pennants were: H. 88, en prompt door de mannen aan boord werd gedoopt: de Heist 88.

In ons gezelschap waren: Buttercup, Lavender, Pimpernel, Saxifrage, en Campobello; deze omgebouwde trawler die jammerlijk werd getorpedeerd en waarvan de 35 man door Godetia werden opgepikt.

Hoe ontzettend zwaar en uitputtend deze Convoy-duties waren is reeds lang bekend.

Gelukkig waren er ook prettige perioden; het zijn deze dat we ons nog duidelijk herinneren.

En als het tot pretmaken aankwam stond Charly zeker niet achteraan. Zijn opgewekt humeur, zijn jeugdig enthousiasme, zijn optimisme werkten aanstekelijk op zijn medemakers.

Het duurde niet lang of de «gloom» en de «Blues» waren vergeten.

«Is there a chiefy about» zou hij dan roepen, en prompt daarop volgde «Make this guy a drip-tin». De gepattenteerde drippers waren «sunshines» en de troubles behoorden best «in the old kit-bag, and smile, smile, that's the style».

Toen B5 afgedeeld werd bij de Amerikanen voor de «Fast-convoy-Runs» in de Caribbean, en we op het einde van een trip Trinidad New-York in deze laatste haven ons voorbereidden op een nieuwe opdracht, kwam het bericht dat: Able Seaman C. Van Avermaet en mijzelf (beide C.W. Candidates) were to join U.K. for H.M.S. King Alfred, om daar de Officieren opleiding te volgen.

Op een mooie najaarsnamiddag stonden beide kandidaten kant en klaar, kit-bag en hammock inkluis, de inspektie af te wachten van de Officier van wacht Lt. De Ketelaeire R.N.R.

Opeens schoot het bekende, imposante silhouet van de 60.000 ton metende troepentransport «Queen Mary» voor onze neus voorbij om na korte tijd majestatisch te verdwijnen in de bocht van de Hudson. De O.O.W., te veel ingenomen met zijn laatste instructies en raadgevingen, had dit niet gemerkt.

Alsof er een geheime afspraak bestond tussen «the brothers in crime», zwegen die als vermoord. Behalve een veelzeggend «ogengeshuffle» in convergerende richting bleven we strak, beweegloos «at ease».

Het vervoer dat ons naar de «U.S. Naval Barracks Brooklyn» moest brengen kon niet te vlug opdagen. Toen het er eindelijk was, schaterden we het uit van 't lachen, want: de volgende Troup-carrier «Queen Elisabeth» was gesceudeled binnen vier weken en AMERIKA van COLOMBUS en New-York Van de HOBOKENNAREN «Belonged to us!!».

Onze taak: Messenger in the Offices of the U.S. Naval District New-York»; van 0800 tot 1700 en van dan af: Vogue La Galère!!.

Veel sterke verhalen zijn verteld over deze periode die we met een voornaamklinkende titel zouden kunnen noemen: «Leave Awaiting Appointment». Meestal hadden deze anecdoten een niet te versmaden graad van geloofwaardigheid. Wat er ook van zij: voor twee jonge «sailors adrift in New-York», Charly was amper 19 jaar, was dit onverwacht verblijf (met onze ogen lees verlof) in de Metropolis een ware veropenbaring, iets dat we in onze wildste dromen niet hadden kunnen voorstellen.

De U.S.O. (United Services Organisation) was ons eerste aanknopingspunt: Wash, Shave, Shower & Shine met de nodige Spray.

Next stop: Stage Door Canteen: Big Eats!. Met de moral van Zenith naar 42nd. street, 5 th. Avenue, en BROADWAY die voor de Service-Men hun beste beentje voorzetten.

Al de grote artiesten van die tijd traden op in de meest gerenomeerde Night-Clubs ten voordele van de «Men and Women in Uniform». Als je daaraan toevoegt dat het magische kenteken «BELGIUM», waarachtig wonderen deed, dat alle entertainment practisch «On the House» was, dan is het niet moeilijk te begrijpen dat we ons hier gevoelden als koningen te rijk.

Na «King Alfred» splitsen zich onze wegen. Charly wordt benoemd: Sub-Lieutenant R.N.V.R. Hij wordt gemuteerd aan boord van de «King-Cup», een flower class Corvette net als Godetia en Buttercup.

