neptunus

tweemaandelijks maritiem tijdschrift
revue maritime bimestrielle.

Séquence : date HW - LW - HW - LW.
Légende : datum HW - LW - HW - LW.

Getijen te - Marées à Oostende, Douvres — 1h13, Boulogne — 1h04, Calais — 53 m., Duinkerke — 24 m., Nieuwpoort — 10 m., Blankenberghe + 17 m., Zeebrugge + 23 m., Knokke + 27 m., Vlissingen + 45 m., Terneuzen + 1h15, Antwerpen + 2h49, Hoek van Holland + 1h42, IJmuiden + 2h33.

Janvier

01	0126	0816	1356	2032
02	0211	0904	1444	2114
03	0257	0949	1531	2156
04	0342	1033	1618	2237
05	0427	1116	1702	2320
06	0512	—	1747	1200
07	0558	0006	1836	1247
08	0651	0058	1932	1341
09	0752	0159	2035	1444
10	0900	0308	2141	1550
11	1008	0417	2244	1655
12	1109	0521	2337	1751
13	1158	0616	—	1839
14	0020	0701	1237	1917
15	0055	0739	1312	1950
16	0127	0814	1347	2023
17	0200	0849	1424	2058
18	0237	0928	1505	2137
19	0317	1009	1547	2218
20	0400	1053	1632	2300
21	0444	1137	1718	2343
22	0531	—	1809	1225
23	0624	0031	1907	1320
24	0728	0133	2016	1428
25	0845	0250	2133	1544
26	1006	0411	2247	1657
27	1118	0526	2347	1801
28	—	0630	1216	1855
29	0035	0725	1305	1940
30	0118	0812	1350	2021
31	0159	0854	1432	2059

Février

01	0240	0934	1513	2137
02	0320	1012	1552	2214
03	0359	1048	1629	2251
04	0436	1123	1704	2328
05	0513	1158	1741	—
06	0552	0009	1823	1240
07	0641	0101	1920	1335
08	0747	0206	2038	1446
09	0913	0324	2205	1605
10	1035	0442	2313	1718
11	1136	0548	—	1815
12	0001	0640	1220	1857
13	0037	0720	1256	1931
14	0108	0755	1331	2004
15	0141	0831	1406	2039
16	0216	0910	1445	2119
17	0255	0952	1527	2200
18	0337	1034	1609	2240
19	0421	1116	1653	2320
20	0506	1158	1739	—
21	0557	0005	1834	1249
22	0701	0106	1946	1358
23	0828	0230	2121	1524
24	1006	0403	2247	1650
25	1122	0526	2345	1800
26	—	0631	1216	1852
27	0029	0721	1259	1931
28	0106	0801	1337	2005
29	0141	0836	1412	2039

Mars

01	0217	0910	1448	2114
02	0253	0944	1522	2148
03	0328	1015	1554	2221
04	0401	1044	1623	2252
05	0433	1113	1652	2326
06	0505	1146	1725	—
07	0545	0009	1810	1233
08	0642	0110	1926	1343
09	0816	0231	2123	1513
10	0958	0359	2241	1639
11	1106	0513	2332	1743
12	1154	0609	—	1828
13	0009	0652	1233	1904
14	0042	0729	1309	1939
15	0116	0807	1345	2016
16	0151	0847	1423	2056
17	0231	0929	1503	2137
18	0313	1011	1545	2218
19	0358	1052	1628	2259
20	0445	1134	1715	2347
21	0539	—	1810	1225
22	0648	0052	1929	1338
23	0826	0221	2116	1511
24	1006	0356	2239	1643
25	1116	0519	2334	1754
26	—	0621	1206	1840
27	0014	0705	1244	1913
28	0048	0739	1316	1943
29	0119	0810	1347	2015
30	0151	0841	1418	2048
31	0224	0911	1449	2121

Avril

01	0258	0940	1519	2152
02	0330	1007	1547	2222
03	0400	1034	1615	2253
04	0432	1105	1646	2333
05	0510	1149	1726	—
06	0605	0030	1833	1255
07	0734	0148	2031	1424
08	0915	0314	2155	1552
09	1027	0431	2251	1659
10	1121	0530	2334	1749
11	—	0617	1204	1830
12	0012	0659	1243	1910
13	0048	1739	1320	1950
14	0127	0821	1359	2033
15	0208	0904	1440	2116
16	0253	0947	1523	2200
17	0340	1029	1608	2246
18	0432	1115	1657	2340
19	0531	—	1757	1210
20	0645	0048	1920	1322
21	0819	0210	2056	1450
22	0947	0338	2212	1618
23	1052	0456	2307	1725
29	1141	0554	2348	1811
25	—	0637	1219	1846
26	0023	0710	1250	1918
27	0055	0740	1319	1950
28	0125	0809	1348	2023
29	0157	0839	1418	2056
30	0230	0908	1448	2128

Mai

01	0303	0937	1519	2200
02	0337	1007	1550	2234
03	0412	1041	1624	2314
04	0454	1126	1704	—
05	0549	0006	1809	1225
06	0705	0114	1938	1341
07	0830	0231	2059	1501
08	0943	0344	2202	1610
09	1041	0447	2254	1707
10	1130	0540	2339	1755
11	—	0627	1214	1841
12	0022	0712	1255	1927
13	0105	0756	1336	2013
14	0150	0841	1419	2101
15	0239	0926	1505	2150
16	0330	1012	1554	2241
17	0426	1101	1647	2337
18	0527	1156	1748	—
19	0636	0040	1859	1300
20	0753	0149	2016	1414
21	0906	0303	2127	1530
22	1010	0413	2226	1637
23	1102	0512	2314	1730
24	1145	0558	2355	1813
25	—	0636	1220	1851
26	0029	0710	1252	1928
27	0102	0742	1322	2003
28	0135	0314	1353	2039
29	0209	0846	1426	2114
30	0244	0918	1500	2149
31	0322	0952	1536	2225

