

NEPTUNUS

tweemaandelijks maritiem tijdschrift DEC. 1971 DEC. revue maritime bimestrielle



Le Vittorio Veneto attaqué par 3 Albarcore et 2 Swordfish.
(article Matapan par Lanoo)

de belgische koopvaardij
la marine yougoslave
maritieme woordenschat
chronique de la voile
onze zeemacht



5



M902

NEPTUNUS

tweemaandelijks maritiem tijdschrift

— revue maritime bimestrielle

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

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke

COLLABORATEUR - MEDEWERKERS

J. Dreesen, J. Verleyen, H. Rogie, V. Segaert, G. Gouwy, C. Adam, F. Van der Taelen, P. Sarceriaux, G. Doyen, J. De Ridder, J. Timmerman, P. Benoïdt, P. Vandesteën, R. Verpoort, H. Hoornaert

Photos - Foto's

R. De Meersman

Dessins - Tekeningen

Neptunus

Lay-out

E. Van Haverbeke

ADMINISTRATIE - ADMINISTRATION

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

Directeur publiciteit - publicité

C. Beatse b.p. 17, 8400 Oostende

Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende

Tel. 059/814 02 ext. 389

VENTES - ABONNEMENTS - ABONNEMENTENDIENST

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

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

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

RAAD VAN BEHEER - CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président :

Voorzitter :

J.C. Liénart

Vice-président - Ondervoorzitter :

V. Segaert

Secrétaire-trésorier -

Penningmeester-sekretaris : Ch. Freys

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

sommaire

't winkeltje - la boutique

à vous amis lecteurs
aan u vriend lezer

matapan

le bureau militaire
de standardisation

de belgische koopvaardij, het
heden en verleden (dl. 1)

la marine yougoslave

een figuur uit de voormalige

« koninklijke zeemagt »
august h. tack

50 ans après

le président
de voorzitter

I. lanoo

r. verpoort

p. vandensteen

I. hoornaert

v.m. marghem

j. verleyen
f. van der taelen

inhoud

alle hensjes

bundesmarine

red rosie

woorden uit de zeemanskist

la vie maritime

chronique de la voile

les amiraux, capitaines et corsaires
de belgique

bibliografie
bibliographie

de zeemacht
la force navale

j. timmerman

j. de ridder

h. van der zee

j. dreesen

h. rogie

p. benoïdt

j.c.l.

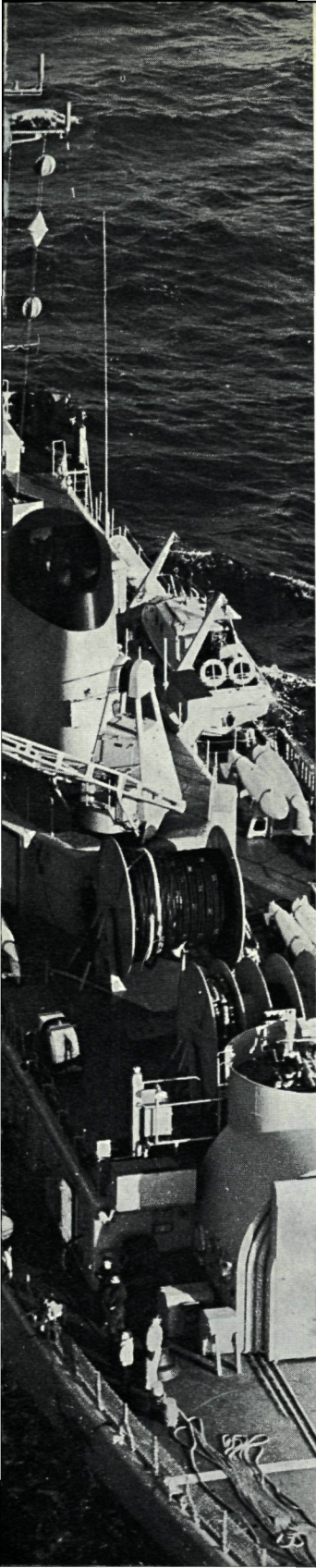
e. van haverbeke

redaktie
rédaction

BRIEFWISSELING
Neptunus

— CORRESPONDANCE
BP 17 — Oostende

Nr 5 - 1971



BOELWERF

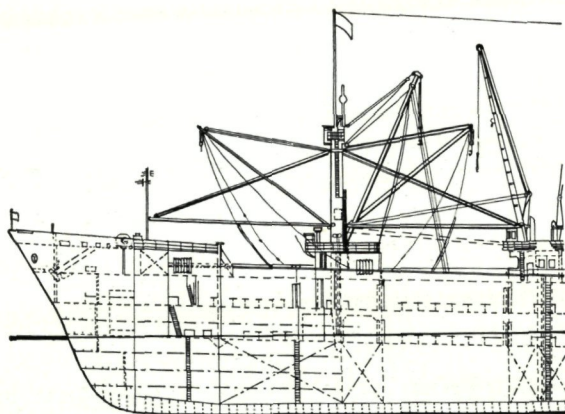
N.V. TEMSE S.A.

Tel. (03) 71.09.80

Telex 31.140

Telegr.

Boelwerf-Temse



Zeeschepen tot 90.000 ton
Navires de mer jusque 90.000 tonnes

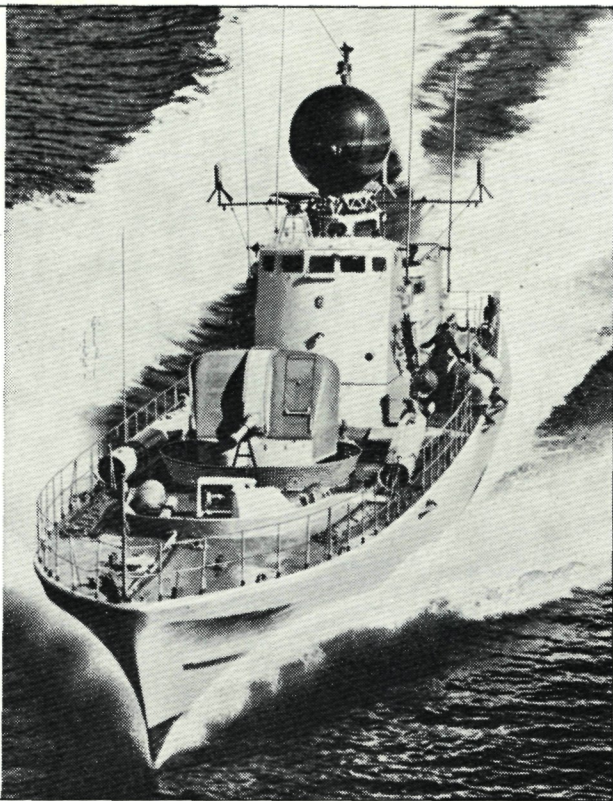
Bouwers van het motorzeilschip "ZENOBE GRAMME", het visserijwachtschip "GODETIA" en 4 kustmijnenvegers

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

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

M20

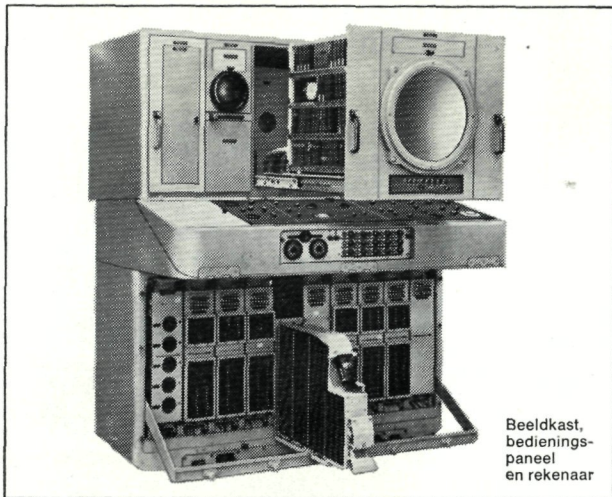
SIGNAAL's
geïntegreerde
radar-
uurleiding-
systemen



eisen weinig ruimte

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

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



Beeldkast,
bedienings-
paneel
en rekenaar



SIGNAAL

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

COMPAGNIE
MARITIME
BELGE
ARMEMENT
DEPPE

engagent pour
entrée en service
immédiate

OFFICIERS de MARINE «pont»

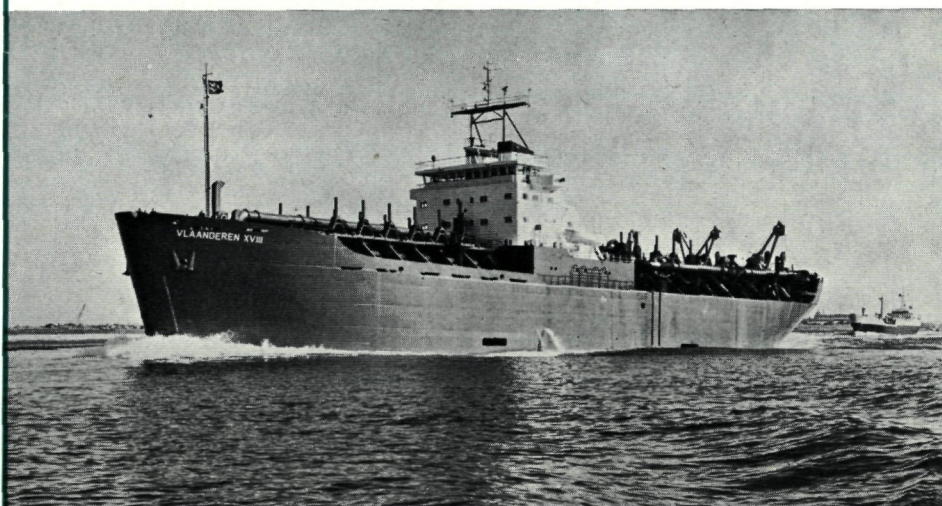
(brevetés Aspirant-Officier, Lieutenant et Capitaine au long cours)

OFFICIERS de MARINE «machine»

(brevetés 3me - 2me et 1re classe)

Se présenter avec carnet de marin au
Service du Personnel Navigant,
Leopolddok, 214 - 2030 ANTWERPEN
ou téléphoner au n° (03) 41.14.80 ext. 378

DRAGAGE DECLOEDT

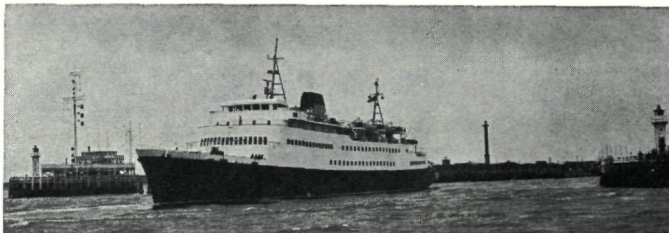


VLAANDEREN XVIII — SLEPHOPPERZUIGER

**Franklin Roosevelddlaan 11
1050 Brussel**

**Tel. (02) 49.00.63
Telex 24510**

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



Oostende-Dover en terug : Volwassene : 396 fr. (2e klas) - 492 fr. (1e klas)
Oostende-Londen en terug : Volwassene : 569 fr. (2e klas) - 751 fr. (1e klas)
Kinderen 4 tot 14 jaar : 50 % vermindering

Heenreis

Oostende (Spoorwegstation) V.10.15
Dover (Marine) A.13.40(a)
Dover (Marine) V.14.27(a)
Londen (Victoria) A.15.50(a)

Terugreis

{verplicht dezelfde dag (x) of de dag die onmiddellijk
volgt op die van de heenreis}

Londen (Victoria) V.11.00(a) 15.00(a)
Dover (Marine) A.12.20(a) 16.20(a)
Dover (Marine) V.13.00(a) 17.00(a)
Oostende (Spoorwegstation) A.16.20 20.20

(a) Eén uur vroeger tot 18 maart 1972 (invoering van de Greenwich Mean Time in Groot-Brittannië).
(x) Terugreis dezelfde dag is vanzelfsprekend slechts mogelijk voor excursies tot Dover.
Deze speciale biljetten zowel voor het spoor (de vermindering op het belgisch spoorbiljet wordt enkel toegestaan aan reizigers die de heen- en terugreis dezelfde dag ondernemen en verschild volgens de afstand) als zeetraject kunnen vooraf aangekocht worden in alle belgische spoorwegstations evenals bij erkende belgische reisagentschappen; zij kunnen evenwel niet bekomen worden aan boord van de schepen.

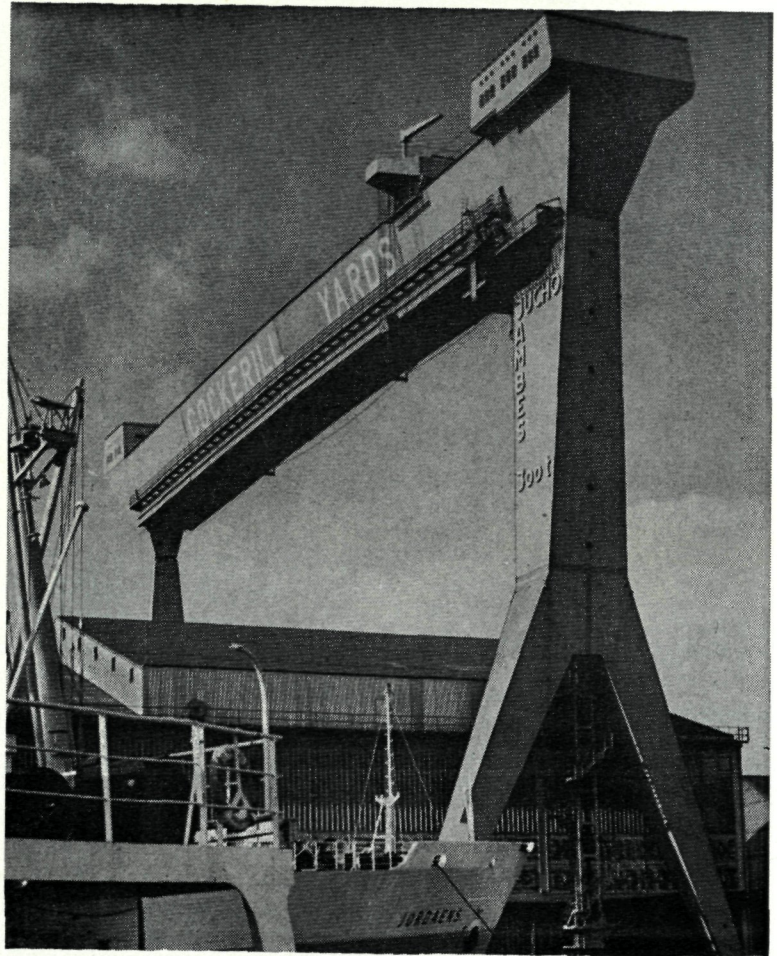
Nadere inlichtingen en documentatie bij : — Pakketbediening, Oostende — Erkende reisagentschappen
— Spoorwegstations en Inlichtingsbureaus N.M.B.S.



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

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

telegram: COCKERILLYARDS HOBOKEN



n.v. cockerill yards hoboken

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



GENERAL ENGINEERING & TRADING
naamloze vennootschap

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

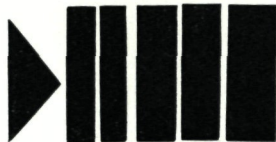
GET is fier dat deze radar sinds 1966 en 1967 ononderbroken trouwe diensten bewijst.

nv GENERAL ENGINEERING & TRADING sa

Bisschoppenhoflaan 353-355
2100 DEURNE



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



SCANDIAFLEX

AFSLUITINGEN

FERMETURES

Zonneblinden
Stores vénitiens

Accordeon deuren
Portes en accordéon

Vertikaal oriënteerbare
gordijnen
Rideaux verticaux
orientables

Bad en douche afsluitingen
Fermetures de bain et de
douche

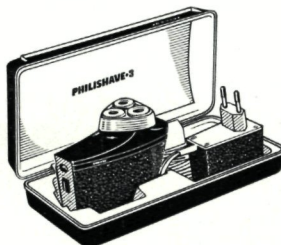
Verkoopburelen

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

Bureau de vente

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

le Philishave
Rechargeable
branche 1 fois
pour 3 semaines
de rasage



de Oplaadbare
Philishave

éénmaal op
stopkontakt aansluiten
voor 3 weken scheren.

PHILIPS

n.v. INES-BELGIUM

tel. : 03 - 31.69.25 (5 lijnen)

koningstraat 13

antwerpen

BELGIUM INTERNATIONAL ELECTRONIC SERVICE

United

Bonded

Stores

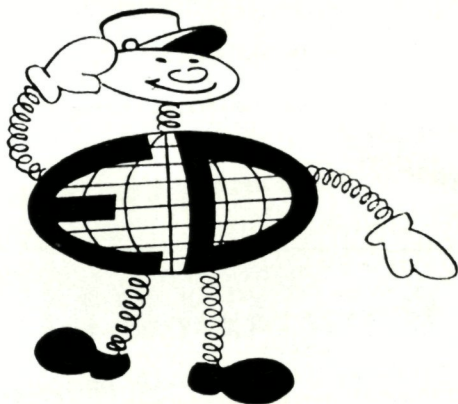
S.A.

Oude Leeuwenrui 8, Antwerpen 1

Dealers n.v.



EDMOND DEPAIRE S. A.
N. V.



02-26.98.20

**uw vervoerder
votre transporteur**

havenlaan, 94, avenue du port - BXL

**drukken is een zaak
beter drukken is onze zaak**

drukkerij de vuurtoren

voorhavenlaan, 37 - 8400 oostende
tel. 751.32

beheer : delrue a. + g.

casino - kursaal

4-2-1972



**bal de gala
de la force navale**

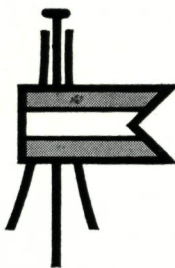
**galabal
van de zeemacht**

Wenst U nog verdere inlichtingen ?

Secretariaat van de Vereniging : Brusselselaan 6, STROMBEEK-BEVER
(Brussel) - Telefoon 02/67.14.58 (Na 19 uur).

Voulez-vous d'autres renseignements ?

Secrétariat de l'Association : 6, Brusselselaan, STROMBEEK-BEVER
(Bruxelles) - Téléphone 02/67.14.58 (Après 19 heures).



BELGO-IBERIAN MARITIME N.V.

FRANKRIJKLEI 37, 2000 ANTWERPEN

Telefoon 31.72.06 — Telex : 32572

Rederij — Scheepsagenturen — Bevrachtingen - Regelmatige lijndiensten naar : Noord Afrika, Kanarische eilanden, Middellandse zeehavens, Noord-Spanje, Portugal.

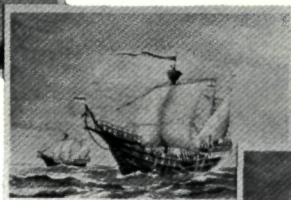
n.v. BELIARD MURDOCH s.a.

SCHEEPSHERSTELLINGEN SCHEEPSBOUW
INDUSTRIELE WERKEN EN STUDIES

Oostende

Antwerpen

la boutique - 't winkeltje - la bout



Série de quatre magnifiques voiliers du passé par C. Adam exécutée en quadrichromie ; notamment d'une « Flute » de la flotte Royale de Philippe II ; d'un « Kogge » de l'escadre de Flandre de Philippe de Bourgogne ; du « Neptunus » une frégate corsaire construite à Ostende en 1691 et enfin d'un bâtiment de la réputée « Compagnie d'Ostende ».

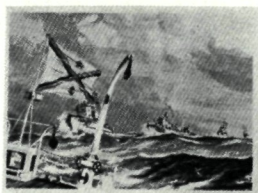
Cette série de cartes peut, dès à présent, être commandée chez Neptunus, au prix de 50,— francs.

Reeks zeilschepen uit het verleden, door C. Adam uitgevoerd in vierkleurendruk, nl. een « Fluit » van de Koninklijke vloot van Philip II ; een « Kogge » van het Vlaamse Eskader van Philip van Bourgondië ; de « Neptunus » een kapersfregat gebouwd te Oostende in 1691 en tenslotte een der schepen van de wereldberoemde Oostendse Kompagnie. Deze reeks kaarten kunnen nu reeds besteld worden bij Neptunus aan de spotprijs van 50,— F. per reeks.

cartes de vœux 1971

Postrekening 17.55 Generale Bankmaatschappij Oostende voor rekening 400779 van Neptunus.

C.C.P. 17.55 Société Générale de Banque d'Ostende, pour compte 400779 de Neptunus.



Ces cartes représenteront successivement quelques unes de nos unités dont le Zinnia, le Godetia, une flotille d'MSC et une flotille d'MSI.

Réalisation C. Adam.

Cette série de cartes peut être commandée chez Neptunus, au prix de 50,— F., T.V.A. compris.

Reeks wenskaarten met de Zinnia, de Godetia, een groep MSI en een groep MSC's.

Realisatie C. Adam.

Deze reeks kaarten kunnen besteld worden bij Neptunus aan de spotprijs van 50,— F., B.T.W. en port inbegrepen.



ZEEMANSLIEDEREN

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

De Pijpers en Tamboers van de muziekkapel van de Zeemacht.

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

Voorzangers Antoon Carette en Jos Clauwaert.

Tekstarrangement A. Carette.

Muzikale arrangementen en orkest Eddy Dorsan.

CHANTS DU MARIN

LP. 33 tours - STEREO - Avec la collaboration :

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

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

Des chanteurs Antoon Carette et Jos Clauwaert.

Arrangement des paroles A. Carette. Arrangements musicaux et orchestre Eddie Dorsan.

Side 2

La Danaë
Au 31 du mois d'août
Pauvre marin
Le grand coureur
Les trois marins de Groix

Side 1

Kapiteyn Bart
Vertrek naar Island
Daar was een meisje loos
Het afscheid
Het Kaperslied

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

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

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

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

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

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

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

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

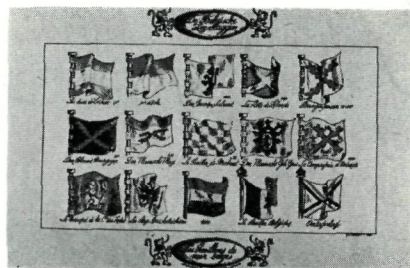
Voor de LP werden de 5 meest populaire franse liederen uitgekozen voor het franstalig gedeelte. Voor het Nederlandstalig gedeelte werden het vijf liederen van ons folklorepatrimonium.

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

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



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



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

A vous, amis lecteurs...

Votre Neptunus a connu cette année un regain d'intérêt puisqu'il a enregistré une centaine d'abonnés de plus que l'an dernier à pareille époque. Mais ce qui est surtout remarquable, c'est l'apport accru de nouveaux et sans cesse meilleurs articles. Que leurs auteurs en soient remerciés ici. Ils nous ont apporté un choix et une variété de sujets qui doivent pouvoir satisfaire un nombre plus grand de lecteurs. Devant le nombre et la qualité de ces articles, la rédaction s'est souvent trouvée devant le dilemme d'avoir soit à couper ces articles pour les faire paraître sur 2 ou plusieurs numéros et leur donner une riche présentation avec beaucoup d'illustrations, soit à les faire paraître en entier en texte serré fort peu illustré — Vous avez pu voir que nous avons opté la plupart du temps, pour la première solution et nous espérons vous avoir satisfaits. — Nous croyons en effet, qu'outre le plaisir que procurent la vue d'un texte bien présenté et une illustration bien abondante, le document pittoresque souvent négligé dans l'autres revues présente ici un intérêt certain. Notre pays est riche en documents qui n'ont jamais été édités : images, gravures, dessins, cartes, tableaux, photos ayant trait à notre marine et qui viennent à point amplifier l'article et lui donner plus de valeur. Cette façon de faire et de voir les choses est aussi plus coûteuse et puisque par le biais de l'illustration, nous abordons le chapitre de la finance, ce sera pour moi le moment de vous apprendre que nous sommes obligés d'augmenter légèrement la cotisation qui vous est demandée. Elle passera en effet, à partir de l'année 1972, à 200 fr pour les six numéros au lieu des 150 fr qu'elle a coûté depuis 4 ans. Nous formons le vœu que cette nouvelle ne découragera aucun de nos lecteurs et que la qualité de la revue ne sera pas compromise par l'augmentation du coût de la vie.

Dans ce numéro 5 qui sera le dernier à paraître avant les fêtes de Noël et de Nouvel-An, nous vous offrons avec l'éventail varié des chroniques qui vous sont familières, un article à suivre sur la Marine marchande belge par Mr Vandenstein, le récit de la bataille de Matapan, suite de nos récits de batailles navales qui ont eu pour théâtre la Méditerranée au cours de la seconde guerre mondiale, et une petite enquête sur le Bureau Militaire de Standardisation de l'OTAN.

Soucieux de satisfaire vos goûts, vos désirs, nous avons pensé joindre à ce numéro un questionnaire duquel nous attendons de nombreuses informations qui doivent nous permettre d'orienter nos efforts dans le sens que vous nous indiquerez afin de faire de votre Neptunus une revue encore plus intéressante et qui vous plaise encore plus.

Aan U, vriend lezer...

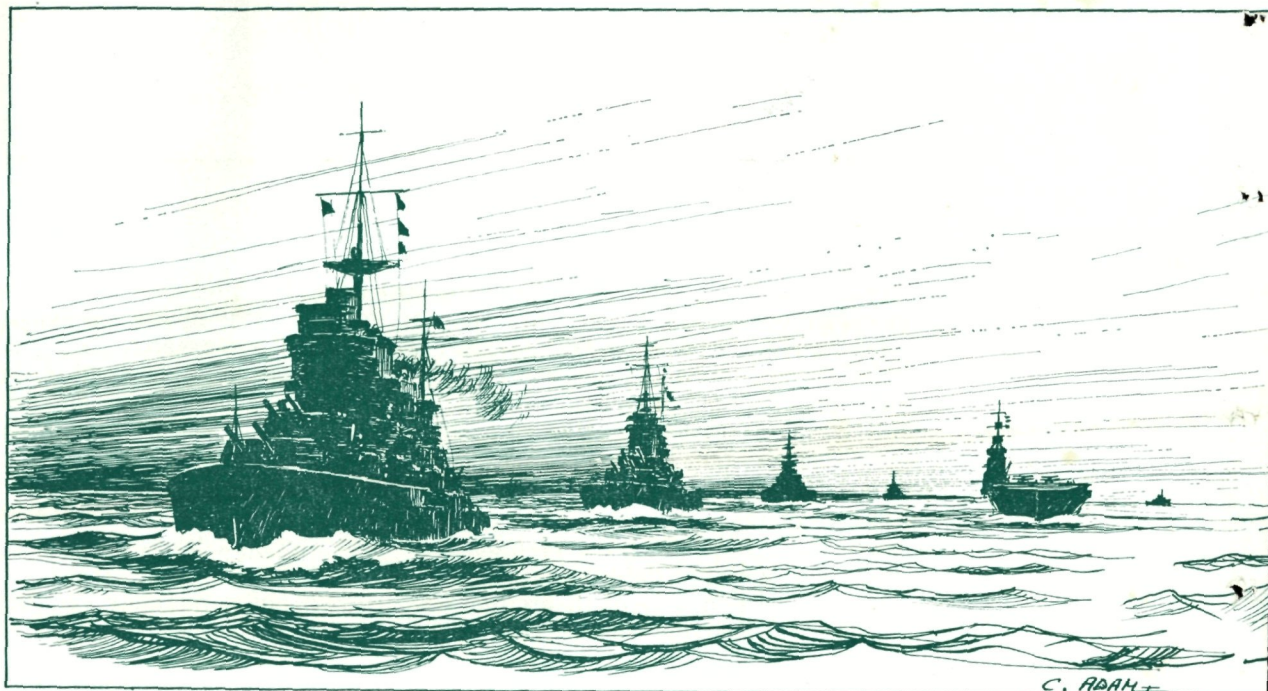
Neptunus heeft dit jaar een opflukking aan belangstelling gekend gezien er in vergelijking met dezelfde periode van verleden jaar er een aanwinst van een honderdtal leden werd geboekt. Maar vooral opmerkenswaardig is de toenemende groei van nieuwe en steeds betere artikels. Wij willen de auteurs ervan langs deze weg danken. Zij hebben ons een keuze en verscheidenheid van onderwerpen geschonken die moeten voldoen aan de wensen van een nog grotere lezersschare. Tengevolge van de hoeveelheid en kwaliteit dezer artikels, zag de redactie zich meermaals geplaatst voor volgend dilemma :

- ofwel de artikels in twee of meerdere afleveringen laten verschijnen, maar dan wel rijk geïllustreerd.
- ofwel ze in één geheel te presenteren, in een enkel nummer van het tijdschrift, maar dan in een min of meer verkorte vorm en zonder veel illustraties.

U heeft kunnen vaststellen dat wij meestal de eerste oplossing hebben verkozen ; wij zijn inderdaad van oordeel dat buiten een tekst er bovendien een overvloedige illustratie nodig is. Het prenten- en fotomateriaal, dikwijls in andere tijdschriften verwaarloosd, vertegenwoordigt voor ons een zeker belang. Ons land is rijk aan onuitgegeven documenten zoals : prenten, gravures, tekeningen, kaarten, schilderijen en foto's die onze marine-geschiedenis aanbelangen en die ontgensprekelijk zekere artikels nog beter doen uitkomen. Deze opvatting en manier van presentatie der artikels vergt natuurlijk meer middelen en valt wel gevoelig duurder uit dan de tweede oplossing ; en daar we langs de omweg der illustraties toch het hoofdstuk Financies aanraken is het nu het ogenblik om U op de hoogte te brengen van de abonnementsprijzen, die wij verplicht zijn vanaf 1972 lichtjes te verhogen van 150 Fr naar 200 Fr per jaargang van zes nummers. Wij hopen, dat dit nieuws onze lezers niet zal ontmoedigen, dat de kwaliteit van Neptunus niet zal worden aangetast door de stijging der kosten voor levensonderhoud.

In dit nummer 5, het laatste nummer vóór de Eindejaarsfeesten, bieden wij U samen met een waaier van kronieken, ook een vervolgartikel over de Belgische Koopvaardij door de Heer Vandénsteen, vervolgens een beschrijving van de slag van Matapan, in het kader van onze reeks zeeslagen in de Middellandse Zee gedurende de tweede Wereldoorlog en tenslotte ook een kleine beschrijving over het Militair Bureau voor Standardisatie van de NAVO.

Bekommerd om aan uw smaak en wensen te voldoen hebben wij eraan gedacht om bij dit nummer een vragenlijst te voegen ; Vragenlijst waarop de door U gegeven antwoorden ons moeten toelaten onze inspanningen nog beter in de zin van uw wensen te richten en om van Neptunus een nog interessanter tijdschrift te maken.



HET GEVECHT BIJ KAAP SPARTIVENTO - 27 NOV 40

PLANNEN EN AANWEZIGE STRIJDKRACHTEN

De aanval op Taranto (1), dachten de Britten, zou hen toelaten om de operatie, uitgevoerd in september (2), te herhalen en rechtstreeks versterkingen door de Middellandse Zee te brengen. Een konvooi van 3 cargo's vergezeld door 4 korvetten en beschermd door 2 CA, « HMS Manchester » en « Southampton » (onder bevel van rear-admiral Holland) met elk 700 mal LuM-personeel aan boord zou onder dekking van Force H (BB Renown, CV Ark Royal, CA Sheffield, CL Despatch en 9 DD) van Gibraltar naar het Kanaal van Sicilië varen. De Mediterranean Fleet moest de BB Ramillies, CA Newcastle en Berwick, CLAA Coventry en 5 DD (Force D) door de « Narrows » sturen om met Somerville contact te maken. HMS Ramillies, Berwick en Newcastle zouden dan met Force H naar Gibraltar terugkeren terwijl het konvooi, beschermd door de kruisers van Holland en wat er van Force D overbleef, het Kanaal van Sicilië moest passeren om de volgende dag het eskader van Cunningham ten Z van Malta te ontmoeten. Dit alles werd gepland in het kader van een complexe operatie die ook nog konvooien tussen Alexandrië en Malta en van Egypte naar Griekenland en Kreta omvatte. De Fleet Air Arm zou van het uitvaren van de vloot gebruik maken om Leros en Tripolis te bombarderen.

Na een bericht dat het vertrek van Force H uit Gibraltar meldde, vertrokken 2 BB (V. Veneto en G. Cesare), 6 CA en 14 DD (3) vanuit Napels en Messina. Het eskader, uitgestuurd

NOTA'S :

(1) Zie « Neptunus » nr 2, 1971.

(2) Ibid., « operatie Hats ».

(3) Volgens Bragadin : *The Italian Navy in World War II*, Anapolis 1957, p. 50. Playfair : *The Mediterranean and Middle East*, Vol. 1', London 1954, p. 302 en Roskill : *The War at Sea*, Vol. 1', London 1954, p. 302 maken melding van 2 BB, 7 CA en 16 DD.

LANOO. I

MATAPAN
MATAPAN

MATAPAN
MATAPAN

tekeningen: c.adam

dl. 1

om vliegtuigen naar Malta te lanceren (4), werd niet gevonden zodat Adm Campioni naar zijn basissen terugkeerde. Op 25 Nov werd Supermarina opnieuw gealarmeerd door het uitvaren van Somerville. De volgende dag werd een Britse strijdmacht ten Z van Kreta gezien (5) die een koers W voorlag. Alles scheen er op te wijzen dat de vijand een grote operatie op touw had gezet. Campioni werd opnieuw naar zee gezonden om die zoveel mogelijk tegen te werken. Maar hij ontving het bevel om het gevecht alleen aan te gaan indien de tegenstander in de minderheid zou zijn. Hij moest in de morgen van 27 Nov ten ZW van Sardinië kruisen. In het Kanaal van Sicilië werden een squadron DE en twee groepen MTB in gereedheid gehouden om 's nachts patrouilles uit te voeren.

HET GEVECHT

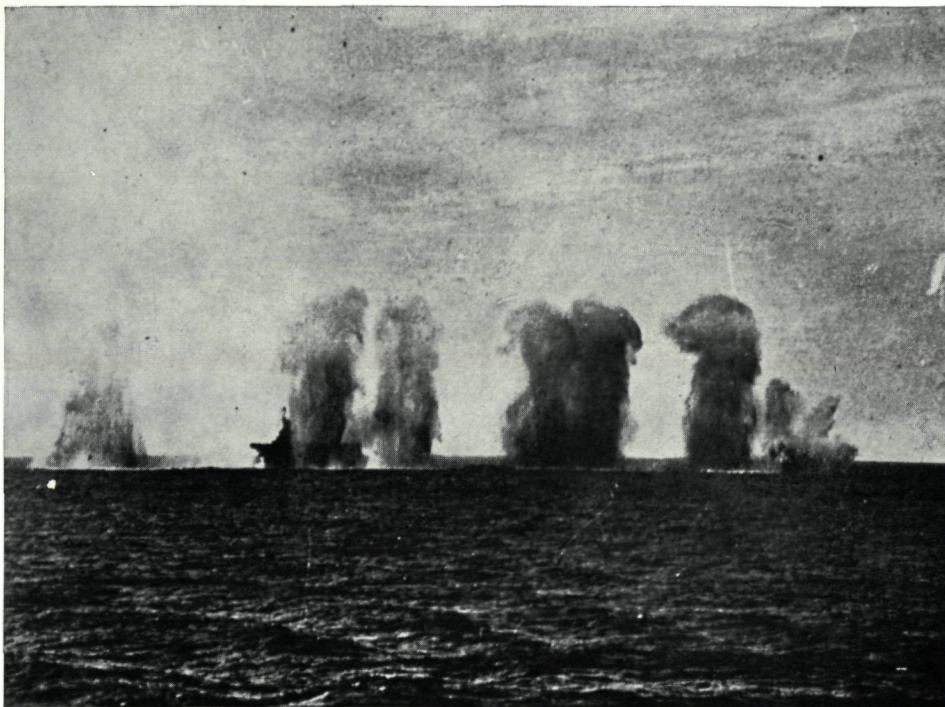
Op 23 Nov vertrok VAdm Pridham-Wippell (a/b van CL Orion) met HMS Ramillies, Malaya, Eagle, Ajax, Sydney en 9 DD om het konvooi MW4 (vier cargo's) voor Malta, geescorteerd door de CLAA Calcutta en Coventry en 4 DD, te dekken.

Op 25 Nov volgde Cunningham met HMS Warspite, Valiant, Illustrious en 9 DD. In de nacht van 25/26 vielen Swordfish van HMS Illustrious Leros aan terwijl op hetzelfde ogenblik de Fleet Air Arm van HMS Eagle het bombardement van Tripolis ondernam. MW4 kwam veilig op Malta aan. Op de middag van 26 Nov vertrok Force D om zijn opdracht uit te voeren. Cunningham bleef ten O en ten Z van Malta om het leeg konvooi ME4 te dekken.

De volgende dag, iets na middernacht, signaleerden de DE-patrouilles ongeïdentificeerde schepen bij Kaap Bon die naar W opstoomden: HMS Ramillies voer met zijn escorte de « Narrows » door. Hierop zette de Italiaanse vloot koers naar ZW om de schepen, komende van Gibraltar, te onderscheppen vooraleer de beide Britse eskaders zich zouden kunnen verenigen.

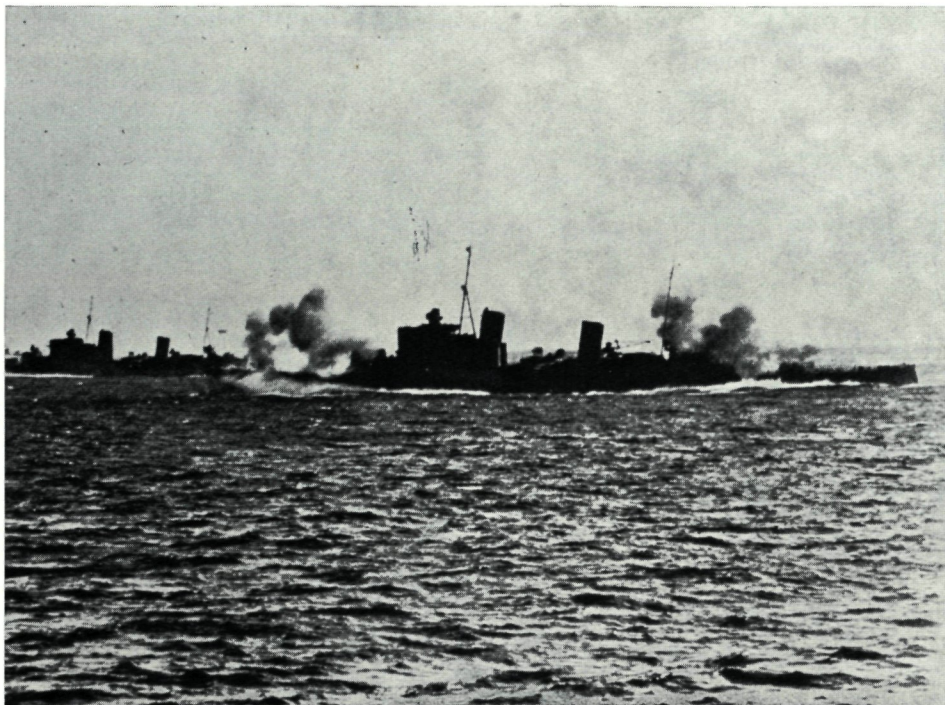
(4) Zending van HMS Argus waarbij 8 Hurricanes in zee stortten. Zie (1).

(5) HMS Barham, Malaya, Eagle, 3 CL en 9 DD: Pridham-Wippell, vóór de hervereniging van de « Mediterranean Fleet » bij Malta.



Gevecht bij Spartivento, bominslagen rond HMS ARK ROYAL.

Somerville bevond zich om 0800 Hr op 100 mijl tén ZW van Kaap Spartivento. Het konvooi en HMS Manchester en Southampton lagen op 25 mijl ten WZW van hem. De korvetten waren achterop geraakt en volgden op een tiental mijl. Om 0630 Hr had een Sunderland een sterke vijandelijke groep op 70 mijl ten NC van Force H gemeld. Verkenningsvliegtuigen van HMS Ark Royal waren erop uitgestuurd maar hadden niets gevonden. Om 0900 Hr wijzigde Somerville zijn koers om dichter bij het konvooi te komen. Hij verwachtte luchtaanvallen in de loop van de dag en wenste een concentratie van zijn AA-middelen. Om 1015 Hr ontving hij een bericht dat 5 kruisers en 5 destroyers op 60 mijl ten NO van zijn eskader signaleerde. Hij meende eerst dat het om Force D ging die, vroeger dan verwacht, door de Straat van Sicilië was gekomen. Iets later wijzigde hij zijn appreciatie en besloot dat het Italiaanse oorlogsbodems moesten zijn. De vijand kon 2 tot 3 slagschepen en minstens 6 zware kruisers inzetten. Adm Somerville stond voor een moeilijke beslissing. Zijn strijdmacht bezat de omvang noch de kracht om een dergelijke tegenstander aan te kunnen, zelfs niet nadat hij zich met Force D zou verenigd hebben. HMS Ramillies was oud en traag. Twee van zijn kruisers hadden soldaten aan boord: geen ideale omstandigheid om een zeegevecht te voeren. Bovendien was de vijand in de nabijheid van de vliegvelden van Sicilië en Sardinië terwijl zijn eigen luchtdkking uit de weinige jagers van HMS Ark Royal bestond. Uitgaande van het principe dat de beste verdediging van het konvooi in een offensief optreden van de dekkingsstrijdmacht zou liggen, kregen de cargo's en de korvetten bevel om door te varen met HMS Despatch en 2 DD als bescherming. De CLAA Coventry werd opgedragen om Force D te verlaten en op te stomen om de escorte van het konvooi te versterken. De rest van Force H verhoogde zijn snelheid naar NO, met de kruisers van Holland en HMS Sheffield als voorhoede. De Ark Royal moest zijn vliegtuigen in gereedheid brengen en een positie innemen tussen Somerville en het konvooi. Force D moest zo vlug mogelijk contact maken met Somerville.



Gevecht bij Spartivento, aktie van de kruisers BEWICK, NEW-CASTLE en SOUTHAMPTON.

Dit gebeurde dan een goed half uur later. HMS Ramillies was echterop geraakt en nog niet in zicht. Ondertussen had Cunningham de CA Glasgow, Gloucester en York naar het Kanaal van Sicilië gestuurd om te helpen bij de doorvaart van het konvooi. Om 1045 Hr rapporteerde het verkenningsvliegtuig van een van Campioni's kruisers de aanwezigheid van 1 BB, 2 CC en 4 DD op 135 M ten ZW van Spartivento. Er werd geen melding gemaakt van HMS Ark Royal noch van het konvooi. Campioni, die tot dan toe ZW had gestuurd, wijzigde zijn koers naar ZO om dichterbij Sicilië, van waaruit hij een grotere luchtmachtondersteuning kon verwachten, te komen. Rond de middag kwam een nieuwe inlichting die de toestand, zoals die zich aan de Italiaanse admiraal voordeed; geheel veranderde. De vijand werd 20 mijl dichterbij gesignaleerd dan voorzien. Men rapporteerde bovendien de aanwezigheid van een CV en de vereniging van de Britse eskaders, zodat de krachten ongeveer gelijk waren: 2 BB - 6 CA - 14 DD (Campioni) tegenover 2 BB - 1 CV - 5 CA - 12 DD (Somerville).