Als enige Belg aan boord is hij in no time «aanvaard». Ongetwijfeld hebben, zijn ready wit, zijn sense of humour, zijn boisterous, cheerful manner, his juvenile appearance, zijn kennis van de Engelse taal die hij op merkwaardige wijze beheerste, veel daartoe bijgedragen.

Het wordt terug ernst. King-Cup maakt deel uit van B6 Ocean Escort Group. De konvoeien in 1943 hebben het zwaar, heel zwaar te verduren. Eén onder de velen, «ONS 29», geëscorteerd door B6 wordt op een bepaald ogenblik aangevallen door 21 (een en twintig) U-Boats van de «Hai-gruppe». Tijdens deze aanval die uitputtende dagen en nachten duurde, werden door de Escort Groep niet minder dan 3 U-Boats gekelderd. (U 264 - 386 - 406).

Het zou niemand verwonderen moesten «Their Lordships» na deze aktie een hartelijk seintje naar Captain B6 hebben gestuurd, met de woorden: «WELL DONE!!!

Midden 1943 komt de ommekeer. De Royal Navy heeft het meesterschap heroverd.

De Hay-Days for the U-Boats are over; Definately Finished.

Eind 1944 verlaat Charly zijn «King-Cup». Ten uitzonderlijke titel worden de leden van his division toegelaten tot de Ward-Room. Misschien is het de laatste maal dat de old ship mates elkaar zullen zien. Toen Charly de rekening van de drinks «All-Round» vroeg, was het antwoord: «It's on the House» - You better keep your money till you get back Home!. «Als aandanken kreeg hij de «Ship's Battle Enseign» mee. Hij heeft er nooit van kunnen scheiden.

Begin 1945, Charly komt terecht bij SHAPE. Zijn eerste contact met de Administratie schijnt niet vlot te verlopen. De gemoederen verhitten, tempers run high, tot Commodore Timmermans het bureel binnen stormt. Tot zijn adjunkt: leave the matter to me. Tot Charly: come in; You get 10 days leave; how much money do you want, five thousand, or... 10 thousand? Het antwoord daarop schijnt vermoedelijk te zijn geweest: 10.000 will do fine... .. SIR!!!!.

Zijn next appointment is Oostende: Naval Party 1501. Hier komt de definitieve ommezwaai. Hier leert hij Micheline kennen. Zijn liefde voor de Navy moet hij nu delen. Mich wordt zijn vrouw en zal hem gedurende 44 jaar door dik en dun, op elk ogenblik, gedurende de mooie, de minder goede en de bar slechte perioden bijstaan.

De loopbaan van Charly, tot de top, bij de Reserve van de Zeemacht, werd reeds door de Voorzitter van het Verbond der Reserve Officieren uiteengezet.

Plots slaat het noodlot toe. De gezonde, opgewekte, levenslustige, geestdriftige «Old-Salt» wordt door een ongeneesbare ziekte die 7 jaren zal aanslepen, geveld. Charly

heeft er tegen gevochten met alle middelen in zijn bereik, met zoveel moed, hardnekkigheid verbeterheid, woede en humor, dat het ons aller bewondering afdwingt.

Ik zou aan mijn plicht tekort komen moest ik hier de uitzonderlijk merkwaardige rol die door zijn echtgenote, tijdens deze zenuwlopende periode werd vervuld, niet speciaal vermelden.

Eindelijk was het dan ook een verlossing toen Charly... quietly passed away.

Ik breng een laatste groet, in naam van al de overgebleven strijdmakers van de Royal Navy Section Belge, aan een loyale vriend, een man die meer dan zijn plicht heeft gedaan uit liefde voor de Royal Navy en later voor de Zee-macht.

Wij zullen zijn entouasiaste kreten niet meer horen zoals: «What's your cargo Scipper»^o, or: «But can Jack Duval do this».

We zullen ze niet meer horen, op zijn karakteristieke manier; maar, er aan denken, dat zullen we dikwijls.

Aan mijn oude, trouwe vriend wil ik nog zeggen: «So long Old Chum, Good bye AND GOOD HUNTING.

Your shipmate,
Old Ted.