Juin

01	0402	1030	1615	2305
02	0446	1113	1659	2351
03	0537	—	1751	1204
04	0637	0046	1856	1304
05	0746	0151	2006	1413
06	0856	0259	2113	1522
07	0959	0404	2214	1625
08	1055	0504	2308	1722
09	1145	0557	2359	1817
10	—	0648	1232	1910
11	0049	0737	1318	2002
12	0139	0825	1405	2054
13	0231	0912	1453	2146
14	0324	0959	1543	2237
15	0419	1047	1634	2328
16	0513	1136	1727	—
17	0610	0020	1824	1229
18	0709	0115	1925	1329
19	0812	0215	2029	1434
20	0914	0318	2132	1540
21	1013	0418	2231	1641
22	1105	0514	2322	1737
23	1150	0602	—	1825
24	0006	0644	1229	1909
25	0044	0722	1304	1949
26	0120	0757	1338	2026
27	0155	0831	1412	2102
28	0231	0904	1447	2137
29	0309	0940	1524	2214
30	0350	1018	1603	2252

sommaire - inhoud

l. petitjean **avec les m.m.s. de la 118e**
dans cet article qui s'étendra sur deux numéros le commodore Petitjean, raconte à bâtons rompus l'histoire mal connue des Mickey's, les dragueurs de mines qui, d'Angleterre vinrent former, après la Libération, la flotte de dragage de la force navale.

m. gorts **stranden van schepen**
in een kort maar glashelder betoog, vertelt de auteur ons wat meer over de oorzaken van deze dikwijls onverklaarbare rampen.

l. hoornaert **la marine soviétique**
suite et fin de l'article concernant les origines, l'histoire, l'organisation de la marine "d'en face"

ville et navire
Malmedy, présentée par son bourgmestre, sera notre nouvelle étape du tour des villes parrainant un navire.

m. verboven **escorteurs**
de auteur gebruikt als ondertitel "wissel op de toekomst tegen de groeiende maritieme bedreiging". Deze zin omvat de essentie van het artikel maar er is meer ; de economische regressie in ons land, in 't bijzonder in de metaalsector en scheepswerven zullen het artikel in geen dovemans oren laten terecht komen.

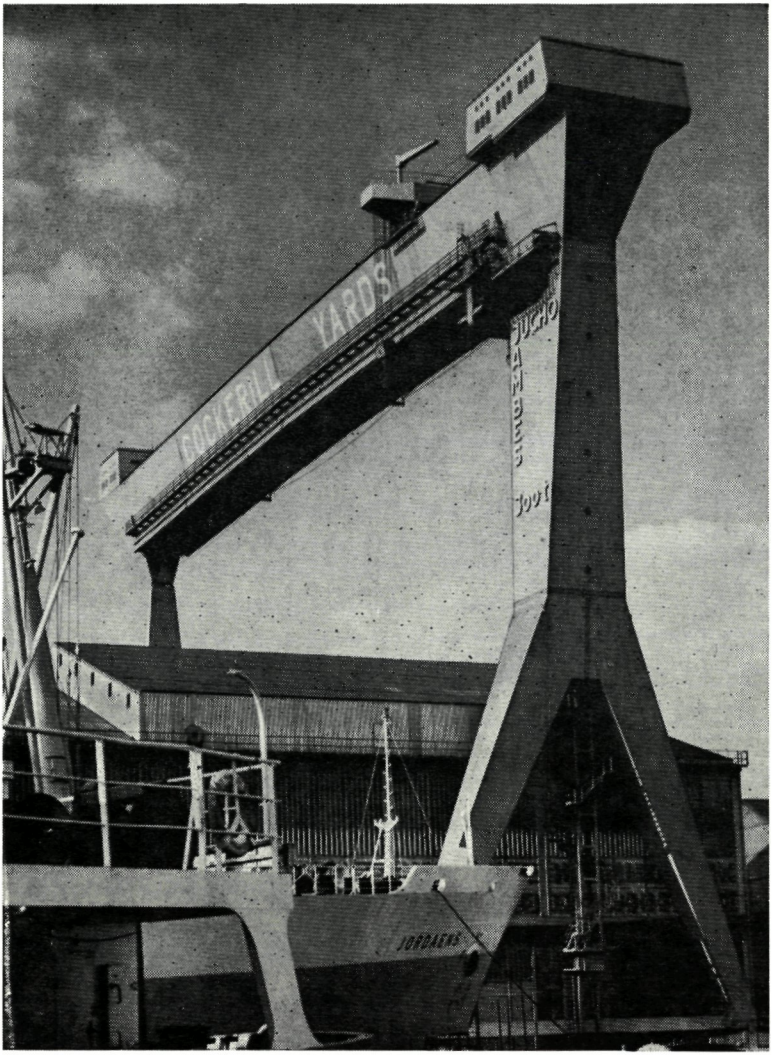
jos janssens **onder ons zeelieden**
het belgisch maritiem panorama van de laatste maanden.

gilbert doyen **entre nous marins**
panorama maritime de la Belgique au cours de ces derniers mois.

hebben medegewerkt - ont collaboré
A. Van Den Driessche, D. De Boever, J. De Voghel, G. Gouwy, A. Wolff.