Omwille van de gekregen orders van geen sterkere vijand aan te vallen (6) en van het feit dat het behoud van zijn slagschepen van kapitaal belang was (7), besloot Campioni het gevecht te vermijden en beval een koerswijziging naar O. Om 1145 Hr werd vanop HMS Renown rook gezien in de richting N. Om 1233 Hr opende de IIIe Div (CA Trieste, Trento en Bolzano) vanop 25.500 y het vuur op de Britse kruisers, hierin onmiddellijk

(6) Volgens Bragadin (p. 51) was de verhouding 2 BB, 6 CC, 14 DD versus 2 BB, 1 CV, 7 CC en 15 DD. Hierbij worden de, door Somerville niet ingezette CC en DD meegeteld. In feite gaf het gebrek aan inlichtingen geen duidelijk overzicht van de toestand. Campioni nam aan dat de vijand sterker zou zijn (Bragadin: p. 50). De Italiaanse commentaar beklemtoont de aanwezigheid van het vliegwezen van HMS Ark Royal. Daarentegen leggen Britse bronnen de nadruk op het superieure geschut van Campioni's kruisers. Het schijnt mij toe, dat het beide partijen er om te doen is van verontschuldigingen te vinden voor hun falen.

(7) Op 11 Nov werden 3 van de 6 Italiaanse BB buiten gevecht gesteld. Zie (1).

gevolgd door de 1e Div (CA Pola, Fiume, Gorizia en Zara). De Britse CC en HMS Renown — deze laatste vanop 27.000 y — antwoordden. Zelfs HMS Ramillies die zijn achterstand voor een deel had kunnen goedmaken maar waarvan het geschut in ieder geval niet ver genoeg reikte, voegde zich bij de Britse reactie. Maar de salvo's van de slagschepen vielen te kort. HMS Renown werd bovendien al vlug door rook belet om zijn objectief te volgen. Het duel werd dan door de kruisers voortgezet waarbij HMS Berwick tweemaal werd getroffen en naar Gibraltar moest terugkeren. Aan Italiaanse zijde werd DD Lanciere geraakt en gestopt. Campioni gaf zijn kruisers bevel van zich op de positie van de slagschepen terug te trekken. Zij legden hierbij rookgordijnen om zich tegen HMS Renown te beschermen en om de Fiume, vertraagd door machinedefect, te verbergen.

Om 1244 Hr kwam een aanval van Swordfish. Hun torpedo's werden, van op afstanden van 700 tot 800 y binnen het DD-scherm, naar de Veneto gelanceerd die ze door behendig manoeuvreren kon ontwijken. Ondertussen ging het artillerieduel verder. Om 1300 Hr kwamen de Britse kruisers in het bereik van de Veneto, wiens 15"-stukken na het vierde salvo ingeschoten waren. Hierop brak Holland het contact af en vluchtte naar ZO. Op zijn beurt probeerde hij van de vijand tot bij de grote schepen te lokken. Campioni ging op dit manoeuvre niet in zodat Holland opnieuw zijn koers veranderde, terug naar de vijand toe. Maar de Italianen hadden zich ondertussen verwijderd. Om 1318 Hr werd het vuur aan beide zijden gestaakt.

Somerville stond nu voor een moeilijke keus. De vijand achtervolgen door een rookgordijn heen en naar de nabijheid van de Siciliëanse vliegvelden ofwel bij het konvooi terugkeren? Het vallen van de avond was het uitverkoren moment waarop de Italianen hun torpedovliegtuigen ten aanval stuurden. Bovendien waren er kruisers gesignaleerd ten W van HMS Ark Royal en van het konvooi. Hij besloot de achtervolging niet aan te gaan en liet koers wijzigen naar ZO.

Ondertussen had HMS Ark Royal een nieuwe golf van 9 Swordfish tegen de Veneto uitgestuurd. Men veronderstelde dat het slagschip averij had opgelopen — Wat de terugtocht van Campioni verklaarde. 7 Skua's moesten met bommen een kruiser (In feite de DD Lanciere), van wie gemeld was dat hij gestopt lag, aanvallen. Toen de Swordfish de slagschepen vonden, stelden zij vast dat zij zo goed door het DD-scherm beveiligd waren, dat de leider van de aanvalsgolf besloot om een van de kruisergroepen tot objectief te nemen. De Skua's vonden de Lanciere niet en vielen een andere groep kruisers aan. Beide acties leverden geen resultaten op.

Om 1700 Hr was het de beurt aan Force H om vanuit de lucht bestookt te worden. HMS Ark Royal werd door bominslagen omringd maar liep geen schade op. De Italiaanse piloten voerden hun opdracht met grote beslistheid uit maar konden vanop zulke grote hoogte geen treffers boeken. De verdere Britse bewegingen verliepen volgens plan. Het konvooi werd op 28 Nov door de Mediterranean Fleet overgenomen en veilig naar zijn bestemming (Malta en Alexandrië) gebracht. Tijdens het gevecht was Cunningham ongehinderd ten O van Malta gebleven. Enkele vliegtuigen daagden op maar werden door de Fleet Air Arm neergeschoten of op afstand gehouden. Tijdens hun uitvaren moesten de schepen van Cunningham's eskader geen enkel schot lossen, wat duidelijk de ruime controle demonstreerde die de Britten in de oostelijke en centrale Middellandse Zee bezaten.

RESULTATEN EN BESLUIT

Hoezeer beide antagonististen met de behaalde resultaten ontevreden waren, bleek uit de reactie van de hogere bevelschainelons :

— nog voor Somerville Gibraltar kon bereiken, was daar reeds een onderzoeksraad (« Board of Inquiry ») aangekomen, die de Admiraliteit had gestuurd om na te gaan of Somerville het opgeven van de achtervolging kon rechtvaardigen. Dat een dergelijke handelwijze door de bevelhebbers ter plaatse niet naar waarde werd geschat, hoeft geen betoog (8). De onderzoeksraad gaf Somerville tenslotte op alle punten gelijk.

(8) « ... I thought it intolerable that a Flag Officer, doing his utmost in difficult circumstances, should be under the threat of finding a Board of Inquiry waiting for him on his return to harbour if his actions failed to commend themselves to those at home who knew little of nothing of the real facts of the case. » Cunningham : « A Sailors' Odyssey », London 1951, n. 294.

— de Italianen besloten tot een grondige reorganisatie van hun vloot. Op 10 Dec werd Adm Cavagnari, Stafchef van Supermarina door Adm Riccardi vervangen. Campioni werd weggepromoveerd en door Iachino ongevolgd. De vloot werd tot één enkele strijdmacht van 4 BB, 7 CA, 6 CL en 9 DD-squadrons gehergroepeerd. (Weze opgemerkt dat de gevolgen van de aanval op Taranto hierbij eveneens een grote rol speelden.)

De toegebrachte schade was aan beide zijden miniem gebleven. Campioni slaagde er niet in om de Britse operatie te verhinderen. De vraag moet gesteld worden, of zij het wel ooit ernstig hadden geprobeerd.

Het gevecht bij Spartivento (9) was in grote lijnen de herhaling van het treffen bij Calabrië (10). Italië zette zijn offensieve aanloop niet door. Superaero trof grote verantwoordelijkheid door zijn falen in luchtdekking en -verkenning. De Britten gebruikten hun ingescheept vliegwezen om zoniet materiële doelmatigheid, dan toch een ruim psychologisch effect te bereiken. Zij gaven de achtervolging op omwille van de grotere snelheid van hun tegenstrevers, van de nabijheid van de vijandelijke kust en van hun bekommernis om het konvooi.

« OPERATIE COMPASS » EN HET « INSHORE SQUADRON » DE VERSTERKING VAN HET MIDDEN-OOSTEN

Tegen eind 1940 kon Groot-Brittannië een behoorlijke strijdmacht in het Midden-Oosten opbouwen. Deze versterking werd mogelijk gemaakt door het afnemen van de invasiedreiging tegen het Verenigd Koninkrijk. Het ritme ervan nam toe omdat de Italiaanse slagvloot zware klappen waren toegebracht en omdat de luchtdekking boven de centrale en oostelijke Middellandse Zee uitgebreid was geworden. Tenslotte begon het Gemeenebest ruim steun te verlenen aan de militaire inspanningen van het moederland. In de 17 laatste weken van 1940 werden 72.000 Britten, 33.000 Australiërs, 8.000 Nieuw-Zeelanders en 11.500 Indiërs naar het Midden-Oosten gebracht. Daarvan was de helft in volledige gevechtseenheden georganiseerd en als dusdanig uitgerust. Het grootste deel van de 70.000 man, die uit het Verenigd Koninkrijk werden aangevoerd, ging om de Kaap. In de tweede helft van 1940 werden 51 konvoeien door de Rode Zee gebracht waarbij slechts één schip verloren ging. In de nacht van 20/21 Okt voerden de Italiaanse DD, gebaseerd te Massawa, hun eerste en laatste aanval uit. (10) De escorte dreef ze op de vlucht. De DD Franco Nullo werd hierbij aan de grond gezet en de volgende dag door de RAF vernietigd. In de maand oktober werden 6 luchtaanvallen uitgevoerd en dan nog enkele in begin november. Daarna staakte Superaero op zijn beurt de pogingen om de konvoeien tegen te houden. (11) Het grootste probleem waarmee de Admiraliteit rekening diende te houden, was de aanwezigheid van Duitse duikboten en oppervlakteraiders in de Atlantische Oceaan en het gebrek aan havenfaciliteiten in Egypte. De RN beschikte er niet over eigen dokken. Alle activiteit in de havens was in handen van burgerlijke autoriteiten en Egypte was neutraal in het conflict. De ontschepingen van materiaal moesten gebeuren langs agenten en importmaatschappijen om. Lichters waren privaat eigendom en moesten gehuurd worden. Bovendien waren de havens onvoldoende uitgerust om een uitgebreide en intense activiteit te bereiken. Maar het Kanaal van Suez zorgde voor de grootste problematiek. Omdat de haven van Suez onvoldoende was ontwikkeld, moesten de schepen eerst het kanaal doorvaren om in de Middellandse Zeehavens te lossen. Dit had tot gevolg, dat de aanvoer van versterkingen door mijnenleg en het daarop volgend blokkeren van het kanaal in het gedrang kon gebracht worden.

De « build up » van de RAF kwam eveneens op gang. In de eerste helft van 1940 eiste de Slag om Engeland alle luchtstrijdkrachten op. Maar het verloop van de gevechten boven Zuid-Engeland en het naderbijkomen van de winter — Die de kansen op invasie verminderde — lieten de verplaatsing van RAF-eenheden naar het Midden-Oosten toe. Zo werden tegen het einde van het jaar 41 HB (Wellingtons), 85 MB (Blenheims) en 87 JV (Hurricanes) naar Air-Marshall Longmore gestuurd.

(9) In Italiaanse bronnen en bij de Belot: *La Guerre aéronavale en Méditerranée*, Paris 1949, p. 75 e.v., « Gevecht bij Kaap Teulada » genoemd.

(10) Op konvooi BN 7: 32 schepen met 1 CL, 1 DD en 5 « sloops » als escorte.

(11) In april 1941 zou president Roosevelt verklaren, dat de Rode Zee niet langer als gevechtszone werd beschouwd en bijgevolg voor de VS-scheepvaart opengesteld.

« OPERATIE COMPASS »

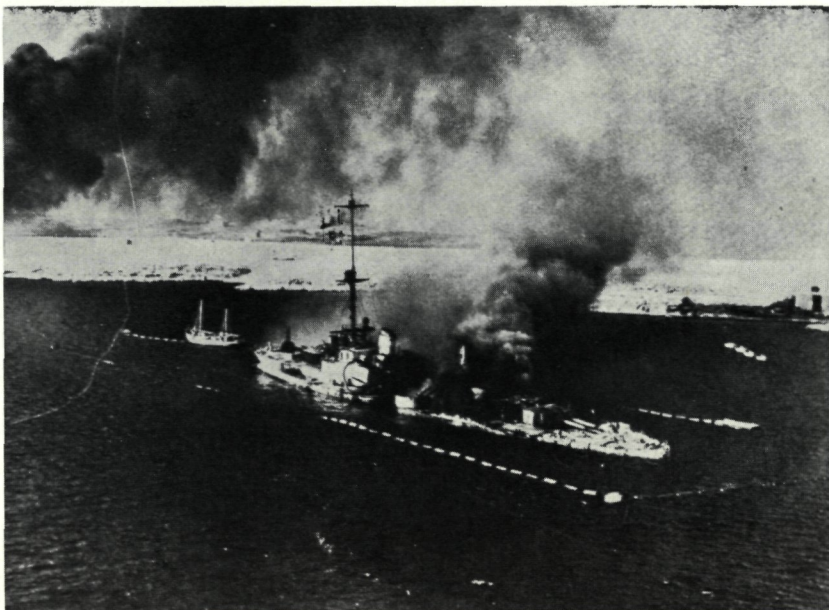
Om het offensief in Libië terug op gang te krijgen, werd de Duitsers om uitrusting voor de troepen van Graziani gevraagd. Maar OKW (12) gaf er de voorkeur aan om dit materiaal door zijn eigen soldaten te laten gebruiken en stelde voor om een legerkorps van 2 PzD en 1 MotD naar Noord-Afrika te sturen. OKM (12) steunde dit plan omdat in het Suezkanaal een allerbelangrijkst objectief werd gezien dat, eens in de handen van de Axis, het uitzicht van de oorlog kon veranderen. Mussolini daarentegen toonde zich, om prestigerezenen, niet enthousiast en verklaarde dat hij alleen hulp van Duitsland nodig had voor het uitvoeren van het laatste deel van zijn plannen : de opmars naar Alexandrië. In december beschikte Graziani over 7 zwakke Div in het, door Italië bezette, deel van Egypte. Superaero kon er 250 bommenwerpers en 190 jagers inzetten. Wavell, die de beschikking had gekregen over de goed getrainde en ervaren 4e (Indische) ID, het 7e Tk Regt en de 7e PzD, meende de kans te zien om een beperkt offensief te openen. Longmore kon 116 bommenwerpers en 48 jagers aan de Egyptische grens concentreren. Het offensief verliep in drie fasen waarbij telkens hetzelfde scenario werd gevolgd. De pantserstrijdkrachten stelden zich op tussen het objectief en de rest van het Italiaanse verdedigingsstelsel om versterking of terugtrekken te beletten terwijl tankpatrouilles de reorganisatie van het front verhinderden. De aanval gebeurde door infanterie en lichte tanks. Indien nodig maakte de infanterie eerst een bruggehoofd vrij waardoor de tanks konden oprukken en zich ontplooiën (Bardia). Om de troepen een zekere autonomie te geven en een vlug oprukken toe te laten, werden op voorhand, tot ver in het vijandelijk gebied, bevoorradingsdepots opgericht. Lucht- en zeemacht verleenden een efficiënte medewerking. De RAF bestookte van te voren de vliegveiden van waaruit luchtsteun had kunnen verleend worden, gaf luchtdekking en -verkenning aan het leger en bracht schade toe aan de havens, opslagplaatsen, transport- en troepenconcentraties. De RN zette enkele oudere schepen in (de monitor Terror, de kanonneerboten (13) Ladybird, Gnat en Aphis)

(12) OKH : Oberkommando des Heeres (Duits Opperbevel) waaronder OKM (Marine) — OKW (Leger) — OKL (Luchtmacht).

(13) HMS Ladybird, Aphis en Gnat waren in 1915 gebouwd om dienst te doen op de binnenwateren van Mesopotamië gedurende WO 1. Zij werden later op de Jang Tse gebruikt. Bewapening 2 x 6".

Italiaanse kruiser SAN GIORGIO gezonken en in brand te Tobroek.

Tobroek met de haven, vanuit het Westen gezien.



voor onmiddellijke Aie-steun en deed al het mogelijke om bevoorrading over zee aan te voeren.

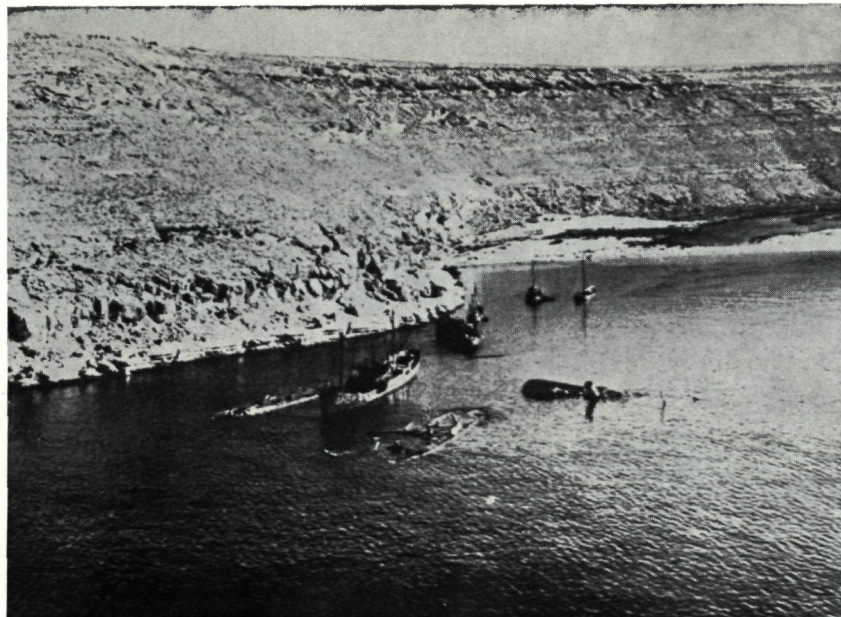
De 4e ID trok onontdekt 120 km door de woestijn en viel Nibeiwa en de kampen rond Toemmar op 9 Dec aan. In de loop van de morgen bombardeerden HMS Terror en Aphis gedurende anderhalf uur Maktila terwijl Sidi Barrani, iets verder langs de kust, door HMS Ladybird werd beschoten. Alleen enkele geïsoleerde eenheden boden goed weerstand. Nibeiwa en de Toemmar-kampen vielen nog dezelfde dag.

Solloem werd door HMS Terror, Ladybird en Aphis, gedurende de ganse dag en een stuk van de nacht van 11/12 Dec gebombardeerd. De 7e PzD sneed de weg af tussen Tobroek en Bardia maar moest later teruggeroepen worden. Het offensief stagneerde. Maar de vijand verliet Solloem, Capuzzo en de andere grensposten. Op 11 Dec besliste Wavell van de 4e (Indische) ID terug te nemen en naar Soedan te sturen. Zij zou door de 6e (Australische) ID vervangen worden. Van 9 tot 11 Dec waren 38.300 krijgsgevangenen gemaakt, 237 kanonnen, 73 tanks en meer dan duizend voertuigen veroverd bij een verlies van 624 man (gedood, vermist of gewond) aan Britse zijde.

Op 16 Dec viel Solloem in Britse handen en werd vanuit Alexandrië water aangevoerd door de kanonneerboten, een tanker en zelfs door HMS Terror (200 T). (14) De volgende dag voer HMS Aphis, gesteund door het vuur van HMS Terror, de haven van Bardia binnen en beschoot er gedurende een uur alles wat in zijn bereik kwam. Op 3 Jan viel de 6e ID (generaal MacKay) aan en kon een bruggehoofd forceren. Tegen de avond waren reeds 8.000 gevangenen gemaakt. Maar sommige Italianen boden hevig weerstand. Om 2010 Hr kwam de Mediterranean Fleet (BB Barham, Valiant, Warspite en 7 DD) gedurende 45 Min de verdedigingsector N bombarderen. Gedurende de nacht en in de loop van de volgende dag bleven de Australiërs aanvallen. De tegenstand nam af. Tenslotte vorderden zij zo snel dat de vijand de tijd niet kreeg om de watervoorraden noch de haveninstallaties te vernielen. Op 5 Jan gaven de laatste Italianen zich over. Er waren 40.000 man buiten gevecht gesteld of krijgsgevangen gemaakt. MacKay verloor 450 man.

(14) « These efforts on the part of the Navy saved the situation ». Playfair : Vol 1, p. 281.

Bardia nadat HMS AGHIS de haven was binnengevaren op 17 december 1940.



HET INSHORE SQUADRON

Op 5 Jan besloot Cunningham een speciale eenheid op te richten onder het bevel van Captain Hickling, die tot opdracht kreeg, aan het leger in alle opzichten steun te verlenen bij het verder verloop van de campagne. Het Inshore Squadron omvatte de monitor Terror, de drie reeds genoemde kanonneerboten, 3 mijnenvegers en 4 ASM-trawlers. Een aantal buitgemaakte kustvaarders en kleinere motoschepen, door de RN gecommisionneerd, en talrijke lichters en koopvaardij-schepen, zowel Brits als Egyptisch, die « on charter » aangeworven waren en 5 DD, onder Captain Waller RAN, zouden daaraan toegevoegd worden voor het uitvoeren van de volgende fase : de verovering van Tobroek.

Met man en macht werd daartoe bevoorrading aangevoerd, waarbij Solloem als voorname verschepingspunt diende. Op 21 Jan begonnen de luchtaanvallen op de buitenste verdedigingen van de vesting. In de late namiddag bombardeerde het Inshore Squadron de binnenste versterkingen en de stad. De DD van Waller werden voor de haven klaar gehouden voor het geval de CL San Giorgio, die te Tobroek als drijvende batterij diende, zou proberen om uit te breken. De volgende dag werd de aanval geopend en tegen het invallen van de nacht was de helft van het verdedigde gebied veroverd. De vordering werd de volgende dag hernomen en bij zonsondergang gaf het garnizoen zich over. MacKay maakte 25.000 krijgsgevangenen en bemachtigde 208 kanonnen en 87 tanks. Hij verloor slechts 400 man. De haven van Tobroek was grondig vernield geworden. De San Giorgio werd door zijn bemanning opgeblazen. Het brandstofdepot stond in vlammen en de kaaien waren beschadigd. Het Inshore Squadron begon dadelijk met mijnenvegen in de geul en in de haven. Na een uiterste inspanning was de haven klaar om op 24 Jan schepen te ontvangen.

« OPERATIE EXCESS » EN DE TUSSENKOMST VAN DE LUFTWAFFE JAAROVERZICHT 1940

Toen het Britse oorlogskabinet tijdens de eerste weken van 1941 de situatie overschouwde, bleek het dat twee van de drie taken die men zich tot doel had gesteld, naar behoren waren uitgevoerd : de veiligheid van Egypte was opnieuw verzekerd en de controle van de verbindingen over de Middellandse Zee was aan Italië zonet ontzegd, dan toch doelmatig betwist geworden. De opbouw van een Balkan-front, waarvan Churchill veel heil had verwacht, bleef een onvervulde wens door de Turkse onwil om aan de oorlog deel te nemen en door het onvermogen van Griekenland om zijn, overigens succesvolle strijd in Albanië, met de inname van Vallona te besluiten.

De dreiging die tegenover de Britse aanwezigheid in het Middellandse Zeegebied werd uitgeoefend, bestond naast het optreden van Italiaanse torpedovliegtuigen, (15) voornamelijk uit de mogelijkheid van een directe Duitse deelname aan de strijd : dreiging van een invasie van Joegoslavië en Griekenland, gevaar voor een Duits-Spaanse aanval op Gibraltar, gevaar voor een Duitse tussenkomst in Noord-Afrika en dreiging van hulp aan Italië door het inzetten van de Luftwaffe in de centrale en oostelijke bekkens van de Middellandse Zee. De toelating aan Wavell om zijn offensief door te zetten tot en met de verovering van Benghazi, het wegtrekken van troepen uit Noord-Afrika om ze naar Griekenland te sturen en plannen voor de verovering van steunpunten op de Dodekanesos hadden daarvoor oplossingen moeten bieden. Maar tegen de Luftwaffe, geïnstalleerd op Sardinië en Sicilië, kon alleen de RAF van Malta ingezet worden. En op 31 Dec waren op Malta slechts 12 Swordfish, 20 Hurricanes, 20 Wellingtons, 6 Sunderlands en 5 Glenn Martins, die niet alleen tegen Sicilië maar eveneens tegen de Italiaanse verbindingen met Noord-Afrika moesten optreden.

Italië had met succes versterkingen naar Noord-Afrika en Albanië gebracht. (16) Maar bij de gevechten te land bleken zij echter van weinig nut : op de drie fronten waar Italiaanse legers in strijd waren gewikkeld (Libië, Albanië en Italiaans Oost-Afrika) werden zij zwaar teruggeslagen.

De toestand in Noord-Afrika bracht Hitler tot grotere interesse voor de Middellandse Zee.

(15) HMS CA Kent (17 Dec vóór Bardia), CA Liverpool (14 Oct te Alexandrië) en CA Glasgow (begin Dec te Sunda Bay) werden door Italiaanse vliegtuigen getorpedeerd en moesten uit de Middellandse Zee weggetrokken worden voor herstelling.

(16) Naar Libië : 47.000 man en 350.000 T met resp. geen en 2,3 % verlies, tussen Jun 40 en Jan 41. Naar Albanië : 623.000 man en 704.000 T met resp. 0,05 % en 0,2 % verlies, tussen Oct 40 en Apr 41.

Na de idee opgegeven te hebben van over het Kanaal te landen en na de ongunstige afloop van de Slag om Engeland bleef dit het enige gebied waar nog vitale Britse belangen waren — Uitgezonderd de Atlantische Oceaan. Maar de duikbootoorlog situeerde zich in een andere context — die door zijn lucht- en landmacht konden aangevallen worden. Er was ook het belang van een stevige zuiderflank voor de oorlog tegen Rusland. Maar het voornaamste probleem was van economische aard. De veroveringen in het Westen hadden Duitsland het ijzer van Lorreinen gegeven en grote hoeveelheden ruwe materialen opgeleverd. De campagne van Noorwegen had de invoer van Zweeds ijzererts veilig gesteld. Maar het zwakke punt van de Duitse oorlogseconomie bleef de petroleum. Tot « operatie Barbarossa » de Kaukasus had opengesteld, bleven de petroleumvelden van Ploesti in Roemenië van primordiaal belang : 1/4 à 1/5 van het voorziene verbruik voor 1941. De aanwezigheid van de RAF op Kreta en op de vliegvelden in Griekenland bedreigde deze petroleumvoorziening. Om al deze redenen en ook omdat Hitler zich het prestigeverlies van een Italiaanse nederlaag niet kon veroorloven, besloot hij tot een tussenkomst op grote schaal met :

- de invasie van Griekenland in de lente van 41 : « operatie Marita »,
- de vorming van het Afrika Korps onder LtG Rommel, dat vanaf het begin van het jaar naar Noord-Afrika zou worden overgebracht,
- het opstellen van het Xe Fliegerkorps, komende uit Noorwegen en ervaren in de oorlogsvoering boven zee, op Sicilië, Sardinië en op de Dodekanesos.

HET Xe FLIEGERKORPS (X CAT)

Op 10 Dec werd het bevel gegeven tot « operatie Mittelmeer ». Het Xe Korps omvatte een 400-tal vliegtuigen : JU 87 Stuka (met vast landingstel), JU 88 (tweemotorig en meer glij- dan duikbommenwerper), Heinkel 111 (bommenwerper), Messerschmitt 110 (jager) en verkenningsvliegtuigen. Op 8 Jan waren er reeds 96 VB op Sicilië geïnstalleerd. Twee dagen later werden zij door 25 JV gevolgd. Op 16 Jan stonden 196 vliegtuigen van alle typen klaar om de oorlog een ander uitzicht te geven. X CAT kreeg als zending :

- de verbindingen met Libië te beschermen bij het overbrengen van het Afrika Korps,
- de Britse konvooi-activiteit te bestrijden,
- Malta als Britse lucht- en zeemachtbasis uit te schakelen.

« OPERATIE EXCESS »

PLANNEN EN AANWEZIGE STRIJDKRACHTEN

Op 16 Dec werd een konvooi van 4 schepen van Alexandrië naar Malta gebracht. Gedurende die operatie ging HMS Malaya naar Force H over. Vliegtuigen van HMS Illustrious zonken twee van drie vijandelijke cargo's die probeerden Noord-Afrika te bereiken. Cunningham kon zich zelfs de luxe veroorloven om met HMS Warspite een bezoek aan Malta te brengen. Dit alles illustreerde het gemak waarmee de Britten in de centrale Middellandse Zee konden opereren. Men besloot van het bereikte overwicht gebruik te maken om een zeer belangrijk konvooi rechtstreeks vanuit Groot-Britannië te laten komen : een schip voor Malta (Essex, met 4.000 T munitie, 3.000 T plantaardappelen en enkele Hurricanes in kisten als deklading) en vier andere schepen voor Pireaus. Bovendien waren er 800 soldaten, die op Malta moesten worden afgezet, op de cargo's ingescheept. Na een oponthoud te Gibraltar vertrok « Excess » onder bescherming van Force H (HMS Renown, Malaya, Ark Royal, Sheffield en 6 DD). De escorte ervan werd verzekerd door de CLAA Bonaventure en enkele DD. Cunningham van zijn kant stuurde 3 SS op patrouille ten Z van Sardinië. Hij liet 2 CA, HMS Southampton en Gloucester (onder RAdm Renouf a/b Gloucester), met 500 soldaten voor Malta, op 6 Jan uit Alexandrië vertrekken. Zij zouden achteraf contact met het konvooi moeten maken ten W van Sardinië en bijstand verlenen bij het doorvaren van de « Narrows ». De Mediterranean Fleet (HMS Warspite, Valiant, Illustrious en 7 DD) verliet dezelfde dag zijn basis en zou « Excess » tot op 100 mijl ten W van Malta tegemoet varen. 5 CC, 2 DD en 4 korvetten, onder VAdm Pridham-Wippell, moesten in de Egeïsche Zee patrouilleren en twee, van Malta terugkerende, konvooien dekken.

HET OPTREDEN VAN DE LUFTWAFFE

HMS Gloucester en Southampton kwamen op 8 Jan op Malta aan, ontscheepten hun troepen en voegden zich de volgende dag bij het « Excess »-konvooi. In de voormiddag hadden verkenningsvliegtuigen van Malta de aanwezigheid van 2 BB en 3 CC te Messina gemeld. Somerville stuurde zijn eskader in de nacht ten NO van het konvooi om een eventuele oppervlakteaanval op te vangen.

De volgende morgen verlegde hij opnieuw zijn koers om dicht bij de koopvaardij-schepen te komen en AA-steun te geven indien nodig. Om 1350 Hr vielen 10 S79-bommen-werpers aan maar zij werden door het luchtscherp van HMS Ark Royal verdreven. Tegen de avond keerde Force H naar Gibraltar terug. « Excess » ging verder met HMS Gloucester, Southampton, Bonaventure en 2 DD. De volgende dag, iets na dageraad, kwam er een aanval van 2 DE die door de Bonaventure en de DD Jaguar werd afgeslagen. Wat later maakte men contact met Cunningham. Om 0800 Hr liep de DD Gallant op een mijn. Hij werd door DD HMS Mohawk op sleeptouw genomen en onder escorte van de kruisers van Renouf, HMS Bonaventure en een destroyer naar Malta gebracht. De Italianen voerden talrijke luchtaanvallen uit die echter op tijd door de radar van HMS Bonaventure werden gemeld, zodat de schepen klaar waren om ze af te slaan. Op 11 Jan, om 0500 Hr, op 15 mijl van Malta, verliet Renouf de sleep om koers te zetten naar Suda Bay. Iets later liep HMS Gallant La Valetta binnen.

Ondertussen bleef Cunningham het konvooi dekking verlenen. Rond de middag, op 60 mijl van Malta, vielen twee torpedovliegtuigen HMS Illustrious aan. Hun torpedo's konden ontweken worden maar het Fulmar-luchtscherp was naar beneden gekomen om de Savoia te engageren. HMS Illustrious lanceerde nieuwe vliegtuigen toen het eskader door 30 à 40 JU 88 en JU 87 (Stuka) werd aangevallen. Het luchtscherp kon niet tijdig genoeg voldoende hoogte winnen om tussenbeide te kunnen komen zodat de Luftwaffe een ware demonstratie ten beste kon geven. (17) De gevolgen lieten niet op zich wachten. HMS Illustrious werd zesmaal getroffen. Het vliegdek opengebroken, verscheidene vliegtuigen vernield, de helft van het geschut uitgeschakeld, voor en achter in brand, bleef het vliegdekschip door roerdefect gedurende drie uur onbestuurbaar, tot de toestand terug onder controle werd gebracht en koers naar Malta kon gezet worden. Om 1600 Hr kwam een tweede aanval van 13 Stuka's die een nieuwe treffer plaatsten. Om 2145 Hr werd La Valetta bereikt. Er waren 126 doden en 96 gewonden.

Op één luchtaanval na, hadden de Duitsers het konvooi ongehinderd gelaten. De Essex liep iets voor HMS Illustrious Malta binnen. De vier ander schepen werden bij het trage ME 5 1/2-konvooi gevoegd. Deze groep kwam dan onder de bescherming van Pridham-Wippell, Vice Admiral Light Forces, die vanuit G ter versterking was geroepen. De BB van Cunningham maakten de achterstand, die zij tijdens de luchtaanvallen hadden opgelopen, goed en bevonden zich in de morgen van 11 Jan op 25 mijl ten N van het konvooi. In de namiddag vertrok ME 5 1/2 voor Alexandrië. De « Excess »-schepen werden dan naar Piraeus gebracht, waar zij in de morgen van 12 Jan aankwamen. Ondertussen was ME 6, het andere terugkerende konvooi, een parallelle koers blijven volgen. Om de escorte ervan (HMS York en 4 korvetten) te versterken, kreeg Renouf de opdracht van niet naar Suda Bay te gaan en in plaats daarvan zich bij ME 6 te voegen. De 2 kruisers wijzigden op de middag van 11 Jan hun koers en bevonden zich drie uur later op 30 mijl achter het konvooi. HMS Gloucester noch HMS Southampton beschikten over radar zodat zij geheel onvoorbereid waren op de komst van 12 Stuka's die, met de zon in de rug, de schepen aanvielen. HMS Southampton werd driemaal getroffen. HMS Gloucester kreeg een bom die door vijf dekken heen ging, maar gelukkig niet ontplofte. Het volgende uur bleef HMS Southampton nog 20 knopen maken. De schade was echter zo groot dat er om 1600 Hr gestopt moest worden. De volgende drie uur bleven de blussingswerken doorgaan. Maar toen het bleek dat de munitiebergplaatsen bedreigd werden en het tot overmaat van ramp onmogelijk was om ze onder water te zetten, werd het bevel gegeven het schip te verlaten. Pridham-Wippell, die met HMS Orion ter hulp was gekomen, liet de overlevenden aan boord nemen en zonk de CA met drie torpedo's. HMS Southampton verloor 80 doden en 87 gewonden.

Op 12 Jan verzamelde de Mediterranean Fleet zich ten W van Kreta. Een geplande raid tegen de Italiaanse verbindingen kon door slecht weer niet uitgevoerd worden zodat Cunningham HMS Warspite, Valiant en Gloucester naar Alexandrië bracht terwijl HMS

(17) « One was to interested in this new form of dive-bombing attack really to be frightened, and there was no doubt we were watching complete experts. Formed roughly in a large circle over the fleet they peeled off one by one when reaching the attacking position. We could not but admire the skill and precision of it all. » Cunningham : p. 303.

Orion en Perth naar Piraeus gingen, er de troepen van het « Excess »-konvooi aan boord namen en ze naar Malta brachten.

EPILOOG

De aanwezigheid van HMS Illustrious te La Valetta zou onvermijdelijk Duitse luchtaanvallen uitlokken. Om hiertegen iets te doen, viel de RAF de Siciliaanse vliegvelden in de nacht van 11/12 Jan aan en vernielde er een dertigtal toestellen aan de grond. Maar X CAT installeerde zich vlug en begon op 16 Jan met hevige aanvallen op Malta waarbij HMS Illustrious tot tweemaal toe werd getroffen. De herstellingswerken moesten veelvuldig onderbroken worden. Het scheen alsof het schip nooit uit zijn benarde positie zou geraken. Malta zelf kon, met zijn 10 bruikbare jagers, niet veel uitrichten tegen de aanvalsgolven die 40 tot 80 toestellen omvatten. Maar het werk in het dok ging door en in de avond van 23 Jan kon de CV vertrekken. Slecht weer en de 24 knopen die men uit de machines kreeg, zorgden ervoor dat Alexandrië werd bereikt, waar op gunstige omstandigheden werd gewacht om het schip naar de VS te sturen voor verdere herstelling. Ondertussen had de Admiraliteit beslist van HMS Formidable, die oorspronkelijk de plaats van HMS Ark Royal bij Force H had moeten innemen, naar Cunningham te sturen. De CV zou echter om de Kaap gaan, wat tot gevolg had dat de Mediterranean Fleet het voor een maand zonder ingescheept vliegwezen moest stellen.

Tegen het einde van de maand installeerde de Luftwaffe basissen op Rhodes en begon mijnen te leggen in het Suez-kanaal. Grote vertraging in de aanvoer van versterkingen naar het Midden-Oosten was hiervan het gevolg. De Britten hadden alle moeite van de wereld om het verkeer naar de Egyptische havens aan de Middellandse Zee op gang te houden.

RESULTATEN EN BESLUIT

Waar de Regio Aeronautica in een half jaar niet in slaagde, daar bereikte X CAT in drie weken tijd duidelijke resultaten :

- interventie boven ver uiteenliggende gebieden,
- uitschakelen van de Britse controle over het centrale bekken zodat de Middellandse Zee voor alle doorgaand verkeer werd gesloten,
- ernstige dreiging uitgeoefend op de konvooien naar Malta en in de Egeïsche Zee,
- hinderen van de aanvoerroute rond de Kaap,
- verhoogde druk op Malta.

Het « Excess »-konvooi was ter bestemming gebracht. Maar de RN had een zware tol moeten betalen : een DD en een CV zwaar beschadigd en buiten dienst gesteld en een CA gezonden. De Mediterranean Fleet kon zich niet meer in de centrale Middellandse Zee wagen. De RAF van Malta was veel vrijheid van handelen ontnomen. Beschermd door de Luftwaffe, kon het overbrengen van het Afrika Korps een aanvang nemen.

De reeds dringende tekorten aan militaire middelen in het gebied van de Middellandse Zee en het Midden-Oosten waren door de Duitse tussenkomst tot in een kritiek stadium gebracht. Er toonde zich een schrijnend gebrek aan radarinstallaties op de schepen, aan jachtvliegtuigen, zowel aan wal als ingescheept en aan AA-uitrusting voor de walinstallaties, de oorlogs- en handelsschepen. En om de zaak nog moeilijker te maken, werd aan de bevelhebbers in het Midden-Oosten de opdracht gegeven om een ruime hulp naar Griekenland te sturen.

Om met de woorden van Churchill te besluiten : « Nu het Duitse luchtwapen zich inderdaad op Sicilië gaat nestelen kan dit het begin van ongunstige ontwikkelingen in het centrale bekken van de Middellandse Zee betekenen ». (18)

(wordt vervolgd)

le bureau militaire de bms standardisation

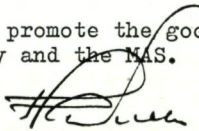
As Chairman MAS I sponsor all activities that could widen the knowledge of and understanding for what MAS means and does.

MAS, since early 1970 located in Brussels, depends so much on cooperation with and support from Belgian Authorities that it is a must to inform Belgian military personnel about its existence and functions. I therefore welcome the efforts of 1er Maître R.J.-B.E. VERPOORT which, I think, will make it clear to the service with which I am most familiar, what we do and how we are organized.

I will however take this opportunity to stress that in my opinion we have to know what we are talking about (hence the Terminology Coordinator) and agree what we will do and how we will do it (common doctrine and procedures) before efforts in the materiel field can be of real benefit.

It should be mentioned that insofar as common doctrine and procedures are concerned, the NATO navies are far ahead of the other two services, and this may be one of the reasons why this article pays more attention to the materiel field.

I am sure that this article will promote the good relationship between the services of our host country and the MAS.


H.-H. WESCHE,
Rear Admiral, Danish Navy,
Chairman, MAS.

Introduction

L'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) est un organisme au sein duquel les représentants des pays membres peuvent se consulter en matière politique et militaire.

Toutes les décisions sont toujours prises à l'unanimité; elles expriment de ce fait la volonté commune des pays membres. L'OTAN n'a aucun pouvoir supranational et ne peut donc imposer ses décisions à un pays quelconque. Chaque membre dispose des mêmes droits sans considération de son importance.

Tels sont les principes qui sont à la base de la structure de l'OTAN.

Ainsi se présente l'OTAN: une alliance politique et militaire de quinze pays dont les préoccupations portent simultanément sur les problèmes de défense collective, les aspects multilatéraux des questions politiques, économiques et culturelles, l'évaluation des programmes de production en commun, le développement de la recherche scientifique et sur les problèmes de l'environnement humain.

Roger Verpoort

Au sein de cet organisme grandiose, travaille le Bureau Militaire de Standardisation (BMS). Le but de la standardisation militaire est de permettre aux forces OTAN d'opérer en commun de la façon la plus efficace.

Par standardisation militaire OTAN, on entend la mise en œuvre de moyens permettant aux nations membres de réaliser la coopération la plus étroite possible entre les forces armées, d'utiliser avec un maximum d'efficacité les ressources en matière de recherche, de mise au point et de production, et d'adopter d'un commun accord sur la base la plus large possible :

- des procédures opérationnelles, administratives et logistiques communes et compatibles;
- des procédures et des critères techniques communs ou compatibles ;
- des articles d'approvisionnement, des composants, des armes ou du matériel communs, compatibles ou interchangeables ;
- des doctrines tactiques communes ou compatibles (avec des organismes similaires).

Afin de mener toute standardisation à bon port, il a été établi des principes, directeurs de la standardisation militaire OTAN, à savoir :

- la standardisation est volontaire ;
- la standardisation est considérée comme essentielle lorsque la mise en œuvre efficace des plans d'opération en dépend ;
- la standardisation n'est pas une fin en soi ;
- la standardisation est considérée comme souhaitable lorsqu'elle influe sur la mise en œuvre des plans d'opération et sur l'économie OTAN ;
- la standardisation n'est pas à rechercher lorsqu'elle entrave les recherches, la mise au point de matériels et de techniques opérationnelles et la production de matériel de guerre ;
- la standardisation dans l'ensemble de l'OTAN et la standardisation par groupes de pays à l'intérieur de l'OTAN sont complémentaires. On ne doit pas permettre que les essais de réalisation de la standardisation dans l'ensemble de l'OTAN empêchent la standardisation par groupes plus restreints de nations OTAN ; la standardisation par groupes sera souvent possible alors que la standardisation dans l'ensemble de l'OTAN ne le sera pas ;
- la recherche de la standardisation complète, alors que seule la standardisation partielle apparaît réalisable, peut empêcher tout accord. Dans chaque cas on devra donc décider du degré de standardisation à rechercher, compte tenu de ce qui est réalisable ;
- Les échanges de renseignements en vue de réaliser la standardisation sont régis par les doctrines nationales en matière de sécurité.