NOTEN

•• = chiefy = chief «E» of E.R.A. = engine room artificer

C.W. Candidates: A Commission Warranting authority in His Majesty's Navy. Ze werden gekozen onder deze jonge mannen in de Krijgsmacht die een bepaald studieniveau hadden bereikt en door de Commanding Officer voorgesteld werden om geselecteerd te worden tot Officier, op grond van onfeilbaar gedrag (character: Very-Good); en boven het normale, rendement gaven (Efficiency: Superior).

•• Voor niet ingewijden: Ward-Room is de Officiers-Mess, voor alle Officieren, exempt de Captain. Hij leeft afzonderlijk en is steeds een uitgenodigde in de Ward-Room. Ten uitzonderlijke titel worden ook niet-officieren (all ranks) uitgenodigd; o.a. Christmas.

^o = Tijdens de Coastal-Convoy's in the Med., was er steeds een soort undescribable cargo-tramp die o.a. het afval van de schepen opnam (vuilnis allerhande mocht niet in zee geworpen worden). Dan vaarde ze mee met het Konvooi naar Gib.

Off Europe Point werd dan altijd een seintje gestuurd naar de Commodore i.v.m. de aard van de cargo t.b.v. de kaaidiensten.

Onvermijdelijk kreeg onze tramp steeds hetzelfde bericht (het was altijd dezelfde cargo en steeds hetzelfde sein; er is nooit maar één skipper a/b ervan geweest. Na een zeker aantal trips werd het onze Captain (van de tramp) toch te machtig. Semaphore flashing... «What's Your cargo Scipper...» en flash came the answer: SH.. Y.. B..... d.»!!!

•• = Jack Duval was een Comedian met controversiele reputatie.

Niet zelden kwam hij door andere collega's onder attack. Can Jack Duval do this» komt hierop neer: Opveren zo hoog mogelijk. In de vlucht de benen zo wijd mogelijk spreiden en dan onmiddellijk terug toeklappen. De kunst bestaat hierin, op de voeten terecht te komen, nadat de klap duidelijk wordt gehoord, dit alles zonder te vallen. Dat scheen Jack Duval niet te kunnen meesteren.



brevet a-rid

Zin in avontuur?

OP TEXEL KAN HET!

Paracentrum Texel geeft cursussen voor het A-brevet. Na het behalen hiervan krijgt u van de Commandant Commando Opleidingen van de Koninklijke Landmacht het brevet welke recht geeft het borstonderscheidingsteken te dragen.



Vraag vrijblijvend inlichtingen over deze opwindende en avontuurlijke manier om uw vakantie door te brengen op het mooie eiland Texel.



PARACENTRUM TEXEL BV
Postweg 128
1795 JS De Cocksdorp,
Texel, Holland
tel. 02220 - 11464/11436*

* Voorkiesnummer uit België: 0031 - 2220-11464 / 11436

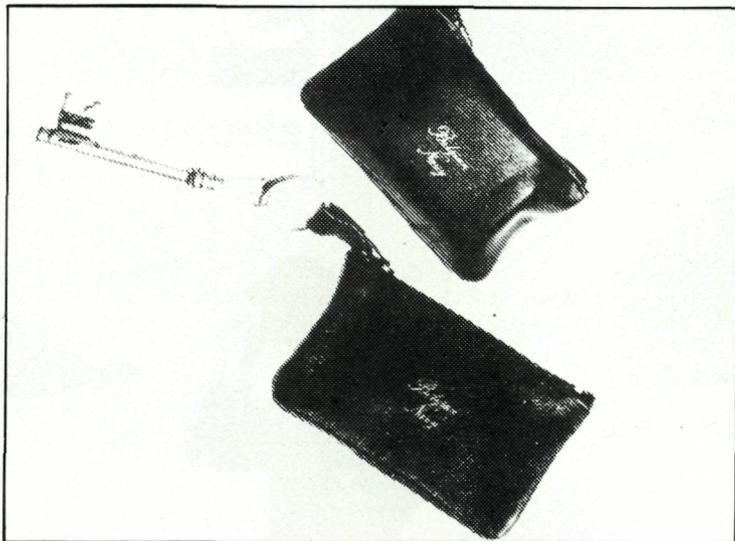
Sleutelhanger Belgian Navy

met portemonnaie in fijn leder:

Prijs: 60 B.Fr. +
31 B.Fr. portkosten

Prte-clefs Belgian Navy

Prix: 60 Fr.B. +
31 Fr.B. frais d'envoi



IN MEMORIAM LE CAPITAINE DE FREGATE HRE JEAN DE COOMAN

Le printemps 1990 voit des coupes sombres élaguer les rangs des « anciens » de la Force Navale ayant vécu la guerre 40/45. Après le décès du capitaine de frégate hre Charles Van Avermaet le 8 mai 1990, la mort nous enlevait trois semaines plus tard, le 27 mai, le capitaine de frégate hre Jean de Cooman.

Avec lui disparaissait une éminente personnalité du monde de la réserve de notre marine militaire, et une figure de proue du barreau de la métropole. Ayant fait comme artilleur la campagne de dix huit jours, il assumait un rôle considérable dans la naissance et l'épanouissement de la résistance à Anvers, à l'époque des Dessain et Ruttiens, Vaes et Grisar, Beauvois et Van Cutsem.

Lorsque les groupes épars se réunirent sous l'enseigne de l'Armée Secrète et l'égide du général Pire, Jean de Cooman se rangea sous la bannière tricolore illustrée par le lion. Aussi à la libération devint-il premier substitut de l'auditeur militaire avant de rejoindre la Barreau dont il devint bâtonnier. Un bâtonnier estimé pour sa haute conscience professionnelle et apprécié pour la cordialité sans apprêt témoignée aux jeunes et moins jeunes. Au préalable il avait fait partie de la commission chargée d'authentifier la qualité de résistant des membres de divers groupements clandestins.

Né le 2 septembre 1911, Jean de Cooman était non seulement docteur en droit mais aussi licencié en criminologie. Après d'excellentes études il choisit l'arme savante et devint artilleur. A l'époque le cors de marine n'existait

pas encore. Il allait être créé à la veille de la mobilisation sous la houlette d'un autre artilleur: le major Decarpentrie. Signalons ici que le beau frère de Jean, le commandant de cavalerie Caeymax, après le barreau passa à la sûreté où son intégrité fut justement appréciée par ses pairs.

Au lendemain de la libération, après avoir terminé sa tâche au Conseil de Guerre, Jean de Cooman reçut le titre honoraire de la fonction difficile et délicate qu'il avait assumée avec un évident souci de justice et d'équité.

Commandeur de l'ordre de la Couronne et de Léopold II, officier de l'ordre de Léopold et d'Orange Nasseau, le capitaine de frégate Jean de Cooman, passa à la Force Navale quand les commodores Timmermans et Robijns en eurent fait une entité cohérente, issue de la section belge de la Royal Navy. Il était fier à juste titre de sa croix de guerre avec palme, récompense de son courage face à l'ennemi et de son souci scrupuleux de servir le Roi et la patrie.

Signalons ici que le service religieux fut célébré dans l'église paroissiale de St. Laurent dont le défunt présida jadis la fabrique d'église. Devant le catafalque dressé aux couleurs belges-fait de plus en plus rare-plusieurs membres de la famille, dirent avec émotion l'ampleur de la perte éprouvée et la profondeur de leur chagrin. Il y eut aussi l'ancien chef scout de Jean, qui évoqua les jeunes années de dévouement et d'enthousiasme du disciple de Baden Powell qui allait devenir un officier exemplaire. Bon sang ne peut mentir. A l'issue de la cérémonie la « Brabançonne » retentit sous les voûtes byzantines de St. Laurent. Un citoyen belge de qualité quittait pour toujours sa famille et ses nombreux compagnons d'armes attristés.

Lt Colonel hre Paul Eygenraam
1er Vice-Président AOC/VOV





«T-SHIRT»

Deze t-shirt met V-hals is nog te bekomen in 2 maten: Extra-small en small

Prijs: 150,- Fr. + 31,- Fr. portkosten

«T-SHIRT»

ce t-shirt peut être obtenu en 2 tailles: extra-small et small.