neptunus paraît 6 fois l'an. bimiestriel maritime indépendant sans attache politique ou confessionnelle.
neptunus verschijnt 6 maal per jaar en is politiek en confessioneel onafhankelijk.
éditeur-responsable :
verantwoordelijke uitgever :
j.c. liénart
directeur de la revue :
hoofd van de redactie :
r. prigneaux
redactie :
m. gorts & e. van haverbeke
rédaction :
j. petit & l. decoster
layout :
l. decoster + g. soupart
e. van haverbeke
photo :
r. de meersman
correspondance - briefwisseling
p.b. 17 - oostende 1
téléphone - telefoon :
059. 776.31 - uit - ext. : 386
services financier :
financieel beheer :
c.c.p. 1755 société générale de banque oostende - c.p.t. : 40.07.79 neptunus.
p.r.k. 17.55 - generale bankmaatschappij - oostende - rek. 40.07.79 neptunus.
vol. 16 - no 2 - 100 blz. 1968

bouwen ◀
ombouwen ◀
herstellen ◀
dokken van schepen ◀
alle industriele werken ◀



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

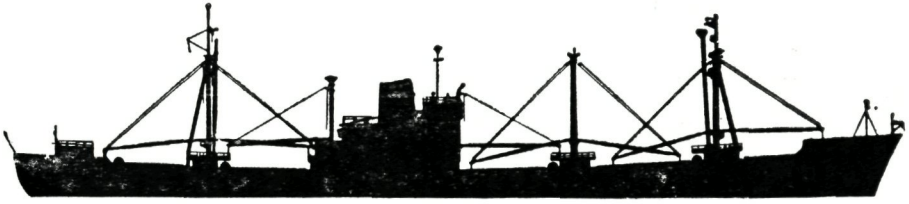
n.v. cockerill yards hoboken

COMPAGNIE MARITIME BELGE

ARMEMENT DEPPE

BIEDEN DE EUROPESE EKONOMIE

— regelmatige en frekwente lijndiensten naar AFRIKA, AMERIKA en AZIE
— een ultra-moderne vloot bestaande uit passagiers-, vracht-, erts- en containerschepen ;
— uitgestrekte haveninstallaties gevestigd te Antwerpen, draaischijf van de Euromarkt ;
— een versnelde CONTAINER-dienst met wekelijkse afvaarten vanuit ANTWERPEN/ROTTERDAM, per containerschip, naar NEW YORK en NORFOLK ;
— een net van meer dan 400 agenten verspreid over 96 landen.



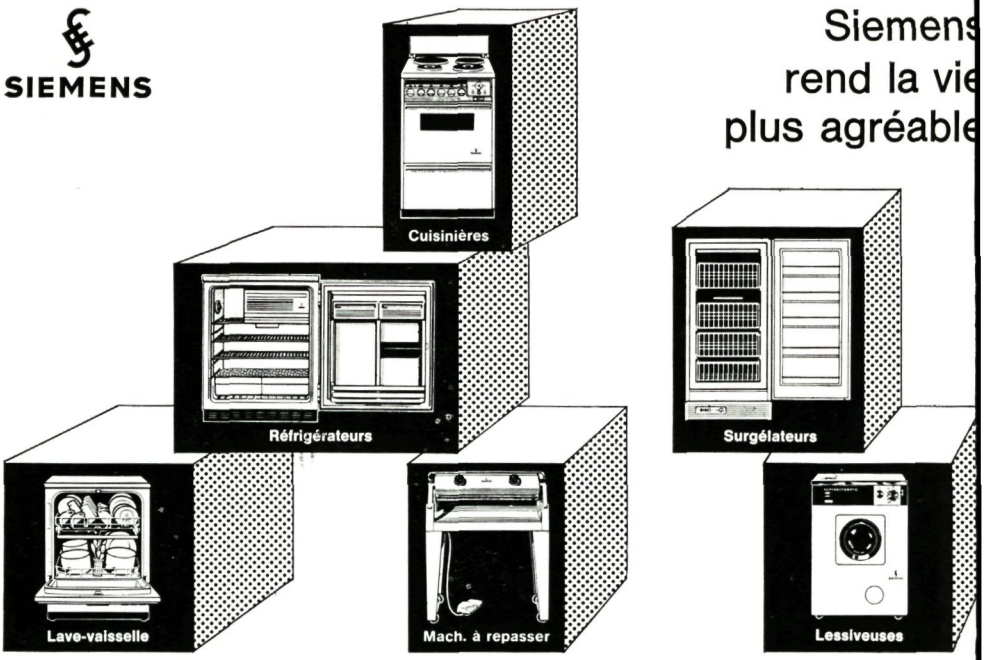
ANTWERPEN

61, St Katelijnevest telex : 31366

tel. 03/321890 — 321910 — 338890

SIEMENS

Siemens
rend la vie
plus agréable



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

OOSTENDE - HARWICH - OOSTENDE - HARWICH - OOSTENDE
- OOSTENDE - DOUVRES - OOSTENDE - DOVER - OOSTENDE -

30 BELLIARDSTRAAT — BRUSSEL 4 (12.51.65)

de korte en gemakkelijke weg naar England voor reizigers en auto's; ten minste 2 dagelijkse passagiersdiensten en 2 car-ferry-diensten in beide richtingen, en tijdens de zomer tot 14 overvaarten per dag in beide richtingen.