Principes de standardisation des matériels

Les pays OTAN sont responsables de l'équipement des forces qu'ils ont affecté à l'OTAN. Certains pays doivent obligatoirement utiliser des matériels conçus pour répondre à des engagements à l'échelle mondiale, d'autres n'ont besoin que de matériels convenant à un type particulier de terrain ou de climat.

La standardisation COMPLETE du matériel militaire dans tout l'OTAN n'est donc pas réalisable.

Le degré de standardisation qu'il est possible d'atteindre est limité par des facteurs extérieurs au domaine militaire. Par exemple :

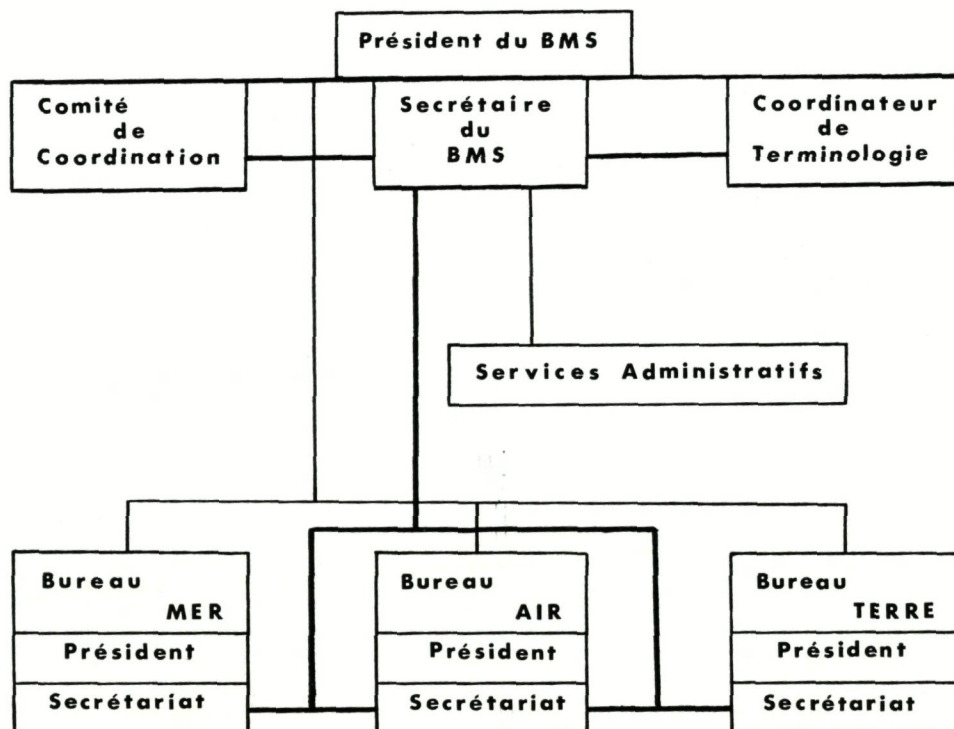
- les pertes à la production et la dépense résultant de la transformation des usines ;
- les disponibilités en ressources des pays OTAN ;
- les différences entre les normes et techniques industrielles dans les pays OTAN ;
- les droits de brevet ;
- les intérêts commerciaux.

Le degré de standardisation à rechercher doit donc être évalué en fonction des possibilités de réalisation, compte tenu des facteurs au-dessus ou de tout autre facteur pertinent.

Priorité devra être accordée aux questions suivantes, mais pas nécessairement dans l'ordre indiqué :

- la standardisation des composants ;
- la standardisation de tous les approvisionnements consommés en grande quantité ;
- l'interchangeabilité des munitions ;
- la réalisation d'adapteurs ;
- la réalisation en commun de matériels futurs.

Organisation directrice du BMS



Organisation de coordination du BMS

Ces aspects de la standardisation des matériels sont particulièrement souhaitables du point de vue économique, de la simplicité du ravitaillement et des facilités d'entretien. Il n'est pas essentiel de standardiser les produits finis dans le domaine des matériels pour mettre en œuvre les plans d'opération OTAN. Cependant, la standardisation des produits finis peut être nécessaire pour des raisons économiques ; elle simplifierait le ravitaillement et l'entretien en diminuant la variété des matériels utilisés par les forces OTAN. La standardisation des produits finis peut être réalisée par les pays :

- adoptant le même matériel, à la suite d'essais comparatifs ou de tout autre moyen d'évaluation ;
- réalisant un matériel ayant des caractéristiques militaires et des spécifications techniques communes ;
- produisant en commun des produits finis importants.

Les pays ayant l'intention d'adopter le même matériel et qui conviennent que des essais comparatifs ou toute autre méthode d'évaluation permettront ce but, devront se grouper pour standardiser le matériel au stade du prototype.

De même, les pays qui conviennent d'étudier la possibilité d'adopter des caractéristiques militaires communes devront former des groupes à cette fin. En raison des doctrines de sécurité nationales régissant la communication de renseignements sur la recherche et les réalisations, ces groupes seront forcément limités aux pays qui ont un « besoin d'en connaître » et qui peuvent contribuer efficacement à la réalisation du projet à l'étude. Un accord sur les seules caractéristiques militaires n'assure pas cependant la standardisation, à moins qu'il n'y ait étroite collaboration au stade de la réalisation. Les accords de production en commun entre les pays peuvent mener à la standardisation des procédures d'appui pour l'approvisionnement et la maintenance, même si un échange total des données de recherche et de mise au point n'est pas réalisable.

Propositions de standardisation

L'initiative de présenter des propositions de standardisation militaire OTAN peut émaner de tout organisme OTAN, des Etats-Majors Nationaux, des Commandements Opérationnels et du BMS lui-même.

Les propositions de standardisation militaire devront être traitées de la façon suivante :

- celles qui concernent l'ensemble de l'OTAN devront être transmises au BMS ;
- celles qui proviennent d'un groupe de pays OTAN peuvent être soit traitées par le groupe intéressé, soit transmises au BMS ;
- celles qui n'intéressent qu'un Commandement OTAN peuvent être traitées par le commandement intéressé ou être transmises au BMS ; dans le premier cas, ce commandement devra tenir le BMS au courant ;

Lorsque les doctrines nationales de sécurité le permettent, les accords de standardisation réalisés par des groupes de pays OTAN et auxquels le BMS n'a pas pris part, devront être déposés au BMS. Le BMS demandera alors aux pays non signataires de souscrire à ces accords.

Les Commandements OTAN informeront le BMS de l'efficacité des accords de standardisation passés, comme l'auront démontré les exercices et les opérations, et proposeront de nouvelles études de standardisation pour améliorer les possibilités opérationnelles des forces OTAN.

Organisation

Le Bureau Militaire de Standardisation comprend :

- un Président choisi par le Comité Militaire. Il coordonne les activités du BMS par l'intermédiaire d'un Comité de Coordination composé de lui-même et du Président de chacun des trois bureaux d'armée ;
- trois Bureaux d'Armée — Mer, Air, Terre — composés chacun d'un Président et d'un officier nommé par chacune des nations OTAN qu'il représente. Chaque nation pourra fournir à son représentant l'assistance qu'elle juge nécessaire.
- un secrétariat comprenant :
 - le secrétaire du BMS ;
 - le Coordinateur de terminologie ;
 - les secrétaires des trois Bureaux d'Armée.

ONZE KOOPVAARDIJ..

de belgische koopvaardij het verleden en het heden

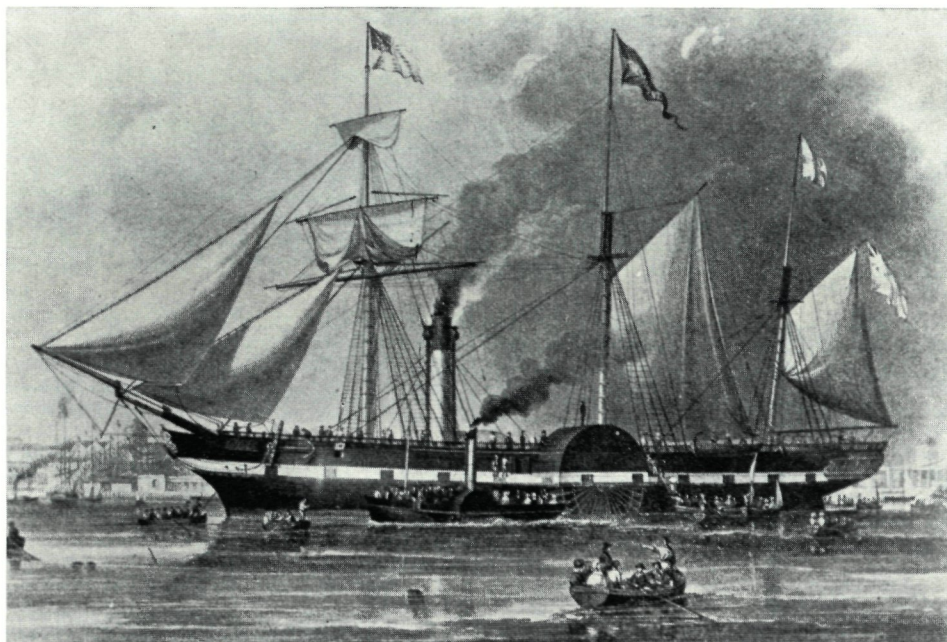
En zegden de oude Vlamingen, wier luisterrijk verleden op zee ons den weg zou moeten wijzen, niet reeds : « Uw weg is in de zee en uwe paden in vele wateren ».

Lodewijk de Raet.

p. vandensteen

HET GRIJS — MAAR TOCH GEKLEURD VERLEDEN

Waar begint de geschiedenis van een land ? van een Volk ? Elk antwoord op deze dubbele vraag — zelfs door eminente historici — is subjectief geladen. Het zal in hoofdzaak gedetermineerd zijn door de definitie welke men wenst te geven aan de begrippen *land* en *volk*. Tijdsgebondenheid, nationaliteit en ideologische beschouwingen zullen hun stempel drukken op deze definitie. Het ligt voor de hand dat Frankrijk de gemeenten Duinkerken en Grevelingen betreft in zijn eigen maritieme geschiedenis. En nochtans kan Pirenne ons bevestigen dat we hier ook eigen vaderlandse rechten kunnen doen gelden. En is onze bloedeigen Vlaamse Jan Baert niet evengoed een Franse Jean Bart ? In alle bescheidenheid zal ik mij dan ook beperken tot het tijdperk dat ingaat bij het ontstaan van onze huidige onafhankelijke staatsstructuur. Ik zou nochtans de historische werkelijkheid tekort doen indien ik, in het kader van dit uiteraard beknopt artikel, niet even de nadruk legde op het rijke maritiem verleden van onze gewesten... zelfs indien we deze gewesten situeren binnen de enge grenzen van het huidige België. Ik kan werkelijk niet aan de verleiding weerstaan even enkele namen, feiten en cijfers te citeren. Onze vroegere zeelui ? Het waren allemaal vechtjassen, maar terzelfdertijd ondernemende handelaars, stoute pioniers en — eerder sporadisch — onbaatzuchtige zendingen.



De foto's die het artikel illustreren komen uit de verzameling van onze medewerker, de heer P. Scarceriaux, voorzitter van de « Belgian Nautical Research Association ».

In het grijs verleden hadden we vooreerst een Vlaamse zeeman, Caius Carausius (wie kent hem niet uit Rodenbach's « Gudrun »? ... « Ik wil Britania, 'k Wil Oost en West, Ik wil de wereld. », die op het einde van de 3e eeuw met zijn vloot de zee beheerste van Antwerpen tot Bretagne, in opstand tegen het machtige Rome.

Veel later, nl. van 1071 tot 1093 zien we Robrecht de Fries gestalte geven aan de opgang van de maritieme bedrijvigheid in Vlaanderen. Zijn zoon Robrecht II — die aan de Eerste Kruistocht deelnam en met zijn eigen vloot over zee terugkeerde — en kleinzoon, Boudewijn VII, zetten zijn handelspolitiek voort. Vlaamse koggen en bussen vaarden vanuit het Zwin naar de Baltische Zee, naar Engeland, naar Bordeaux en naar de Middellandse Zee. In 1107 ontscheepte een vloot van zeshonderd bussen 7.000 Vlaamse, Brabantse en andere pelgrims te Jerusalem. (1)

Onder het bewind van de hertogen van Bourgondië, in de 15e eeuw, maakte de scheepvaart ons voor de eerste maal tot « koloniale mogende » wanneer talrijke Vlamingen zich gingen vestigen op de Azoren : de zogenaamde « Vlaamse Eilanden ».

En kan men de Gentse Keizer Karel vergeten? Deze illustere vorst, « die de zon niet zag ondergaan in zijn Rijk », gaf aan onze handelsvloot een nieuw elan dat — hoe kan het ook anders? — geschraagd werd door een soliede maritieme wetgeving. Om naar Frankrijk, Engeland, Noorwegen, Zweden of Denemarken te varen moest ieder geladen schip ten minste 40 ton meten en als bemanning acht mannen tellen. Het moest bewapend zijn met 6 dubbele kanonnen, met 6 haakbussen en 6 pieken. Voor Spanje, Portugal, het Oosten, de Kanarische Eilanden, Madeira en St-Thomas stelde men de eisen wat hoger :

80 ton, 15 bemanningsleden, 2 dubbele kanonnen, 6 enkele, 5 haakbussen en een dozijn pieken. Voor het vertrek was een zeevaartinspècteur belast met het nazicht van de goede staat van zeilen, masten, ankers en touwen. (2)

En dan later... ja, dan hebben we de godendeemstering na het onzalige Verdrag van Munster in 1648 dat ons maritieme leven heeft gewurgd door het sluiten van de Schelde. Eén melodramatische opflakking, nl. de Oostendsde Compagnie in de 18e eeuw, gestikt door het eigentijdse egoïsme van de maritieme mogendheden: Holland, Frankrijk, Spanje, Portugal en Engeland.

DE PERIODE 1830-1839 — TASTEND BEGIN

Het « Hollands Bewind », met de hiermee gepaard gaande heropening van de Schelde (tijdens de Franse overheersing had deze heropening uiteraard geen praktisch effect gehad), schijnt toch heel wat ondernemende landgenoten te hebben aangezet om zich terug aan het maritiem avontuur te wagen. In het eerste register, gepubliceerd in 1829, van het « Bureau de Renseignements pour les Assurances Maritimes » — een classificatiekantoor dat op 2 juli 1828 te Antwerpen werd opgericht en dat later, toen de zetel in 1832 naar Parijs werd overgebracht werd omgedoopt in « Bureau Veritas » — zijn in totaal 182 Belgische schepen vermeld (totale tonnenmaat: 31.457 T), met als thuis- haven:

Antwerpen	99	Mechelen	2
Gent	28	Leuven	1
Oostende	21	Roeselare	1
Brussel	18	Temse	1
Brugge	10	(3) Willebroek	1

Het grootste schip heette « STAD ANTWERPEN ». Het was een fregat van 800 ton, toebehorend aan J. Roelandt en C°. De galjas « SOPHIA » van 160 ton, met thuishaven Roeselare, was nog veruit niet de kleinste eenheid van onze vloot. Het gaat hier om de netto-tonnenmaat, uitgedrukt in volume-tonnen van 1,5 m3.

Over het jaar 1830 zelf zijn de cijfers, die ik in verschillende bronnen heb aangetroffen, tegenstrijdig en onvolledig. Volgens A. De Vos (3) bestond de Antwerpse vloot in dat jaar uit 112 schepen met een totale tonnenmaat van 23.145 N.T. en toebehorend aan 57 rederijen. De auteur puurt deze cijfers uit de hierboven reeds geciteerde registers van « Bureau Veritas ». G. Beeteme, in zijn werk « Anvers, métropole du commerce et des arts » (Antwerpen 1886) geeft ook 112 schepen, maar met een tonnenmaat van 30.366 ton. Volgens A. De Vos is het een toeval dat Beeteme ook 112 schepen opgeeft want, waar het totaal schijnt te kloppen is er de opgave van de samenstelling die afwijkt voor meer dan 40 schepen. Ik kan moeilijk arbitrerem in het dispuut: enerzijds heeft Beeteme het voordeel van « dichter » bij de gebeurtenissen te hebben geleefd, maar anderzijds ken ik A. De Vos als een bekwaam en gewetensvol speurder met een rijke bron van oorspronkelijke documenten te zijner beschikking: het Nationaal Scheepvaartmuseum. Wat er ook van zij het zwaartepunt van onze overzeese trafiek was toen reeds, zoals nu, te Antwerpen gevestigd.

Het verwerven van onze onafhankelijkheid betekende meteen een zware slag voor deze jonge — en zo kwetsbare — koopvaardijvloot. Vergeten wij niet dat de Hollandse generaal Chassé, spijs zijn naam, zich helemaal niet zo gauw liet verjagen uit de citadel van Antwerpen, van waaruit hij, samen met een kleine flottielje, de Schelde beheerste. Het is slechts in december 1832 dat de Franse maarschalk Gérard met zijn troepen de Hollanders tot capitulatie kon dwingen. Maar zelfs dit klinkend wapenfeit bracht nog geen oplossing, noch voor de Antwerpse haven en nog minder voor onze nationale vloot. Inderdaad, heel wat zogenaamde Antwerpse rederijen, met ongeveer 3/4 van de vloot, waren met de noorderzon vertrokken en de overblijvenden vonden eenvoudig geen bemanningen voor hun schepen, ze bleven dus aan de kade liggen.

(2) A. de BURBURE — Une Anthologie de la Marine belge, blz. 37.

(3) A. DE VOS — De Antwerpse koopvaardijvloot omstreeks 1830 met de vlootlijst der Belgische koopvaardij-schepen.

Die acht eerste jaren van onze onafhankelijkheid moeten aan onze voorvaders slechts een broos gevoel van zekerheid hebben gegeven. Ondanks alles hing ons lot als natie volledig af van de Conferentie te Londen, met name van vijf grote mogendheden: Oostenrijk, Frankrijk, Groot-Brittannië, Pruisen en Rusland, die in 1815 het Verdrag van Wenen hadden getekend. Onderlinge rivaliteit en wantrouwen tussen de diplomaten, de steun van Engeland en het daadwerkelijke militaire ingrijpen van Frankrijk hebben ten slotte geleid tot de erkenning van een « neutrale » Belgische staat. Noteren we terloops dat gedurende gans deze periode van onderhandelingen, en in het bijzonder van 1832 tot 1838 de vaart op de Schelde geen enkele hinder ondervond en dat vanwege de Hollanders geen enkele taks werd geveerd voor de schepen die zich naar Antwerpen begaven. Dit veranderde meteen bij de ondertekening van het definitief vredesverdrag der XXIV artikelen van 19 april 1839. Door dit verdrag verspeelden wij de helft van Luxemburg en al het Limburgse grondgebied op de rechteroever van de Maas en bovendien werd de fameuze Scheldetol ingevoerd. Deze Scheldetol — te innen door Nederland — bestond uit een enkelvoudig recht van 1,5 gulden per ton, te weten 1,12 gulden voor de schepen die uit volle zee komend de Westerschelde of het kanaal van Terneuzen opvoeren en 0,38 gulden voor de schepen die langs dezelfde weg afvoeren. Een wet van 5 juni 1839 voorzag de terugbetaling van deze tol aan alle schepen die Antwerpen en Gent aandeden. Er werd lang gediscussieerd in de Kamers of deze terugbetaling ook moest geschieden voor de Nederlandse schepen, maar dit werd ten slotte aanvaard want de volgeladen schepen van en naar « den Oost » waren welkome klanten in onze havens. E. Van Bruysseel, in zijn werk « Histoire politique de l'Escaut » is getroffen door de nobele gedachte welke de debatten in de Kamers heeft beheerst: « L'Escaut belge, avait-on dit, doit être aussi accessible au commerce des nations sous le règne du roi Léopold, qu'il l'était jadis sous la domination hollandaise. S'il faut que l'étranger, en débarquant sur nos côtes, s'aperçoive d'un changement de régime, que ce ne soit qu'à liberté plus grande et plus complète de nos institutions ».

Deze korte geschiedkundige parentese mag ons niet doen vergeten dat ik, enkele regels hoger, heel wat bona fide Belgische handelsschepen zonder bemanning aan de kaai heb liggen. Onze nationale koopvaardij begon dus wel in zeer slechte omstandigheden. Weinig ervaren reders, te weinig geld en te weinig vakbekwame zeelieden. Bij dit alles volslagen gebrek aan belangstelling voor deze sector vanwege de Overheid, zowel regering als Wetgevende Kamers, enkele uitzonderingen niet te na gesproken. En onder die uitzonderingen moeten we in de eerste plaats citeren: de koning, Leopold I. In de loop van onze verdere maritieme geschiedenis, en — laten we het maar toegeven — tot op heden, zullen het « uitzonderingen » blijven, maar met die gelukkige bijzonderheid dat het steeds ging om geduldige taaien en zelfs koppige figuren, aan wie we het ten slotte te danken hebben dat op geregelde tijdstippen een ingrijpende staatshulp werd geboden aan de koopvaardij. Een staatshulp die soms zeer — en soms minder efficiënt was, die soms te laat kwam... maar die ten slotte het onontbeerlijke houvast heeft gevormd voor de langzame maar zekere expansie van onze koopvaardij.

In die troebele verwarde dagen van onze eerste stappen als onafhankelijke natie ontving de koopvaardij de eerste reddende impuls van de Zeemacht! Inderdaad, de Koninklijke Marine, tot stand gebracht dank zij Leopold I, leverde kaders en bemanning voor onze grootste handelsschepen. Eén voorbeeld: Het K.B. van 5 november 1834, verschenen in de « Moniteur Belge » van 30.11.1834 bepaalt het volgende: « Art. 1 — Un équipage de la Marine Royale sera embarqué sur le navire « LE ROBUSTE », destiné pour l'Egypte. Art. 2 — Cet équipage sera nourri par l'Etat et restera à sa solde pendant l'expédition ». Anderzijds werd — na zeer lange en moeizame discussie een wet gestemd (wet van 7 januari 1837) waarbij een premie van 30 fr of 24 fr per ton — naargelang de constructie — werd toegekend voor zeilschepen van 100 tot 500 ton, en van 32 fr tot 40 fr per ton voor stoomschepen, gebouwd sedert 1 januari 1835 op Belgische scheepswerven. Deze wet is van toepassing gebleven tot 31 december 1851. Gedurende die periode werden kredieten toegekend voor een totaal bedrag van 783.000 fr voor 80 schepen. (4) (19)

Het effect van deze te eenzijdig naar de scheepsbouw gerichte steun was niet zo schitterend, aangezien we moeten vaststellen dat in een tijdperk van 15 jaar de vloot slechts was aangegroeid met 8 eenheden. Volledigheidshalve moeten we toch aanstippen dat — enkel voor de periode van 1834 tot 1841 — eventjes 77 schepen van de Belgische handelsvloot zijn vergaan. In deze heroïeke zeiltijd eisten zware stormen regelmatig hun tol. Bij het einde van de hier beschouwde periode telde de Belgische handelsvloot 146 zeilschepen met een totale netto-tonnenmaat van 21.557 T en 5 stoomschepen met 1.988 N.T. (5)

1839-1851

De grote handicap voor die tijd was wel het gemis aan reders en privé-kapitaal voor « het maritieme avontuur ». Uit een wet van 29 juni 1840 (6) blijkt het inzicht van de regering om een stoombootlijn te subsidiëren tussen België en de Verenigde Staten. De uitgave welke voorzien was, zou nochtans het jaarlijks bedrag van 400.000 fr niet mogen overtreffen en dit voor een periode van 14 jaar. Daar er echter geen akkoord kon bereikt worden met een rederij besloot de regering de zaak zelf in handen te nemen. Dit geschiedde onder de vorm van rechtstreekse uitbating door de Staat. (7)

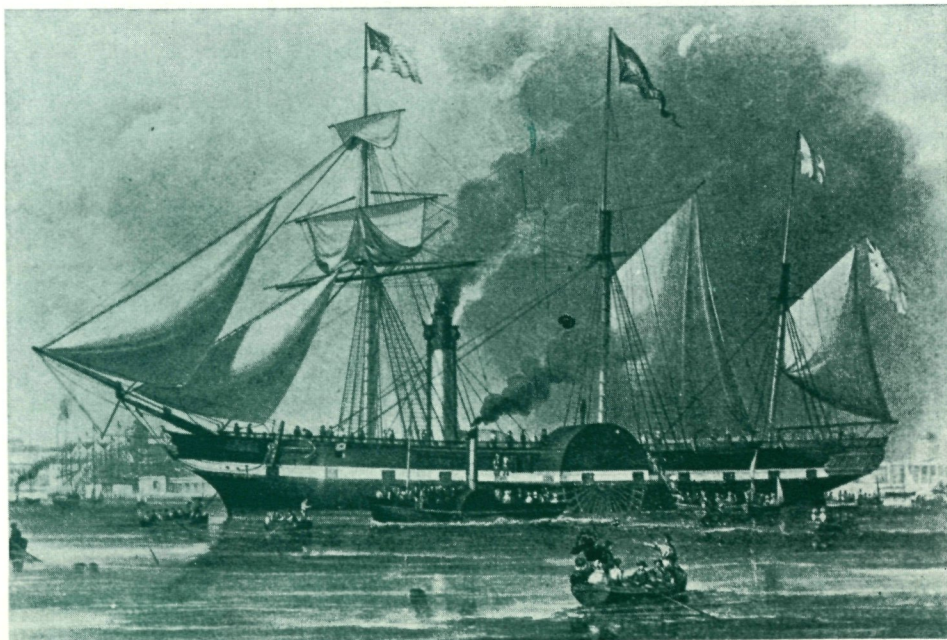
Na onderzoek van verschillende voorstellen, weerhield de regering het aanbod van de « Société anglo-américaine » die haar twee oceaanschepen wilde verkopen: de « PRESIDENT » en de « BRITISH QUEEN ». Ongelukkiglijk werd de « PRESIDENT » nooit geleverd: het schip kwam te vergaan tijdens de onderhandelingen. Het tweede schip werd gekocht voor anderhalf miljoen frank. Het was een mooi vaartuig, het grootste van zijn tijd (2.016 ton, drie dekken, 234 voet lang). Op 4 mei 1842 vertrok de « BRITISH QUEEN », via Southampton, met 46 passagiers naar New York. Het schip nam op de heenreis 900 ton kolen mede, maar — noblesse oblige — de regering had beslist dat de « BRITISH QUEEN » slechts Belgische steenkool mocht gebruiken, zodat vijf Belgische zeilschepen

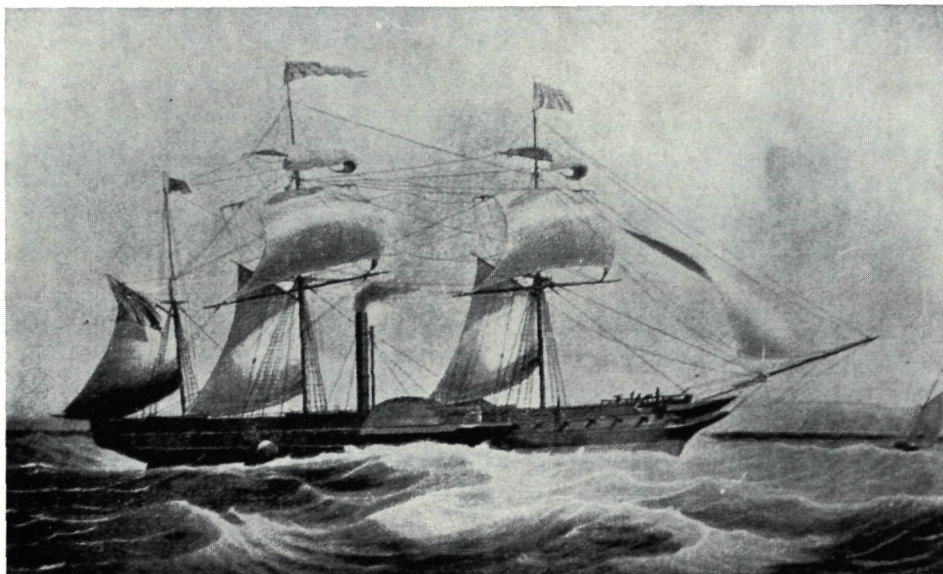
(5) W. VAN CAUWENBERG — *Onze Nationale Koopvaardijvloot*, blz. 179.

(6) *Moniteur Belge* 1 juli 1840.

(7) W. VAN CAUWENBERG — *Onze Nationale Koopvaardijvloot*, blz. 82.

S/S PRESIDENT





S.S. BRITISH QUEEN

speciaal naar New York moesten varen om het daar met deugdelijke nationale brandstof te gaan bevoorraden. Ter bestemming gekomen op 28 mei, vertrok het met 40 passagiers de 7e juni. Het werd op 24 juni te Antwerpen met saluut-schoten verwelkomd. Deze eerste reis had een groot verlies nagelaten... Voor de tweede reis werden de Engelse machinisten aan boord behouden, doch de commandant Eyckholdt en zijn luitenanten waren Belgen, evenals de bemanning. Het schip verliet Antwerpen de 7e september, met 69 passagiers. Op de terugreis had dit weinig handelbaar vaartuig af te rekenen met dertien dagen storm. Men moest op de Azoren binnenlopen om 100 ton kolen te bunkeren. In geen enkele geconsulteerde bron kon ik de bevestiging vinden dat het hier om Belgische steenkool ging. Op 4 november kwam de « BRITISH QUEEN » eindelijk te Antwerpen aan. Het verlies van deze reis was nog groter dan dat van de eerste reis en de regering was dan ook van oordeel dat het nu welletjes was. Het schip werd in openbare veiling verkocht.

De uiterst voorzichtige regering wedde echter niet op één paard. Zij wijdde ook haar aandacht aan de zeilboot. Zo werd in 1841 een lijn voor zeilschepen ingelegd naar Rio de Janeiro en Valparaiso. Aan de reder werd een premie toegekend per ton. Hetzelfde geschiedde in 1843 voor de lijn op Vera-Cruz en voor die op New York en in 1844 voor de lijn op Istanbul en voor die op Bahia. Dit premiestelsel duurde tot 1845-1846 en voor New York tot 1847, terwijl tegelijkertijd o.a. voor de lijn op Batavia en Singapoer het stelsel werd toegepast, dat we reeds hoger aangehaald hebben, namelijk het verstrekken door de Staat van de volledige bemanning, althans tot 1848. (8)

Het hier beschouwde tijdperk werd echter in hoofdzaak gedetermineerd door een zeer belangrijke wet van 21 juli 1844 (9) op de differentiële rechten; hetgeen we in onze moderne terminologie zouden bestempelen als een wet van vlagdiscriminatie. Door deze wet werd o.m. een voorkeurtarif toegestaan voor vreemde goederen die onder nationale vlag, of die rechtstreeks uit het land van oorsprong werden ingevoerd. De protectionistische grondslag van de wet van 21 juli 1844 was volkomen normaal wanneer we hem situeren in zijn tijd en zijn omstandigheden. Hij zal vrij spoedig verdwijnen in de frisse mondiale wind van de vrije handel. Maar twee fundamentele bepalingen van deze wet

(8) W. VAN CAUWENBERG — Onze Nationale Koopvaardijvloot, blz. 83.

(9) *Moniteur belge* 25 juli 1844.

zullen de hoeksteen vormen van een sociale uitbouw van onze maritieme wetgeving: artikel 11 geeft de wettelijke basis voor de oprichting van hulp — en verzorgingskassen voor zeevarenden onder Belgische vlag (de in 1845 opgerichte « Kas » bestaat nu nog) en artikel 12 bepaalt uitdrukkelijk dat Belgen en vreemdelingen slechts tot de functie van kapitein en wachtoverste zullen toegelaten worden na een bekwaamheidsexamen waarvan het reglement door de regering zal worden uitgevaardigd. Dat het ditmaal ging over een wet die werkelijk de expansie van de handelsvloot wilde stimuleren moge blijken uit artikel 8, dat meteen een sirenenzang liet horen voor de mercantiele reders die in het begin der jaren dertig het « establishment » van Holland hadden verkozen boven het gewaagde avontuur van de onstuimige Belgen. Luisteren we even naar deze zang, die helemaal niet romantisch is maar eerder rauw realistisch: « Pendant les 18 mois qui suivront la promulgation de la présente loi, le gouvernement pourra moyennant le paiement d'un droit de 30 fr, par tonneau, accorder la nationalisation à des navires étrangers reconnus, par des experts à désigner par lui, être de bonne qualité et en parfait état de navigabilité.

Le gouvernement est autorisé à accorder la remise du droit à condition que pour chaque navire nationalisé il sera construit en Belgique dans un délai à fixer, un navire d'une capacité au moins égale.

Pourront être dispensés du droit de 30 fr par tonneau, les navires d'origine belge naviguant maintenant sous pavillon étranger, pour lesquels dans les 3 mois de la promulgation de la présente loi, on demandera le pavillon national et qui rempliront les conditions requises ».

Gebrek aan tijd heeft me belet van na te pluizen of het laatste lid van artikel 8 inderdaad enkele verloren zonen naar het vaderhuis heeft doen terugkeren. Ik betwijfel het. In ieder geval moeten we vaststellen dat van 1840 tot 1850 de vooruitgang niet bijster schitterend was. Inderdaad, in 1840 beschikken we over 151 zeilschepen (22.417 NT) en 5 stoomschepen (1.988 NT). In 1850 waren deze cijfers respectievelijk 149 (30.577 NT) en 5 (2.026 NT), weze dus een achteruitgang in aantal eenheden en een vooruitgang inzake tonnenmaat.

1851-1914 — VRIJE RUILHANDEL

Het jaar luidt een nieuwe periode in voor de Belgische zeescheepvaart. Een paar jaar vroeger, in 1849, had Groot-Brittannië inderdaad zijn fameuze « Navigation Act » van Cromwell afgeschaft. Deze wet, daterend van 1651, bepaalde dat Europese waren alleen door Engelse schepen of door deze van het land van herkomst mochten ingevoerd worden. Later (in 1660) werd deze wet uitgebreid met de bepaling dat niet-Europese goederen uitsluitend door Engelse schepen mochten worden ingevoerd.

Groot-Brittannië, dank zij eeuwen monopolie inzake maritiem transport, kon zich dit breed gebaar best veroorloven. Het had er trouwens alles bij te winnen: met zijn machtige vloot beheerste het de zeven wereldzeeën, en de reders kenden hun stiel van vader op zoon.

De wind van de vrije ruilhandel waait over Europa. België — nog jong en wat slap op de benen, maar van nature vrijheidsminnend — volgt met jeugdige geestdrift. Het sluit in 1851 een handelsverdrag met Engeland. In deze euforie past niet langer meer een protectionistische wet als deze van 1844 op de differentieële rechten. Een gelegenheidswet van 31.1.1852 gaf de regering machtiging om voorlopig geheel of gedeeltelijk bij koninklijk besluit wijzigingen aan het tolregime aan te brengen. De wet van 19 mei 1856 (10) schafte voorgoed het beschermingsregime af. En nu maar hopen op privé-initiatieven en op privé-kapitaal. Het eerste manifesteerde zich schuchter maar het tweede bleef jammerlijk in gebreke. Dr W. Van Cauwenberg heeft het begin van deze periode op merkwaardige wijze samengevat, mede aan de hand van gegevens verzameld door Albert de Burbure die destijds gepubliceerd werden in de « Lloyd Anversois » en die nadien, dank zij Henry De Vos, gebundeld werden in « Une Anthologie de la Marine Belge ». « Zo de Belgische buitenlandse handel — zowel onder het protectionistisch regime als gedurende het daarop volgend tijdvak van vrijhandel — voorspoedig is geweest, van de koopvaardijvloot kan niet hetzelfde gezegd worden. De statistieken tonen inderdaad aan dat na 1856 de nationale vloot in haar opgang gestuit werd en voortdurend achteruit ging. De steun aan de stoomscheepvaart, waarmee men met de « BRITISH QUEEN » een aanvang maakte was — met het gekende resultaat — werd opnieuw te berde gebracht bij de

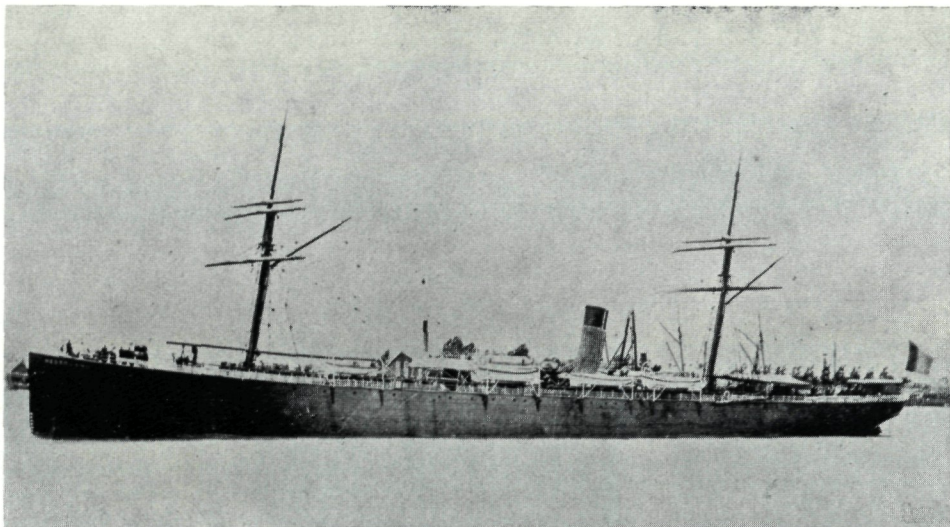
(10) *Moniteur Belge* 20 juni 1856.

stichting van de « Société belge de bateaux à vapeur transatlantiques » op 29 mei 1853. Deze onderneming, met een kapitaal van vijf miljoen frank, zou de lijn Antwerpen - New York uitbaten. De maatschappij sloot een overeenkomst met de Staat waardoor de tolrechten, de tonnenmaat- en lichtgelden (droits de fanaux) kwijtgescholden werden. Verder werd een toelage van 1.200 fr per reis toegezegd, terwijl de Staat bovendien gedurende 10 jaar een minimum intrest verzekerde van 4 % op het gestorte kapitaal. Dit belette echter niet dat de vennootschap haar aandelen niet geplaatst kreeg, wat reeds een veeg teken was. Het kapitaal stelde nu eenmaal geen belang in maritieme aangelegenheden. Als tegenprestatie moest de vennootschap het toezicht van de Staat aanvaarden, terwijl het aantal reizen bepaald werd op minstens twaalf voor het eerste, en 24 voor het tweede jaar. De dienst zou geschieden met vijf schepen, drie werden er bij Cockerill besteld en twee in Nederland. De levering uit Nederland geschiedde met een enorme vertraging, zodat de eerste reis slechts op 29 december 1855 kon doorgaan. De « BELGIQUE » — het eerste schip in Nederland van stapel gelopen — voldeed helemaal niet aan de vereisten. Het moest terugkeren en gans herbouwd worden. Er ging bijna een jaar voorbij alvorens de dienst terug kon hervat worden, namelijk op 4 oktober 1856. De schepen van Cockerill waren goed, maar toen kon men de tweede helft van het kapitaal weer niet geplaatst krijgen ».

Om het kort te maken : de « S.A. belge des bateaux à vapeur transatlantiques » ging op de fles in 1859. Vermelden we toch nog voor de liefhebbers van de « petite histoire » dat de vier schepen van de rederij (het laatste schip, de « CONGRES », was nog niet geleverd) in huur werden gegeven aan de Britse Admiraliteit om troepen te verscheppen naar Indië in verband met de bloedige revolutie van de Cipayers in 1857.