Prix: 150,- Fr. + 31,- Fr. frais d'envoi



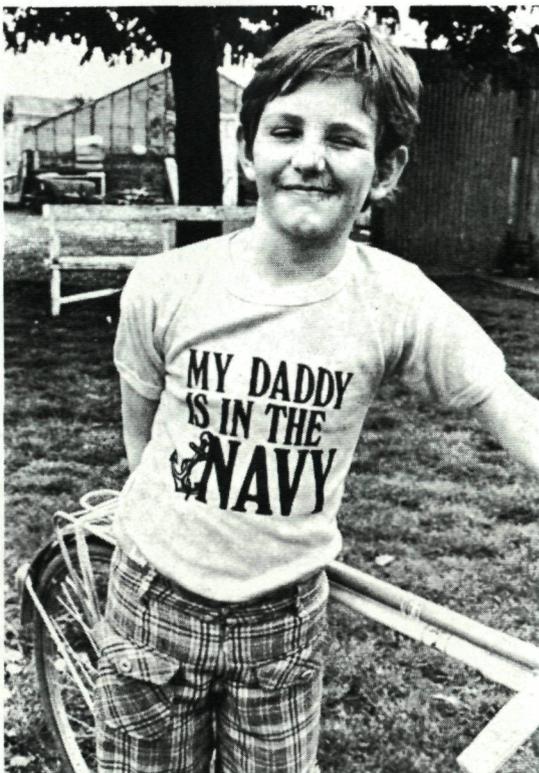
«MY DADDY IS IN THE NAVY»

Deze kinder t-shirt is verkrijgbaar in 2 maten: 2 jaar en 3 jaar.

Prijs: 150,- Fr + 31,- Fr. portkosten

Ce t-shirt pour enfant peut être obtenu en 2 tailles: 2 ans et 3 ans.

Prix: 150,- Fr. + 31,- Fr. frais d'envoi.



HERENHALSDOEK

Deze prachtige halsdoek, in marineblauw, of bordeaux, bezaaid met Zeemachtankertjes, exclusief ontworpen voor Neptunus naar een model van de Canadese Krijgsmachten, is vanaf heden te bekommen.

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

Te verkrijgen bij Neptunus voor slechts 450 + 31,- portkosten.



FOULARD D'HOMME

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

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

Vendu chez Neptunus au prix 450,- F + frais d'expédition 31,- F.

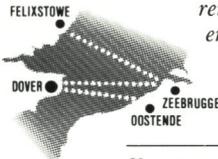


Met P&O worden zakenmensen businesspeople.

Voor zakenmensen is elke gewonnen minuut mooi meegenomen. Wie daarom in een minimum van tijd het Kanaal wil oversteken, kiest voor P&O European Ferries. Met de supersnelle Jetfoil Oostende-Dover in 100 minuten. Tot 10 vluchten per dag, met een maximum aan comfort: klokvaste treinaansluiting, ruime parking... Aan boord wordt niets onverlet gelaten om je in alle rust te laten werken of ontspannen.

Kan je niet zonder je wagen, neem dan de Car Ferry vanuit Zeebrugge of Oostende. Tot 42 overvaarten per dag. Ook dan begint je zakenreis ontspannen.

Neem contact op met P&O European Ferries of met je reisagentschap. En zeg dat er haast bij is.



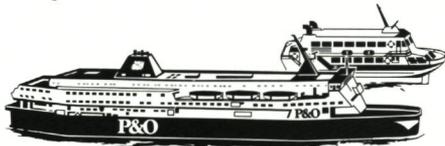
Vraag onze gratis brochure. Stuur snel deze bon duidelijk ingevuld terug naar: P&O European Ferries, Belliardstraat 30, 1040 Brussel. Tel. 02/231 1937.

Naam

Straat

Postnummer

Stad



P&O
European Ferries
 EEN ONDERDEEL VAN DE P&O GROEP

Waarom het Kanaal overvaren als een cruise kan?

Ierland als extraatje: profiteer van het speciale aanbod 'gekombineerd biljet'

NEPT

NEPT

Neem « NU » Uw abonnement

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

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



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

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef: E.A. VAN HAVERBEKE - Nieuwpoortswg. 20 - 8400 Oostende

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

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

34e jaargang - neptunus - 34e année

4

nr 224

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

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

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

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

Copyright 1990 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever:

Eddie Van Haverbeke, Nieuwpoortsesteenweg 20, 8400 Oostende