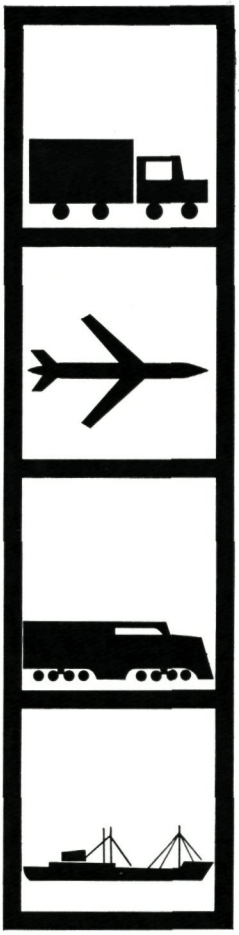
INLICHTINGEN
DOCUMENTATIE
reisagentschappen
automobielclubs
en 059-776.01
Oostende-Dover lijn

RENSEIGNEMENTS
DOCUMENTATION
agences de voyages
automobiles clubs
et 059 - 776.01
Ligne Ostende-
Dover — Harwich

la voie directe et facile vers l'Angleterre pour voyageurs et autos; chaque jour au moins deux services passagers et deux services carferries dans chaque sens, et en été jusqu'à 14 départs dans chaque direction.

30 RUE BELLIARD — BRUXELLES 4 (12.51.65).

OOSTENDE - HARWICH - OOSTENDE - DOVER - OOSTENDE - DOUVRES - OOSTENDE - HARWICH - OOSTENDE



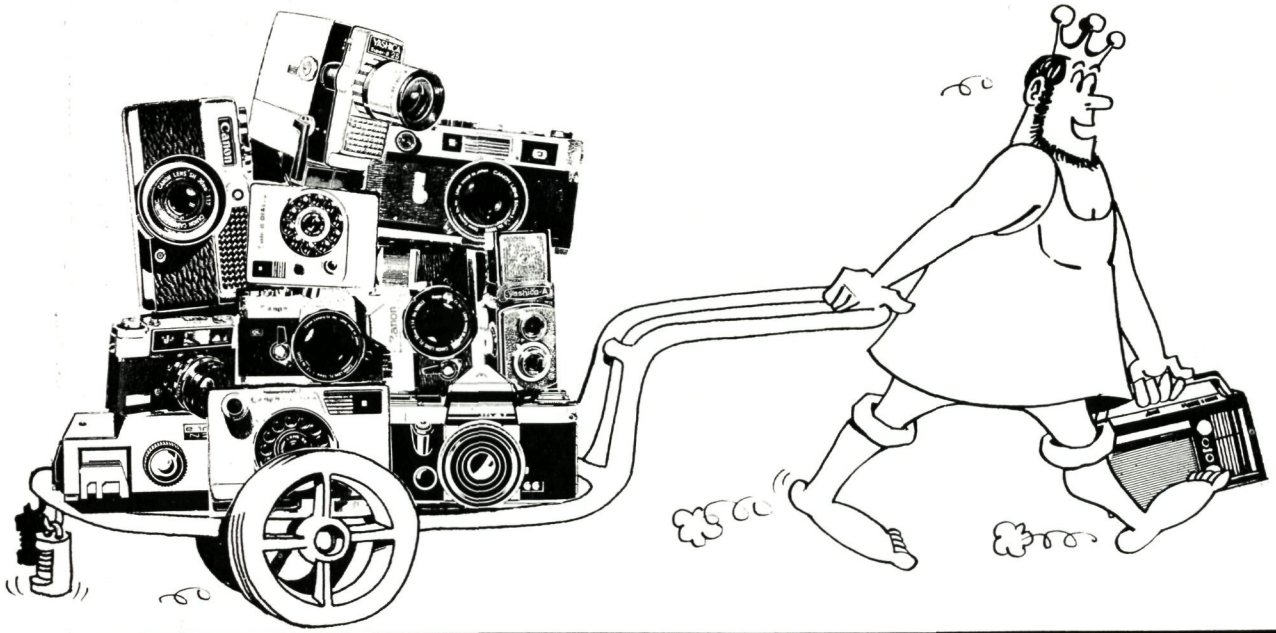
PLUS DE 2.000 NAVIRES BATTENT PAVILLON SHELL !

Ce pavillon rouge à coquille or flotte sur plus de 2.000 navires qui assurent l'approvisionnement des quelque cent sociétés de distribution Shell disséminées aux quatre coins du globe. Grâce à elles, les produits Shell sont disponibles dans plus de cent mille garages et stations, près de 1.500 aérodromes et plus de 300 ports! Cette organisation mondiale permet à Shell de vous garantir une sécurité d'approvisionnement et une rapidité de livraison sans égales.

SHELL

BELGIAN SHELL COMPANY S.A. - BRUXELLES

7149/53



FOTO

CINE

SON

Soupart g.

FIRMA C. TUYTTENS

NOORDZANDSTRAAT, 52, 54
MALLEBERGPLAATS, 11.
BRUGGE

uw verdeler

GRUNDIG

Radio, Televisie
en Bandopnemers

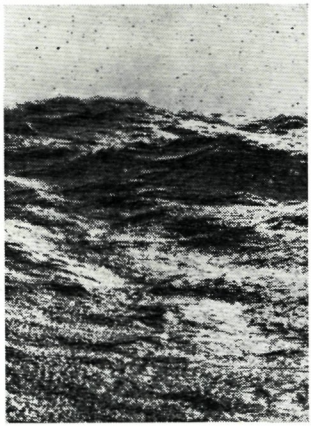
(050)
31761
&
31762

p.v.b.a.

wintgens

exclusive representative of
BISSETT-BERMAN CORPORATION
world famous maker of
oceanographic equipment.
bureau technique wintgens - eupen

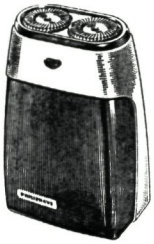
tel. : 087 - 539.21 telex : 41-558



INES

BELGIUM INTERNATIONAL ELECTRONIC SERVICE
Société Annonyme

ANTWERP, 13 Koningsstraat



RASOIR
SUR
PILES

SCHEERAPPARAAT
OP
BATTERIJEN

PHILIPS

PHILISHAVE

DANCING SELECT

fifty

Boulevard Van Iseghem, 40g

OSTENDE

la fédération des mutuelles des ayants-droits de l'armée
accueille les agents des services publics comme les travailleurs du secteur privé.