Spijts alle goede bedoelingen en pogingen van sommige gezagdragers — en in de eerste plaats van onze koningen — liep het helemaal niet gesmeerd met onze maritieme expansie : we trappelden ter plaatse inzake tonnenmaat en gingen zelfs achteruit wat aantal betreft. Onafgezien van onze eigen « landelijke » mentaliteit heeft de moeilijke overgang van zeilvaart naar stoomvaart hier ook wel een rol gespeeld. Ter ere van onze toenmalige regeringen moet gezegd worden dat ze reeds van 1837, bij het verlenen van steun, de voorkeur gaven aan de stoomschepen, maar de zeilschepen hebben zich nog lang en hardnekkig gehandhaafd. Het is slechts in 1873 dat de tonnenmaat van de Belgische stoomschepen ongeveer op gelijke hoogte kwam (16.200 NT) als deze van de zeilschepen, terwijl de cijfers voor het aantal resp. 19 en 40 bedroegen. In 1878 overschreed het aan-

NEDERLAND

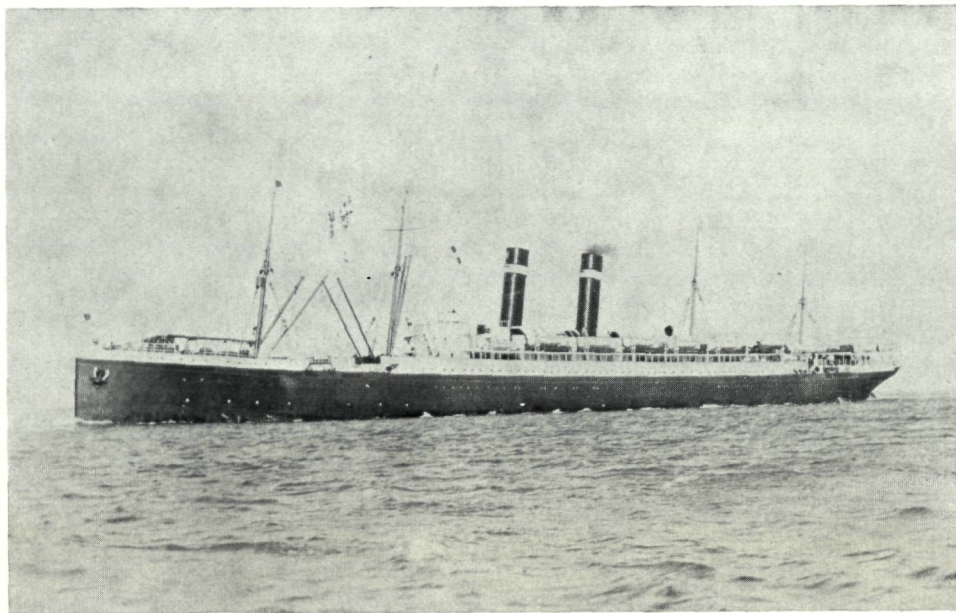


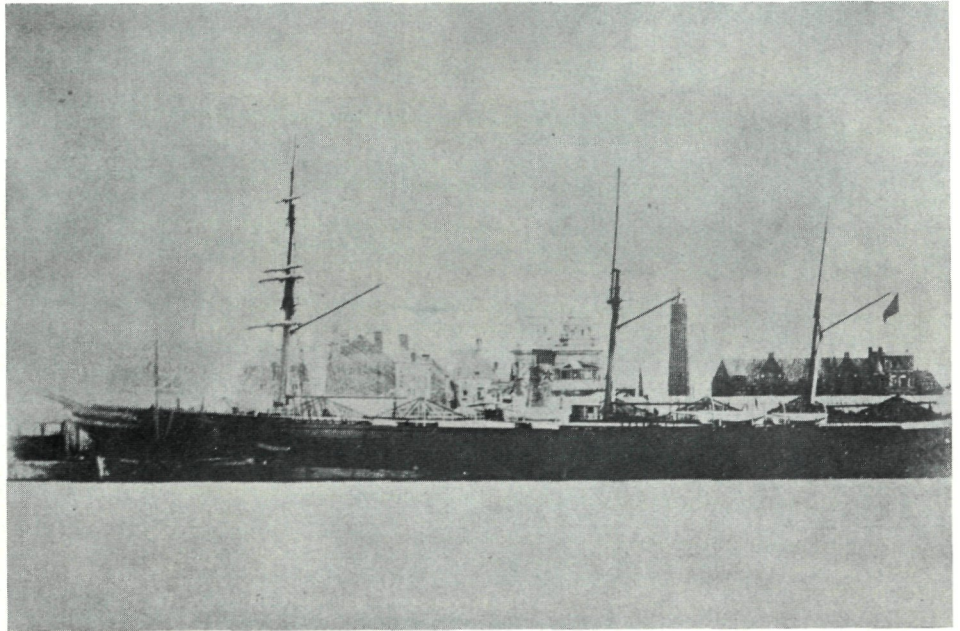
tal stoomschepen voor de eerste maal het aantal zeilschepen (resp. 28 en 22). Zoals men ziet: interessante maar geen spectaculaire cijfers. De afkoop van de Scheldetol in 1863 gaf aan onze nationale koopvaardij niet de stimulans die men ervan had mogen verwachten. In feite is deze afkoop geen maatregel te noemen die deel uitmaakt van een maritieme politiek. Hij hoort veeleer thuis in een algemene handelspolitiek. Alhoewel deze staatstussenkomst het belang van de scheepvaart diende mogen we niet uit het oog verliezen dat deze transactie tot stand kwam met de instemming en zelfs met de deelneming der vreemde mogendheden (België betaalde 13.328.000 fr en de met België handeldrijvende landen 22.950.000 fr) en dat ze ten goede kwam aan al de schepen, zonder onderscheid van nationaliteit, zodat er geen kwestie kon zijn van een bevoordeling der nationale koopvaardijvloot. Trouwens voor België zelf moeten we bij de beweegredenen veel minder zoeken naar een heropbeuring van onze koopvaardijvloot, dan wel naar het verlangen een hinderpaal uit de weg te ruimen die onze buitenlandse handel ten zeerste hinderde, de ontwikkeling van onze industrie belemmerde en aldus gans onze economische structuur dreigde aan te tasten.

Gans de tweede helft van de 19e eeuw is overigens gekenmerkt door de orthodoxe « vrijhandelsgeest » van de regeringen, die stelselmatig verkozen overeenkomsten af te sluiten met vreemde reeds bestaande rederijen c.a. met het oog op het postvervoer. Het aantal Belgische kandidaat-reders slonk ernstig. Er werden er heel wat opgericht, maar de meesten haalden de drempel van de 20e eeuw niet. Enkele gelukkige uitzonderingen:

- de « **Rederij Cockerill** », opgericht in 1858, waarvan het eerste schip s/s « **SERAING** » in dienst kwam in 1873, heeft het volgehouden tot 1970.
- « **Armement Deppe** », onze oudste thans nog bestaande rederij ter lange omvaart, die gesticht werd in 1860, maar dan nog met het bescheiden doel een regelmatige lijn te verzekeren tussen Antwerpen en de Franse havens Duinkerken, Bordeaux en Bayonne.
- de « **S.A. de Navigation Belgo-Américaine** », beter gekend onder de naam van « **Red Star Line** », werd opgericht in 1872 op initiatief van de Antwerpenaren Marsily en van der Becke, maar met de hulp van Amerikaans kapitaal. Haar passagiersschepen

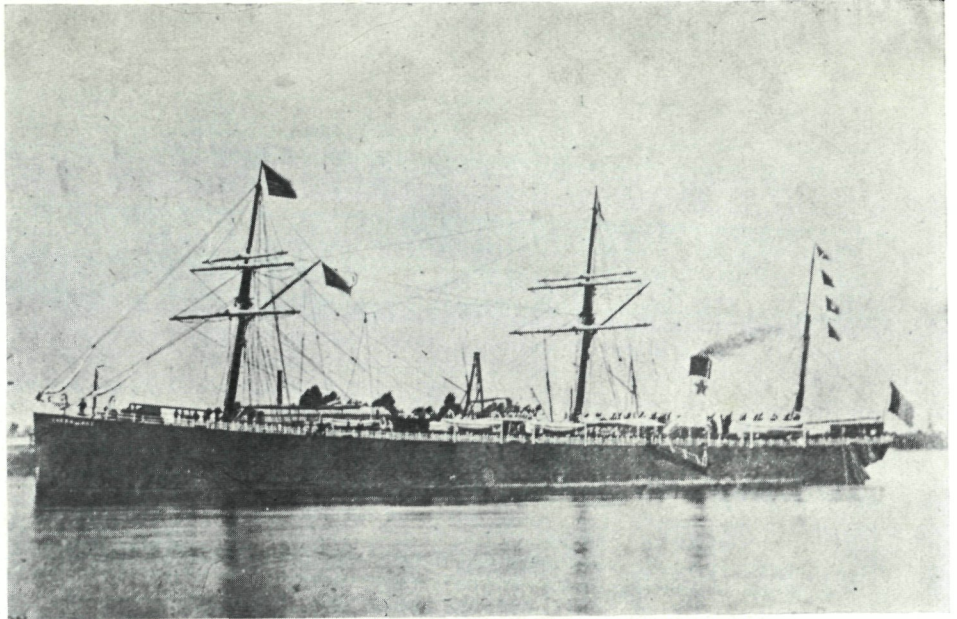
KROONLAND





ZEELAND

S.S. VADERLAND

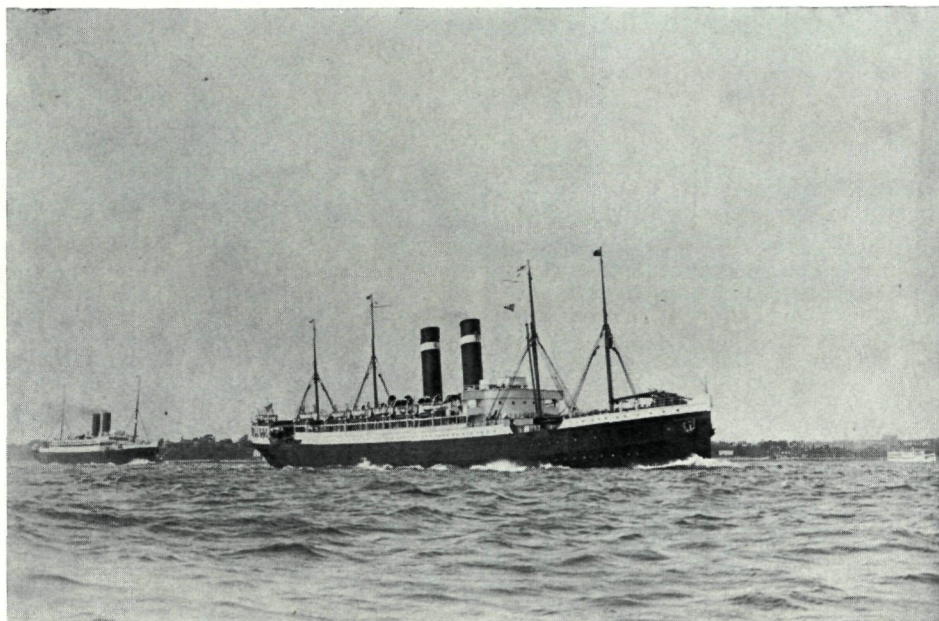


- « NEDERLAND », « SWITZERLAND », « RHYNLAND », « VADERLAND », « RUSLAND », « ZEELAND », « KROONLAND » en « FINLAND », in dienst op de lijn Antwerpen - New York - Philadelphia, genoten een wereldfaam. De onderneming ontwikkelde zich op bevredigende wijze tot na de eerste wereldoorlog. De ommekeer in de trafieken die afgestemd waren op de oorlog 1914-1918, het stopzetten van de massale uitwijkingen naar de Verenigde Staten, de financiële mislukkingen en de economische ramp van 1930 veroorzaakten ongelukkigerwijze de Red Star Line niet het jaar 1931 te overleven.
- in 1891 ontstond de « **American Petroleum Cy** », voorgangster van de N.V. « Esso Marine Belgium ».
 - in hetzelfde jaar werd de « **S.A. Belge de Navigation à Vapeur SCALDIS** » gesticht. Haar zeil- en stoomschepen verzekerden het verkeer met Spanje, Portugal en Italië. Willem Geurts vervoegde de firma in 1893 en legde de grondslag van de huidige rederij René Geurts, die nu nog de kustvaarder « MARIE FLORE » bezit.
 - in 1895 zien we de oprichting van de « **Compagnie Belge Maritime du Congo** », die zal uitgroeien tot onze grootste nationale rederij. Ze had voor opdracht een regelmatige dienst tot stand te brengen tussen Antwerpen en de onafhankelijke Congo-Staat. Deze vennootschap was in feite een filiaal van de Britse firma « Elder Dempster ». On hetzelfde ogenblik stichtte een Duitse sociëteit « Woermann Linie » eveneens een Belgische filiaal, de « **Société Maritime du Congo** ». De dienst werd door beide vennootschappen gemeenschappelijk verzekerd. Op 6 februari 1895 vertrok het stoomschip « LEOPOLD-VILLE ». Wanneer in 1908 België de onafhankelijke Congo-Staat overnam, beslisten enkele personaliteiten, met aan het hoofd generaal Thijs, van de Congolijn een zuiver Belgische onderneming te maken. Op 1 februari 1911 werd een akkoord bereikt met de Britse vennootschap tot afkoop van haar aandelen; de Duitse firma had zich reeds teruggetrokken in 1901.

Hoe zag de situatie er nu uit op de drempel van de 20e eeuw? Een beetje hoopgevend als wij de statistieken bekijken. Er was wel een lichte inzinking in de jaren 1905 en 1906, maar het jaar 1914 was gekenmerkt door een forse en plotselinge stijging van aantal

S.S. RHYNLAND





FINLAND

en tonnenmaat. Nochtans zaten er meer mogelijkheden in dit tijdperk van algemene economische expansie. Lodewijk De Raet schreef in 1905 (11) « Op 100 miljoen frank jaarlijks aan vracht besteed, komen er 97 in de zak van vreemde rederijen. De Belgische uitvoer hangt dus feitelijk af van de goede wil van zijn mededingers. Welke factoren zijn er nu van aard om de levensvatbaarheid en de bloei onzer handelsvloot te bevorderen? Er zijn er drie: de rederij, de scheepsbouw, de bemanning.

- a) De rederij (...) Op de 21 zozegde Belgische rederijen, zijn er eigenlijk maar 5 die nationaal zijn naar kapitaal en scheepsvolk. Onze Vlaamse kapitalisten moeten leren inzien dat de zeevaart en zeer voordelige geldbelegging kan zijn. Ten bewijze daarvan gaf de Antwerpse Kamer van Koophandel de tabel uit der winsten van de voornaamste Deense, Hamburgse en Hollandse stoomvaartmaatschappijen. Daaruit blijkt dat voor 1894-1900 de uitkering aan het kapitaal gemiddeld 7,25 t.h. bedroeg.
- b) De scheepsbouw kan voor Vlaams-België een bron worden van welvaart. De lijst der Belgische schepen is geenszins lang en de meeste zijn dan nog op buitenlandse werven gebouwd (58 op 71!).
- c) De bemanning. In ons land arm aan schepen, het is er niet veel beter aan toe met het zeevolk. Al onze rijkdom bestaat in een school voor scheepsjongens te Oostende en twee zeevaartscholen waar ernstige herinrichting broodnodig is. Om in de bestaande leemte te voorzien, ontstond juist de beweging tot oprichting van het schoolschip. Is het niet wraakroepend dat op onze weinige Belgische schepen 144 vreemde officieren en slechts 74 Belgen aangetroffen worden! (...) Op « onze » 2.201 matrozen vindt men 721 Belgen, verder niets dan Engelsen en Duitsers.

In 1912 laat Lodewijk De Raet een nieuwe meer optimistische klank horen (12) « Zonder dat de Belgische zeevaart een grondige verandering onderging is er, sedert het schrijven van dit opstel in 1905, op dit gebied het een en ander gebeurd, dat hier in het kort dient vermeld te worden. Immers wij stelden hoger vast dat hier een gunstige kentering waar te nemen was: onze Vorsten, Leopold II, de ervaren zakenman en stichter van het koloniaal Rijk in Afrika; Koning Albert, bijzonder bevoegd in industriële zaken, steunden

(11) L. DE RAET — Vlaanderen's economische ontwikkeling, blz. 288.

(12) L. DE RAET — Op. cit. blz. 292.

uit al hun macht de ontluikende zeevaartbeweging ; de Regering en de openbare machten volgden en de nijverheids- en handelskringen lieten zich niet onbetuigd. De gevolgen van deze pogingen bleven niet uit : een grote uitslag dient vooral aangestipt : de natie ging belang stellen in de zeevaartzaken. Afgezien nog van het gestadig toenemen der beweging van onze havens en vooral van Antwerpen, is er ook een vermeerdering van de handelsvloot vast te stellen, maar deze vermeerdering staat nog geenszins in verband met de economische positie van ons land ».

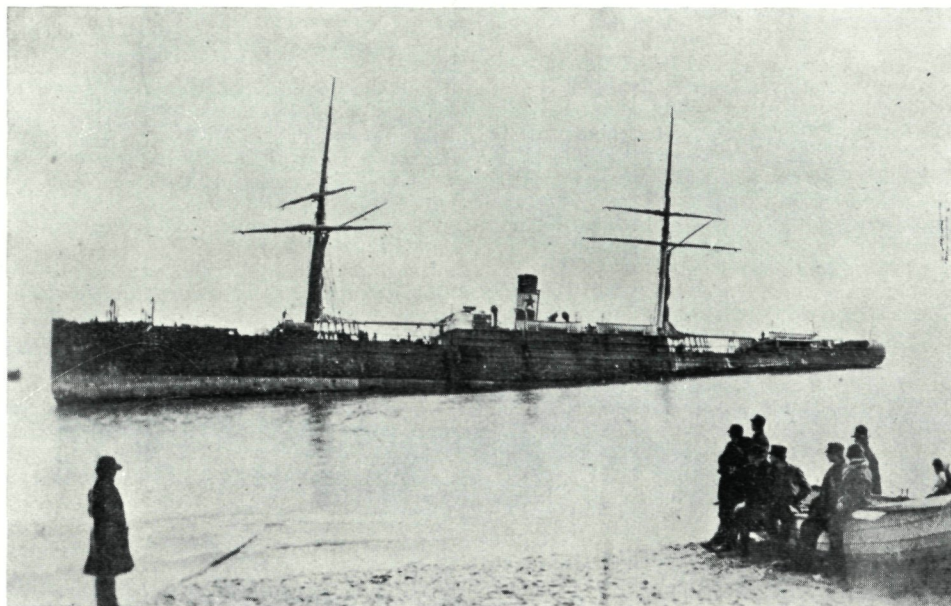
DE EERSTE WERELDOORLOG 1914-1918

Als men thans, in 1971, de regeringspolitiek ten aanzien van de Belgische koopvaardij in oorlogstijd in alle objectiviteit ontleedt, kan men zich niet van de indruk ontdoen dat wij in 1914-1918 leergeld hebben betaald voor de latere wereldoorlog 1940-1945. Dit hoeft ons niet te verwonderen. In 1914 geloofden we nog retsvast in onze neutraliteit en de plotse-linge oorlogssituatie waarin we werden meegesleept stelde onze reders al dadelijk voor het cruciale probleem van de verzekering. Er was inderdaad niets voorzien inzake de verzekering van de oorlogsrisico's. Men deed dan maar een beroep op de Britse «Board of Trade» waarmee op 5 oktober 1914 een overeenkomst werd ondertekend op grond waarvan de Belgische schepen op dezelfde voet werden behandeld als de Engelse. De meeste Belgische schepen konden aldus terug worden ingezet, in het begin voornamelijk voor troepentransport... alhoewel er geen wet bestond voor de opeising van koopvaardijsschepen (die zou er eerst komen in 1916). De Belgische Redersvereniging sloot met de regering een overeenkomst — op 11 juni 1915 — waarbij de reders zich verbonden 20 t.h. van hun vloot ter beschikking te stellen voor militair vervoer, en zulks voor een vergoeding op basis van de tarieven en voorwaarden van de Britse «Blue Book rates» (nl. de Engelse opeisingstarieven) die nog waren vastgesteld op grond van de situatie van de vooroorlogse vrachtenmarkt. Slechts met de overige 80 t.h. van hun vloot konden de reders min of meer profiteren van de vrachtprijsverhoging welke voortvloeide uit de steeds grotere vraag naar scheepsruimte.

Inmiddels was het probleem ontstaan van de bevoorrading der burgerbevolking in het bezette België. Met dit doel werd de «Commission for Relief in Belgium» opgericht in 1916. Zij gebruikte vooreerst schepen van diverse nationaliteiten voor het vervoer van levensmiddelen. Maar weldra zou de Britse regering aan haar schepen verbod opleggen uit te varen van neutrale tot neutrale haven, terwijl de Regering van Den Haag haar schepen inzette voor eigen ravitaillering. De Belgische regering sloot terug een overeenkomst met de reders. Nagenoeg alle beschikbare grote schepen werden ter beschikking gesteld van de «Commission for Relief» voor de vaart Verenigde Staten-

S.S. SWITZERLAND





S.S. RUSLAND

Rotterdam. De vracht werd vastgesteld op 75 % van deze welke betaald werd door de « Royal Commission of Wheat Supplies ». Deze Commission verzekerde het graantransport op de Britse Westkust. De vracht, betaald door de CRB was merkkelijk hoger dan het opisingstarief, maar ze bleef steeds onder de vracht van de vrije markt.

De regering gaf er zich rekenschap van dat de koopvaardijvloot een onmisbaar element was in de oorlogsvoering. Er werd naar middelen gezocht om de vloot in stand te houden. Vanaf 1915 mochten geen schepen meer aan het buitenland verkocht worden zonder voorafgaande toelating (K.B. van 23.2.1915), terwijl ook in hetzelfde jaar, nl. bij besluitwet van 20 mei 1915 (13) de Staat, in zekere omstandigheden, zijn waarborg kon verlenen om de aankoop van schepen te bevorderen. Gedurende de oorlog werden de buitgemaakte schepen in Engeland bij opbod verkocht. Van de koopsom was er steeds een deel dat niet onmiddellijk te betalen was, namelijk 75 %. Voor dit deel verleende de besluitwet van 20.5.1915 de staatswaarborg. Enkele maanden later werden de verhoudingen juist omgekeerd. Contant werd nu 75 % geëist, zodat de staatswaarborg nog slechts op 25 % sloeg. (14) Dit zoeken naar middelen om de vloot op peil te houden en zelfs uit te breiden heeft in 1916 (besluitwet van 19 juli) geleid tot de stichting van een nieuwe rederij: de « Lloyd Royal Belge ». De Staat waarborgde kapitaal en intrest der obligaties van de nieuwe rederij, die in feite een uitbreiding was van de bestaande rederij Brijs-Gylsen. Deze zakelijke uiteenzetting moet ons niet uit het oog doen verliezen dat ook de eerste wereldoorlog een zware tol heeft geëist van de handelsvloot. Van de 125 schepen, die 350.000 BRT vertegenwoordigden in 1913, bleven er einde 1918 nog slechts 60 over met een totaal van 150.000 BRT.

DE PERIODE VAN 1919 TOT 1940. WEINIG WEL EN VEEL WEE.

Onmiddellijk na de oorlog, in de euforie van een heropleving die zo spoedig mogelijk moest worden tot stand gebracht, werd een bijzondere krachtinspanning gedaan om onze handelsvloot in een minimum van tijd op het voooroorlogse peil terug te brengen. Dit gelukte reeds in 1920, jaar waarin dit peil werd overschreden aangezien de koopvaardij

(13) Belg. Staatsblad 28/29/30/31 mei en 1 juni 1915

(14) W. VAN CAUWENBERG — Onze Nationale Koopvaardijvloot, biz. 101.

op dat ogenblik 174 schepen telde met een gezamenlijke brutotonnenmaat van 406.464 T. In 1921-22 bereikten we het hoogste aantal koopvaardij schepen uit onze geschiedenis, nl. 202, met in totaal 543.000 BRT, een recordtonnenmaat die we pas in 1959 zullen overschrijden (met 99 schepen). Vermelden we terloops dat in 1920 de « Compagnie Financière Belge des Pétroles » werd gesticht — het latere « Petrofina » — die in 1921 zeer bescheiden als rederij startte met het tankschip « MAZOUT I » van 700 TDW. De grootste rederij in 1921 was de « Lloyd Royal Belge », met 59 schepen en 178.766 BRT. Zij verzekerden diensten naar de Verenigde Staten, de Oostkust van Zuid-Amerika, Spanje, Portugal, het Oosten en Indië.

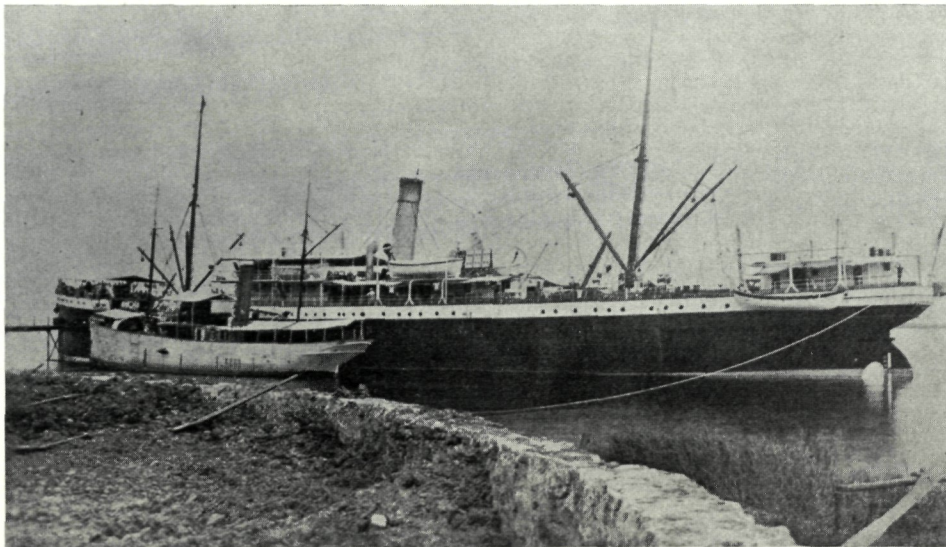
De na-oorlogse « boom » in de scheepvaart was ongelukkig van korte duur. Reeds in 1921 kenden de vrachtprijzen een gevoelige inzinking. Nochtans wisten, in de jaren twintig, onze rederijen zich betrekkelijk goed te handhaven, met uitzondering evenwel van de te gigantische « Lloyd Royal » waarvan de vloot in 1929 geslonken was tot 20 eenheden met 97.814 BRT. Deze rederij werd tenslotte in 1930 overgenomen door de « Compagnie Belge Maritime du Congo ». De aldus ontstane maatschappij kreeg de benaming « Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal) ».

Het begin van de dertigerjaren was gekenmerkt door de wereldcrisis die ook nefaste gevolgen had voor de scheepvaart. De Belgische koopvaardijvloot die in 1930 : 154 schepen telde met 508.197 BRT was in 1936 geslonken tot 94 schepen met 341.743 BRT. Deze cijfers op zichzelf zijn nog misleidend, want in 1932 bleef ongeveer de helft van deze tonnenmaat ongebruikt. Onze handelsvloot was ook niet van de jongste. Behoudens de tankschepen en de zeelichters waren er in België in 1932 op 132 bruikbare schepen, slechts 71 minder dan 20 jaar oud. Deze toestand zou nog verergeren in de loop van de volgende jaren. (15) Deze catastrofale gang van zaken was van aard enkele regeringen en zelfs het parlement te beroeren. Staatsinterventie bleek een conditio sine qua non om uit de penarie te geraken. Reeds in 1930 had de toenmalige Minister « belast met het Zeewezen » een wetsontwerp neergelegd bij de Kamer van Volksvertegenwoordigers, er toe strekkende een « Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Zeevaart » op te richten. (16) Het ontwerp kwam er niet door, en het werd definitief geklasseerd na de Kamerontbinding in 1932. De talrijke opliggende zeeschepen vormden nochtans een latent

(15) H. DE VOS — *De Belgen en de Zee*, blz. 115.

(16) *Parlementaire Bescheiden* — Kamer 1929-1930 nr 332.

LEOPOLDVILLE I (1895)



verwijt aan de gezagdragers. Op de buitengewone begrotingen van 1934 en 1935 werden dan ook kredieten voorzien met het oog op het terug in de vaart brengen van deze schepen. Deze maatregel had dus geenszins de bedoeling de Belgische vloot uit te breiden. Gedurende deze twee jaren werd aldus, voor de wederindienststelling, een toelage van 0,50 fr per dag en per ton toegekend. Dank zij deze staatsinterventie werden in 1934: 13 schepen (96.763 BRT) — met 544 zeelieden — opnieuw in de vaart gebracht; in 1935 volgden 7 andere schepen met 235 bemanningsleden. Einde 1933 lag 35 % der Belgische handelsschepen op, in december 1934 was dit percentage 23 %, einde 1935: 8 %. (17) De verleiding wordt hier groot om enkele lovende woorden te wijden aan het Bestuur van het Zeewezen en aan de onder impuls van dit Bestuur actieve « Hogere Zeevaartraad », die in die moeilijke jaren onverpoosd hebben geijverd om aan ons land een koopvaardij te bezorgen waarop het toch, uit hoofde van zijn geografische ligging en zijn industriële structuur, normalerwijze aanspraak mag maken. Het uiteraard sober bestek van dit artikel weerhoudt me nochtans van deze zijspgong.

Om zeer summier het resultaat van moeizame palabers samen te vatten: de in 1936 opgerichte « Dienst voor Economisch Herstel » (beter bekend gebleven onder de afkorting OREC van zijn Franse benaming « Office de Redressement Economique ») nam in zijn programma van nationale hernieuwing het bouwen op van een aantal nieuwe schepen: ongeveer 150 miljoen frank werd voorgeschoten voor het bouwen van 28.000 ton scheepsruimte. (18) Kort nadien begon er iets te dreigen in het wereldgebeuren. Ongetwijfeld heeft de aldus verwekte psychose er toe bijgedragen dat uiteindelijk de wet van 1 februari 1939 « tot inrichting van het Krediet voor de uitbreiding van koopvaardij- en vissersvloten en van de scheepsbouw » werd uitgevaardigd. Ingevolge deze wet was de Staat gemachtigd tot een bedrag van ten hoogste 375 miljoen frank de terugbetaling — in hoofdsom, intresten en bijhorigheden — te waarborgen van leningen door openbare kredietinstellingen toegestaan aan de Belgische rederijen tot vernieuwing en uitbreiding, bij voorkeur op Belgische scheepswerven, van de koopvaardij- en vissersvloot. Ten einde de intrestenlast te verminderen mocht de Staat — binnen de grenzen van een jaarlijks bedrag van 11.250.000 fr — aan de hiervoren bedoelde ontleners, toelagen verstrekken die in geen geval hoger beliepen dan het bedrag overeenstemmende met een intrest tegen 3 % 's jaars op de verschuldigd blijvende kapitalen.

Deze wet was een goede zaak... maar ze kwam te laat. In september 1939 was onze tonnenmaat volstrekt ontoereikend om aan de elementaire behoeften van het land te voldoen: er was zowat 350.000 ton aan scheepsruimte tekort om de nodige uitheemse producten voor ravitaillering en grondstoffen aan te voeren. (19) Op 1 september 1939 telde onze handelsvloot 91 schepen met 359.527 BRT. Onmiddellijk werd een uiterste krachtsinspanning gedaan om de capaciteit van onze vloot op te drijven. Van 1.1.1939 tot 10.5.1940 werden 21 eenheden onder Belgische vlag gebracht met een totale brutotonnenmaat van 95.154 T. Een bijzondere vermelding in dit verband verdient de oprichting van de « Société Maritime Anversoise », die acht Amerikaanse schepen aankocht met 67.439 BRT. In dezelfde periode gingen 11 schepen verloren, waarvan 5 door oorlogsfeiten en 6 ingevolge zeerampen die grotendeels te wijten waren aan de onveilige vaart door gebrek aan bebakening. Een klein kustvaarder werd aan Frankrijk verkocht.

Ik wil deze vóóroorlogse periode niet afsluiten zonder een zeer belangrijk initiatief van de toenmalige regering te vermelden. Onder de dreiging van het naderend oorlogsgevaar werden, op basis van de volmachtswet van 1937, de koninklijke besluiten van 7 en 8 augustus 1939 uitgevaardigd waarbij, door de oprichting van een « Vereniging voor Onderlinge Zeeverzekeringen tegen Oorlogsrisico » (VOZOR), waarbij alle reders verplichtend waren aangesloten, een dergelijke oorlogsverzekering werd in het leven geroepen die, dank zij de staatswaarborg, niet gebonden was aan de draconische voorwaarden voor dergelijke verzekering op de vrije markt. Deze maatregel zal later — mits een noodzakelijke aanpassing door de besluitwet van 27 februari 1941, een doorslaggevende rol spelen bij de heropbouw van onze zwaar gehavende vloot.

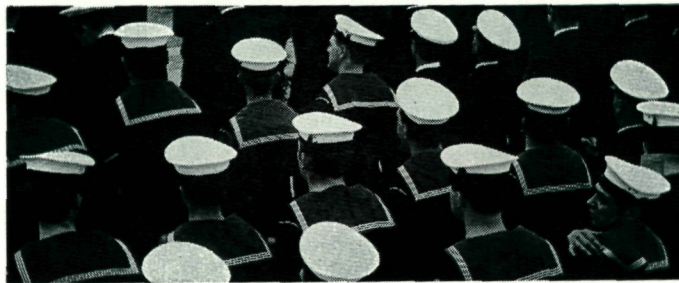
Wordt vervolgd.

(17) H. DE VOS — *De Belgen en de Zee*, blz. 117.

(18) H. DE VOS — *op. cit.* blz. 118.

(19) P. SCARCERIAUX, in *Belgian Shiplover*, nr. 88, 1962, p. 397-400. Volledige lijst van de 121 met premie gebouwde schepen, met o.m. naam van het schip, bouwer, reder, tonneer enz.

MARINES



MILITAIRES

LA MARINE YOUGOSLAVE

Largement ouverte sur l'Adriatique, la Yougoslavie peut jeter un regard sur l'Occident et donc vers un avenir économique chargé d'espoir.

La côte dalmate avec ses rivages abrupts, ses ports profonds et bien protégés, ses îles et chenaux qui permettent aux forces navales de masquer leurs mouvements, est d'une défense relativement facile.

Dans ce contexte géographique particulier, la marine yougoslave a pour missions principales :

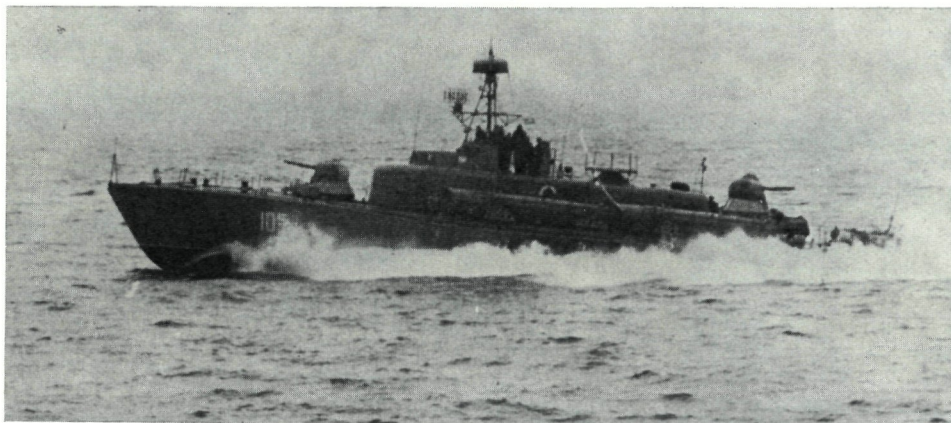
- d'assurer la liberté d'accès aux principaux ports,
- de repousser une agression amphibie,
- de protéger, à l'abri du chapelet d'îles et d'îlots, le trafic côtier.

Organisation

Le commandant en chef de la Marine exerce en même temps les fonctions d'adjoint « Marine » du Secrétaire d'Etat à la Défense, celui-ci recevant les directives du Président de la République, commandant suprême des forces armées.

Il est responsable de la mise en condition des forces navales et des opérations en temps de guerre, tout en restant subordonné au général Commandant en Chef des forces armées. Dans le cadre et l'esprit de la loi de février 1969 qui confie la défense du pays au peuple tout entier, les forces navales ont été regroupées au sein d'une région militaire maritime dont le siège est à SPLIT. Le Commandant de cette région est responsable des opérations navales en liaison avec l'Armée Populaire et de la défense du territoire de la zone avec la participation des masses populaires. Cette région maritime est divisée en trois arrondissements :

I. hoornaert



Vedette classe SHERSHEN.

- Arrondissement NORD : PULA,
- Arrondissement CENTRAL : SIBENIK,
- Arrondissement SUD : KOTOR.

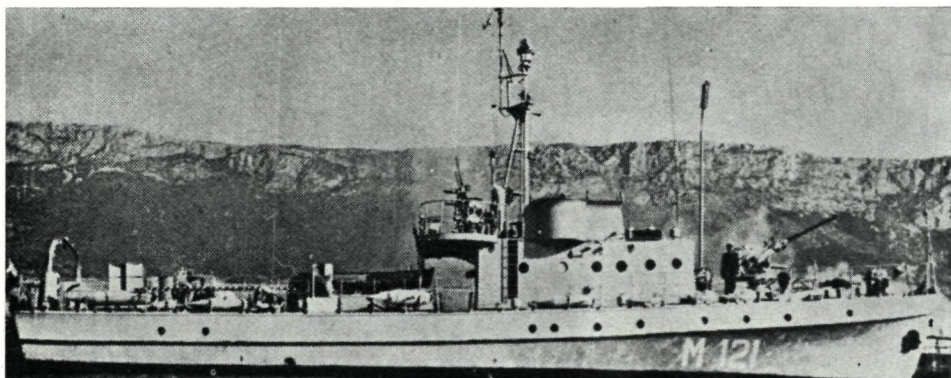
Unités navigantes

Les bâtiments des forces navales sont d'origines diverses, nationale, française, italienne, etc... et depuis 1965, soviétique. Cependant la Marine cherche à s'affranchir de cette tutelle. C'est ainsi que depuis une dizaine d'années, cinq sous-marins ont été construits dans les chantiers yougoslaves.

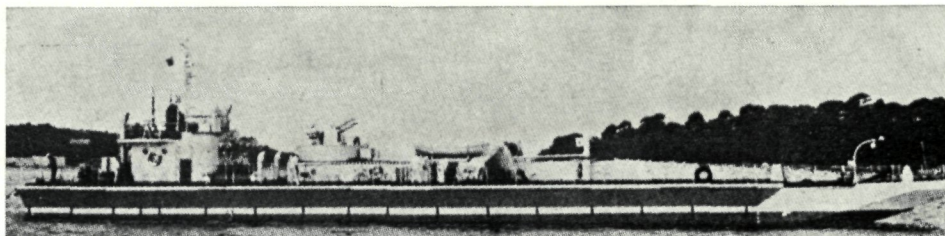
L'ordre de bataille actuel se compose de :

- 2 destroyers anciens d'origine britannique et italienne,
- 5 sous-marins de construction yougoslave récente,
- 29 escorteurs côtiers et chasseurs de sous-marins,
- 7 dragueurs côtiers classe SIRIUS,
- 13 dragueurs de petits fonds dont 4 classe HAM et les autres d'origine yougoslave,
- 10 vedettes lance-missiles surface-surface classe OSA soviétique,

INSHORE MINESWEEPER (Minolovci).



- 11 vedettes lance-torpilles classe SHERSHEN soviétique,
 - 54 vedettes lance-torpilles ou porte-canonns classe HIGGINS,
 - 65 bâtiments de débarquement légers de tous types dont 12 affectés à la flottille du Danube.
 - 24 petits dragueurs fluviaux,
 - une centaine d'auxiliaires divers.
- Les sous-marins et les vedettes constituent l'élément le plus efficace de cette flotte bien adaptée à son théâtre d'opérations.



▲ Landing Craft.

Effectifs

Les effectifs sont d'environ 18.000 hommes dont 2.000 officiers. Il faut y ajouter le personnel d'une brigade d'Infanterie de Marine évalué à 3.000 hommes. La durée du service militaire est de deux ans.

Formation

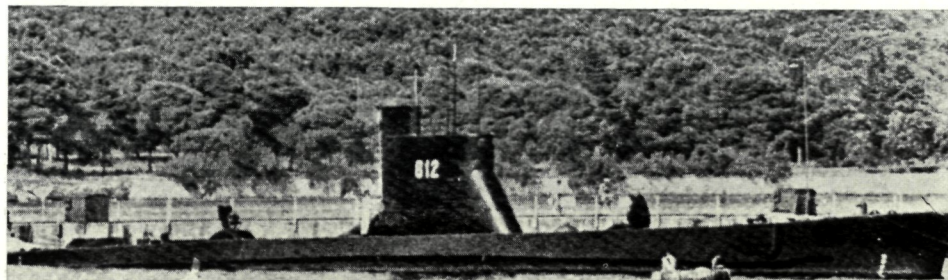
Les officiers et les sous-officiers sont formés à Divulje (près de Split); les premiers à l'Ecole Navale dont les cours durent trois ans. Ensuite, ils sont dirigés sur le Centre de spécialisation de Pula. Les mécaniciens sont formés à l'Ecole technique navale de Pula.

Infrastructure

Les bases côtières sont :

- PULA
- MALI LOSINJ
- SIBENIK
- DIVULJE
- SPLIT
- DUBROVNIK
- PLOCE
- KOTOR (y compris KUMBOR et TIVAT).

▼ ULJANIK



verwijt aan de gezagdragers. Op de buitengewone begrotingen van 1934 en 1935 werden dan ook kredieten voorzien met het oog op het terug in de vaart brengen van deze schepen. Deze maatregel had dus geenszins de bedoeling de Belgische vloot uit te breiden. Gedurende deze twee jaren werd aldus, voor de wederindienststelling, een toelage van 0,50 fr per dag en per ton toegekend. Dank zij deze staatsinterventie werden in 1934: 13 schepen (96.763 BRT) — met 544 zeelieden — opnieuw in de vaart gebracht; in 1935 volgden 7 andere schepen met 235 bemanningsleden. Einde 1933 lag 35 % der Belgische handelsschepen op, in december 1934 was dit percentage 23 %, einde 1935: 8 %. (17) De verleiding wordt hier groot om enkele lovende woorden te wijden aan het Bestuur van het Zeewezen en aan de onder impuls van dit Bestuur actieve « Hogere Zeevaartraad », die in die moeilijke jaren onverpoosd hebben geijverd om aan ons land een koopvaardij te bezorgen waarop het toch, uit hoofde van zijn geografische ligging en zijn industriële structuur, normalerwijze aanspraak mag maken. Het uiteraard sober bestek van dit artikel weerhoudt me nochtans van deze zijnsprong.

Om zeer summier het resultaat van moeizame palabers samen te vatten: de in 1936 opgerichte « Dienst voor Economisch Herstel » (beter bekend gebleven onder de afkorting OREC van zijn Franse benaming « Office de Redressement Economique ») nam in zijn programma van nationale hernieuwing het bouwen op van een aantal nieuwe schepen: ongeveer 150 miljoen frank werd voorgeschoten voor het bouwen van 28.000 ton scheepsruimte. (18) Kort nadien begon er iets te dreigen in het wereldgebeuren. Ongetwijfeld heeft de aldus verwekte psychose er toe bijgedragen dat uiteindelijk de wet van 1 februari 1939 « tot inrichting van het Krediet voor de uitbreiding van koopvaardij- en vissersvloten en van de scheepsbouw » werd uitgevaardigd. Ingevolge deze wet was de Staat gemachtigd tot een bedrag van ten hoogste 375 miljoen frank de terugbetaling — in hoofdsom, intresten en bijhorigheden — te waarborgen van leningen door openbare kredietinstellingen toegestaan aan de Belgische rederijen tot vernieuwing en uitbreiding, bij voorkeur op Belgische scheepswerven, van de koopvaardij- en vissersvloot. Ten einde de intrestenlast te verminderen mocht de Staat — binnen de grenzen van een jaarlijks bedrag van 11.250.000 fr — aan de hiervoren bedoelde ontleners, toelagen verstrekken die in geen geval hoger beliepen dan het bedrag overeenstemmende met een intrest tegen 3 % 's jaars op de verschuldigd blijvende kapitalen.

Deze wet was een goede zaak... maar ze kwam te laat. In september 1939 was onze tonnenmaat volstrekt ontoereikend om aan de elementaire behoeften van het land te voldoen: er was zowat 350.000 ton aan scheepsruimte tekort om de nodige uitheemse producten voor ravitaillering en grondstoffen aan te voeren. (19) Op 1 september 1939 telde onze handelsvloot 91 schepen met 359.527 BRT. Onmiddellijk werd een uiterste krachtingspanning gedaan om de capaciteit van onze vloot op te drijven. Van 1.1.1939 tot 10.5.1940 werden 21 eenheden onder Belgische vlag gebracht met een totale brutotonnenmaat van 95.154 T. Een bijzondere vermelding in dit verband verdient de oprichting van de « Société Maritime Anversoise », die acht Amerikaanse schepen aankocht met 67.439 BRT. In dezelfde periode gingen 11 schepen verloren, waarvan 5 door oorlogsfeiten en 6 ingevolge zeer rampen die grotendeels te wijten waren aan de onveilige vaart door gebrek aan bebakening. Een klein kustvaarder werd aan Frankrijk verkocht.