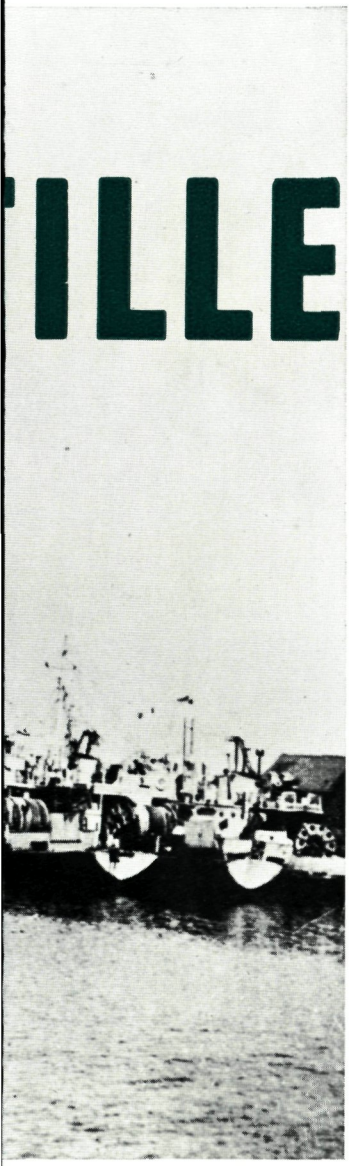
femada-vemurel

avenue du paepedelle 86
Bruxelles 16 (Auderghem)
tel : 02/73.41.78

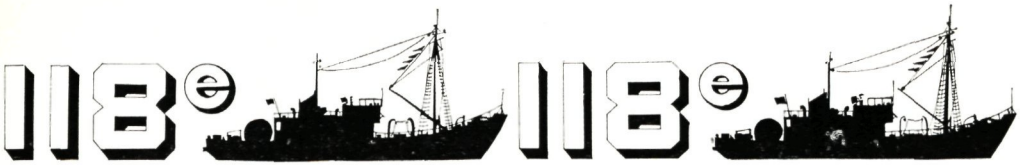
vous y trouverez de nombreux avantages supplémentaires...

commodore e.r. l. petitjean

ILLE



Né à Tournai en 1907 à l'ombre des "cinq clochers", Louis Petitjean est reçu aspirant au long-cours à l'issue de sa formation sur le voilier-école L'AVENIR ; il a 17 ans.
Capitainé au long cours à 24 ans, il sert la Marine de l'Etat.
C'est en 1941 qu'il rejoint la Royal Navy ou il est nommé Lt RNR. Du Royal Naval, College de Greenwitch, il passe à l'école d'artillerie de Chatham en 1942.
C'est alors que commence l'histoire de la 118e flottille de dragueurs qu'il nous raconte aujourd'hui.
Le premier à rejoindre Ostende venant de la mer, il "fera" encore Walcheren avant de dégager l'Escaut. Capitaine de Frégate en 1946 L. Petitjean assume les fonctions successives de commandant en second et chef d'administration du Corps Naval, de directeur des approvisionnements en 1951.
Chef d'Etat-Major adjoint au Commodore Robins, il représente la Belgique au Comité de la Manche. Il commande le groupe Opérationnel du Bas-Congo lors des événements tragiques de 1960.
Lorsqu'en 1962 le Commodore Robins prend sa retraite, L. Petitjean devient le 3e Commodore de la Force Navale, cumulant l'inspectorat général avec les fonctions de chef d'Etat-Major de la Force Navale.
En 1964, il se consacrera à cette dernière fonction. Il quitte le service actif le 1er septembre 1966. Mais là ne s'arrête pas encore sa magnifique carrière maritime puisque cette année, il est élu président directeur-général de la Ligue Maritime Belge.



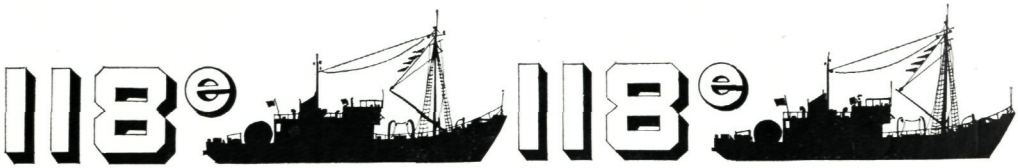
La tenue d'un journal personnel en temps de guerre est contraire aux prescriptions de la Royal Navy. Je ne dispose donc d'aucune note sur les tâches accomplies par les marins belges dans le domaine de la guerre des mines, au cours du dernier conflit et j'ai dû faire appel à ma mémoire et à celle d'anciens collaborateurs pour écrire ces quelques pages. Le lecteur voudra donc bien excuser les omissions éventuelles. J'espère que ces lignes sauveront de l'oubli la contribution apportée par des marins belges dans la lutte incessante menée contre les engins diaboliques posés par l'ennemi sur les routes suivies par les convois alliés.

1942.

La 118e flottille de dragage fut créée au début de 1942. Cette flottille était composée de dragueurs d'un nouveau type, destiné à remplacer les chalutiers à coque d'acier trop vulnérables en dragage magnétique. Ces nouveaux dragueurs mis en service, les "motor minesweepers", se chiffraient à 221 unités en 1944.
Je me trouvais à l'Ecole d'Artillerie de CHATHAM en avril 1942 lorsque je reçus ma nouvelle affectation. Je devais effectuer un séjour à l'école de dragage H.M.S. LOCHINVAR à Port-Edgard près d'Edimbourgh pour me rendre ensuite à Peterhead et y prendre le commandement du dragueur MMS 188.
J'avais demandé à servir sur les corvettes et je dois avouer que l'idée de faire du dragage de mines ne répondait pas à mes aspirations.
L'Amirauté en ayant ainsi décidé, j'acceptai avec une certaine nostalgie mes nouvelles fonctions.
Je me présente donc un certain matin au NOIC (*) de Peterhead en Ecosse où j'apprends que mon bâtiment est en armement au chantier naval J. NOBEL, à FRAESBURGH, petit port situé à l'entrée du MORAY FIRTH.
Arrivé à Fraesburgh, j'ai le plaisir d'être accueili à la gare par le Sous-lieutenant Steens qui venait également d'être désigné pour le 188 en qualité de 1er Lieutenant. Je l'avais déjà rencontré en 1941 alors qu'avec d'autres anciens cadets du MERCATOR, il faisait son entraînement militaire à HMS Royal ARTHUR où je servais en tant qu'officier de liaison belge à l'E·M. de cette base.

Tout comme l'équipage, dont je fais la connaissance le lendemain de mon arrivée, je m'installe chez l'habitant.
L'MMS 188, petit dragueur en bois, de forme peu commune, me donne l'impression d'un lourd sabot. L'étrave s'orne d'un bruiteur débordé sur une poutre en A. Cet engin sera heureusement remplacé fin 1943 par un bruiteur immergé sous la coque.

(*) Naval officer in charge.



Plusieurs membres belges de l'équipage composé de britanniques et de belges, ont rejoint la Force Navale par la suit. Je cite ici le Chef mécanicien VOLLEMAERE actuellement pensionné et le signaleur DEPIERRE devenu CPF, l'électricien BAUWENS C. et le leading gunner GOOSSENS A. Le 1er Lieutenant et l'équipage anglo-belge sont affairés à armer le bâtiment et il est étonnant de voir la quantité d'objets et de pièces de rechange qui s'y engouffrent.

Vient enfin le moment des essais en mer suivi du départ pour Harwich via Aberdeen, Blythe et Inningham. A partir de ce dernier port, il est interdit de naviguer isolément, étant donné les nombreuses attaques aériennes et les incursions des E. Boote (*) dans le secteur.

Nous rejoignons donc un convoi, au large de l'embouchure de la Humber, et arrivons au petit matin devant Harwich. Nous entrons ainsi dans les eaux qui, pendant des années, seront notre terrain de chasse. Nous croisons un groupe d'MMS quittant le port qui nous souhaite la bienvenue par message visuel. Après avoir remonté la rivière STOUR, nous nous amarrons au quai Parkeston.

L'aspect de cette base, que je n'ai plus vue depuis l'avant-guerre, est complètement changé ; à perte de vue des navires de guerre, soit à quai, soit à coffres.

A quai, nous sommes reçus par les Lt Commander RNR, Stanhope, chef des opérations et Shepherd, commandant la 118e flottille, à laquelle nous appartenons dorénavant.

Je me présente ensuite au Captain (**), le Captain D.P. EVANS, R.N., au Commander NELSON, R.N., son Chef d'Etat-Major et au Lt Commander POLHAMPTON, R.N., maintenance commander. Tous viennent ensuite à bord du 188 et nous apprenons ainsi quelle sera notre vie, dans cette grande base navale.

En opération : départ en principe, vers 5 heures le matin et retour souvent vers 19 heures ou mouillage au large, à moins qu'un dragage de nuit ne soit ordonné. Tout ceci compte tenu des heures de passage des convois. Les chenaux doivent être dragués chaque fois qu'un convoi arrive. Régulièrement les flottilles se relèvent. Les convois passent en principe quatre fois par jour, 2 en direction du Nord (North bound convoy) et 2 en direction du Sud (South bound convoy).

Lors du séjour au port en semaine, l'équipage s'occupe en premier lieu des travaux d'entretien, de propreté et de réparations de dragues, des machines, des installations électriques etc. ; ensuite vient le ravitaillement, l'entraînement à terre par spé-

(*) Vedettes rapides allemandes.

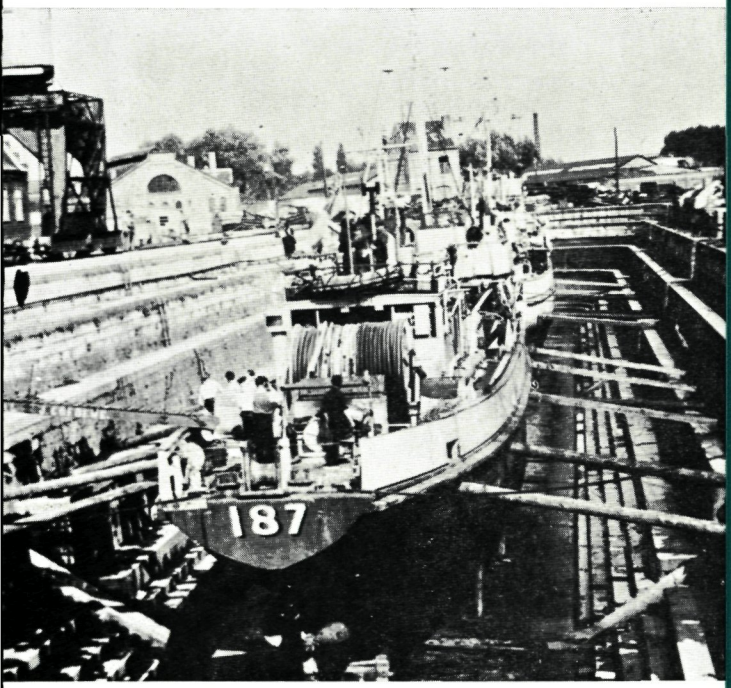
(**) Captain Minesweepers - Capitaine de vaisseau commandant la base des dragueurs de mines.