Ik wil deze vóóroorlogse periode niet afsluiten zonder een zeer belangrijk initiatief van de toenmalige regering te vermelden. Onder de dreiging van het naderend oorlogsgevaar werden, op basis van de volmachtswet van 1937, de koninklijke besluiten van 7 en 8 augustus 1939 uitgevaardigd waarbij, door de oprichting van een « Vereniging voor Onderlinge Zeeverzekeringen tegen Oorlogsrisico » (VOZOR), waarbij alle reders verplichtend waren aangesloten, een dergelijke oorlogsverzekering werd in het leven geroepen die, dank zij de staatswaarborg, niet gebonden was aan de draconische voorwaarden voor dergelijke verzekering op de vrije markt. Deze maatregel zal later — mits een noodzakelijke aanpassing door de besluitwet van 27 februari 1947, een doorslaggevende rol spelen bij de heropbouw van onze zwaar gehavende vloot.

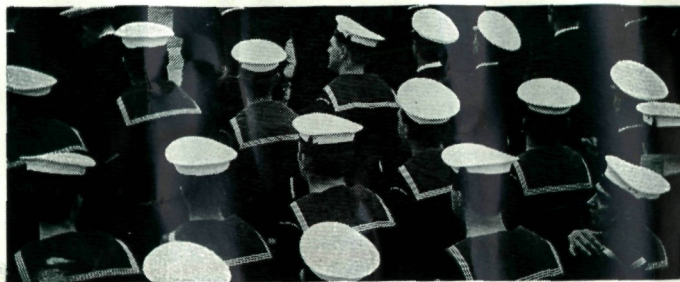
Wordt vervolgd.

(17) H. DE VOS — *De Belgen en de Zee*, blz. 117.

(18) H. DE VOS — op. cit. blz. 118.

(19) P. SCARCERIAUX, in *Belgian Shiplover*, nr. 88, 1962, p. 397-400. Volledige lijst van de 121 met premie gebouwde schepen, met o.m. naam van het schip, bouwer, reder, tonnenmaat enz.

MARINES



MILITAIRES

LA MARINE YOUGOSLAVE

Largement ouverte sur l'Adriatique, la Yougoslavie peut jeter un regard sur l'Occident et donc vers un avenir économique chargé d'espoir.

La côte dalmate avec ses rivages abrupts, ses ports profonds et bien protégés, ses îles et chenaux qui permettent aux forces navales de masquer leurs mouvements, est d'une défense relativement facile.

Dans ce contexte géographique particulier, la marine yougoslave a pour missions principales :

- d'assurer la liberté d'accès aux principaux ports,
- de repousser une agression amphibie,
- de protéger, à l'abri du chapelet d'îles et d'îlots, le trafic côtier.

Organisation

Le commandant en chef de la Marine exerce en même temps les fonctions d'adjoint « Marine » du Secrétaire d'Etat à la Défense, celui-ci recevant les directives du Président de la République, commandant suprême des forces armées.

Il est responsable de la mise en condition des forces navales et des opérations en temps de guerre, tout en restant subordonné au général Commandant en Chef des forces armées. Dans le cadre et l'esprit de la loi de février 1969 qui confie la défense du pays au peuple tout entier, les forces navales ont été regroupées au sein d'une région militaire maritime dont le siège est à SPLIT. Le Commandant de cette région est responsable des opérations navales en liaison avec l'Armée Populaire et de la défense du territoire de la zone avec la participation des masses populaires. Cette région maritime est divisée en trois arrondissements :

I. hoornaert

verwijt aan de gezagdragers. Op de buitengewone begrotingen van 1934 en 1935 werden dan ook kredieten voorzien met het oog op het terug in de vaart brengen van deze schepen. Deze maatregel had dus geenszins de bedoeling de Belgische vloot uit te breiden. Gedurende deze twee jaren werd aldus, voor de wederindienststelling, een toelage van 0,50 fr per dag en per ton toegekend. Dank zij deze staatsinterventie werden in 1934: 13 schepen (96.763 BRT) — met 544 zeelieden — opnieuw in de vaart gebracht; in 1935 volgden 7 andere schepen met 235 bemanningsleden. Einde 1933 lag 35 % der Belgische handelsschepen op, in december 1934 was dit percentage 23 %, einde 1935: 8 %. (17) De verleiding wordt hier groot om enkele lovende woorden te wijden aan het Bestuur van het Zeewezen en aan de onder impuls van dit Bestuur actieve « Hogere Zeevaartraad », die in die moeilijke jaren onverpoosd hebben geijverd om aan ons land een koopvaardij te bezorgen waarop het toch, uit hoofde van zijn geografische ligging en zijn industriële structuur, normalerwijze aanspraak mag maken. Het uiteraard sober bestek van dit artikel weerhoudt me nochtans van deze zijdsprong.

Om zeer summier het resultaat van moeizame palabers samen te vatten: de in 1936 opgerichte « Dienst voor Economisch Herstel » (beter bekend gebleven onder de afkorting OREC van zijn Franse benaming « Office de Redressement Economique ») nam in zijn programma van nationale hernieuwing het bouwen op van een aantal nieuwe schepen: ongeveer 150 miljoen frank werd voorgeschoten voor het bouwen van 28.000 ton scheepsruimte. (18) Kort nadien begon er iets te dreigen in het wereldgebeuren. Ongetwijfeld heeft de aldus verwekte psychose er toe bijgedragen dat uiteindelijk de wet van 1 februari 1939 « tot inrichting van het Krediet voor de uitbreiding van koopvaardij- en vissersvloten en van de scheepsbouw » werd uitgevaardigd. Ingevolge deze wet was de Staat gemachtigd tot een bedrag van ten hoogste 375 miljoen frank de terugbetaling — in hoofdstuk, intresten en bijhorigheden — te waarborgen van leningen door openbare kredietinstellingen toegestaan aan de Belgische rederijen tot vernieuwing en uitbreiding, bij voorkeur op Belgische scheepswerven, van de koopvaardij- en vissersvloot. Ten einde de intrestenlast te verminderen mocht de Staat — binnen de grenzen van een jaarlijks bedrag van 11.250.000 fr — aan de hiervoren bedoelde ontleners, toelagen verstrekken die in geen geval hoger beliepen dan het bedrag overeenstemmende met een intrest tegen 3 % 's jaars op de verschuldigd blijvende kapitalen.

Deze wet was een goede zaak... maar ze kwam te laat. In september 1939 was onze tonnenmaat volstrekt ontoereikend om aan de elementaire behoeften van het land te voldoen: er was zowat 350.000 ton aan scheepsruimte tekort om de nodige uitheemse producten voor ravitaillering en grondstoffen aan te voeren. (19) Op 1 september 1939 telde onze handelsvloot 91 schepen met 359.527 BRT. Onmiddellijk werd een uiterste krachtsinspanning gedaan om de capaciteit van onze vloot op te drijven. Van 1.1.1939 tot 10.5.1940 werden 21 eenheden onder Belgische vlag gebracht met een totale brutotonnenmaat van 95.154 T. Een bijzondere vermelding in dit verband verdient de oprichting van de « Société Maritime Anversoise », die acht Amerikaanse schepen aankocht met 67.439 BRT. In dezelfde periode gingen 11 schepen verloren, waarvan 5 door oorlogsfeiten en 6 ingevolge zeerampen die grotendeels te wijten waren aan de onveilige vaart door gebrek aan bebakening. Een klein kustvaarder werd aan Frankrijk verkocht.

Ik wil deze vóóroorlogse periode niet afsluiten zonder een zeer belangrijk initiatief van de toenmalige regering te vermelden. Onder de dreiging van het naderend oorlogsgevaar werden, op basis van de volmachtswet van 1937, de koninklijke besluiten van 7 en 8 augustus 1939 uitgevaardigd waarbij, door de oprichting van een « Vereniging voor Onderlinge Zeeverzekeringen tegen Oorlogsrisico » (VOZOR), waarbij alle reders verplichtend waren aangesloten, een dergelijke oorlogsverzekering werd in het leven geroepen die, dank zij de staatswaarborg, niet gebonden was aan de draconische voorwaarden voor dergelijke verzekering op de vrije markt. Deze maatregel zal later — mits een noodzakelijke aanpassing door de besluitwet van 27 februari 1947, een doorslaggevende rol spelen bij de heropbouw van onze zwaar gehavende vloot.

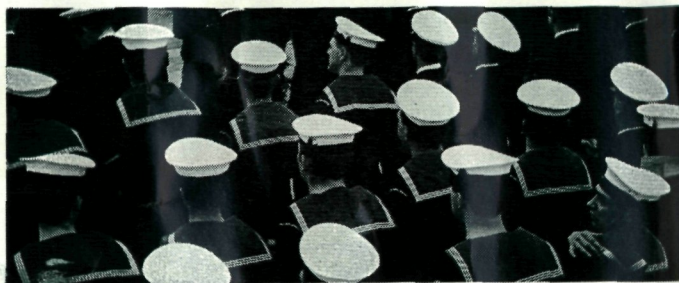
Wordt vervolgd.

(17) H. DE VOS — *De Belgen en de Zee*, blz. 117.

(18) H. DE VOS — op. cit. blz. 118.

(19) P. SCARCERIAUX, in *Belgian Shiplover*, nr. 88, 1962, p. 397-400. Volledige lijst van de 121 met premie gebouwde schepen, met o.m. naam van het schip, bouwer, reder, tonneermaat enz.

MARINES



MILITAIRES

LA MARINE YOUGOSLAVE

Largement ouverte sur l'Adriatique, la Yougoslavie peut jeter un regard sur l'Occident et donc vers un avenir économique chargé d'espoir.

La côte dalmate avec ses rivages abrupts, ses ports profonds et bien protégés, ses îles et chenaux qui permettent aux forces navales de masquer leurs mouvements, est d'une défense relativement facile.

Dans ce contexte géographique particulier, la marine yougoslave a pour missions principales :

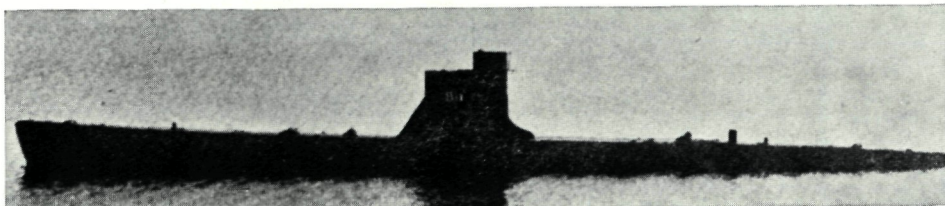
- d'assurer la liberté d'accès aux principaux ports,
- de repousser une agression amphibie,
- de protéger, à l'abri du chapelet d'îles et d'îlots, le trafic côtier.

Organisation

Le commandant en chef de la Marine exerce en même temps les fonctions d'adjoint « Marine » du Secrétaire d'Etat à la Défense, celui-ci recevant les directives du Président de la République, commandant suprême des forces armées.

Il est responsable de la mise en condition des forces navales et des opérations en temps de guerre, tout en restant subordonné au général Commandant en Chef des forces armées. Dans le cadre et l'esprit de la loi de février 1969 qui confie la défense du pays au peuple tout entier, les forces navales ont été regroupées au sein d'une région militaire maritime dont le siège est à SPLIT. Le Commandant de cette région est responsable des opérations navales en liaison avec l'Armée Populaire et de la défense du territoire de la zone avec la participation des masses populaires. Cette région maritime est divisée en trois arrondissements :

I. hoornaert



SUTJESKA.

Photo « Yugoslavian Navy Official ».

Les bases fluviales sont :

- NOVI SAD (QG de la flottille du DANUBE)
- BELGRADE
- SABAC.

Construction navale

Les trois principaux chantiers sont situés à Pula (Uljanik), Split et Rijeka (Treci Maj). Le chantier Uljanik s'est équipé pour la construction des super-pétroliers ; la Norvège lui a récemment commandé trois tankers de 250.000 T DWT. C'est à Pula et à Split que sont construits les sous-marins types SUTJESKA et HEROJ tandis qu'une partie des vedettes lance-torpilles classe soviétique SHERSHEN sont construites à Kraljevica.

Marine marchande

La flotte marchande est en pleine expansion et se composait, le 1er juillet dernier, de 298 navires totalisant 1.921.968 t. C'est une flotte jeune et moderne puisque 62 % de ses bâtiments ont moins de dix ans d'âge.

Personnalités

Commandant en Chef de la Marine et Sous-Secrétaire d'Etat à la Défense : Vice-Amiral Mamula.

Commandant du district naval de Split : Vice-Amiral Purisic.

Commandant du secteur maritime de Sibenik et Commandant de la zone centrale : Contre-Amiral Zuzulj.

Commandant du secteur maritime de Kotor et Commandant de la zone Sud : Contre-Amiral Kapicic.

Chef du département politique : Vice-Amiral Matulic.

Commandant du centre d'instruction de Divulje : Vice-Amiral Novkovic.

L. HOORNAERT



Vereniging Hulpbetoon in de Zeemacht, VZW
Association d'Entraide Force Navale, ASBL
Brusselselaan, 6, 1820 STROMBEEK-BEVER
☎ 02/67.14.58

august h. tack

EEN FIGUUR UIT DE VOORMALIGE « KONINGLIJKE ZEEMAGT » (1)

v.m. marghem

Dat atavisme geen ijdel woord is willen wij hier even schetsen.

August Hypolite Lodewijk TACK werd geboren te Venlo (Limburg) op 26 juli 1821, als zoon van Karel Lodewijk afkomstig uit Eine bij Oudenaarde, toen luitenant-kwartiermeester bij de 14e Afdeling nationale infanterie in garnizoen te Venlo. De vader had reeds gediend onder Napoleon en zijn eerste strepen verdiend tijdens de oorlogen in Spanje, Duitsland en Frankrijk waar hij verschillende malen gewond werd en daarna vriendelijk bedankt voor zijn gepresteerde diensten.

Hij gaat over naar het leger van de Nederlanden, is er officier (2) en maakt kennis met Eugenia Maria CARRE, dochter van Johan Ignatius.

Deze laatste, afkomstig uit Rumbekke, heeft ook reeds enkele dienstjaren achter de rug. Na zeven jaar onder de Oostenrijkers te hebben gediend gaat hij in 1792 over naar het Artillerie regiment van de Prins van Oranje, wordt instructeur aan de Militaire school te Breda en staat natuurlijk in het kamp van de bondgenoten als Napoleon zijn laatste slag levert te Waterloo. Hij is luitenant-magazijnmeester te Venlo als zijn toekomstige schoonzoon om de hand van Eugenia komt smeken. (3) Tussen militairen stelt dit weinig of geen problemen en het huwelijk wordt voltrokken in 1819.

In 1830 kiezen Carre en Tack de zijde van de muiters. Carre heeft verschillende zonen in het leger en één van hen, Willem Anthonius, blijft in Nederland, wordt na het beleg van de citadel te Antwerpen (1832) gevangen naar Frankrijk gevoerd en later benoemd tot ridder in de Militaire Willemsorde 4e klasse, de hoogste Nederlandse onderscheiding. (4) De kleine August groeit dus op in een uitgesproken militair milieu. Hij loopt school en verandert waarschijnlijk veel van instelling naargelang het garnizoen van de vader. Als hij zestien is kan hij het niet meer volhouden, neemt deel aan een openbaar examen en wordt opgenomen in de Koninklijke Zeemacht op 25 november 1837 als aspirant der 2e klasse. (5)

Hij volgt de lessen aan de zeevaartschool te Antwerpen, scheept in op de kanoneerboot nr 4 en kruist in de Noordzee. Daarna voltooit hij zijn opleiding op de opleidingskotter en legt op 1 december zijn examen van aspirant der 1e klasse af.

In juni 1840 komt hij terecht aan boord van de « LOUISE-MARIE », doet er visserijwacht en bezoekt de Shetlands, Feroe en IJsland.

Daarna neemt hij nog deel aan een reis naar Portugal. Op 1 mei 1841 wordt hij benoemd tot aspirant der 1e klasse en maakt verder enkele reizen met de « LOUISE-MARIE », de opleidingskotter en de kanoneerboot nr 11.

Op 2 juli 1842 verhuist Tack zijn plunjezak op het stoomschip « BRITISH QUEEN », commandant kapitein-luitenant-ter-zee Eyckholt, samen met enkele gekende figuren uit die tijd: de aspiranten Dufour en T. Du Colombier.

Na een aantal perikelen had de Staat besloten een lijn Antwerpen-New York in te richten op de handelsbetrekkingen van het land te verbeteren en daartoe in Engeland een pakketboot, de grootste uit die tijd, aangekocht. (6)

1. Deze term werd door ons verkozen boven deze van « Marine ». Een dekreet van september 1830 spreekt van « force navale ». (H. De Vos, La petite histoire de la Marine Royale Belge, in « **Communications de l'Académie de Marine de Belgique** », t. IX, 1955, p. 13). Anderzijds wordt in een overlijdensakte vermeld « Koninglijke Zeemagt » (Antwerpen 1843, nr. 1893).
2. MLMG (Museum van het Leger en van Militaire Geschiedenis) — Stamboek officieren: nr. RM542. AR'sG (Algemeen Rijksarchief 's Gravenhage) — Stamboek officieren: inv. nr. 280. Annuaire de l'Armée Belge 1874.
3. MLMG — Stamboek officieren: nr. RM1293. AR'sG — Stamboek officieren vóór 1813: inv. nr. 55. Annuaire de l'Armée Belge 1870.
4. AR'sG — Stamboek officieren: inv. nr. 341-100.
5. BAFRM (Bundesarchiv Frankfurt, Reichsmarine Ministerium) — nr. DB59/21, eigenhandig geschreven dienststaat.
6. De « British Queen » had volgende karakteristieken: gebouwd in 1838 door Curling, Young & Co in Limehouse (Middlesex), 2016 ton, tot. lengte 275 ft, 500 PK, plus minus 12 kn. Gewapend met enkele kleine kanonnen: de vrees voor zeerovers was dan nog niet geluwd.

Onze zeeman maakt de twee enige reizen onder Belgisch bevel mee, reizen die zeker avontuurlijk mochten genoemd worden. Een zusterschip was reeds gezonken en de « BRITISH QUEEN » had op het punt gestaan dit ook te doen en moest gedurende de tweede reis op de Azoren een schuilplaats zoeken (7) waarna het schip verkocht werd.

Tack neemt op 1 mei 1843 deel aan het examen van vaandrig-ter-zee en scheept in op de « EMMANUEL », bevelhebber luitenant-ter-zee Van Haverbeke, in november 1844.

Men moet weten dat, enerzijds om de opleiding van de bemanning te verzekeren en anderzijds om de nationale produkten in het buitenland bekend te maken, de K.Z. personeel leverde aan private rederijen. Zo hoorde de bewapende « EMMANUEL » toe aan de rederij De Cock uit Gent.

De reis gaat naar Batavia, Singapour, Manilla en Canton. In deze laatste stad situeert zich een nogal komisch incident. Van Haverbeke ziet zich de toegang tot de haven verbieden: de Belgische schepen zijn er nog niet toegelaten. Maar er heerst hongersnood in de stad en de kapitein hoopt hieruit profijt te halen door eetwaren aan te bieden met de hoop zodoende misschien enkele vergunningen los te krijgen. De Chinezen echter kennen het bestaan van België niet en hebben eerder argwaan. Tack wordt als afgezant gestuurd met een atlas waarvan de kaarten zodanig getrukeerd zijn dat ons land er op voorkomt wat uitgebreid met een gedeelte van Nederland, het Groot-Hertogdom en het noorden van Frankrijk. De list werkt echter niet zoals verhoopt en onze gezant die nogal zenuwachtig of opgewonden schijnt te zijn vindt niet beter dan een teeservies naar het hoofd van zijn gele broeders te slingeren en te wijzen naar de kanonnen van de « EMMANUEL ». De argumenten zijn uitstekend want een akkoord wordt bereikt. Het schip bereikt Antwerpen op 13 april 1845.

Hij wordt nog ingescheept op een kononeerboot tot hij, in september 1845, een reis maakt met de « AMBIORIX » (rederij J.B. Donnet uit Antwerpen), commandant Roose, met bestemming Singapour en Manilla. Er is maar weinig bekend over deze reis. De terugkomst geschiedt op 9 oktober 1846.

Op 1 juni 1847 wordt Tack benoemd tot vaandrig-ter-zee en neemt deel aan de indienststelling van de « LOUISE-MARIE » waar hij tweede officier wordt.

Na een kruistocht in de Noordzee vertrekt het schip op 16 december voor een exploratietoehoeft naar de westelijke kusten van Afrika onder het bevel van Van Haverbeke. Het doel van de reis was de studie voor het afsluiten van handelsovereenkomsten terwijl Leopold I hoopte hier een kolonie te kunnen stichten.

Na Teneriffe worden Gorée en Sierre Leone aangedaan waarna heel de aandacht besteed wordt aan de Rio Nunez, ten noorden van Freetown, waar Van Haverbeke op 4 maart een overeenkomst tekent met de inlandse koning Lamina waarbij een concessie verkregen wordt over de twee oevers van de rivier. Het schip keert terug naar de thuishaven in mei 1848.

Niet om er stil te liggen echter want Tack neemt nog deel aan twee reizen visserijinspectie in de Noordzee tot begin oktober waarna het vaartuig Antwerpen binnenloopt om een nieuwe reis naar de Rio Nunez voor te bereiden.

Op dit ogenblik wordt het bestaan van de Marine in opspraak gebracht. De regering doet eens te meer besparingen, verschillende schepen worden uit de vaart genomen en een gedeelte van het personeel teveel geacht.

Tack die nu meer dan elf jaar dienst had was nochtans vast besloten zijn carrière verder te zetten alhoewel maar weinig hoop bestond dit in België te kunnen doen. Samen met vijf collega's vraagt hij zijn ontslag en wordt in de reserve geplaatst vanaf 1 januari 1849. Hij wordt gecontacteerd door de Duitse gezant te Brussel, baron von Drachenfels, die hem voorstelt dienst te nemen in de eerste Duitse Confederale vloot dan in wording. In een brief d.d. 6 augustus 1849 (8) antwoordt hij :

« (...) qu'après avoir mûrement réfléchi sur le contenu de la dépêche ministérielle (...) j'accepte la position que le Gouvernement Allemand veut me faire ; je viens en conséquence vous prier de vouloir solliciter de votre gouvernement mon brevet de Lieutenant de Vaisseau de 1ere classe. »

Tack, samen met zes andere officieren, wordt aangeworven maar zijn realiteitszin doet

7. O. Du Colombier, Souvenirs de mes voyages, in « Wandelaer et Sur L'eau », 1961-1962.

8. BAFRM, - nr. DB59/24.

hem bepaalde voorzorgen nemen. Wetten inzake dienstname in een buitenlandse macht zijn inderdaad nog niet duidelijk gesteld. (9)

Hij richt op 17 augustus een tweede brief tot generaal-baron von Drachenfels, toen in het Hotel Marion te Oostende (10) verblijvend, en stelt, na te hebben vergeleken met het geval van een Frans officier in Belgische dienst getreden in 1832, duidelijk zijn voorwaarden : (11)

« (...) Voici donc, Monsieur le Général, les conditions auxquelles je souscrirais mon entrée au service Allemand :

1. Obtenir le brevet de Lieutenant de vaisseau de 1re classe.
2. Obtenir l'indemnité pour frais de déplacement.

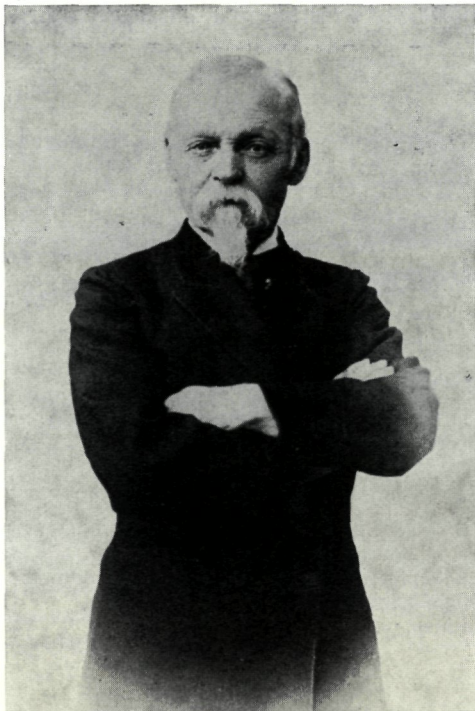
En outre pour garanties de ma nouvelle position, les lois sur la matière n'existant pas encore :

1. Que la Loi règlera le mode d'avancement des officiers.
2. Que je ne pourrai être privé de mon grade qu'en vertu d'un jugement motivé pour cause de délit prévu par la loi.
3. Qu'il n'y aura jamais aucune distinction d'établie entre moi et les officiers allemands de naissance.
4. Qu'en aucun cas et sous aucun prétexte je ne pourrai recevoir dans une position non-active, moins des 5/8 du traitement d'activité de mon grade.
Il est entendu qu'il me sera loisible d'aller vivre, pendant cette inactivité, au sein de ma famille.
5. Que ma pension sera au moins égale au traitement de non-activité. Cette pension me sera acquise de plein droit, lorsque je me trouverai dans les conditions d'ancienneté

9. J.R. Leconte, Quelques principes juridiques appliqués aux Belges enrôlés dans les armées étrangères après 1830, in « *Revue Belge d'Histoire Militaire* », XVI-3, dec. 1965.

10. Gelegen Kerkstraat, 26 & 27.

11. BAFRM - nr. DB59/67.



Handtekening van
A.H. TACK.



De LOUISE MARIE voor Oostende.

de service ou d'infirmité prévues ou à prévoir par la loi. En cas de blessure, qui ne permettrait plus de servir activement, cette même pension me sera, pour ce seul fait, acquise immédiatement dès le jour où l'on cesserait de payer le traitement d'activité. Je pourrai en outre en jouir en Belgique.

6. Mes années de service en Belgique devront compter comme si elles avaient eu lieu en Allemagne, dans le cas où il pourrait en résulter un avantage pour l'officier de marine.

Tack wordt bij een besluit van 30 november 1849 door de Regent-aartshertog Johann benoemd tot luitenant der 1e klasse in de Duitse Marine (12) en vervoegt de basis van Bremerhaven waar hij zich ter beschikking stelt van admiraal Rudolf Brommy (1804-1860), stichter van de eerste Confederale Duitse vloot, en het commando krijgt van het stoomkorvet « GROSSHERZOG VON OLDENBURG ». (13)

Einde 1850 wordt hem toegelaten een verlof in België door te brengen.

'Wegens politieke verwickelingen wordt de Brommy vloot opgeheven en wordt Tack op 29 juli 1852 ontslagen.

Pruisen volhardt nochtans in de poging een vloot te behouden en wetende dat men met veel lof over de Belgische officieren gesproken heeft mag men wel beweren dat deze veel bijgedragen hebben tot het stichten van de huidige Duitse marine.

Tack krijgt, samen met zijn collega's, een pensioen van 40 reichsthalers per maand tot in 1888, waarna Duitsland weigert dit nog te betalen. (14) In 1860 geeft hij nog steeds aan als beroep « in dienst der Duitse militaire marine ». (15)

Hij ziet echter geen toekomst meer in onze zeemacht, toen in volledig verval geraakt. Ondertussen wordt op 21 oktober 1853 de « S.A. Belge des bateaux à vapeur transatlantiques » gesticht. Twee stoomschepen worden in Nederland besteld aan een firma zonder enige ondervinding en met een lastenboek zonder voldoende specificaties. Tack, die reeds heel wat kennis heeft opgedaan met stoomschepen, wordt bevelhebber van de eerste steamer, de « BELGIQUE », van de lijn Antwerpen-New York.

12. BAFRM - nr. DB51/29.

13. BAF (Bundeszentralkommission Marineabteilung) - nr. BZK, MA 1/11.

14. J.R. Leconte, Les frères Oscar et Thémistocle Du Colombier, in R.B.H.M., XVI-1, 1965.

15. Overlijdensakte Oudenaarde 1860, nr. 78

Een eerste reis wordt aangevangen op 29 december 1855 maar ter hoogte van Blankenberge begeeft een van de ketels het. Na herstelling in Southampton wordt de reis voortgezet maar het schip maakt water en is verplicht Plymouth binnen te lopen nadat Tack zelfs de hulp van passagiers moest inroepen om een gedeelte van de lading over boord te gooien. Na een moeilijke terugtocht wordt de reis onderbroken tot 4 oktober 1856 waarna New York bereikt wordt... maar dan moet een der masten worden vervangen.

Het zusterschip, de « CONSTITUTION » was zeker niet beter. De vennootschap, gesticht zonder voldoende voorbereiding, liep op een fiasco uit en werd ontbonden in 1859.

Hiermee eindigt waarschijnlijk ook de maritieme loopbaan van Tack. Hij klaagt echter nog bepaalde wantoestanden aan in drie publicaties :

« Lignes de navigation à vapeur entre la Belgique et les pays d'outre-mer », Brussel, 1858.
« Lignes de navigation à vapeur entre la Belgique et les pays transatlantiques », Brussel, 1858.

en « Lignes de navigation à vapeur entre Anvers et New York », Brussel, 1859.

De Koninklijke Zeemacht wordt definitief opgeheven op 11 april 1862.

Waarschijnlijk beïnvloed door zijn broer Ernest, ambtenaar bij de spoorwegen, gaat hij over naar de industrie en introduceert in dit land de behandeling van dwarsliggers met creosoot.

Hij blijft zich nochtans voor de marine interesseren en publiceert achtereenvolgens in 1904, « Note sur la nécessité d'étendre le commerce maritime en Belgique », in 1905 « Un dernier mot sur la défense d'Anvers » en « Etude comparative des projets d'amélioration de l'Escaut », in 1906 « Note concernant la sûre navigation de l'Escaut » wat bewijst dat er niets nieuw is in deze wereld. Hij verdedigt nl. het graven van een diepzeekanaal veebrugge-Antwerpen om de hinder van de nauwe vaargeulen op de Schelde te ontwijken. Dit reeds 66 jaar geleden !

A. Tack (brilljante telg uit een officiersfamilie, stierf te Brussel op 11 juni 1914, even voor het uitbreken van de eerste wereldoorlog, bijna 93 jaar oud. Ouderdom die hem niet belette de bouw van de zeehaven in de hoofdstad te volgen. (16)

Hij rust in het familiegraf op de begraafplaats te Bosvoorde.

V.M. Marghem

16. A. de Burbure, La mer, école des centenaires, in « Neptunus », 5e Jg, nr. 12, dec. 1958.

BIBLIOGRAFIE :

L. LÉCONTE, *Les ancêtres de notre Force Navale*, Brussel, 1952.

A. de BURBURE de WESEMBEEK, *Une anthologie de la Marine Belge*, Antwerpen, 1963.

NOTEN :



UNE FIGURE DE LA « MARINE ROYALE » AUGUSTE H. TACK

Auguste Tack naquit à Venlo (Limbourg) le 26 juillet 1821. Son père était lieutenant-quartier-maître, son grand-père maternel garde d'artillerie.

A seize ans Tack prend part au concours d'admission et s'engage à la Marine Royale le 27 novembre 1837. Après ses études, il s'embarque successivement sur la canonnière n° 4, le cotre d'instruction et la « LOUISE-MARIE ». Nommé aspirant de 1e classe en 1841 il embarque sur la « BRITISH QUEEN » puis sur l'« EMMANUEL » et l'« AMBIORIX ». Enseigne de vaisseau en 1847 il prend part à la première exploration des côtes occidentales africaines. La marine périclité et Tack s'engage à la Marine Confédérale Allemande. Toutefois, étant préoccupé de son avenir, il pose des conditions. Nommé lieutenant de vaisseau de 1e classe, il commande la corvette à vapeur « GROSSHERZOG VON OLDENBURG » mais est licencié le 29 juillet 1852.

Il prend ensuite le commandement du steamer « BELGIQUE » mais la compagnie est liquidée en 1859.

Tack passe dans l'industrie, ce qui ne l'empêche pas de publier quelques notes concernant la navigation à vapeur et d'autres problèmes maritimes de l'époque.

Il mourut à Bruxelles le 11 juin 1914.

50 ANS APRES



activité navale belge 14-18

j. verleyen

Eh bien voilà, Commandant, il faut encore ajouter quelques petits détails. Le poste de radio belge de la Kalemie transmet immédiatement un message à l'Amirauté pour lui annoncer la victoire. La réponse ne se fit pas attendre : les félicitations personnelles du Roi Georges V au commandant Spicer-Simson et ce n'était qu'un début. Il faut aussi souligner qu'après la capture du KINGANI et malgré l'horreur des lieux et la nécessité de faire vite que vous avez si bien décrites, les Anglais ne perdirent pas le souci de l'étiquette navale. Le White Ensign fut arboré sur le bâtiment avec en dessous le pavillon de la Marine Impériale ainsi qu'il est d'usage pour un bâtiment ennemi capturé. Le livre anglais vous donne également raison en ce qui concerne le rôle joué par le bouclier de la pièce puisqu'il dit que sans le "gun-shield", l'obus fatal serait passé par delà le bateau. Mais, je tiens encore à vous poser deux questions au sujet de l'événement et qui me sont inspirées par le livre anglais. Celui-ci prétend que des atrocités furent commises contre les cadavres allemands.

- Je tiens à m'inscrire en faux contre ces odieuses calomnies. Les corps des Allemands ont été traités avec le plus grand respect. Votre question me rappelle même un petit incident qu'il vaut peut-être mieux ne pas mentionner. Les corps des Allemands avaient été exposés dans une paillotte avec une garde d'honneur. Le soir, un militaire belge, dont je ne saurais plus vous dire ni le nom ni le grade, est entré comme un furieux dans cette paillotte et a commencé à injurier les cadavres de tous les noms. J'étais indigné et je lui ai ordonné de sortir. Une fois dehors, je lui reprochai vertement son manque de tenue. Il me dit qu'il avait eu deux membres de sa famille tués en Belgique par les Allemands. Je parvins cependant à le calmer et je lui dit pour terminer : "et maintenant, entrez dans la paillotte et allez les saluer respectueusement !!!". Et il l'a fait. Je dois dire du reste que nous n'avons jamais eu à nous plaindre des Allemands sur la question du traitement des cadavres. Ainsi, le 1er mars 1915, notre poste de vigie sud à Tembwe fut capturé par surprise par un détachement ennemi débarqué. Le brave sous-officier BILLEN qui commandait le poste se défendit comme un lion et se fit tuer sur sa mitrailleuse en même temps que le volontaire anglais WILLOX, le sergent noir et trois de ses hommes. Tout le peloton fut fait prisonnier et les cadavres des nôtres furent embarqués par l'ennemi. Eh bien, nous les avons retrouvés à Kigoma, enterrés à la pelouse d'honneur.

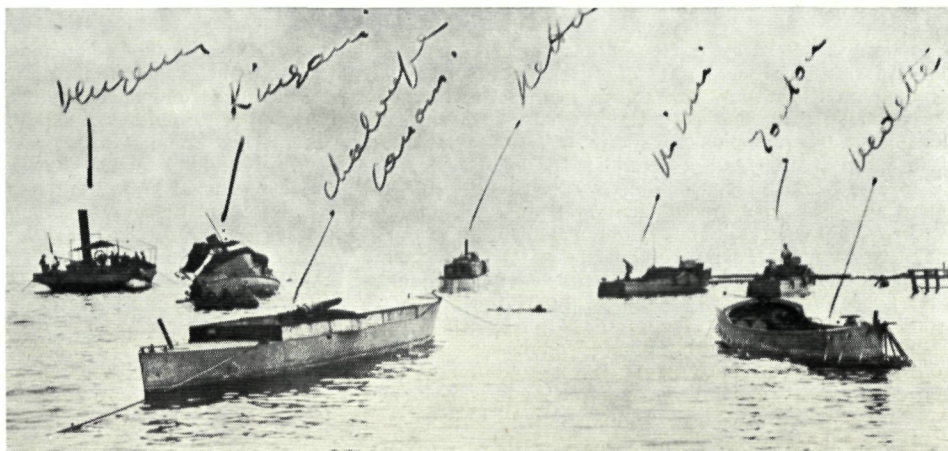
Encore une dernière question, Commandant. Le livre anglais nous décrit l'enterrement. Le Comandant JUNGE et l'un des servants de la pièce, nommé PENNING, étaient de confession luthérienne. Les prières des morts furent récitées pour eux par le Lt-Commander Spicer-Simson. Le second servant de la pièce, un certain SCHWARZ, était un catholique de rite romain et les prières des morts furent récitées pour lui par un Père Blanc d'Afrique. Et, à propos de cet enterrement, le livre anglais prétend que l'on dut placer des marins anglais pour garder les tombes car les soldats congolais voulaient déterrer les cadavres pour les manger.

Encore une fois, tout ceci est de l'exagération. Mais je dois tout de même vous dire que mon sergent-major FATAKI qui commandait nos artilleurs Bangalas et dont je vous ai déjà parlé, est venu me dire que, chez eux, on disait toujours que, lorsqu'on avait tué des ennemis courageux, il était bon de les manger. Je lui ai dit : "Mon brave FATAKI, comment peux-tu encore dire des choses pareilles après tant d'années passées à notre Force Publique au service de Boula Matari ?"
Et ce fut tout.

à suivre.



La rade de la Kalemie
de g. à dr. A l'avant-plan : MOSSELBAK et VEDETTE
à l'arrière plan : VENGEUR, KINGANI (chaviré), NETTA, MIMI et TOUTOU.



BELGISCHE MARITIEME OORLOGSAKTIVITEITEN 1914-1918 (vervolg)
50 jaar later gezien.

(korte inhoud van het in het Frans gepubliceerde vervolg van de artikelenreeks door
J. VERLEYEN (zie NEPTUNUS 1970 nr 6).

vertaling door
f. van der taelen

De Kolonel Muller spreekt van deze tocht van de DELCOMMUNE in de Lukuga, welke plaatsgreep op 28 Februari 1915. (hier is Verleyen aan het woord) : Maar exkuseer Commandant (Goor), de Kolonel stipt ook aan dat toen U enige dagen tevoren, op 18 Februari, majoor Olsen en enige officieren van de LUKUGA naar M'TAO bracht ; U een vijandelijk schip beweerde te zien naderen en erop stond dat iedereen zou ontschepen ; alhoewel er volgens de anderen niets in het zicht was, doch dat een geweldige storm onmiddellijk nadien opstak. Iedereen was toen wel verplicht te ontschepen. (wij laten nu Comd. Goor weer zelf aan het woord) :

Indien ik heb beweerd een vijandelijk schip te ontwaren, wil dat zeggen dat ik het inderdaad zag. Wij hielden op dit ogenblik koers in de richting van Kavala, een verlaten eiland voor M'toa gelegen. Dit eiland was zowel voor ons als voor de Duitsers het voorwerp van logistieke "raids", er was inderdaad mogelijkheid zich te bevoorraden in vers vlees (wilde geiten) en allerlei fruitsoorten. Ik heb er zelfs eens een geschreven boodschap in een fles voor de Duitsers achtergelaten om ze hun moffentronies vol te schelden betreffende hun lafheid ; ze maakten zich liever vlug uit de voeten inplaats van het gevecht aan te gaan wanneer onze "Mosselbak" hun vaarwater kruiste. (Over onze goeie dappere "Mosselbak" verneemt U later nog wel meer.) Door louter toeval hebben wij nooit Duitsers op het eiland ontmoet ; zei ik hierboven reeds niet dat we er wilde geiten en fruit vonden ? Varkens troffen we er nooit aan !

Wat de storm betreft, akkoord ; het ging hier om de ontstuimige beroering der waten welke elke dag op welbepaalde uren gebeurde. Het was precies majoor Olsen welke had aangedrongen om te vertrekken op een zeer ongunstig moment, hij kon trouwens als landrat deze gang van zaken niet voorzien zoals wij, mensen van het water dat konden. Het was blijksems gevaarlijk om met de Tschakalas op het meer te varen. Deze niet overbrugde vaartuigjes kregen voortdurend veel water binnen, wat ons gestadig tot leeghozen verplichtte. Er waren slechts twee bekwame mensen nodig om ermee te varen, maar met vooraan vier passagiers erbij, als kippen op een stok, nam men werkelijk grote risico's.

Toch verdienen zowel Tschakala I als Tschakala II een plaats op de lijst der Belgische varende oorlogseenheden. Maar andere interessantere vaartuigen werden ons stilaan op het meer bezorgd.

Eerst ontvingen we een "whaler" (grote sloep) van de stroom, voortbewogen door de motor van de "Zodiaque", een oud bestuurbaar luchtschip ; we noemden deze aanwinst de "Vedette" ; zij was bewapend met een "Coltmachinegeweer".

Vervolgens kwam de kanonneersloep, whaler van grotere afmetingen dan de eerste en aan dewelke men, in touwwerk, een valse voor- en achtersteven had gesplitst om zijn rechthoekige vorm te bereiken ; een vliegtuigmotor "Vivinus" dreef de schroef aan ; zij was van inkervingen voorzien vanaf haar aankomst en haar kurkezakken deden haar duizelingwekkende schommelingen ondergaan bij de minste gewichtsverplaatsing. Gewapend met een 4c7 Nordenfelt veldartillerie op een geschraagde stut (het was het stuk van de "S.W. LUXEMBOURG" welke zijn diensten had bewezen gedurende de slag van Kameroen) en ook met de 5c7 van de "l'Hirondelle" haalde. zij 5 knopen

De « Netta » zou slechts veel later komen, maar was ons toch beloofd. Wat de « Prince Léopold » betreft : werd er geoordeeld dat hij in Boma niet kon gemist worden !

Het vertrouwen en de hoop werden, niettegenstaande alles niet naar wens verliep, toch herboren in het kamp der « zeebonken ». Wij vorderden met de « DELCOMMUNE », waarvan de Duitsers tenslotte toch de schuilplaats hadden gevonden, zonder twijfel dank zij arabische spionnen.

Wij voerden van tijd tot tijd verbindinsopdrachten uit aan boord van de « Vedette » zonder de vijand op te zoeken, gezien we orders hadden te wachten. Twee prachtige marinestukken 7c5 mark IV, in staat om 12 pond (plus - minus 6 kg) metaal tot 11.000 yards (10.060 m) ver te spuwen, waren ons door de Britse Admiraliteit geschonken en hielpen ons om het lange wachten minder eentonig te maken ; deze stukken waren eigenlijk bestemd voor de nog niet afgewerkte « Baron Dhanis ») popelend van ongeduld om ze op de moffen te proberen, transporteerden we ze 's nachts per sloep en stelden wij ze afwisselend, dan weer enkele mijlen ton Noorden, dan weer enkele mijlen ten Zuiden van de basis, op verplaatsbare platformen op, hopende een vijandelijke patrouilleerboot te kunnen verrassen en kelderden. De Duitsers vertrouwden inderdaad zodanig op hun overmacht dat zij sedert maanden meenden zich zelfs bij klaarlichte dag overal en ongestraft te kunnen tonen ; maar toen wij klaarzaten beet de vis natuurlijk niet, het was alsof ze het geroken hadden !

En wij maar vurig afwachten in de hoop een hartversterkend avontuur te kunnen beleven waarvan de Moffen het gelag en gelach zouden betalen.



BELGISCHE MARITIEME OORLOGSAKTIVITEITEN 1914-1918

Enkele beschouwingen en verklaringen betreffende de inlandse (Afrikaanse) termen en uitdrukkingen welke voorkomen in de artikelenreeks van de heer J. VERLEYEN, alsook in de nederlandstalige samenvattende vertalingen.

De redactie oordeelt het haar plicht om, voor zoverre zij in de mogelijkheid is, in het belang van de lezer alle vreemde inlandse, meestal in Kiswahili gestelde termen te verklaren. In het belang van onze Nederlandstalige lezers zal ons negertje van dienst in het vervolg steeds in de Nederlandse tekst de betekenis dezer Afrikaanse uitdrukkingen tussen haakjes vermelden. Gelieve hierna als extra-toemaatje reeds enkele beschouwingen en verklaringen te willen vinden, welke ons uit betrouwbare en bevoegde bron werden medegedeeld :

Het KISWAHI'LI, oorspronkelijk de taal van het Oost-Afrikaanse Swahilivolk, groeide in de loop der jaren uit tot de algemene omgangstaal der inboorlingen van verschillende Oost-Afrikaanse stammen die zich naast de hun eigen stam-of volkstaal van het Kiswahi-li bejüenen om zich buiten hun stam te kunnen verstaanbaar maken. Blanke beroepsjagers en -gidsen alsook planters en de voormalige koloniale staatsambtenaren gebruikten eveneens meestal het kiswahi'li in hun mondelinge betrekkingen met de Oost-Afrikaanse inboorlingen. Deze Internationaal-Afrikaanse taal drong zelfs door tot de Oostelijke gebieden van Centraal Afrika en dus ook in de streek der grote meren van het voormalig Belgisch Congo. Nu enkele woorden welke wij vroeger reeds in onze tekst ontmoetten : BULA-MATARI betekent letterlijk steenrots. De uitdrukking wordt in deze betekenis echter praktisch nooit door de inlander gebruikt. De Afrikaan drukt zich zoals vele andere natuurvolkeren meestal in beeldspraak uit. Bula-matari werd dan ook de eerste spontane benaming welke de inboorlingen aan STANLEY gaven. Een hele eer voor deze merkwaardige man met het onwrikbaar doorzettingsvermogen als een steenrots !

De tweede blanke grote sterke man (chef) welke althans in de streek der grote meren, als Bula-matari werd aangeduid, was onze eigen Koning Leopold II en later alle volgende koningen der Belgen ; vervolgens werden het de vertegenwoordigers van de koning der Belgen ofte de koloniale rijksambtenaren. Tenslotte werd het woord een veralgemeende benaming voor iedere Belg, die elk apart en zonder onderscheid in de ogen der zwartjes een « grote sterke chef » was.

De pientere zwartjes wisten zelfs verschil te maken tussen de Bula-mataris kotverdoem (Vlamingen) en de Bula-mataris Nomdedieu (Walen). Dit onderscheid werd trouwens niet alleen in de Congolese Oostprovincies gemaakt. De inboorlingen van de Beneden-Congo kenden ook het verschil tussen de bwanas-kotverdoem en de bwanas-nomdedieu in hun verscheidene Kikongotalen en dialecten.

TSCHAKALA betekent letterlijk kruiwagen. Toch is het niet deze betekenis welke aan de basis lag der benaming onzer nuttige sleepbootjes. Deze vaartuigjes bezaten de eigenaardige hoedanigheid om zich met schokjes op het water voort te bewegen, (twee schokjes vooruit, één schokje achteruit zoals de fameuse processie van Echternach ; met als resultaat een voorwaartse beweging), daarbij puffend en proestend als de oude stoomlokomotieven waar wij als kleuter uren met grote ogen stonden naar te kijken vanuit het raam van de woonkamer van onze brave tante Anna, God hebbe haar ziel, die gelukkig voor ons vlakbij een boerenbuitenstationnetje der NMBS woonde.

Reeds bij het eerste proeftochtje dicht tegen de oever, van één onzer sleepers, duurde het niet lang of een bende inlandse vrouwen en kinderen liep dansend, joelend, voor- en achteruit springend en lachend langs de oever mee, hun lichamen hierbij hortend en stotend van voren naar achteren bewegend en ondertussen zichzelf begeleidend : "Tschakala, Tschakala, Sschakala, enz.". Hierbij het ritme van geluid en beweging dezer echte varende en schokkende stoomlokomotiefjes, volmaakt nabootsend !.

Zo, werden onze trouwe waterwerkpaarden gedoopt ! Champagne kwam er niet bij te pas, nee, zelfs geen kokosmelk ! Maar hun naam hadden en hielden ze !!!



ALLE HENSJES

DITJES EN DATJES BIJ DE KONINKLIJKE MARINE

MATERIELE VOORUITZICHTEN BIJ DE K.M. VOOR 1972

De noodzakelijke vernieuwing en modernisering van het materieel is te verdelen in een aantal reeds in uitvoering zijnde of nog in voorbereiding zijnde projecten. De meest belangrijke zijn in het volgende toegeëicht.

Onderzeeboten « Zwaardvisklasse »

De eerste van de twee in aanbouw zijnde onderzeeboten van deze klasse heeft inmiddels haar proefvaart aangevangen en zal medio 1972 in dienst worden gesteld. De tweede onderzeeboot van deze klasse werd in mei van dit jaar te water gelaten en zal tegen het einde van dit jaar aan de vloot worden toegevoegd.

Dan zal het aantal operationele onderzeeboten, dat — na de uitdienststelling in 1970 en 1971 van de twee in bruikleen van de V.S. ontvangen onderzeeboten — beneden de aan de NAVO toegezegde bijdrage van 6 stuks ligt, wederom op sterkte zijn.

Geleide-wapen fregatten.

De bouw van beide fregatten en de daarbij behorende verwerving van apparatuur en uitrusting verloopt volgens de plannen. Het eerste fregat van dit type zal in 1974 in dienst worden gesteld en het tweede fregat een jaar later.

Onderzeebootbestrijdingsfregatten

In verband met het streven naar grotere doelmatigheid bij de bouw en de exploitatie zullen de onderzeebootjagers van de Holland- en Friesland-klasse door één type fregat worden vervangen. De aanbesteding van de eerste serie van vier, ter vervanging van de Holland-klasse jagers, zal in 1973 plaatsvinden.

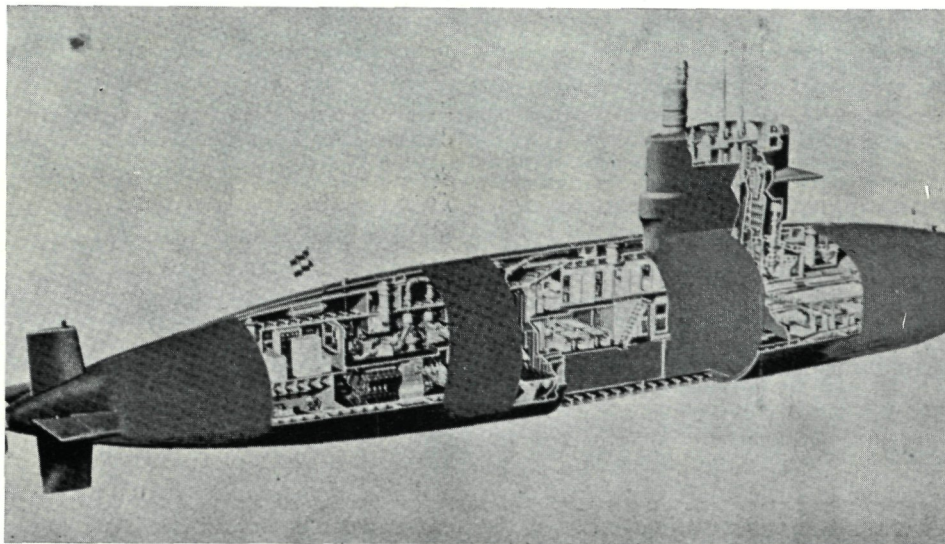
Apparatuur waarvoor een lange afleveringstermijn geldt en die bestemd is voor installatie aan boord van deze schepen, wordt nu reeds gedeeltelijk besteld. Bij de ontwerpwerkzaamheden wordt nauw samengewerkt met bondgenootschappelijke marines. Voorbereidende werkzaamheden voor de bouw van een tweede serie, ter vervanging van de Friesland-klasse jagers, zullen ter hand worden genomen.

Bevoorradingsschip

De voorbereidingen tot de bouw van een tweede bevoorradingsschip zijn thans zover gevorderd dat de bouw van het schip einde 1972, begin 1973 zal kunnen worden aanbesteed. Daarmede zal dan een aanvang zijn gemaakt met het opvullen van een leemte in de zeegaande logistieke ondersteuning van de onderzeebootbestrijdingsgroepen op de oceaan.

j. timmerman

illustraties uit
Alle Hens
en Marine Nieuws



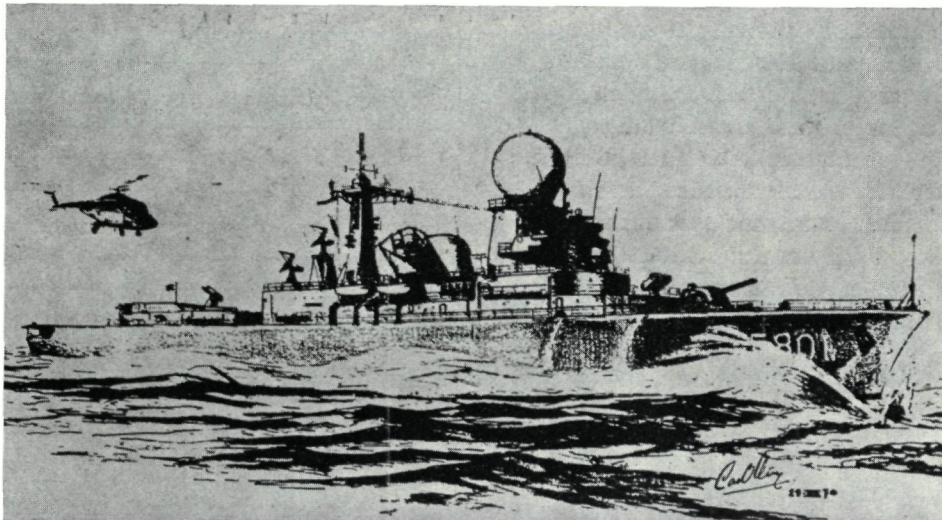
Onderzeeboot « Zwaardvisklasse ».

« Atlantic » vliegtuigen

Aan het eind van 1971 zal het totaal van negen bestelde maritieme patrouillevliegtuigen voor de lange afstand van het type « Atlantic » zijn afgeleverd en in gebruik zijn. De vliegtuigen van het type S2A, die voor zover mogelijk de patrouilletaak boven de Noordzee hebben waargenomen, zijn bij het beschikbaar komen van de Atlantics overbodig geworden en in 1971 uit dienst gesteld.

De logistieke ondersteuning der Atlantic-vliegtuigen is inmiddels door aanpassing van de organisatie der bevoorrading op een bevredigend peil gebracht. In samenwerking met de

Geleide wapen fregatten.



marine van de Bondsrepubliek Duitsland zal een volledige materieel-documentatie in de Engelse taal worden opgesteld.

Helicopters

Een marktonderzoek vindt plaats voor de verwerving van één type heli-copter ten behoeve van de geleide-wapen fregatten, de onderzeebootbestrijdingsfregatten, de bevoorradings-schepen en voor een ter zelfder tijd vervangen van de thans aanwezige heli-copters.

Modernisering « Drie-cylinder » onderzeeboten

Deze verloopt volgens het opgezette schema en zal in de eerste helft van 1972 voltooid zijn.

Ombouw mijnnevigers tot mijnenjagers

De conversie van het derde schip heeft enige vertraging ondervonden, zodat dit schip eerst in de loop van 1972 in de vaart zal komen. De werkzaamheden aan een vierde schip zijn, mede in verband met conjunctuurremmende maatregelen, uitgesteld.

Modernisering vliegtuigen

De verouderde ex-Canadese S2A patrouille- en opleidingsvliegtuigen in de Nederlandse Antillen zijn inmiddels alle uit dienst gesteld en vervangen door vliegtuigen van het type S2N.

Dit zijn uit Nederland afkomstige vliegtuigen van het type S2A die een ingrijpende modernisering hebben ondergaan.

Hr. Ms. Patrouille Vaartuigen

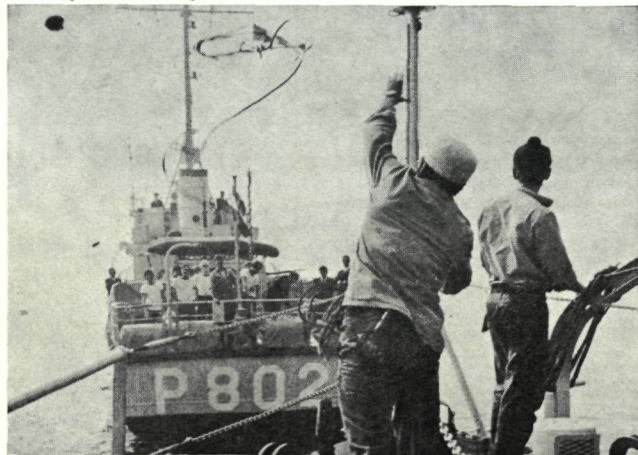
Patrouillevaartuigen van de « BALDER »-klasse, de Nederlandse « P-bootjes ». Grootste lengte 36,3 m, grootste breedte 6,2 m, gemiddelde diepgang 1,9 m. Qua sfeer te vergelijken met onze MSI's, maar met een bemanning van 27 koppen en uiteraard andere opdrachten. Een klein schip waarop 27 man heel dicht op elkaar leven en werken, hetgeen zijn voor- en zijn nadelen heeft.

Wat iemand, die één stap zet aan boord van een klein schip, altijd direkt opvalt is de bijzondere sfeer. De gemoedelijkheid, waarmee men met elkaar omgaat, de vertrouwdheid, de afwezigheid van overdreven hiërarchieke afstanden. Op een klein schip voel je je geen nummer, maar een lid van een kleine gemeenschap, onmisbaar aan boord, iets wat voor de meeste mensen het leven oneindig veel draagbaarder maakt. Trouwens op een P-boot moet een groot aantal taken door een klein aantal mensen worden uitgevoerd.

Taken en opdrachten

Wat is het werk van de patrouilleboten? In oorlogstijd in principe haven- en zeegaten-verdediging. Daartoe zijn deze scheepjes in verhouding vrij zwaar bewapend: 1 mitrailleur van 40 mm, drie van 20 mm en dieptebommen.

Oefenen met de « Balder ». Voor de sleepoefening moet eerst een dunne lijn overgegooid worden, waarmee de sleepkabel binnengehaald wordt.



De vredestaak is ofwel visserij-inspectie met als thuishaven Vlissingen ofwel het fungeren als opleidingsschip van het KIM. Zee-officieren-in-wording gaan in groepen van 4 à 5 mee om wat op te steken van kustnavigatie, radarnavigatie, ankeren meren, manoeuvre-boord manoeuvre enz.

Verder worden de P-boten nog ingezet voor assistentie bij hijsoefeningen met helicopters, zodiac-oefeningen van de mariniers, opsporingsakties, representatie en binnenlands vlagvertoon.

Soms oefenen ze samen op de Zeeuwse stromen, om als oorlogsschip in vorm te blijven. Operationeel gezien staat de commandant van een P-boot rechtstreeks onder CZMNED.

Akkomodatie

Toch is zoals op het eerste gezicht niet alles rozegeur en maneschijn op deze patrouillevaartuigen. Al geruime tijd komen er felle klachten naar voren over de akkomodatie. Ook hebben verschillende commandanten door de jaren heen verwoede pogingen gedaan en plannen voorgesteld tot verbetering daarvan. De 22 korporaals en manschappen eten, leven en slapen in twee ruimten van ongeveer 3 bij 6 m. Eén daarvan is ingericht als cafetaria met een klein ijskastje (het enige aan boord), een TV en met eigen middelen een beetje aangepast aan de geest des tijds.

De beide onderofficieren beschikken over een soort grote « bezemkast », die fungeert als verblijf en slaapruiimte.

De officieren mogen zich de trotse bezitters noemen van een voor alles dienende ruimte van 2 bij 5 m.

Dat is allemaal nog niet zo erg en daar is nu eenmaal weinig aan te doen op een klein schip. Bovendien is een langdurig verblijf op zee er meestal niet bij. Maar er zijn andere kleine probleempjes waar men over klaagt. De ventilatie, welke alleen een afzuig-installatie is, laat te wensen over en de verlichting is erg pover. De verblijven hebben last van condensvorming zodat regelmatig alles vochtig is.

Verbetering

Eén van de grootste moeilijkheden bij de beslissing omtrent akkomodatieverbetering van de P-boten ligt in het feit, dat men nog niet precies weet, wat de taak en het doel moet worden van deze schepen in de toekomst. Aangezien die verbeteringen op alle 5 P-boten zouden moeten uitgevoerd worden, zou dat ook nog heel wat gaan kosten. Dat zijn de problemen waarmee men zit.

Marine nieuwtjes uit de VS

De Amerikaanse marine beschouwt de nieuwe kanonneer-motorboot « BENEZIA » als de voorloper van de « marine van morgen ». Deze nieuwe boot is kleiner dan de bekende mijnveger, doch biedt de mogelijkheden van een torpedojager. Ze hebben een waterverplaatsing van 240 ton, een lengte van circa 50 m, een breedte van 7,3 m en een diepgang van 2,9 m. De voortstuwingsinstallatie bestaat uit een omschakelbare diesel-gasturbine-combinatie. Met behulp van deze laatste kan het schip binnen de onvoorstelbare korte tijd van 1 minuut van stilstand tot een snelheid van 35 mijl komen. Ze hebben een actieradius van circa 300 mijl bij max. snelheid van 40 mijl en van 1700 mijl bij een vaart van 16 knopen. De bemanning telt 28 koppen. De bewapening bestaat uit een kanon van 7,6 cm gekoppeld op een vuurleidingsinstallatie Mk 87 en volledig automatisch, verder 1 mitrailleur van 40 mm en nog 4 zware mitrailleurs. De boot behoort tot een klasse van 17 eenheden waarvan één is toegevoegd aan het vliegkampschip « KITTY HAWK » als rescue-boat. Dit experiment heeft uitstekend voldaan en het is gebleken dat deze kleine vaartuigen uitstekend voor deze taak geschikt zijn. Ze zijn snel en kunnen goed manoeuvreren en hebben daarbij een veel geringere bemanning. Twee andere eenheden zijn thans toegevoegd aan de Zesde vloot, om na te gaan of het mogelijk is met deze scheepjes de bewegingen van de Russische schepen te volgen. De torpedojagers, die normaal voor deze taak worden gebruikt kunnen dan voor andere doeleinden worden gebruikt.



BUNDESMARINE



EXPERIENCE FLUVIALE

Une expérience intéressante a été réalisée récemment sur demande du ministère fédéral des Transports, sur le trajet fluvial qui relie Offenbach à Nuremberg via Bamberg en empruntant le Main et les canaux latéraux. Un train de péniches constitué par un bateau-pousseur français, le « COLMAR », et de deux péniches formant un ensemble rigide de 180 mètres de long et de 11,40 cm de large, a franchi sans difficulté la distance Offenbach-Nuremberg sur les canaux. Sur le Main, le trafic fluvial en sens inverse a cependant dû être interrompu en plusieurs endroits en raison des méandres assez serrés du fleuve.

NOUVEAU PONT SUR LE RHIN

Au sud de Bonn, un troisième pont sur le Rhin est en train de naître, il reliera la rive est du Rhin au quartier gouvernemental. Le nouveau pont doit être inauguré en 1972.

LES CHANTIERS NAVALS ALLEMANDS TENORS DE LA CONSTRUCTION SPECIALE

Si la Grande-Bretagne venait en tête il y a trente ans dans la construction navale mondiale avec une production annuelle d'un million de tonneaux de jauge brute (1938), suivie par l'Allemagne avec 480.000 tonnes et le Japon avec 440.000 tonnes, aujourd'hui (1970) c'est le Japon qui arrive en premier avec dix millions de tonnes, suivi par la République fédérale avec 1,7 million, la Suède avec 1,3 million et la Grande-Bretagne qui est restée au même chiffre de 1 million de tonnes. La part japonaise sur le marché a passé à 50 %, la République fédérale d'Allemagne n'a plus que 9 % (le Reich allemand avait encore 16 % en 1938). Ce tableau comparatif se base sur l'unité de mesure usuelle dans la construction navale, celle des tonneaux de jauge brute, qui met sur le même plan le volume des bâtiments de marchandises de gros tonnage et ceux de haut degré technique. Or, si l'on distingue la valeur technique de la

valeur marchande, la comparaison s'avère avantageuse pour les chantiers navals allemands, dont la part sur le marché atteint probablement 15 % tandis que celle du Japon descend à 40 %. La R.F.A., en effet, occupe la première place dans le monde pour la construction navale spéciale. D'après l'Union des chantiers navals allemands, les perspectives de cette branche offrent à la construction navale une chance surtout dans les économies nationales hautement industrialisées, auxquelles reviennent aujourd'hui déjà 90 % de la construction navale mondiale. Les chantiers navals allemands doivent leur position sur le marché international au fait qu'ils peuvent s'appuyer sur les fournitures de branches industrielles à haut degré technique et que leurs ingénieurs sont en mesure d'élaborer des plans de construction de navires spéciaux de haute qualité qui ont été fréquemment en avance sur les projets de leurs concurrents. Cela est surtout frappant pour les navires porte-containers, les bâtiments de roll-on-roll-off, les tankers spéciaux et les navires de ravitaillement, ainsi que pour un grand nombre de types de bateaux mixtes. C'est ainsi que les chantiers navals allemands ont fourni un tiers du tonnage mondial de navires porte-containers.

DEMONSTRATION DE SKI NAUTIQUE

Une démonstration de ski nautique aura lieu à Kiel, à l'occasion des Jeux olympiques de 1972. Les 15 meilleurs skieurs du monde donneront un échantillon de leur art sur un parcours de 800 m.

TRAITE DE DENUCLEARISATION DES FONDS MARINS

Le gouvernement fédéral a signé le 8 juin dans les capitales des trois puissances dépositaires, l'Union des Républiques socialistes soviétiques, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord et les Etats-Unis d'Amérique, le Traité d'interdiction d'utilisation des armes nuclé-

j. de ridder

aires et d'autres armes de destruction massive sur le fond des mers et des océans. A l'occasion de la signature de ce traité d'utilisation pacifique des fonds marins daté du 1 février 1971, les ambassadeurs signataires, tout comme lors de la signature, en novembre 1969, du Traité de non-prolifération des armes nucléaires, ont fait une déclaration en vertu de laquelle la signature de ce traité n'implique pas une reconnaissance de la R.D.A. en droit international et qui affirme qu'il ne résulte donc pas non plus de ce traité, pour la République fédérale d'Allemagne, de relations de droit international avec la R.D.A.

L'APPROVISIONNEMENT EN EAU POTABLE : UN PROBLEME VITAL

En République fédérale, l'épuration des eaux usées, industrielles ou ménagères, est assurée pour 38 % seulement par des stations mécaniques et biologiques. 21 autres pour cent sont traités par des installations mécaniques. Les 41 % restants sont responsables par exemple du fait que le Rhin est devenu le plus grand cloaque d'Europe. Celui qui habite à l'embouchure du Rhin, de la Weser ou de l'Elbe, a le désagrément de voir couler sous ses fenêtres un fleuve d'immondices venues de Bâle, de Kassel ou de Prague. C'est pourquoi la protection de l'environnement doit dépasser le cadre des frontières nationales et être résolue sur le plan européen.

D'ABORD LES CHERCHEURS PUIS LE LEGISLATEUR

Une condition indispensable pour cette coopération est l'existence de programmes nationaux. De combien d'eau la République fédérale a-t-elle besoin dans ses onze Länder représentant 23.629 communes et comment doit-elle malgré ses nombreux ministres-présidents et maires, en assurer l'épuration selon des points de vue et méthodes identiques ? Des scientifiques s'attachent actuellement à résoudre ces importants problèmes. Lorsqu'ils auront répondu aux diverses questions qui se posent, le protecteur suprême de l'environnement en Allemagne, à savoir le ministre fédéral de l'Intérieur, Mr Hans Dietrich Genscher, pourra entrer en action et publier des lois. C'est alors que débutera la coopération européenne.

L'an dernier, chaque citoyen de la République fédérale a « consommé » en moyenne 119 litres d'eau par jour. Mais la consommation totale de l'industrie, de l'artisanat et des familles a atteint pour l'année 16

milliards de mètres cubes. Au cours des trente prochaines années, la consommation privée triplera, celle de l'industrie sera multipliée par deux. On s'attend en l'an 2000 à une consommation d'eau de 34 milliards de m³. Pour couvrir ces besoins, on aura recours essentiellement aux eaux de surface des grands et moyens cours d'eau. Pour rendre leur eau utilisable, il faudra investir quelque 40 milliards de DM. Ce n'est qu'ainsi que l'on pourra rattraper le retard accumulé. Ce sont principalement les communes de moindre importance qui ont du retard pour la construction d'installations d'épuration. Dans le cadre de l'augmentation prévue de la consommation au cours des trois prochaines décennies, il faudra consacrer environ 193 milliards de DM à l'approvisionnement en eau, aux canalisations et aux égouts, à l'épuration des eaux usées et à l'élimination des déchets du secteur économique des eaux.

Les programmes mis au point en la matière prévoient des investissements annuels de 9 milliards de DM au cours des quinze prochaines années. Cette somme permettrait de rattraper le retard et de financer de nouveaux investissements. Dans les quinze années qui resteront pour boucler le XXe siècle, il suffira à ce moment d'investir un peu plus de 6 milliards de DM par an au titre de l'augmentation de la consommation. Examinons ces chiffres sous un autre aspect : l'approvisionnement en eau et son épuration absorberont annuellement 1,3 % de l'actuel produit national brut sous forme de taxes, d'impôts ou d'éléments des prix de vente des produits industriels.

STATION D'EPURATION BIOLOGIQUE

Dans la nouvelle station d'épuration biologique construite à Dormagen, au nord de Cologne, toutes les eaux usées qui peuvent être biologiquement purifiées sont soumises à un traitement radical. Après décantation, on insuffle dans les eaux usées de l'oxygène. Les bactéries introduites par brassage ou par addition sous pression constituent alors une boue vivante soumise à une nouvelle décantation.

LA FLOTTE BLANCHE DU RHIN S'EST ENRICHIE D'UNE UNITE

Le « DEUTSCHLAND » est le nouveau bâtiment-étoile, le sixième, de la société « Köln-Düsseldorf Rheinschiffahrt » qui a le quasi-monopole des transports de passagers sur longues distances entre Rotterdam et Bâle. Il vient s'ajouter aux cinq unités déjà en service, l'« EUROPE », le « HELVETIA », le

« NEDERLAND », le « FRANCE » et le « BRITANNIA ». Le nouveau bâtiment a un déplacement d'eau de 1200 tonnes, est long de 110 m et large de près de 12 m. Le « DEUTSCHLAND » est l'un des plus grands bâtiments sur le réseau fluvial. En plus d'un summum de confort, le bateau a un équipement technique dernier cri. Toutes les cabines ont douche, WC, radio et téléphone. En plus, elles sont toutes climatisées. Le restaurant, un bar, une boutique et un salon de coiffure, un sauna et une piscine chauffée garantissent un séjour agréable et sans problème sur le Rhin, véritable trait d'union entre les peuples d'Europe.

DU PETROLE DANS LE GOLFE DE HELGOLAND ?

Un nouveau groupe baptisé Consortium de la mer du Nord a obtenu de la direction des mines de Clausthal-Zellerfeld une autorisation de forage dans le golfe de Helgoland. Les richesses naturelles convoitées (pétrole et gaz naturel) se situent probablement à une profondeur de 3.000 à 4.000 mètres.

D'autres intéressés, parmi lesquels on compte également des firmes étrangères, ont sollicité des autorisations identiques de la part des autorités et sociétés compé-

tentes. Il n'a toutefois pas été possible de satisfaire leurs demandes, étant donné que l'accord sur le socle continental n'a pas été signé. Cet accord envisagé avec les Pays-Bas et le Danemark accordera désormais 36.000 Km² au lieu des 24.000 anciens pour les forages dans le golfe de Helgoland.

BONN ACCORDE DAVANTAGE DE CREDITS A L'OCEANOGRAPHIE

D'après la planification financière actuelle, le gouvernement fédéral aura consacré entre 1969 et 1973 un montant d'environ 400 millions de DM pour encourager l'océanographie et les recherches techniques sur les mers et les océans. Le programme global pour la période considérée portait initialement sur 350 millions de DM.

Par ailleurs, le gouvernement de Bonn a remis en mai 1971, dans le cadre des négociations internationales préliminaires entreprises au sein de l'Intergovernmental Maritime Consultative Organization concernant la lutte contre de nouvelles pollutions des mers et océans par les déchets industriels, un catalogue qui doit servir de base à un accord. Les Etats industrialisés de la zone de la mer du Nord envisagent de conclure une convention régionale limitée à la mer du Nord.

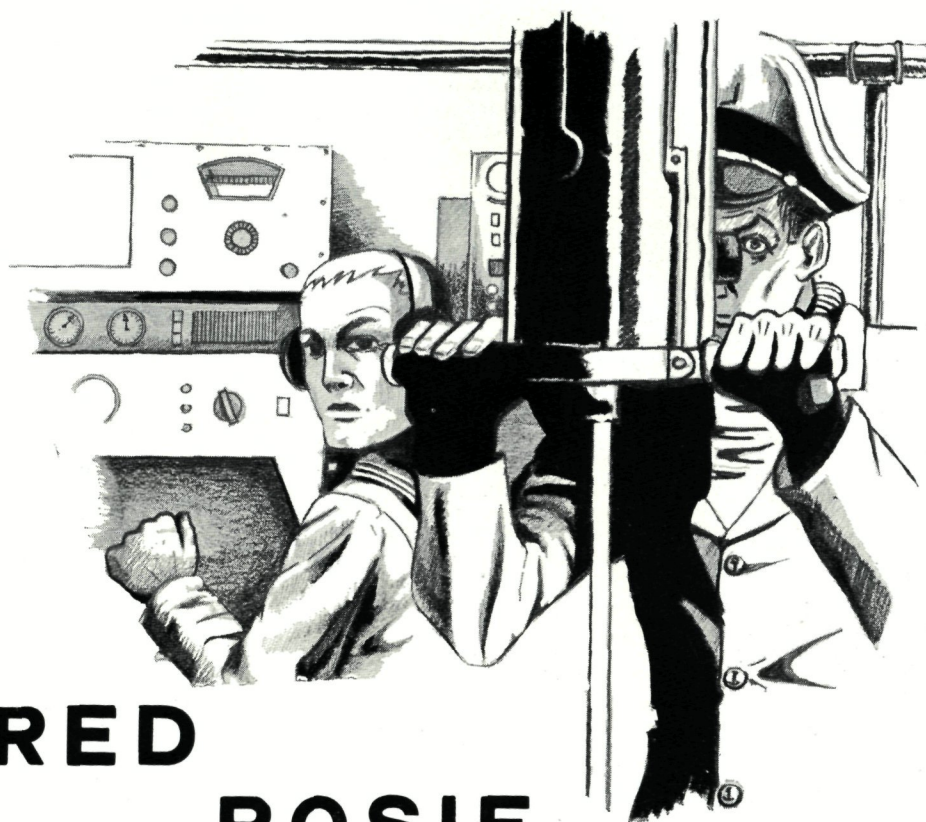


n.v. ubem s.a.

**MECHELSE STEENWEG 150
B-2000 ANTWERPEN**

tel. 03-37.29.50
tx. 32.515
tg. ubemship

shipowners
shipmanagers
consulting engineers
ship & cargo surveyors
naval architects



RED ROSIE

Nouvelle inédite par
Hendrik Van der Zee.

L'odyssée du Lieutenant de vaisseau Jost Friedmann, commandant de l'U-253, nous a été contée dans la nouvelle intitulée "Des Roses pour Sandra". Voici la version anglaise de cet événement.

- Un écho dans le 190, commandant ! Distance, six milles point trois !
Le capitaine de corvette Henry Richardson, commandant du destroyer H.M.S. Red Rosie, se précipita dans l'asdic-room d'où venait l'observation. Dans la chaleur étouffante du poste de détection résonnait clairement l'écho des ondes sonores émises par l'appareil

asdic. Un "pong" bien caractéristique trahissait la présence d'un sous-marin en plongée. - Postes de combat pour attaque anti-sous-marine ! cria le commandant Richardson. Aussitôt, la sonnerie d'alerte transforma le destroyer en véritable fourmilière. Cela se passait dans l'Atlantique, le 17 novembre 1942, à quelque 120 nautiques des Iles Shetlands. L'étrave effilée du Red Rosie plongeait profondément dans les longues lames de l'océan et y soulevait d'énormes masses d'eau dont les embruns retombaient sur la passerelle découverte. Une fine couche de sel blanc recouvrait les mains tremblantes du commandant.

En patrouille dans les approches des Shetlands, Richardson avait reçu l'ordre de filler à la rencontre de l'Atlantic Glory, un cargo allié de 9.850 tonnes qui rebroussait chemin à cause d'avaries aux machines. Depuis une demi-heure, il tenait le cargo sur l'écran de son radar et voici qu'il venait de détecter un sous-marin ennemi à quelque deux milles de là, s'apprêtant à torpiller sa proie. Car il s'agissait bien d'un redoutable U-Boot, aucun submersible allié n'ayant été signalé dans les parages. Le plot indiquait qu'il naviguait au 270, route opposée à celle du cargo.

- Envoyez un "emergency" à l'Atlantic Glory ! Vite ! ordonna Richardson à son officier des communications.

- Cap d'approche au gyro : un, neuf, six, commandant ! Je passe à 25 nœuds, annonça calmement le navigateur.

Tout en acquiesçant, Richardson alla s'asseoir sur le siège qui lui était réservé. Une étrange sensation de lourdeur lui opprimait la poitrine. Ses mains tremblaient nerveusement et il lui semblait que des gouttes de sueur suintaient dans sa barbe déjà grise. Pour sa première sortie en mer depuis plus de deux ans, voilà qu'il se retrouvait d'emblée face à l'ennemi, seul maître après Dieu de son bâtiment et de son équipage. Comment son émotion pouvait-elle l'accabler à ce point ?

- Tous les postes parés, commandant, rapporta le second qui avait fait sa ronde d'inspection après avoir reçu les rapports.

Le commandant Richardson ne sembla pas avoir entendu, tant il était crispé. Tenait-il enfin la première chance de sa vie ? Parviendrait-il à sauver ce cargo et à couler son premier sous-marin ? La malchance l'avait constamment poursuivi lorsqu'il commandait la corvette H.M.S. Venus en automne 1940. Ses supérieurs l'attribuaient à sa conduite peu exemplaire et l'avaient promptement muté dans un service à terre. Richardson buvait outre mesure, mentionnaient les rapports confidentiels.

- Commandant, l'Atlantic Glory ne répond pas ! annonça l'officier des communications. Richardson sursauta. Son visage était livide.

- Continuez à l'appeler. Dans quelques minutes, il sera trop tard !

C'était vrai, il buvait trop alors et menait une vie dissipée. Comment ce brillant officier, sorti premier de l'Ecole navale, s'était-il soudain retrouvé sur la pente ? Dunkerque ! "Sands of Glory" comme l'appelaient ceux qui avaient participé à cette glorieuse bataille. A l'aube du 4 juin 1940, harcelé par les Stukas et attaqué par les vedettes lance-torpilles allemandes, Richardson avait réussi à sortir sa corvette de l'enfer de Dunkerque pour entamer sa treizième et dernière traversée. Aussitôt amarré à Sheerness, fourbu mais fier des exploits accomplis, il s'était précipité dans le bus qui devait l'emmener vers Rosie, sa jeune femme. La femme n'est-elle point la récompense du soldat ?

- Le sous-marin vire au 175, commandant. Distance quatre milles point un. Immersion 28 pieds, rapporta le détecteur de l'asdic-room.

L'observation rapportée sur le plot indiqua clairement que l'U-Boot entamait son approche à 3.000 yards de sa proie. Dans quelque dix minutes, l'Atlantic Glory serait torpillé, car il demeurerait obstinément sourd aux appels du destroyer.

- Envoyez-lui un message optique, ordonna Richardson. Navigateur, foncez droit sur l'U-Boot !

Le projecteur de signalisation se mit à crépiter sur un rythme saccadé et égrena ses lettres lumineuses dans la grisaille du crépuscule. Affalé sur son siège, le commandant Richardson paraissait fasciné par la silhouette du cargo qui se profilait à l'horizon. Il lui semblait entendre les battements de son cœur, tout comme au soir de ce 4

juin lorsque, arrivé chez lui, il n'avait trouvé que ces mots maudits, épinglés sur leur photo de mariage : "Je hais la guerre. Je hais la mer. Je te hais aussi ! Rosie." Ayant alors réalisé toute l'étendue de sa solitude et de son désespoir, il avait cherché l'oubli dans des beuveries sans fin, comme le font souvent les marins à la dérive. Après cinq grenadages ratés, il s'était vu retirer son commandement et malgré maintes requêtes et une conduite par après plus exemplaire, il avait dû attendre deux longues années avant de se voir confier un nouveau commandement, celui de l'H.M.S. Red Rosie dont c'était la première sortie opérationnelle.

- Distance deux milles, commandant. Gisement, cinq sur bâbord. Même immersion, psalmodia le détecteur asdic.

Le sous-marin poursuivait donc sa route d'approche, n'ayant toujours pas détecté le destroyer. Quant au cargo, il venait d'envoyer un "Say again" et gardait le même cap.

- Jésus-Christ ! jaru Richardson qui réalisait qu'il arriverait trop tard.

Par un cruel hasard, son unité portait un nom qui lui était à jamais maudit. L'infâme Rosie qui l'avait déshonoré et conduit au bord de la déchéance, allait-elle lui porter malheur aussi longtemps qu'il naviguerait ? Devrait-il boire le calice jusqu'à la lie ? Il n'avait pas osé demander son affectation à une autre unité navigante, trop content d'avoir enfin reçu un commandement et ayant obtenu son certificat d'aptitude physique grâce à la complaisance d'un médecin ami. A l'issue de la visite médicale, celui-ci était venu lui taper amicalement l'épaule :

- Je sais que tu brûles d'envie de partir en mer, Henry. Aussi, je te rédigerai un rapport favorable, mais sois prudent : tu as le cœur usé. Pas d'alcool, pas d'excitations ! Good luck !

Pas d'excitations ? Comme ce terrien connaît mal la guerre anti-sous-marine ! avait pensé Richardson.

Commandant, il vient de lancer une torpille ! cria le détecteur asdic. Il vire sur tribord. Cap zéro, un, zéro !

D'après le plot, le sous-marin ennemi se trouvait à 1.000 yards du cargo. Dans 54 secondes, sa torpille crèverait les flancs de l'Atlantic Glory qui poursuivait sa route malgré les appels désespérés du destroyer.

- Bande d'imbéciles ! hurla Richardson, tremblant de rage et d'émotion.

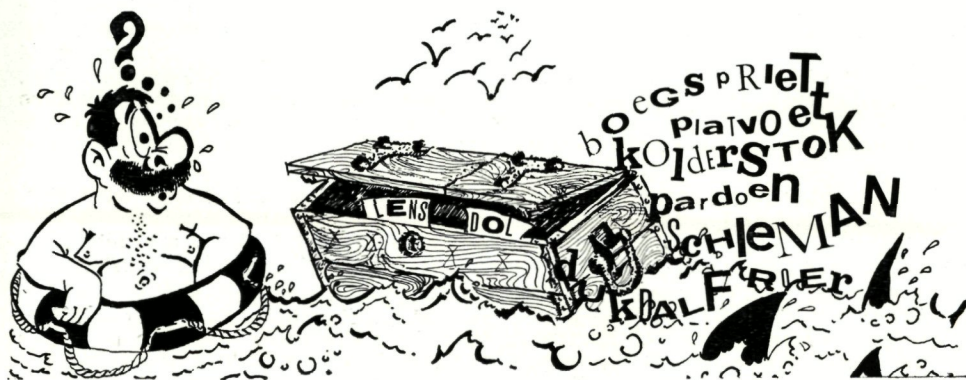
Le second compta les secondes à haute voix. Aucune explosion ne se produisit. La torpille devait avoir manqué son but. Quelle chance inespérée !

Puis, tout se passa avec une rapidité inouïe. Le Red Rosie fonça droit sur l'U-Boot qui semblait toujours ignorer sa présence, tandis que les quatre grenades sous-marines furent réglées à la profondeur d'immersion optimale. Sur l'indicateur de distance, l'aiguille se rapprochait de zéro alors que l'écho se confondait presque avec le "ping" d'émission. La tension devenait presque insupportable.

Enfin, l'aiguille couvrit le zéro et ferma le circuit électrique. Les charges de fond volèrent dans le ciel strié de rouge et retombèrent à la mer avec un sinistre bruit sourd. Un silence angoissant régna soudain sur la passerelle.

Le commandant Richardson, qui semblait se soutenir au gyrocompas, sentit soudain une douleur aiguë lui déchirer la poitrine. Ses mains se crispèrent sur le revers de sa vareuse et sa tête vint heurter le cadran du gyro. Un long grondement étouffé, résonnant lugubrement dans les abîmes de l'océan, fit soudain vibrer le Red Rosie. Dans les hautes gerbes d'eau qui s'élevèrent derrière le destroyer, tournoyaient des débris de toutes sortes, tels des pantins désarticulés.

Aussitôt, des hourras résonnèrent sur tout le bâtiment. Mais le commandant Richardson ne pouvait les entendre. Il gisait au pied du gyrocompas, les yeux grands ouverts. Huit jours plus tard, l'Oberkommando der Kriegsmarine rédigeait le communiqué confidentiel suivant : "L'U-253, appartenant au groupe opérationnel de Kiel et commandé par le lieutenant de vaisseau Jost Friedmann, doit être considéré comme étant perdu corps et biens. Son dernier message date du 17 novembre 1942. Il se trouvait alors à quelque 130 milles à l'ouest des Iles Shetlands, effectuant sa première croisière opérationnelle."



woorden uit de zeemanskist

VAN FOK TOT DRUIL

De FOK (Fr: MISAINÉ; Eng: FORESAIL; Dui: FOCKE.) is aan boord van de grote zeilschepen het onderste RAZEIL van de VOOR- of FOKKEMAST. Op kleine vaartuigen is het een driekantig voorzeil dat tussen de mast en de boegspriet of voor de mast wordt gehesen.