cialité, l'entraînement au Dome Teacher, à la reconnaissance aérienne, aux gaz, etc., sans compter les corrections et échanges des documents classifiés, cartes... Le dimanche, la matinée est consacrée aux inspections, divisions et service religieux, l'après-midi est libre.
Notre secteur est borné au Nord par le parallèle de Lowestoft, par Burnham au Sud et s'étend vers le large suivant les nécessités.
Je dois avouer que l'accueil chaleureux, qui nous est réservé, et le bon esprit qui règne parmi tout le personnel de cette base, m'ont réconcilié avec le dragage. D'autant plus que, quelques jours après notre arrivée, nous entrons en opération avec le MMS 187 et 193 et, dès le premier jour de mer, au cours d'une opération de déblaiement dans le Wallet, trois mines, suivies quelques jours après d'une quatrième, viennent récompenser notre travail. Comme il est de coutume de marquer la cheminée d'un trait noir pour chaque mine draguée, l'équipage est tout fier de peindre ces troffées qui font que nous ne sommes déjà plus des novices.
Ces premiers succès ne se répètent malheureusement pas chaque jour et nombreuses sont les opérations où aucune mine n'explose. Régulièrement les dragueurs passent à la base de mesures magnétiques pour y contrôler la signature du navire. Ce "range" est situé dans une petite baie de la Stour, entre Harwich et Parkeston Quay.
Harwich abrite des escorteurs (*), des corvettes (**) et un nombre imposant de dragueurs de mines de toutes classes.
Tous ces navires sont chargés de la protection de la côte orientale de la Grande Bretagne et, en particulier, d'assurer le passage aux très nombreux convois venant des Etats-Unis et se dirigeant vers Londres après avoir doublé les Iles Britanniques par le Nord.
Plusieurs de ces escorteurs ont participé à l'attaque contre le SCHARNHORST et le GNEISENAU, dans le Sud de la Mer du Nord, lors du transit de ces cuirassés de Brest à Wilhemshaven. Ils viennent à peine de panser leurs blessures.
Les corvettes d'un type d'avant guerre - le livre de Monserrat "East Coast Corvettes" les rendit célèbres - ? voi entrant ou sortant de la Tamise. On rencontre encore à Félixtown à l'embouchure de la rivière Stour un nombre imposant d'MTB et

* entre autres HMS MACKEY, WORCESTER, WALPOLE, WHITSHED.

** entre autres HMS MALLARD, KITTIWAKE, PUFFIN, WIDGEON, SHELDRAKE, GUILLEMOT, SHEARWATER, KINGFISHER.

Le MMS 189 en route vers son port d'attache



MMS 187 en cale-sèche = égale à quelques jours de congé pour l'équipage

Grand pavois à l'occasion de la Fête Nationale

d'MGB· Parmi les dragueurs, se trouvent un certain nombre de gros chalutiers militarisés chargés du dragage des mines à orin, de la couverture radar des chenaux et de l'escorte des convois. Quand nous arrivons à Harwich, leurs pertes ont été sévères. Dans le secteur, 22 bâtiments ont été perdus et la liste s'allongera encore avant la fin des hostilités.

Ces chalutiers sont une proie de choix pour les vedettes rapides allemandes. Souvent employés aux patrouilles de nuit, dépourvus de radar pour la plupart, ils ne peuvent détecter l'approche de l'ennemi qu'en dernière minute au bruit ou en vue.

Malgré les nombreuses attaques aériennes et les mouillages de mines dans le secteur par les avions et les vedettes de la Kriegsmarine, l'esprit d'équipe reste excellent·

Chacun sait qu'il fait de la besogne utile et nécessaire au sein d'une grande famille. L'esprit de compétition joue aussi un grand rôle pour les drageurs : c'est à celui qui aura le plus grand nombre de mines à son actif.

Bien souvent, les sorties seraient monotones si nous n'avions les alertes aériennes et autres.

En Août 1942, nous participons, en compagnie de tous les MMS, de dragueurs océaniques et de bâtiments de défense anti-aérienne, au nettoyage d'un chenal, à l'Est des Goodwins, en direction de la côte franeaise.

Le jour du départ pour l'opération, nous croisons l'MMS 191, le dernier-né construit et commissionné le 11 juillet à Mac Duff, également en Ecosse. Comme le 188, il est commandé par un Belge, le LDV Ceulemans et son équipage est anglo-belge.

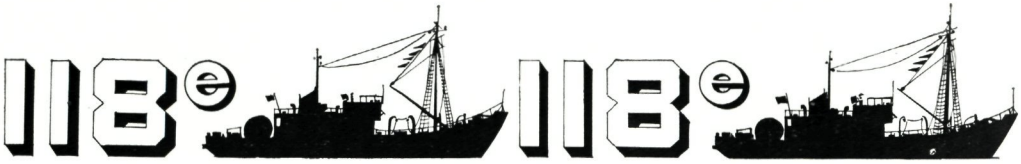
Il faut dire que ces équipages mixtes ne nous donnent aucune difficulté, l'entente est vraiment parfaite.