Over de oorsprong van het woord FOK heerst nog onzekerheid. Het laatmiddelnederlands FOCKE (= klein zeil, voorzeil) was gelijk aan het middelnederlands VOCKE dat waarschijnlijk verwant was met VOCKEN « waaien ». KILIAAN noteerde bij FOCKEN « zeilen bijzetten ».

Vermoedelijk is de taaloorsprong echter veel vroeger te zoeken. Het is namelijk zo dat vanaf de vroegste tijden tot ver in de middeleeuwen de, in West- en Noordeuropa gebruikte schepen voorzien waren van één enkele, bijzonder zware en sterke mast in de midscheeps, waaraan één enkel razeil werd gevoerd. Toen later de schepen meermastig werden gebouwd is waarschijnlijk de naam van dat enkel razeil mee overgegaan, want zeer eigenaardig is hier het feit dat het ONDERSTE RAZEIL AAN DE VOORMAST kortweg FOK wordt genoemd, daar waar de andere zeilen nieuwgevormde namen kregen (grootzeil) of namen die uit het Latijn werden overgenomen (bezaan).

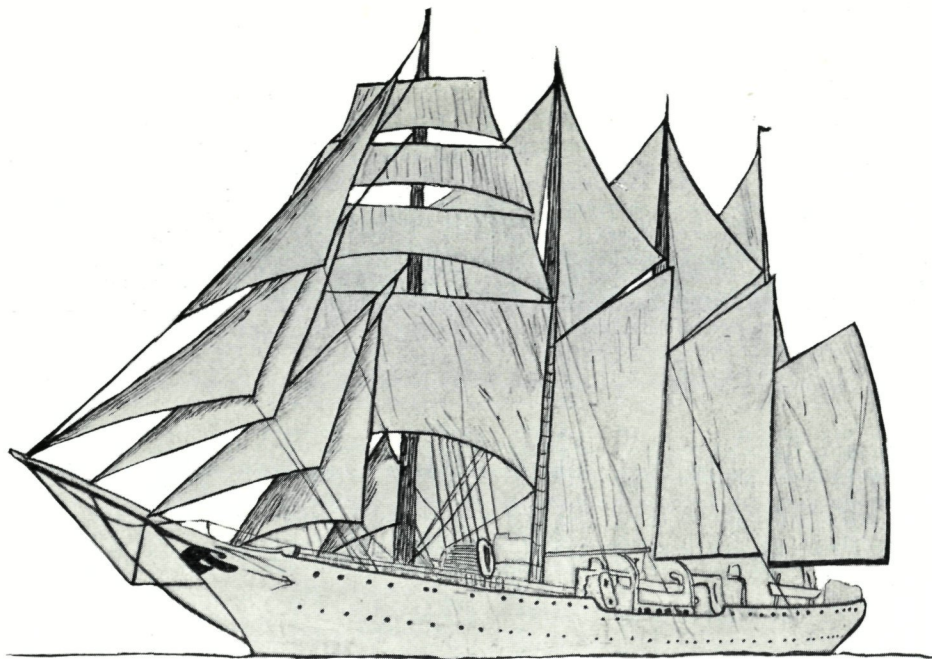
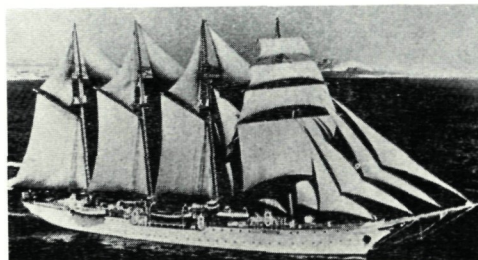
De fok behoort tot de zeer uitgebreide familie van de VOORZEILEN, die ontstond toen na het verdwijnen van de BLINDE en de BOVENBLINDE op het einde van de 17de eeuw op de grote zeilschepen het gebruik van de STAGZEILEN uitgebreid werd tot voor de fokkemast. Zo werd langs het VOORSTENGESTAG tussen de boegspriet en de marssteng het VOORSTENGESTAGZEIL (Fr: PETITFOC; Eng: FORE-TOPMASTSTAYSAIL; Dui: STANGESTAGSEGEL.) gehesen. De boegspriet werd verlengd met een KLUIFHOUT wat toeliet een meer naar voren gelegen stagzeil te voeren, de KLUIVER (Fr: FOC; Eng: JIB; Dui: KLUVER.). Bij een latere verlenging van het kluifhout met een JAAGHOUT kwam er dan nog een zeil bij, de JAGER (Fr: FOC-EN-LAIR; Eng: JIB TOPSAIL; Dui: JAGER.). Op gans die lengte van boegspriet, klui- en jaaghout kon er toen nog wel een stagzeil bij en de meeste schepen gingen twee kluiwers voeren waarvan de ene een BUITEN- of VOORKLUIVER werd genoemd en de andere een BINNEN- of ACHTERKLUIVER. Op een kottergetuigd schip werd de jager soms een stuk voorgehesen waarbij de hals als het ware « in de lucht ging ». Het zeil aldus gevoerd werd een VLIAGER genoemd.

j. dreesen

Bij een kleiner zeegaand zeilvaartuig, mestal langscheeps getuigd, wordt niet van een voorstengestagzeil gesproken mar van een STAGFOK (Fr: TRINQUETTE; Eng: FORE-STAYSAIL; Dui: STAGFOK.), een gewone fok die het grootzeil nauwelijks overlapt. Met een minimum bemanning aan boord wordt meestal een BOOMFOK gevaren. Een gewone fok van kleiner formaat en zwaarder doek, de STORMFOK wordt gebruikt als bij harde wind het grootzeil moet gereefd worden. Een ROLFOK is een, nog weinig gebruikte, inrichting waarbij het mogelijk is het zeil te reven door het rond een roller aan het voorlijk, waar het stag doorheen loopt, op te rollen — soms nog te zien op oudere boten —.

Aan boord van sommige kruiserjachten wordt op lange voor de windse koersen nog wel eens een BREEOK gevoerd. Dit is een vierhoekig zeil dat met behulp van een ra wordt uitgezet. De GENUAFOK is een bijzonder brede fok die het grootzeil flink overlapt. Het werd voor het eerst gebruikt in de twintiger jaren door de Zweden op boten die tot de SCHEREN-klasse behoorden. Dit zeil kreeg zijn naam door de eerste grote zeilwedstrijden van het seizoen, die toendertijd, traditioneel vroeg in het voorjaar te Genua

De 6 (zes) voorzeilen van de **ESMERALDA** (ex Juan D'AUSTRIA) een stalen 4 mast Barkentijn schoolschip van de Chileense Marine.



gehouden werden. Bij deze wedstrijden werd enkel de voordriehoek tussen msat en voorstag in rekening gebracht voor de zeiloppervlakteberekening, zodat er een flinke lap ongemeten zeildoek kon gebruikt worden. Later bleek dat deze overlappende fok een gunstige invloed had op de zeilvoering, waardoor het gebruik van de Genuafok veralgemeend werd. De genuafok had eigenlijk al een voorloper onder de vorm van de BOTTERFOK, ook wel een ZEEMANSFOK genoemd. Deze fok, die al sedert eeuwen op de Zuiderzeebotters werd gebruikt, reikte tot een stuk voorbij de mast.

De grote broer uit de voorzeilenfamilie is de SPINNAKER, een zeer bol zeil dat aan de loef wordt uitgezet met behulp van een SPINNAKERBOOM. Oorspronkelijk werd het uitsluitend gebruikt om voor de wind te zeilen, maar tegenwoordig wordt het zo gesneden dat het ook bij halve wind kan gebruikt worden. Het woord SPINNAKER werd afgeleid van het jacht SPHINX, waarvan de eigenaar, H.C. MAUDSLAY, dit soort zeil voor het eerst in 1886 gebruikte. Het werd om deze reden een SPHINXER genoemd, naam die mettertijd veranderde in SPINAKER of SPINNAKER. In de zeilvoering van moderne jachten wordt nog een onderscheid gemaakt tussen PARACHUTE, SFERISCHE en GEVENTILEERDE SPINNAKERS. Soms wordt de spinnaker voorzien van een SPINNAKERONDERZEIL of BALLETTJE, een vrij lage en brede fok die onder de spinnaker wordt gevoerd.

Op sommige platbodemjachten wordt met ruime wind nog wel eens een groot licht voorzeil gebruikt dat een HALVE WINDER noemt. Op de scherpe jachten werd dit zeil echter verdrongen door de genua en de spinnaker. Om de reeks te besluiten halen we nog even de TWEELINGFOKKEN en de TWEELING-SPINNAKERS aan, die gebruikt worden voor lange voor de windse koersen. Om deze zeilen te voeren dient het voorschip echter uitgerust te worden met een gepaste inrichting.

De kleinere zeegaande jachten en zeilvaartuigen voeren als GROOTZEIL meestal een TORENZEIL, ze genoemd vanwege de zeer grote hoogten die de torentuigmasten veelal hebben. Ook wordt de term MARCONITUIG en MARCONIZEIL nog wel eens gebruikt, dit omdat de hoge mast aan de vroegere radiomasten deed denken. Uit de Engelssprekende landen kwam dan ook nog de term BERMUDATUIG- of ZEIL, voor dit soort tuig. Het werd zo genoemd naar een jachttype met hoge mast dat in de 19de eeuw uit een BERMUDASloep (op het eiland met die naam voorkomend scheepstype) ontwikkeld werd.

Bij de ACHTERZEILEN vermelden we de BEZAAN of het BEZAANZEIL (Fr : ARTIMON ; Eng : MIZEN of MIZZEN ; Dui : BESAN.) het achterste zeil op een driemaster of het zeil aan de BEZAANSMAST. Het woord BEZAAN ontstond door invloed van het voorvoegsel be- uit een oudere vorm MESANE die zelf uit het Spaans MESANA komt. Dit woord hangt samen met het Latijnse MEDIANA en de eigenlijke betekenis was dus het middelste zeil. Toen in de middeleeuwen na de driemastige KRAKEN (groot model schip uit de 16de en 17de eeuw, voornamelijk door Spanjaarden en Portugezen gebruikt) de Fransen en Engelsen tweemasters gingen bouwen ontstond een verwarring die hedendaags nog gevolgen heeft. De Fransen gingen van het stadpunt uit dat de weggelaten mast de voorste was, waardoor voor hen de voorste mast en zeil de MISAINÉ werd en de achterste de ARTIMON bleef. De Engelsen daarentegen vonden dat de weggelaten mast de achterste was, waardoor zij de achtermast de MIZEN of MIZZEN gingen noemen. Later bij het terug overstappen naar driemasters bleef deze naamsverwarring bestaan en werd een klassieke struikelblok voor vertalers.

Een typische marineuitdrukking voor het feit dat de bemanning naar het achterschip mocht komen voor een borrel was — en is waarschijnlijk nog in sommige marines — BEZAANSCHOOT AAN.

Helemaal op de achtersteven reeds geholpen door een PAPEGAAISTOK, eindigen we met een driehoekig zeiltje dat op kleine schepen op een mastje wordt gevoerd en dat DRUIL (Fr : TAPECUL ; Eng : LUG-MIZZEN ; Dui : DRULLSEGEL.) wordt genoemd. De DRUIL of DREUL was oorspronkelijk een klein zeiltje dat achter de vlaggemast werd gezet om het schip bij het voor anker liggen met de steven in de wind te houden en het minder te doen slingeren. Ook werd het gebruikt om het schip gemakkelijker te doen kenteren. DRUIL in de betekenis van bootszeil ontstond omstreeks de 17de eeuw waarschijnlijk uit DRUILEN « stilletjes gaan ».



la vie maritime

henri rogie

Cette cinquième contribution à notre panorama maritime 1971 est consacrée à quelques aspects particuliers du monde maritime.

* * *

Changements structurels dans les transports maritimes

L'O.C.D.E. — l'Organisation de coopération et de développement économique — a publié cet été son rapport annuel portant sur l'année 1970. Il en ressort que cette dernière année a surtout été caractérisée par de profonds changements dans la structure des transports maritimes internationaux. Les transports par mer, en particulier par navires de ligne, ont connu une hausse sans précédent des coûts d'exploitation. Les diverses conférences ont imposé des relèvements substantiels de tarif qui ont aussi affecté les transports de pétrole et de cargaisons sèches en vrac, créant ainsi un climat d'inflation.

Les marchés de frets ont néanmoins connu l'essor le plus spectaculaire depuis 1956. Cela est dû au nouvel accroissement record de la demande de tonnage. Toutefois, à la suite du ralentissement du rythme de croissance de la demande japonaise sur le marché des frets, les taux d'affrètement à court terme sont retombés au début de 1971 à un niveau tel, qu'on a assisté à une sensible augmentation du tonnage désarmé.

En outre, le développement rapide du transport par containers a provoqué un excédent de tonnage sur certaines grandes lignes. La rentabilité des investissements s'est révélée insuffisante dans bien des cas.

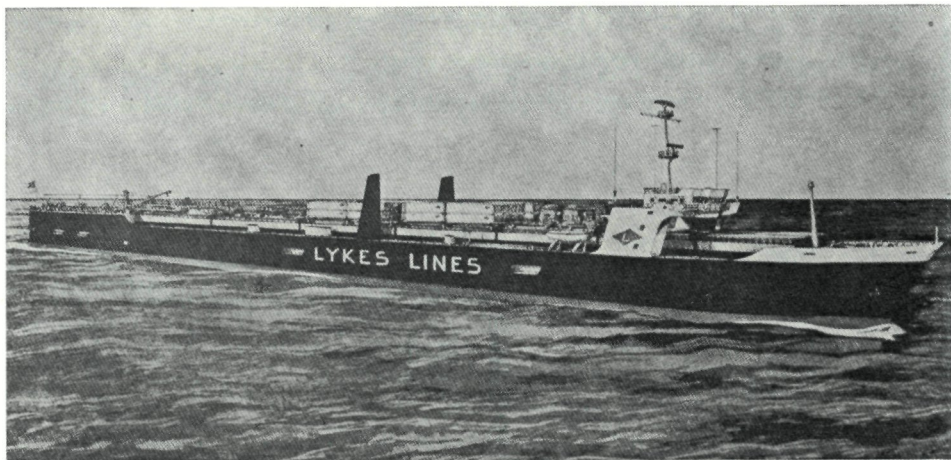
Pour conclure, le rapport signale que les changements structurels et technologiques dans les transports maritimes ont influencé favorablement les coûts des transports par mer ainsi que les prix des services dans ce domaine. Au commencement d'une nouvelle décennie, on peut se demander si ces facteurs resteront assez forts pour compenser la hausse des frais d'exploitation et surtout celle des prix de construction des navires.

* * *

Le premier « Seabee » mis à flot

L'évolution structurelle et technologique dans les transports maritimes qui, selon le rapport de l'O.C.D.E., a marqué l'année 1970, continue à se manifester de façon spectaculaire.

En effet, au cours du mois d'août dernier, la General Dynamics Corporation a procédé au lancement du premier navire porte-barges du type « Seabee » sur les chantiers de Quincy dans le Massachusetts. Il s'agit du « Doctor Lykes », premier d'une série de trois Seabees, construits pour le compte



de la Lykes Bros. Company de New Orleans.

Ce nouveau type de navire porte-barges a une longueur de 266 m et mesure 33 m de large. Son port en lourd de 44.000 tonnes en fait le plus grand cargo du monde. Il est équipé d'un élévateur d'un type nouveau pouvant transborder ses 38 barges de 850 tonnes en un temps record. Le Seabee est en plus équipé d'une plate-forme mobile, ce qui permet l'utilisation de la technique RO-RO. En outre, il peut être employé comme porte-conteneurs avec une capacité de 2.000 containers de 20 pieds. Une telle polyvalence permettra assurément une rentabilité d'exploitation sans précédent.

Lykes Bros envisage d'utiliser ses Seabees sur ses lignes maritimes entre le Golfe du Mexique et l'Europe occidentale. Ses deux autres unités du même type, l'« ALMERIA LYKES » et le « TILLIE LYKES », seront livrées en 1972.

* * *

Construction du premier « Farmobil »

Après l'apparition du système « Seabee », voici qu'on projette déjà la construction d'un nouveau type de navire, cette fois dans le domaine des cargaisons spécifiques. Il est vrai que la spécialisation en matière de transports maritimes devient de plus en plus poussée.

Une entreprise de Hambourg a l'intention de faire construire des unités du type « navire usine » spécialisées dans la fabrication d'aliments pour bétail. Le prototype de ce genre, de dimensions réduites toutefois, est d'ailleurs déjà sur chantier. Il s'agit d'une unité de 80 mètres de long et de 9,50 mètres de large qui devrait entrer en service au cours de cette année. Sa production annuelle serait de 30.000 tonnes d'aliments.

Mobilité et rentabilité seront les avantages essentiels de ce bâtiment appelé « Farmobil ». Il pourra aller chercher ses matières premières là où elles sont les moins chères. Traitées directement à bord, elles fourniront un produit dont le prix de revient défiera toute concurrence. Pour l'instant, ce sont les pays d'Europe de l'Est qui ont les offres les plus avantageuses quant aux matières premières destinées à la production d'aliments pour bétail.

Si l'expérience s'avère concluante, la firme de Hambourg envisage la construction de toute une série de « Farmobil ».

* * *

Vers la propulsion nucléaire

Si le gigantisme et la spécialisation, dont nous venons de citer un exemple, sont les principales caractéristiques des transports maritimes modernes, il ne faut pas oublier que le mode de propulsion des navires connaît également une évolution, celle-ci se manifestant toutefois d'une façon plus lente et surtout plus hésitante.

Néanmoins, à en croire un porte-parole du groupe Rijn-Schelde, le monde maritime va vraisemblablement s'orienter sérieusement vers la propulsion nucléaire d'ici à cinq ans. L'argument avancé est que la rentabilité de l'énergie nucléaire a fait d'énormes progrès ces dernières années. Celle-ci ne manquerait pas d'acquiescer une position d'attrait, principalement dans le cas des navires spécialisés rapides.

Dans ce but, la « Rotterdam Drydock Company », filiale du groupe Rijn-Schelde, a procédé à une étude pour la propulsion atomique d'un porte-conteneurs actuellement en construction pour le compte de Sea-Land. Cette étude a été réalisée en collaboration étroite avec la firme « Reactorcentrum Nederland ». Précisons que ces constructeurs n'ont pas encore obtenu de commandes pour l'équipement d'un navire à propulsion nucléaire, mais ils estiment qu'il convient d'aborder dès maintenant la phase préparatoire des travaux d'engineering.

Cette tendance vers la propulsion nucléaire semble se confirmer en Allemagne fédérale où l'on vient d'annoncer que le pouvoir fédéral accordera 90 p.c. des moyens financiers nécessaires à la Gesellschaft für Kernenergie Verwaltung in Schiffbau und Schifffahrt pour l'étude du développement des sources d'énergie atomique au bénéfice de la navigation de commerce. Précisons que cette société, pour laquelle l'« Otto Hahn » a été mis en service, exploite déjà deux réacteurs expérimentaux.

* * *

L'essor de la flotte israélienne

L'évolution des navires de commerce ne se situe pas exclusivement sur le plan qualitatif. Le nombre des unités sillonnant les mers du monde ne cesse, lui aussi, d'évoluer dans des proportions spectaculaires.

A titre d'exemple, on peut citer l'expansion de la flotte marchande israélienne qui verra son tonnage global doublé d'ici à 1975. Il atteindra alors 6 millions de tonnes alors que les investissements dans ce domaine

atteindront un milliard de dollars contre 400 millions de dollars à la fin de l'année 1970. Selon les estimations, le chiffre d'affaires de la flotte commerciale d'Israël atteindra en 1975 plus d'un milliard de livres contre 650 millions en 1970. D'autre part, le total des marchandises transportées par les navires battant pavillon israélien qui se chiffrait à 7,5 millions de tonnes en 1970, sera porté à 12 millions de tonnes dans cinq ans.

Pour être paré à cette rapide expansion, on envisage e.a. de remanier les programmes des écoles de marine afin d'adapter la formation professionnelle des équipages au développement technologique de la navigation. En outre, une autorité spéciale sera créée sous peu pour organiser le réseau d'écoles de marine ainsi que le recrutement des élèves.

Si les projets d'expansion de la flotte marchande israélienne doivent être mis en rapport avec la situation militaire exceptionnelle que connaît ce pays, il n'en est pas moins vrai qu'ils témoignent d'une solide confiance dans l'avenir du commerce maritime.

* * *

La navigation dans la Manche

Le développement quantitatif des flottes de commerce, comme nous venons de l'illustrer avec la flotte israélienne, pose de plus en plus de problèmes pour la navigation dans la Manche.

A la récente conférence des quatre nations sur la navigation dans le Pas-de-Calais, la Grande-Bretagne a proposé à la France, la Belgique et les Pays-Bas de rendre obligatoire la présence de pilotes à bord des navires qui empruntent cette route maritime. Ce serait là un moyen efficace de faire appliquer les règlements de 1967 concernant les couloirs à suivre selon le sens du trafic. Outre la formation d'un pool de pilotes, la conférence a préconisé d'améliorer la surveillance par l'emploi d'hélicoptères et de stations radar. Une action concertée des quatre pays riverains sur le déblaiement des épaves décollant des collisions a également été recommandée.

En attendant que ces mesures de sécurité deviennent effectives, quelque 600 navires continuent de croiser chaque jour entre Douvres et Calais. Pas moins de 16 % de ceux-ci ignorent les itinéraires recommandés. Est-il dès lors surprenant que depuis 1967, date à laquelle ces routes furent

d'application, on ait noté dans ce secteur 40 collisions où 109 navires furent impliqués ? Dix-sept de ces unités avaient omis de naviguer dans la passe recommandée.

* * *

Phare laser pour la navigation

Un autre moyen d'améliorer la sécurité des navires dans les passes dangereuses est assurément l'apparition d'un nouveau type de phare dont la lumière est produite par un rayon laser.

Cette innovation, qui n'est certes pas si surprenante, est l'œuvre d'un ingénieur australien. Après avoir procédé aux tests préliminaires dans les laboratoires de Surfers Paradise, dans le Queensland, les autorités maritimes décidèrent de mettre l'invention en pratique et d'équiper un phare d'un feu laser. C'est ainsi que le cap appelé Danger Point et situé sur la côte orientale de l'Australie fut doté cette année du premier phare laser au monde.

L'appareillage contenant la source lumineuse mesure 1,52 m pour un diamètre de 30 cm. Il pèse quelque 45 kilos. Sa portée est d'environ 20 nautiques, quelles que soient les conditions atmosphériques. On réalise d'emblée quels avantages peut procurer ce feu d'une puissance exceptionnelle et visible par tous temps. Aussi, la firme australienne ayant expérimenté ce procédé espère fermement obtenir sous peu des commandes en provenance de tous les points du globe. Dès lors, on peut déjà se demander quand fonctionnera le premier phare laser sur nos côtes.

* * *

Richesses inexploitées en Mer du Nord

En attendant de voir briller les phares laser sur les côtes de la Mer du Nord, considérons brièvement l'importance des richesses que recèle la mer la plus fréquentée du monde.

Depuis six ans, plusieurs grands du pétrole y effectuent des recherches intensives en vue de découvrir un gisement pétrolier exploitable. Ce n'est que cette année que cette prospection, dont le coût total est estimé à deux cents millions de livres, s'est révélée payante. En juin 1970, la Philips Petroleum découvrait un gisement considérable au large de la Norvège, à Ekofisk. Son débit est évalué à 200.000 barils par jour.

Depuis, plusieurs autres gisements ont été découverts, notamment au large de l'Ecos-

se. Tout en affichant une prudente réserve, les prospecteurs sont de plus en plus persuadés de l'existence de richesses pétrolières inexploitées en Mer du Nord. De toute façon, il ne faut pas s'attendre à une exploitation intensive avant plusieurs années, d'autant plus que les conditions climatiques régnant en hiver dans ce secteur freinent considérablement les travaux de forage.

Si la Mer du Nord se révèle aussi riche en pétrole que l'estiment les prospecteurs, sa mise en exploitation aura des conséquences importantes sur la politique énergétique de l'Europe. De plus, les rapports de force purement politiques pour les pays producteurs de pétrole pourraient s'en trouver bouleversés.

* * *

Vers l'exploitation des gisements pétrolifères en Mer du Nord

Dès la découverte de gisements pétrolifères rentables en Mer du Nord, les groupes pétroliers intéressés aux prospections ont décidé de passer effectivement à l'exploitation de ces structures. C'est ce qui ressort du rapport publié cet été par la Petrofina et qui illustre, en outre, le thème que nous venons d'exposer dans la précédente rubrique.

Selon le rapport de la Petrofina, cette société aurait foré quatre puits dans la structure Ekofisk qui est considérée comme étant un des gisements les plus importants du monde. La mise en production de ces quatre puits aurait débuté au printemps, au rythme de 40.000 barils par jour, avec chargement en mer. La production augmenterait graduellement par le forage de trente nouveaux puits, pour atteindre 15 millions de tonnes par an. A ce moment-là, un sea-line acheminera le pétrole vers un terminal côtier. La construction d'un gazoduc pour la commercialisation des importantes quantités de gaz associés au pétrole d'Ekofisk serait à l'étude.

D'autre part, toujours selon le rapport, l'exploration dans le voisinage d'Ekofisk aurait été activement poursuivie. Deux nouvelles structures y auraient été reconnues, ce qui augmenterait considérablement les réserves et la capacité de production. D'autres

structures, notamment dans le secteur anglais de la Mer du Nord, resteraient à évaluer.

Notons que lors de l'adjudication de 1970, dix blocs couvrant 1.340 km² ont été réservés au consortium dans lequel Petrofina détient un intérêt de 30 %.

* * *

La future flotte marchande des « Dix »

Terminons ce bref panorama maritime par l'évocation des perspectives d'avenir de la flotte marchande de la C.E.E.

Notons tout d'abord que la Communauté européenne économique n'a pas encore de politique commune en matière de marine marchande. Les « Six » sont, en effet, tous des adeptes du libéralisme et de la libre concurrence dans ce domaine. Mais comme l'on parle de plus en plus d'un éventuel élargissement du Marché commun, il est intéressant de faire remarquer que cela amènerait la formation de la plus puissante flotte marchande du monde, représentant à elle seule plus du tiers du tonnage mondial.

En effet, en nous basant sur les récentes statistiques du Lloyds Register, une simple addition nous montre que la flotte des « Dix » totaliserait 76 millions de tonneaux bruts alors que le tonnage mondial se chiffre à 227 millions de tonnes. Actuellement, la plus grande flotte de commerce du monde est celle du Libéria, représentant 33 millions de tonnes. Les flottes des « Six » réunis totalisent 18 millions de tonnes mais les quatre nouveaux venus comprendraient les 3^{ème} et 4^{ème} principaux pavillons du monde, c.à.d. le Royaume-Uni et la Norvège.

Dès lors, il est évident que l'élargissement de la C.E.E. nécessitera l'élaboration d'une politique maritime commune au sein de la nouvelle communauté. Ce sera assurément un puissant moyen de pression dans les instances internationales, notamment pour les problèmes touchant le nationalisme maritime et la discrimination pratiquée par certains pays en faveur de leur pavillon.

* * *

h.r. — 15.9.71.

chronique de la voile



kroniek van de zeilsport

p. benoidt

COURSES AU LARGE EN 1971

La saison est terminée, les yachts de course au large sont rentrés dans leurs ports ; skippers, architectes et organisateurs se penchent sur les résultats et font le bilan de ces milliers de milles courus en mer.

Si les « Manchards » totalisent souvent 4.000 milles en une saison (courses et convoys) les coureurs océaniques peuvent arriver à des 10.000 nautiques et plus, ce qui, à la voile, représente en soi-même une performance !

Que ressort-il des résultats de SYDNEY-HOBART, LE CAP-RIO, FASNET, ONE TON CUP et autres ADMIRAL'S CUP ?

Tout d'abord un retour en force aux places d'honneur des yachts battant pavillon britannique. Il faut dire que les moyens mis en œuvre furent considérables et couronnés de succès par la victoire anglaise à l'ADMIRAL'S CUP. Le premier ministre, Mr HEATH avait lui-même été désigné comme capitaine d'équipe à cette occasion.

L'Amérique, « attaquée » de toutes parts se défend farouchement mais ne peut résister aux plus beaux voiliers venus d'Angleterre, Australie et Nouvelle-Zélande. Remarquons cependant que la plupart des victoires sont remportées sur des bateaux de conception américaine ; les plans « SPARKMAN AND STEPHEN » s'imposant sous tous les pavillons. La France, qui avait fait beaucoup parler d'elle il y a quelques années, recule sensiblement dans les différents classements sauf dans les petites classes où sa supériorité reste incontestée exception faite du « JAME'S COOK TROPHY » remporté par l'Angleterre et de la « HALF TON CUP » où SCAMPI donne une éclatante victoire à la Suède.

En 1971, la Hollande a aligné une « Flottille » qui fit parler d'elle.

BELLITE VII, STANDFAST et STARON, souvent aux places d'honneur, démontrèrent avec brio de quoi étaient capables nos amis du nord.

Et la Belgique ? Pour la première fois nous avons participé à « l'ADMIRAL'S CUP ». Mr Moorkens, capitaine de notre équipe eut bien du mal à réunir les 3 yachts indispensables pour nous représenter à Cowe et en Manche ; sa ténacité n'en est que plus méritante.

PHANTOM, CALLIHORE et SCARLETT O'HARA défendirent tant bien que mal nos couleurs tout au long de la saison. Le manque de préparation des équipages n'a pas permis d'atteindre les résultats espérés. Néanmoins le fait d'avoir participé à l'ADMIRAL'S CUP est en lui-même un succès et l'expérience acquise sera mise à profit pour préparer la saison 1972.

WEDSTRIJDZEILEN OP ZEE IN 1971

Engeland komt terug op de voorgrond met onder andere zijn mooie overwinning in de « Admirals Cup ».

De verenigde staten kunnen de aanvallen van de beste engelse, australische, nieuw zeelandse yachten niet weerstaan, nochtans meest van de winnende yachten, gelijk welke vlag ze voeren, worden volgens Amerikaanse plannen gebouwd.

Frankrijk gaat achteruit in alle klassen, behalve klas VI, waar ze geen oppositie krijgt.

Nochtans wint Zweden voor de derde achtereenvolgende keer de « Half Ton Cup » met de beroemde SCAMPI.

Nederland heeft twee nieuwe zeer moderne jachten gebouwd : Standfast en Bellita VII, die samen met Staron zich zeer goed klasseren.

België heeft voor de eerste maal drie jachten samengebracht om deel te nemen aan de « Admirals cup ». Onze bemanningen wogen niet op tegen vreemde ploegen van zeer hoog peil. Toch is de ervaring van dit jaar zeer nuttig geweest voor de voorbereiding van het volgende seizoen.

MORNING CLOUD est un « SPARKMAN and STEHPEN 34 pieds » battant pavillon britannique.



CHALLENGE STROOMBANK

La 3ème édition de ce challenge s'est disputée à Nieuport du 27 au 29 septembre. Rappelons qu'il s'agit d'une sorte de championnat de la voile à la FORCE NAVALE.

Cette année 15 équipes s'affrontaient ce qui représente 45 personnes. Il y a loin des 18 pionniers qui participèrent aux premières épreuves de ce challenge en 1969. La flotte de « Caravelles » de la FN ne comptant que 7 unités, l'ADEPS mit gentiment à la disposition des organisateurs 2 bateaux supplémentaires.

Les équipes eurent à disputer 6 courses chaque fois à bord de bateaux différents. Suivant les conditions atmosphériques les parcours furent courus en mer ou sur le chenal de Nieuport. Ceci permit de juger les équipages dans des conditions très variables.

L'équipe n° 2 d'Anvers se classa première s'imposant de manière magistrale aux autres participants (MTR Willems, 1 MT Chantraine, MAT Serranne). En deuxième position, mais avec un important écart de points nous trouvons Nieuport 2, équipe constituée de personnel embarqué sur les MSI's (ILV Benoidt, 2 EV Hanton, 1 MC Delhez) suivi à un quart de point par Anvers 1 (1 MC Huyghe, MAT Trouillard, MAT Jacobs) ensuite viennent COMSERVOST 1 (Barreur 1 MT Médard), COMIENAV 1, équipe de NADIV conduite par le 1 MP Dr Dreesen, COMSERVOST 2, NAVCENREP et NAVCOMPORT OST 2. La technicité et l'habileté de ces concurrents rendent les écarts très minimes. Les autres équipages sont en net progrès par rapport à l'année dernière et les nouveaux venus font preuve d'un enthousiasme de bon aloi.

Quelques remarques s'imposent et tout d'abord celui de l'âge moyen des participants qui oscille entre 35 et 40 ans... les jeunes sont-ils moins intéressés pour ce sport qui s'adresse plutôt à eux ? D'autre part, exceptée l'équipe des MSI's aucun navire n'était représenté, ceci est dommage si l'on pense par exemple au « ZENOBE GRAMME » qui pourrait valablement s'aligner dans ce genre d'activité.

En conclusion : des résultats encourageants, un enthousiasme qui fait boule de neige... et un manque de bateaux de plus en plus aigu. La FN ne pourrait-elle pas faire construire quelques nouvelles unités dans ses ateliers ?

WISSELBEKER STROOMBANK

Dit jaar werd de Wisselbeker Stroombank op de rede en in de haven van Nieuwpoort betwist.

Voor de tweede achtereenvolgende maal werd de Wisselbeker door NAVCOMANT gewonnen. Het aantal deelnemers alsook hun bekwaamheid stijgt voortdurend maar het aantal beschikbare boten is onvoldoende, er zou moeten gedacht worden aan het bouwen van enkele nieuwe eenheden... misschien in de werkplaatsen van de ZM ?

Hier volgen de uitslagen :

1. NAVCOMPORTANT 2	PT :	7.25
2. NAVCOMPORT NWP 2 (squad 219 MSI'S)		11.5
3. NAVCOMPORTANT 1		11.75
4. COMSERVOST 1		13.75
5. COMIENAV 1 (NADIV)		16.75
6. COMSERVOST 2		16.75
7. CENREP		18
8. NAVCOMPORT OST 2		19.75
9. COMLOGNAV 1		25
10. NAVCOMPORT ZEB 2		25
11. NAVCOMPORT NWP 1		26
12. COMLOGNAV 2		32
13. COMIENAV 2		33
14. NAVCOMPORT OST 1		36
15. NAVCOMPORT ZEB 1		40



répertoire biographique

Christiaens van Steenlandt
AR 567

Capitaine corsaire d'Ostende - commande le « ST-SEBASTIEN » senau de guerre d'Ostende de 6 canons (1684).

Joannes Saegherman
AR 567

Capitaine corsaire d'Ostende - commande le « SCHUDDEBEURS » barquelongue armée de 2 canons (1690).

Mathieu Sybers
AR 567

Capitaine corsaire d'Ostende - commande le « ST-JEAN » senau de 6 l., 2 canons (1690).

Francisco de Smit
aussi de **Smet, de Smidt**
AR 655 - 656 lg. b ; liasse
AR 567

Capitaine corsaire d'Ostende - commande le senau de 6 sanons « ST-JACQUES DE LA VICTOIRE II », de 1690 à 1691.

En 1692 le « STE-MARIE-MADELEINE » qui est une chaloupe de Blankenberghe.

En 1693, le « SCHUDDE BEURSE ».

En 1697, le « ST-FRANÇOIS DE PADOUE ».

Fait de 1690 à 1693 sept prises.

Fait une prise en août 1690, le « DE CORNELIA », patron Louis Cools, et une en septembre, la « FORTUYNE » (buys-schip) de 60 Tx., patron Philippe Abels.

Guillaume de Seure
aussi de **Zeure, de Zuere**
AR 656 lg. b.

Capitaine corsaire d'Ostende.

Commande en 1691 le « O.L.V. VAN LOMBARDZIJDE » senau de 10 l., 3 canons.

En 1692, le « ST-FRANÇOIS » barquelongue de 10 l., 4 canons.

En 1690 et en 1694, le « ST-ANTOINE DE PADOUE », senau de 12 l., 4 canons.

Louis Maximilien Storme
AR 568

Bailli de Blankenberghe, capitaine corsaire - commande la chaloupe de guerre « HET GELUCK » (10 Tx.) en 1696.

Michiel van Stabel
AR 568

Capitaine corsaire d'Ostende - commande la frégate « ST.-PIERRE » 140 Tx., 12 canons, 4 pierriers en 1696.

Elias van Stabel
AR 569

Captaine corsaire d'Ostende - commande le « SANTA MARIA » frégate de 120 Tx. 10 canons, en 1705.

Guillaume Schout
AR 568

Capitaine corsaire d'Ostende - commande la frégate « ST.-CHRISTOPYE » 70 Tx. 14 canons en 1696.

Antoine Salla
AR 568

Capitaine corsaire d'Ostende - commande le « ST.-ANTOINE DE PADOUE » en 1697.

Guillaume Steenkiste
(G) AR 657 L.b.
AR liasse 568

Capitaine corsaire d'Ostende - navigue en compagnie de Th. Gournay et fait de 1693 à 1702, cinq prises.

Commande en 1692-93 « LA REINE D'ESPAGNE », senau de 10 Tx. 4 canons

En 1697 « DE LIEFDE » frégate de 60 Tx. 8 canons.

En 1702, pendant la guerre de succession d'Espagne, « LA CHARMANTE » senau avec lequel il alla courir par 53° N. En 1705 « LE ST.-ANTOINE DE PADOUE ».

Puis en 1712 « LE GOET SUCCES VAN OOSTENDE » senau de 40 Tx. 6 canons.

Pieter Sensier
aussi **Censier**
AR 568 - 569

Capitaine corsaire d'Ostende - commande en 1702 - 1703 - 1704 le « ST.-JAN », le « DEN GRAVE VAN BERGERYCK », le « O.-L.-V. VAN TROST » et le « O.-L.-V. VAN DEN ROSENKRANS », frégate de 150 Tx. 18 canons.

Joannes Sable
aussi **Sabbele**
AR 657 L.b.

Capitaine corsaire d'Ostende - commande en 1704 le « ST.-MATHIEU » senau de 6 canons et 4 pierriers.

Daniel Sander
(G)

Capitaine corsaire d'Ostende, il combat en 1710 en compagnie de M. Cannoen.

T

Jean de Tournai
(BW)

Capitaine marchand de Sluys. Son navire saisi en mer par le vicomte de Norfolk et Suffolk, lui fut rendu le 12 déc. 1327 par ordre du roi d'Angleterre Edouard III.

Geoffroy de Thoisy
(G) (H.M.)

Commande la flotte flamande au siège de Rhodes en 1446 et à la défense de Constantinople en 1444, il s'y distingue à tel point qu'il obtint les plus grands éloges de son souverain le Duc de Bourgogne et une rente viagère de 300 L.

Theutsen
(H.M.)

Capitaine de vaisseau (1654). Sert sous l'amiral Gérard van Meckeren et commande « LA FORET ».

van Troyen
(BWI)

Capitaine de la flotte des Gueux (1570), fut vaincu au combat sur la Vlie par la flotte royale commandée par l'amiral comte de Bousou.

Jacques Toors

Capitaine corsaire d'Ostende (1571).

Henri Thomaz

Capitaine de la flotte des Gueux ; sert avec Sonnoy dans l'affaire qui l'oppose au Vice-Amiral Van Boshuyzen le 7 juillet 1574.

Lambert van Tweenhuyzen (BW)	Prend part à la fondation, à Amsterdam, de la Compagnie du Nord ou de Nouvelle Belgique et crée au Spitzberg un établissement commercial.
Cornil Thielmans (H.M.)	Capitaine de vaisseau de l'escadre de Flandre de l'Invincible Armada 1591.
Frédéric Thomas	Capitaine de vaisseau sous Philippe II, commande le « COQ BLANC ».
Jean Baptiste de Tassis	Commissaire général des côtes de Flandre sous les Archiducs Albert et Isabelle.
Jacob Thomassen (H.M.)	Capitaine de vaisseau de l'escadre des Archiducs en 1600, sert sous l'amiral Antoine de Bourgogne-Wacken puis sous le vice-amiral Adrien Diericksen et combat avec vigueur les rebelles des Pays-Bas Hollandais. En 1602 il est appeié par l'archiduc pour l'assister au siège d'Ostende.
Jooris Tiessens (H.M.)	Capitaine (1600-1606).
François Tiessen (H.M.)	Capitaine (1600-1606).
Arents Tribbe (H.M.)	Capitaine (1636).
Cornil Tiessen (H.M.)	Capitaine (1644).
Mathieu Terlinck (H.M.)	Capitaine (1644).
Jean Torris (H.M.)	Capitaine (1646).
Cornelis Tetaert 556 (H.M.)	Capitaine corsaire d'Ostende (1656), sert sous E. de Brouwer.
Daniel Taschen	Capitaine corsaire d'Ostende (1674). Commande le « PROPHETE DANIEL », senau de 44 Tx. 5c.
Daniel de Ternijncke AR 566	Capitaine corsaire d'Ostende (1674).
Cornelis Tessaert aussi Tesart AR 566	Capitaine corsaire d'Ostende (1674). Commande le « ST.-PIERRE » de 50 Tx. 6c.
Jan Tyssen AR 566	Capitaine corsaire d'Ostende (1676). Commande le « DE HOOP » de 50 Tx.



aktuali-
-teiten actuali-
-tés personeel per-
-sonnel bevorderingen pro-
-motions de reserve la réserve

de reserve - la reserve

OFFICIERS DE RESERVE RESERVE OFFICIEREN

West-Vlaanderen

Op zaterdag 28 augustus organiseerde onze kring een informatiedag voor reserveofficieren van de drie krijgsmachten.

In de voormiddag waren de 60 deelnemers te gast in de Zeemachtkazerne te Oostende, waar ze verwelkomd werden door CPC(R) Rogie, voorzitter van de inrichtende kring. LDV Ghesquière, stafofficier van Comopnav, gaf de deelnemers een voor-

dracht met lichtbeelden over de rol en de opdrachten van de Groepering Operaties in vredes- en oorlogstijd.

Na de lunch scheepten de reserveofficieren in aan boord van de « SPA » en de « STAVELOT » voor het bijwonen van een praktische demonstratie in het mechanische mijnevegen, die wegens de slechte weersomstandigheden niet volledig kon uitgevoerd worden.

Deze informatiedag, waaraan BRT 2 een uitvoerige uitzending wijdde, was een groot succes in alle opzichten.



Zaterdag 2 oktober : weerom een succesdatum. Ditmaal organiseerde onze kring zijn 11de jaarlijkse schietcompetitie, waaraan RO-kringen uit alle hoeken van het Vlaamse land deelnamen. De ZM-kringen van Antwerpen, Oost-Vlaanderen en Brabant, die ook uitgenodigd waren op deze wedstrijd, blonken uit door hun afwezigheid.

De competitiewapens waren het SA/FN-geweer, de Colt en de Thompson. Niet minder dan 30 prijzen werden aan de beste schutters overhandigd. Iedere deelnemer ontving bovendien een drietal herinneringsgeschenken aangeboden door de inrichters en door het tijdschrift Neptunus.

Na de prijsuitreiking bedankten de afgevaardigden der deelnemende schutterskringen de voorzitter van de inrichtende vereniging voor het hartelijk onthaal en voor de perfecte organisatie van de competitie.

Hier volgen de uitslagen, voor wat betreft de eerst gerangschikten :

a. Algemeen individueel klassement (300 pt)

1. OLT Launoy (Westhoek) 225 p.
(Prijs van de Gouverneur)
2. CPN Devos (Brussel) 248 p.
(Prijs van de Stad Brugge)
3. CPN Peel (Westhoek) 237 p.
4. CDT Duquesne (Brussel) 230 p.
5. ILT Geryl (Brugge) 230 p.

b. Ploegenrangschikking (1.200 pt)

1. NVRO-Brussel 917 p.
(Prijs van de Stad Oostende)
2. NVRO-Brugge 898 p.
3. NVRO-Westhoek 897 p.
4. ZM-W. Vl. 710 p.
5. NVRO-Leuven 501 p.

SQUAD 218

SQUAD 218 - Bilan 1971 en vooruitzichten

Naast het feit dat 1971 het jaar is geweest van de 25e verjaardag van de Zeemacht, is het ook het jaar van de officiële oprichting van het reserve-smaldeel geweest. Wij, reserve-officieren van de Zeemacht, beschouwen dit als een zeer belangrijke gebeurtenis.

Na lange jaren van ononderbroken inspanningen, en herhaalde pogingen, heeft de Vereniging der Reserve-Officieren van de Zeemacht eindelijk haar doel bereikt : de mogelijkheid verkrijgen van de Staf/Zee-macht om een « actieve-reserve » te kunnen trainen, terwijl tegelijk een bijkomend mijnenvegers-smaldeel ter beschikking van onze marine gesteld kon worden.

Dat men ons toelate al de officieren van de actieve dienst te bedanken, m.a.w. al degene die ons hun aanmoediging gegeven hebben en die ons daadwerkelijk geholpen hebben om van dit project een werkelijkheid te maken : Commodore L. Lurquin, Stafchef van de ZM, Kapitein ter Zee E. Poskin, adjunkt Stafchef, Kapitein ter Zee D. Geluyckens, bevelhebber van de Operationele Groepering van de Zeemacht, Fregatkapitein E. Pouillet, Directeur van de Reserve, en Korvetkapitein H. Stradiot, Commandant Marine Basis Antwerpen. Vergeten wij ook niet alle officieren, onder-officieren, eerste matrozen en matrozen, alsmede het burgerlijk personeel van de marinebasis van Kallo, die onze schepen met grote zorg « decoconiseren » en die van de « SERAING » een fonkel nieuw schip gemaakt hebben.

Voor wat de reserve officieren (Van de Staf of van het varend personeel), de reserve onder-officieren, eerste matrozen en matrozen betreft : deze vragen geen dank : zij beschouwen hun aanwezigheid op de basis of aan boord als een ware beloning !

Korte historiek :

Reeds op 15 maart 1971, werd te Kallo, gedurende het 11e kongres der RO/ZM, en voor de eerste maal in de geschiedenis van de Zeemacht, de vlag van « Com-squad » gehesen in de mast van een reserve-oorlogschip. Afvaardigingen van reserve officieren van de Franse, Nederlandse en Duitse marines woonden deze korte maar betekenisvolle plechtigheid bij.

Op 15 mei, werden de reserve-officieren van de Staf van de reservebasis voor een eerste kontaktnaam verzameld.

Vanaf de maand april, werden reeds de reserve officieren en onder-officieren aangeduid als varend personeel voor Squad 218, aan boord van mijnnevegers van de actieve ingescheept, om vertrouwd te worden met de ondiepwater-mijnnevegers. Aldus krijgt de « MSI HERSTAL », weekend na weekend, groepen van drie reserve officieren, vergezeld van dek- en machine-onder-officieren : de commandant van de « HERSTAL » weze hartelijk bedankt voor het geduld met hetwelk hij het hoog peil van zijn praktische opleiding aan deze zondagsbezoekers heeft bijgebracht.

Einde juni, werden drie beroepsonder-officieren aan boord van de « SERAING » gemuteerd, om de inventarissen over de nomen en het schip klaar te maken. De tests

in zee worden einde juni en begin juli uitgevoerd met volledig succes: het schip werd op 3 juli gekommissioneerd en op 9-7, werd een volledige reservebemanning wederopgeroepen voor een twaalf-tal dagen: na een week oefening in de basis van Kallo en op Schelde, vervoegde de « SERAING » de basis van Oostende waar het schip in Squad 219 opgenomen werd, voor de vlootschouw.

Wanneer Z.M. de Koning en Z.K.H. de Prins van Luik de vloot schouwen op 20 juli, is de « SERAING » op post en trekt bijzonder de aandacht van de overheden door zijn fris voorkomen. Na de vlootschouw, vervoegt de « SERAING » zijn basis te Kallo waar hij op 21 juli aankomt.

Na de augustus-verlofdagen, wordt het schip weer in dienst genomen en de reserve bemanningen volgen elkaar aan boord op: de M 480 wordt aldus een zeer vertrouwde verschijning op de stroom. Op 3 oktober, neemt het eerste schip van het reserve-smaldeel aan de Scheldewijdingplechtigheden deel, en vaart, samen met de « BOVESSE » en de « KREKEL » voorbij het Steen wanneer Z.E. de Bisschop van Antwerpen de Scheldestroom wijdt.

De oefen-weekends worden in oktober voortgezet en het wordt een zondagsgewoonte voor de passagiers van de ferry « Vlissingen-Breskens », de evoluties van de « SERAING » gade te slaan.

Einde oktober, begint de onderhoudsperiode, en na een beurt in het droogdok van de Mercantile, wordt het schip onder handen genomen door het personeel van Kallo om al de nodige veranderingen en verbeteringen aan te brengen.

Volgend jaar :

Vanaf maart 1972, zullen de oefeningen voor de reservisten intensief hernomen worden. Twaalf weekends zijn reeds voor de « SERAING » voorbehouden en een vierde reserve-bemanning zal vanaf het begin aan de oefeningen deelnemen. Inderdaad, het tweede schip de MSI « HUY » (M 479), dat te Kallo gedecoconiseerd wordt, zal in dienst treden op 30 juni 1972: twee reserve-bemanningen zullen aldus tegelijkertijd kunnen opvaren gedurende het tweede semester 1972. Twee langere wederoproeplingsperioden, één gedurende elk half jaar, zijn eveneens voorzien ten einde onze reservisten toe te laten de praktijk van het mijnnevengen in flottieljeverband aan te leren.

De bemanningen :

Vier bemanningen zijn aldus voorzien voor 1972: elk van hen omvat drie dek-reserve-officieren (Commandant, 1e luitenant en navigatie-officier), twee reserve-onderofficieren (Dek en Machine) alsmede een zeker aantal reserve matrozen, in de volgende specialiteiten: telegrafist, seiner, detector (Radarist) en eventueel dek en kok.

Hoewel er werkelijk geen selectie problemen bestaan bij officieren en onderofficieren - het aantal vrijwilligers is voldoende - en hoewel, voor wat de matrozen betreft, enige plaatsen nog niet bezet zijn (Algemene rekruterings- en informatiecampagne nog niet bij de reserve matrozen uitgevoerd) is het nochtans wenselijk, van nu af, een voldoende rekruteringsreserve aan te leggen. Inderdaad, in 1973, zal het noodzakelijk zijn twee overige bemanningen te vormen, om het totaal te brengen tot zes bemanningen voor drie schepen. Daarenboven, biedt de Staf van de « Reserve » Basis, 21 plaatsen voor reserve officieren, in de volgende specialiteiten (Graad: 2EV tot 1LV):

6 Dek-officieren (3 x 2eCDT en 3 x N3);
3 Administratie-officieren (3 x N1);
3 Bevoorradingsofficieren (3 x N4-Appro);
3 Officieren techniekers (3 x N4-Tech);
3 Officieren verbindingen (3 x N5);
3 Officieren geneesheren.

Alle plaatsen werden in 1971 bezet! Toch, zullen sommige reserve-officieren verplicht zijn de Squad 218 te verlaten, voor diverse redenen: bevordering tot een hogere graad, vertrek naar buitenland enz. Plaatsen worden ook opengesteld door overgang van Staf-officieren naar het varend personeel wanneer nieuwe bemanningen gevormd worden. Men moet ze dus vervangen, en dit moet in de loop van het jaar geschieden.

Daarbij, hebben de dekkofficieren die de functie van N3 in de staf van de basis vervullen alle kansen om het volgend jaar naar het varend personeel over te gaan. Deze zelfde reserve dekkofficieren (N3 of 2eCDT) kunnen ook onverwachts een ziekte of belette officier aan boord vervangen gedurende een weekend.

De minimum prestaties waartoe u zich verbindt zijn niet hoger dan 4 of 5 weekends jaarlijks, met eventueel - voor het varend personeel althans - een periode van ca. 8 wederoproeplingsdagen voor oefening op

zee in samenwerking met mijnnevigers van de actieve vloot.

Besluit :

Het reserve smaldeel heeft, niettegenstaande de moeilijkheden eigen aan een nieuwe organisatie, een voortreffelijk vertrek genomen : het schip, de M 480 « SERAING », heeft bewezen in zeer goede staat te zijn : inderdaad meer dan 800 zeemijlen werden afgelegd onder bevel van reserve-officieren en dit zonder noemenswaardig defekt.

Twee reserve-officieren hebben hun officiële benoeming ontvangen tot commandant van mijnneveger, en twee bemanningen hebben zeeoefeningen uitgevoerd die een veilige en doeltreffende navigatie toelaten, terwijl een derde bemanning een eerste bewerking ontvangen heeft.

Alles pleit voor de voortzetting van deze inspanningen : het programma, door de Staf/Zee macht voorgeschreven, werd akkuraat uitgevoerd. Volgend jaar, begint een nieuwe fase, d.w.z. de mijnnevegoefeningen op zee voor de twee eerste bemanningen ! Daarnaast, zullen de voorbereidende navigatie-oefeningen voor de twee volgende bemanningen voortgezet of begonnen worden. U, die enige belangstelling koestert voor deze verwezenlijking, en die, tot nu toe, nog niet ingeschreven bent vraag vlug een inschrijvingsformulier aan CPF(R) R. Planchar, CSQ 218, Italiëlei 84, 2000 Antwerpen.

OUDGEDIENDEN ZEEMACHT ANCIENS DE LA FORCE NAVALE

NATIONALE UNIE OUDGEDIENDEN ZEEMACHT

Op 3 juli jl., organiseerde de Zeemacht, in samenwerking met de Nationale Unie der Oudgedienden van de Zeemacht, een scheldetrip met de « GODETIA ».

Stipt om 10 u. werd te Antwerpen afgevaaren, met meer dan 100 enthousiaste oudgedienden aan boord van diverse verenigingen uit alle hoeken van het land.

Schepen van allerlei slag, van doodgewone rijnen tot mammoettankers, kruisten onze vaarroute. Vooral éénmaal over de Nederlandse Grens heeft de Schelde een zeer drukke verkeerstrafiek.

Rond de middag werd aan alle deelnemers een gratis middagmaal aangeboden. Het hoeft niet gezegd te worden dat er ferm « geboeft » werd. Na de middag kon « men » in de bar eindelijk bier bekomen (de boord-

commandant had in de voormiddag de bar veiligheidshalve « drooggelegd ») en vanaf dat ogenblik tot het einde van de trip waren bepaalde leden spoorloos ondergedoken.

Rond 16 u. werd na een prachtige tocht in Oostende aangelegd.

's Avonds konden alle deelnemers nog aanzitten aan een uitstekende Nasi-Goreng, dit in de mess onder-officieren te Oostende.

Association Bruxelloise des anciens de la Force Navale

Brusselse vereniging der oudgedienden bij de Zeemacht

3.7.71. Sortie en mer à/b du Godetia

Une dizaine de membres ABAFN répondirent à l'appel et s'embarquèrent à Anvers à bord du « GODETIA » avec de très nombreux autres anciens de tous les coins du pays. Le voyage d'une journée en direction d'Ostende, par un temps beau et sec, sur une mer d'huile, fut excellent. Un seul point noir : une brume persistante noya l'horizon et nous priva d'une bonne partie du spectacle.

Sur l'Escaut, trois anciens débrouillards qui avaient raté de peu le départ, trouverent le moyen d'attendre le « GODETIA » sur sa route, grâce à l'aide d'un yachtman local, et purent s'embarquer quand même par l'échelle de pilote !

Juillet 1971 à Ostende

L'ABAFN fut présente à toutes les nombreuses cérémonies d'un 25^e anniversaire exceptionnel, celui de la Force Navale, cérémonies favorisées par un temps splendide. L'ABAFN était notamment sur place avec son drapeau, en même temps que celui de l'association-sœur Liège-Namur-Luxembourg, au dépôt de fleurs au monument aux gens de mer le 18 juillet.

Le président de l'ABAFN se trouvait à bord du car-ferry « PRINCES ASTRID », avec ses collègues, car-ferry qui suivait le « ZINNIA » et le « GODETIA » pour passer en revue les 39 bâtiments de guerre belges et étrangers, ancrés d'Ostende à Middelkerke sur deux lignes parallèles à la côte, ce 20 juillet.

Descente de la Lesse, le 12.9.71

Après les baleinières, après le « GODETIA » et pour certains membres après des sorties sur voilier, c'est à bord de kayaks que se déplacèrent les membres ABAFN. Ce dimanche 12 septembre, descente de

la Lesse avec une flottille d'une dizaine d'unités. Le temps était idéal mais un été fort sec avait sensiblement réduit le débit de la rivière, allongeant ainsi la durée du voyage. Partis d'Houyet peu avant 10 h, les derniers membres arrivèrent à Anseremme vers 17.30 h. Excellente journée dans un paysage superbe, constamment renouvelé au fil des méandres de la Lesse. Une activité à succès à répéter l'année prochaine !

† Monsieur Charles Leloup

Nous apprenons au moment de mettre sous presse, le décès inopiné de Monsieur Ch. Leloup, ex-président de l'Association des Anciens de la Force Navale de Liège-Namur-Luxembourg.

Monsieur Leloup fut un des animateurs les plus enthousiastes des « Semaines maritimes » au sein de sa région. La Force Navale présente à sa famille ses condoléances émues.

Vereniging oudgedienden Zeemacht Gent en omgeving Bezoek aan Groepering Opleiding en Training

Op 29 augustus 1971 werd een bezoek gebracht aan het marine-opleidingscentrum te St.-Kruis.

Voor deze tocht waren een 40-tal leden opgekomen.

Veler onzer leden voelden bij het bezoeken van de oude vertrouwde gebouwen een steek in hun hart... ja, waar is die goede oude tijd naartoe !

Onder leiding van een officier van de Groepering, werd het bezoek aangevat met een gesmaakte uiteenzetting over het doel en de werking van het Centrum. Na dit bondig overzicht werden achtereenvolgens de verschillende afdelingen bezocht. Ook enkele praktische demonstraties werden gehouden.

Na nog even een bezoek te hebben gebracht aan de plaatselijke kantine, werd om 12 u. afscheid genomen en koers gezet naar het Boudewijnpark te St.-Michiels.

Ter plaatse aangekomen werd onmiddellijk uitgezien naar een gelegenheid om de innerlijke mens te versterken. In het Boudewijnpark werd dan uitstekend gemiddag-maald aan een bescheiden prijs.

's Namiddags werd vervolgens het Dolfinarium bezocht. Men mag hieraangaande werkelijk spreken van een prachtige realisatie, die het toerisme in het Brugse zeker zal bevorderen.

**zeemacht
force navale**



Ontvangst aan boord van de « BREYDEL »

Op 8 september jl., greep een kleine ontvangst plaats aan boord van de Hoogzeemijnveger « BREYDEL », onder bevel van Luitenant-ter-Zee 1e Klas J. Verhoest voor het afscheid van de Burgemeester van de stad Brugge, de heer P. Van Damme.

Deze plechtigheid werd bijgewoond door de Stafchef van de Zeemacht, de Commandore L. Lurquin, de heer Van Maele, opvolger van de heer Van Damme, de Havenkapitein van Brugge, de heer Van Havere, de heer Ingenieur Simoen van Bruggen en Wegen en nog tal van andere burger- en militaire genodigden.

Ter deze gelegenheid heeft de Commandant van de Groepering Operaties van de Zeemacht, de Kapitein-ter-Zee D. Geluyckens, de heer Van Damme tot Ere-Eerste Matroos gemaakt.

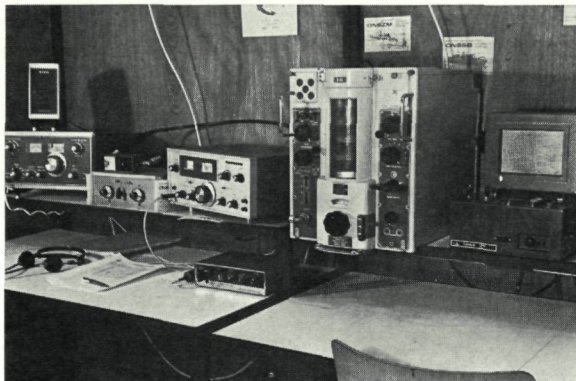
onze tentoonstellingen in beeld



▲ In het vakantiesalon te Brussel in aanwezigheid van de heer Minister Bertrand.
 Au salon des vacances, à Bruxelles, en présence de Monsieur Bertrand, Ministre des Communications.



▲ Marche-en-Famenne verwelkomt de Zeemacht.
 Marche-en-Famenne accueille la Force Navale.



▲ De heer Roulin, burgervader van Dinant heeft heel wat belangstelling voor het mijnnevegen.
 En Mai 1971, Monsieur Roulin, bourgmestre de Dinant s'intéresse au dragage de mines.



▲ Onze tentoonstelling te La Plante (Namur).
 La Plante (Namur).

▼ In het hartje van onze Ardennen, te Bastogne.
 Au cœur des Ardennes à Bastogne. Monsieur Bocq, député remercie la Force Navale.



▼ Te Waremme, in aanwezigheid van de heer volksvertegenwoordiger Beauduin.
 En Hesbaye, à Waremme, en présence de Monsieur Beauduin, Sénateur.



nos expositions en images



▲ De heer Burgemeester Cooremans, op onze Brusselse tentoonstelling.
Monsieur Cooremans, Bourgmestre, est accueilli au sein de l'expo/FN à Bruxelles-Centre.



▲ Commodore L. Lurquin opent de tentoonstelling te Oostende in aanwezigheid van Burgemeester J. Piers.
Le Chef d'Etat-Major de la Force Navale à Oostende le 17 Jul prononce quelques mots en présence de Monsieur Piers, Sénateur et Bourgmestre de la ville.



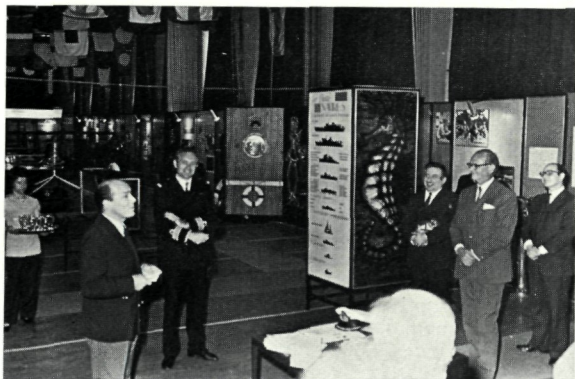
▲ De radio-amateurs stellen hun materiaal tentoon te Aywaille.
Les Radio-Amateurs de la Force Navale exposent à Aywaille.



▲ Morlanwelz, een succesvolle vooropening in aanwezigheid van de burgemeester van Morlanwelz, Seneffe en Framerie.
Monsieur Wery, Directeur de l'Institut technique de Morlanwelz en présence des bourgmestres de Morlanwelz, Seneffe et Framerie, prononce une allocution de bienvenue.

▼ Onze « Marine Royal » tijdens de geslaagde tentoonstelling te Oostende.
Coup d'œil sur la « Marine Royale » de 1867. (Oostende Jul 71).

▼ Morlanwelz was beslist een sukses...
Une foule immense envahit l'exposition Force Navale à Morlanwelz.



les relations publiques de publieke betrekkingen

Information — Relations Publiques

La campagne « IRP » — Information - Relations Publiques — est terminée pour cette année.

Les expositions et semaines maritimes organisées à la demande des autorités civiles et des anciens de la Force Navale des différentes villes belges se clôtureront à Auderghem (Bruxelles) en décembre 1971 par un Grand Bal de la Marine, précédé par l'exposition « Portes Ouvertes » de la Marine et un Concert de Gala au Centre Culturel.

Cette année encore plus de 2.000 personnes dont en majeure partie des jeunes ont pu visiter les installations terrestres de la Force Navale et embarquer à bord des différents Unités.

Le succès remporté est éloquent et il nous permet de conclure que les résultats dans le cadre de l'information navale dépassent nos espoirs.

L'année 1971 marquera donc une étape supplémentaire dans le cadre des relations Public-Force Navale.

Pour 1972, l'Etat-Major Force Navale prévoit non seulement d'approfondir encore les contacts entre les diverses associations de jeunes notamment et la Force Navale mais également d'accroître une certaine participation du jeune au métier de marin.

Non seulement ils auront encore, comme ce fut le cas cette année, l'occasion de participer à des concours de « dissertation » organisés dans les établissements scolaires afin de départager les candidats à l'embarquement, mais les possibilités d'être acceptés seront plus étendues encore par la mise sur pied au sein des expositions navales de concours « Tactique » — « Reconnaissance ».

Embarqués à bord d'unités Force Navale, en récompense, ils auront l'occasion de vivre pendant quelques heures la « vie de

bord » en participant à part entière aux diverses fonctions : Radar — Timonier — Navigateur — Technicien etc...

Pour permettre l'application d'un tel système, le nombre de passagers sera réduit de plus de 50 %, comparé aux chiffres de cette année (1971).

Enkele activiteiten van de Zeemacht in het Kader van de Publieke betrekkingen tijdens het jaar 1971.

... Westende, St.-Lambrechts-Woluwe, Groot Bijgaarden, Brussel (Heysel 13e Vakantie Salon) Aywaille, Waremme, Jambes (La Plante), Marche, Bastogne, Couvin, Oostende, Dinant, Morlanwelz, Merksem, (Antwerpen) Herentals, Turnhout, (3eCl) Oudergem, Ruppelmonde, Dendermonde, Senefte, Ninove, Wetteren, Lier, Gent (Gez. Dienst), Brussel Centrum.

In talrijke steden en gemeenten heeft de Zeemacht dit jaar haar laten kennen door het houden van maritieme weken. De vedette « LIBERATION » werd eveneens ten dienste gehouden voor de tentoonstellingen; voordrachten werden gehouden over de waterbezoedeling; kontakten werden gelegd met leerlingen van diverse scholen en filmgala's ingericht.

Alle beschikbare middelen werden benut, foto's, divers materieel, didactische materiaal, diapositieven, films. Al deze middelen werden gebruikt teneinde de taken en opdrachten van onze Marine te verduidelijken, taken waaraan zowel het Aktief Kader als het Reserve Kader en het Burgerlijk Personeel zich tenvolle toewijden.

... In talrijke plaatsen, waren de lokale, burgerlijke, militaire en kerkelijke overheid onze gastheren. De afgevaardigden van onze Zeemacht werden er overal officieel en vol geestdrift ontvangen.

... In talrijke streken en gewesten was het grote publiek ooggetuige van reddingsdemonstraties, uitgevoerd door onze SIKOR-SKY helikopters. De deelname van onze Muziek kapel heeft ertoe bijgedragen, dat vele oudgedienden elkaar terug ontmoet hebben en zich opnieuw verenigd hebben in bestaande Verenigingen of nieuwe onder-sekties zoals Aywaille, (Ourthe-Amblève) - Huy, Waremme - Marche - Couvin - Leuven (rang van Vereniging).

Semaine maritime à Couvin

Du 17 au 20 septembre, s'est tenu à COUVIN, une semaine maritime qui a remporté un brillant succès.

Due à l'initiative du 2EV(R) Bastin, cette semaine navale a groupé toutes les associations des Jeunesses locales et régionales, avec l'appui de toutes les autorités civiles et militaires et des établissements scolaires; diverses manifestations et festivités ont transformé Couvin pendant quelques jours en un « Centre Maritime » où de nombreux anciens se sont retrouvés avec joie...

Nos félicitations à cette jeune et dynamique nouvelle Section... et bon vent pour l'avenir.

Semaine Navale à Morlanwelz

Morlanwelz a vécu à l'heure Force Navale, à l'occasion de la Semaine Navale qui s'y est déroulée du 22 septembre au 2 octobre 1971.

Elan de solidarité de toute la population, des commerçants, des jeunes, des écoles, des communes de Morlanwelz, Seneffe, Frameries; toutes les rues étaient pavées aux couleurs de la Marine.

Exposition navale avec haie d'honneur formée par des jeunes du Corps des Cadets de Bruxelles, Concert par le Corps de Musique de la Force Navale, concours divers, compétition de tir au point 22, ainsi que diverses conférences organisées par la Force Navale et la Marine Marchande ainsi que des séances de cinéma figuraient au programme et ont remporté un succès grandiose et inoubliable.

Proficiat aux Anciens et à Monsieur Debaisieux, Président de l'Association des Anciens/FN Groupe Mons et Hainaut et tous nos plus vifs remerciements aux autorités locales et en particulier à Monsieur Wery, Directeur de l'Institut Technique de l'Etat de Morlanwelz, lequel avec le Corps professoral a apporté son soutien le plus complet aux organisateurs.

Huldiging in bloedtransfusiecentrum St.-Janshospitaal Brugge

Op zondag 3 oktober 1971 had de huldiging plaats van de verdienstelijke medewerkers aan het bloedtransfusiecentrum van het St.-Janshospitaal te Brugge. Deze dag stond in het teken van de samenwerking met COMIENAV. De voorzitter van het Centrum Dokter Peeters en de directeur van het hospitaal de heer Van Oyen loofden de

vlotte en snelle tussenkomst van de manschappen van de Groepering telkens wanneer beroep gedaan werd op hen. In het bijzonder werd geciteerd:

De tussenkomst van het piket tijdens de brand in het hospitaal in 1968. De hulp, berging van kostbare medische toestellen en de voorzorgen genomen om de onschatbare kunstvoorwerpen te redden, gebeurde zo ordevol dat de zieken niet eens wisten dat brand ontstaan was. Aldus werd paniek voorkomen.

Tot driemaal toe werd 's nachts beroep gedaan op bloedgevers om slachtoffers van zware ongevallen te redden. Telkens in een minimum van tijd waren de manschappen ter plaatse.

Na de ernstige ongevallen op de autostrade te Jabbeke werd op efficiënte wijze door de Groepering hulp verleend bij het installeren van het noodhospitaal.



Foto Brugsch Handelsblad.

Luitenant ter Zee 1e klasse (D) Devisscher mocht uit de handen van dhr. Peeters een prachtige tinnen schaal in ontvangst nemen waarmee erkentelijkheid betuigd werd. Matroos De Brouwer, een van de verdienstelijke bloedgevers van de School Specialiteiten Dek, mocht eveneens een herinneringsplakket in ontvangst nemen.

COMLOGNAV Zwemploeg won 1/4 finale Militair Interkorpskampioenschap

In het stedelijk overdekte zwembad te Sint-Niklaas kwamen de Comlognav-zwemmers verrassend als winnaars uit het water.

Voor aanvang van de laatste proef: een aflossing 10 x 50 meter vrije slag, leidde de 2de Mobiele Groep Rijkswacht nog voor de Comlognav-gelegenheidsploeg. Wat normaal niet verwacht gebeurde toch, de Zee-macht-aflossingsploeg won en werd meteen

winnaar, zodat ze hierdoor geplaatst zijn voor de 1/2 finale die plaatsgrijpt op 28 september te Weiden met als voornaamste tegenstanders het 4de Lanciers, de 1ste Jagers te Paard, het 6de TTR, 19 Artillerie en CRP/Semm Luchtmacht. Er zit beslist een finale mogelijkheid in deze jongens.

Bondsploeg Zeemacht tweemaal zilver op de Belgische Roeikampioenschappen

De Belgische roeikampioenschappen voor Seniors en Elites kende dit jaar opnieuw een spannend verloop.

Onze Vier met stuurman Seniors; Ivan Vandromme, Piet Graux, Didier Goegebeur, Pierre Semeelen en stuurman Daniel Colaes moest de duimen leggen voor de Luikse formatie die onder impuls van Clerdent (vorig jaar Belgisch kampioen met de Bondsploeg) in de laatste 500 meter de Zeemachtploeg voorbijstak en onbedreigd zegevierde.

In het nummer Vier zonder stuurman Elite gaf onze ploeg een goede verrichting weg en eindigde op een lengte van de Gentse geroutineerde formatie. Deze beide ereplaatsen van onze zeer lichte ploeg mag dan ook zeer eervol genoemd worden.

Matroos Milicien Pierre Semeelen Militair Skiffkampioen

Op de Gentse Watersportbaan «G. Nachez» werd in het kader van Belgische roeikampioenschappen de Militaire Skiff titel betwist.

De Naamse roeier Pierre Semeelen won gemakkelijk voor de Brusselaar François Heyché en de Bruggeling Piet Graux.

Marinekadettenkorps

Op zondag 19 september 1971 te 15 uur, had op de Marinebasis te Kallo, het korpsfeest van de Antwerpse afdeling van het Marinekadettenkorps plaats, naar aanleiding van haar driejarig bestaan.

De feestelijkheden werden ingezet met een optocht van de kadetten voor de aanwezige ouders, personaliteiten en sympathisanten. Naast de Antwerpse afdeling, die op de marinebasis haar thuishaven heeft, stapten ook detachementen van de afdelingen Luik en Brussel mee op.

Gelegenheids toespraken werden gehouden door Fregatkapitein J.C. Liénart, nationaal voorzitter van het kadettenkorps, en de heer J. Voet, bevelhebber van de afdeling Antwerpen. Waarna aan verdienstelijke kadet-

ten de kentekens van hun bevordering werden overhandigd.

Na dit officiële gedeelte volgden een reeks demonstraties van de kadetten aan boord van hun zeil- en roeivaartuigen, terwijl ook aan boord van de riviervedette «B.25 - CAROLINE» een reddingsoefening werd gesimuleerd.

De feestelijkheden worden besloten met een ontvangst van de ouders en genodigden in de mess van de marinebasis.



De jongens van het Marinekadettenkorps, keurig in uniform. De Zeemacht mag er fier over zijn.

Voornaam bezoek te St.-Kruis

Op 27 september jl., bracht de heer Pierre Vandamme, burgemeester van Brugge een afscheidsbezoek aan de Groepering Opleiding en Training te Sint-Kruis (sinds begin 1971 Brugge). De heer Vandamme werd ontvangen in de mess Officieren waar een receptie plaats had en waar hem een passende geschenk werd overhandigd. Dit geschenk vervaardigd door de 1e Matrozen Mosart en Janssens werd hem door de makers overhandigd.



Dhr. P. Vandamme en CPV. Lemaire, tijdens de ontvangst in de mess Officieren.



Foto boven, Cdt. J.C. Liénart feliciteert 1MC. Vanderhoeven: foto onder, een algemeen zicht op de plechtigheid.

Marinebasis Oostende

Op 5 november jl. had op de Marine Basis Oostende een korte plechtigheid plaats, waarop Commandant J.C. Liénart, eretekens uitreikte aan volgende verdienstelijke Onderofficieren: 1MP. Lenoir, 1MC. Fouquet, 1MC. Simons, 1MC. Vanderhoeven, 1MR. Verkeyen, 1MC. Coulier en 1MT. Lorent.



Op 19 november jl. bracht Commandeur Veldkamp, van de Koninklijke Nederlandse Marine een bezoek aan Kapitein ter Zee D. Geluyckens, Kommandant van de Groepering Operaties.

Logistieke Groepering

Op 3 december jl. had het korpsfeest plaats van de Logistieke Groepering. Neptunus komt terug op deze gebeurtenis in ons volgende nummer en dit met enkele interessante foto's. Voor een zeer talrijk opgekomen en selekt publiek, heeft Kapitein ter Zee (D) SBH. Lemaire H., Kommandant van deze belangrijke Groepering, een zeer opgemerkte rede uitgesproken. De redactie zal niet nalaten in ons volgend nummer op de inhoud van deze exposé terug te komen.

Le ZINNIA en croisière de prospection commerciale.

Vers la mi-novembre, les deux navires de support logistique de la Force Navale se sont croisés dans la Manche. Le « GODETIA » parcourait les derniers miles d'une croisière de deux mois au cours de laquelle il avait relié trois continents, à savoir l'Afrique, l'Amérique et, bien sûr, l'Europe. De son côté, le « ZINNIA » venait de quitter le port d'Anvers à destination du Nord du continent africain. Les deux plus grosses unités de notre marine ont, au cours de cette année, mené à bien un programme de navigation particulièrement chargé. Alors que la « GODETIA » s'apprête à connaître des jours plus calmes au port d'Ostende, l'équipage du « ZINNIA » devra patienter jusqu'à la veille de Noël avant de pouvoir faire relâche. D'ici là, nos navires sont chargés d'une mission très spéciale.

Mission spéciale.

L'expression « mission spéciale » a toujours un petit air de mystère, surtout quand il s'agit d'un bâtiment de guerre ; et quand on ajoute que c'est au service de la nation, voilà que les sourcils d'un tas de gens se mettent à froncer à qui mieux mieux. « Honni soit qui mal y pense », disaient jadis les Chevaliers de la Jarretière, et d'accord avec les Néerlandais, nous trouvons qu'ils ont raison. En effet, ce que le « ZINNIA » va faire à Casablanca et à Alger, est une expérience qui en vaut certainement la peine. En fait, le navire effectue un voyage de promotion en Afrique du Nord pour un secteur de l'industrie belge.

La grande presse a déjà fait écho à ces projets qui concernent deux ministères, à savoir la Défense Nationale et le Commerce Extérieur. Le « ZINNIA » a appareillé avec une imposante charge de matériel d'exposition et de promotion commerciale. C'est le Maroc qui vient en tête sur la liste des visites.

Le 6 décembre a lieu à Casablanca, à bord du « ZINNIA » une journée d'études au cours de laquelle des représentants de l'industrie des fabrications métalliques feront en présence d'autorités et d'industriels marocains un exposé sur les possibilités que peut offrir leur secteur, en particulier dans le domaine de la construction navale et de l'équipement portuaire. Le 13 décembre, c'est le tour de l'Algérie.

De nombreuses firmes affiliées à Fabrimétal (Fédération des Entreprises de l'Industrie des Fabrications métalliques) espèrent pouvoir stimuler l'exportation de leurs produits à destination de ces pays par la voie de leurs délégués sur place. A bord du « ZINNIA », les intéressés marocains et algériens pourront, à l'aide d'un matériel graphique varié, se familiariser avec ce que construit et réalise ce secteur dans notre pays.

Etant donné que le « ZINNIA » a été construit sur les chantiers nationaux (et nous savons que ce navire est particulièrement

bien réussi), ce qui implique en même temps que la plupart de ses composants sont belges, bon nombre de firmes ont l'occasion de montrer à bord le genre de matériel qu'elles fabriquent, ce qui est beaucoup plus convaincant que n'importe quelle photographie.

Pour le constructeur naval lui-même qui participe également à cette expédition, le navire est en outre un ouvrage que l'on peut examiner sous toutes ses coutures, de l'intérieur comme de l'extérieur. En ce qui concerne l'équipement portuaire, force est de le présenter au moyen de films, de photos, de diapositives et d'autres techniques audio-visuelles ; en effet, s'il est facile à un navire de soutien logistique d'emporter à bord un matériel imposant, on ne peut toutefois exiger de lui qu'il puisse contenir des grues portuaires ou des portiques de containers.

Pas plus qu'il ne restait à bord la place nécessaire pour loger des locomotives diesel, des bateaux de dragage, des remorqueurs de mer et des bâtiments de pêche. Par contre, la place ne manquait pas pour présenter des modèles réduits très suggestifs.

Perspective réjouissante.

Si cette expérience devait porter ses fruits, on ne s'en tiendrait certainement pas là. La Force Navale y voit de nombreux avantages : c'est pour elle le moyen offert de mieux servir le pays en faisant, au cours des escales que doivent quand même effectuer ses navires pour se ravitailler, œuvre utile en même temps qu'agréable, c'est aussi pour elle un sérieux encouragement que d'être choisie pour remplir un rôle de représentation officielle de la qualité et de l'excellence des produits belges.

V.R.

Godetia... 100.000 milles.

Le « GODETIA » a, au retour de sa croisière d'automne, qui l'a vu à Dakar, Port au Prince, Bermudes, New-York, Montreal et Ténériffe, passé avec bonheur le cap des 100.000 milles.



ereabonnements - abonnements d'honneur

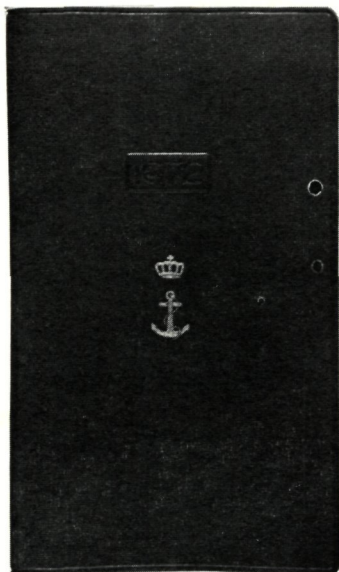
Son Altesse Royale le Prince Albert de Liège
Monsieur le Ministre de la Défense Nationale
Monseigneur Cammaert, Aumonier en Chef des
forces Armées
Le Commodore Lurquin, Chef d'Etat-Major de la
Force Navale
Luitenant-Generaal Raemaekers, Oostende
Le Luitenant-Général e.r. Truyers, Ixelles
Le Commodore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

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

Caddy-Tailors, Oostende
Dr. Verhaeghe, Eeklo
Le Comité National De Propagande Maritime,
Etterbeek
De Heer Gouwy, Oostende
Monsieur Declodeit, Ixelles
L'association des Amis de l'école autonome
de l'Etat, Oostende
Les établissements Brûlé, Schaarbeek
Monsieur Mey, Mouscron
De Heer Glorieux, Spiere
S.P.R.L. Martin & Co, Antwerpen
Monsieur Clébat, Ixelles
Les Etains Metten, S.P.R.L., Bas-Oha
Mercantile Marine Antwerpen
Monsieur Beernaerts, Lasne
De Heer Deroo, Gent
De Heer Dautricourt, Knokke
De Generale Bankmaatschappij, Brugge
Hotel Wellington, Oostende
Monsieur Franckx, Forest
Monsieur Plerret, Woluwé St.-Lambert
Monsieur Lejeune, Braine l'Alleud
De Heer Van Haverbeke E., Oostende
Monsieur Pierard, Saint Servais
De Heer Heynen, Antwerpen
Het Marine Kadettenkorps, Antwerpen
De Heer De State, Ekeren 2
De Heer Boonen, Wilrijk
Monsieur Delcourt, Liège
Monsieur Bierlier, Flémalle-Haute
De Heer Van Hellemont, Berchem
Monsieur Dorsimont, Dilbeek
De Heer Ingelbrecht, Kapellen
Monsieur de Gheldere, Bruxelles
Monsieur Gérard, Flémalle-Haute
Cockerill Yards Hoboken
Monsieur Hervy, Magistrat, Mons
De Heer Cools, Brugge
N.V. Armement Deppe S.A. Antwerpen
Phoenix Oil Products, Schoten
De Heer Conings, Gent
De Heer Wolf, Oostende
Vereniging der Staatszeeloodsen v.z.w.
Monsieur De Ridder, Evere
S.P.R.L. Covesa, Bruxelles
Le Chevalier Breydel, Bruxelles
Monsieur Houzeau de Lahaie, Mons
De Heer Van der Jeugt, Gent
De Heer Van Belleghem, Gent
Le Centre Privé Médical, St Gilles
De Heer Lacante, Brugge
De Heer Degelder, Leuven
Monsieur Bonnevie J., Oostende
Monsieur Le Comte Le Grelle, Reet
Informar, Bruxelles
Monsieur Verlinde, Jette
De Heer Soetens, Oostende
Hermis Sodales - Mr. Deblauwe, Oostende
De Heer Grandjean, St.-Niklaas
L'Agence Maritime Thomas & Ellis, Uccle
Club 1MT & Mat Comienav, St.-Kruis
Monsieur Schlim, Arlon
Monsieur Lamproye, Bruxelles
Monsieur Brilliet, Ixelles
Monsieur Rombout, Ixelles
Monsieur Van Hauwermeiren, Jette
Monsieur Joris, Louveigné
Maag Belux, Bruxelles
Monsieur Roulin, Dinant
Royal Yacht Club, Oostende
Monsieur Vanderhoven, Renaix
De Heer Huilmand R., Oostende
Monsieur Thiry, Namur
De Heer Hauglustaine Y., Hasselt
De Heer De Mulder L., Oostakker
S.A. Belliard Murdoch, Antwerpen
Monsieur De Buck D., Bruxelles
Monsieur le Sénateur Bocq, Bouvigny

Afgesloten op datum van 1 december 1971
Clôturé à la date du 1 décembre 1971

komt zo pas te verschijnen - vient de paraître



ZEEMANSAGENDA 1972

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

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

AGENDA DU MARIN 1972

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

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

vient de paraître - komt zo pas te verschijnen

EDITEUR RESPONSABLE - VERANTWOORDELIJK UITGEVER
J.C. Liénart - H. Serruyslaan, 14 8400 Oostende.

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

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

18^o. jaargang neptunus 1971 18^o. année
tweemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimes-
trielle. editeur : a.s.b.l. neptunus boîte postale 17 oostende
— uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs
per nummer 30 fr. - prix par numéro 30 fr. - abonnement :
200 fr. (gewoon - normal), 500 fr. (ere - honneur) —
c.c.p. 17.55 société générale de banque oostende cpt. 40.07.79
— p.r.k. 17.55 generale bankmaatschappij oostende rek 40.07.79
— politiek en confessionneel 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 — imprimé en Belgique : chez imp.
« de vuurtoren » tél. 059-751.32 à oostende — in België ge-
drukt bij druk. « de vuurtoren » tel. 059-751.32 te oostende.

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

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

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