Le fastidieux travail se poursuit jour et nuit et l'hiver arrive pour le rendre par les périodes de gros temps et de froid, plus pénible encore. Même les MMS sont durement secoués, l'eau filtre un peu partout, malgré les calfatages répétés aux ateliers des chemins de fer britanniques, là où se réparaient en temps de paix les paquebots de la ligne Harwich-Hoek Van Holland.

Le chef de ces ateliers est un bon vivant et l'on obtient beaucoup plus de lui avec quelques whisky qu'avec les bons de travail.

Les attaques par E. Boote sont toujours très nombreuses et au large les destroyers, les MTB, les MGB et les chalutiers ont fort à faire pour assurer la défense des convois.

Les pertes parmi les unités basées à Harwich ainsi que parmi les navires des convois, sont toujours élevées et le secteur d'Harwich est certainement un des secteurs de "l'E. Boot alley"



En mer, on rencontre souvent des objets les plus hétéroclites provenant des cales de navires torpillés ou minés.

Un jour, nous repêchons d'énormes roues de fromage canadien, en crêtes. Nous sommes tenus de les remettre à la douane qui nous en laisse une, c'est ainsi que pendant longtemps le fromage était inscrit à l'ordinaire du bord.

Un autre jour, nous entrons dans une mer jonchée de grands barils de Guiness ! Malheureusement ou heureusement, malgré la soif intense de l'équipage, faute de moyens adéquats, de temps et aussi à cause de la forte houle aucun baril ne put être repêché !

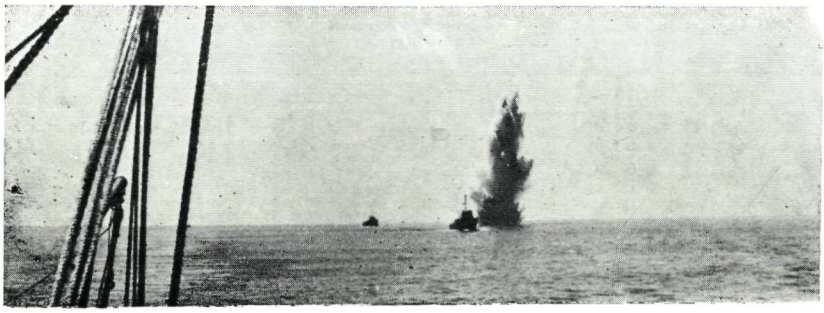
Notre tableau de chasse aux mines grandit petit à petit, au grand plaisir de tous. Chaque semestre le bâtiment subit une révision des moteurs suivie d'un carénage, à Ipswich. C'est au cours de ces travaux qu'une permission de 8 jours est accordée à tout l'équipage qui en a bien besoin.

Au port, la vie n'a rien d'attrayant. Chaque nuit les alertes nous tiennent éveillés jusqu'à 1 ou 2 heures du matin et souvent nous appareillons dès 5 heures.

Cependant au retour d'opération après une nuit passée à Lowestoft, Harwich donne un sentiment de sécurité.

Cette base est bien défendue par un barrage de ballons, un nombre imposant de batteries anti-aériennes installées à terre et surtout par l'artillerie AA des dizaines de navires qui sont présents au port.

(*) Les eaux de la Côte Est de Grande Bretagne et spécialement du SE étaient ainsi appelées à cause des attaques incessantes des vedettes allemandes (E. BOAT ALLEY : allée des vedettes allem.)



A Lowestoft, au début, les attaques aériennes se répètent jour et nuit. Il n'y a pas de barrage de ballons et les avions allemands peuvent voler en rase-mottes entre les estacades et surprendre le port et la ville. Les hurlements des sirènes en début et en fin d'alerte se succèdent continuellement. L'aspect de la ville est du reste à l'avenant. Harwich offre quelques distractions pour les équipages. Un cinéma est improvisé dans un hangar de la gare maritime, on y donne deux séances chaque soir. Et il y a, bien sûr, les cantines.

En ville, à Dovercourt et Harwich, à part les "pubs et le club des officiers de Michlestone, les distractions sont maigres. Noël et Nouvel an arrivent : chacun pense davantage aux siens, restés là-bas au pays occupé. Parfois des messages de la Croix Rouge nous donnent de leurs nouvelles, avec un an de retard·

1943

Rien en cette année 1943 qui commence, ne nous permet d'espérer la fin des hostilités. Le MMS 188 et ensuite le MMS 193 vont pour 6 semaines à Wivenhoe, près de Colchester pour y recevoir un nouveau presse-étoupes. Cette pièce, d'où sort l'arbre d'hélice, est en effet le point faible des MMS.

Wivenhoe est un petit port sur la rivière Colne, on n'y accède qu'à marée toute pleine. Il y a en effet si peu d'eau qu'à marée basse, on pourrait traverser la colne à pied. A l'embouchure de cette rivière, se trouve Britlingsea, petit port bien connu des Yachtmen, en temps de paix. La base reçoit sans cesse de nouveaux bâtiments de guerre mais le nombre de mines à draguer ne semble pas diminuer. Je suis désigné, en qualité de Commandant de flottille, pour remplacer le Lt Commander Shepherd. Le Captain T.W. Marsh, R.N.D.S.O. succède au Captain Evans comme Captain M/S. Ce dernier, suivant la tradition, est remorqué dans sa voiture par tous les commandants qui le conduisent, en tirant les drosses de remorques, jusque sur le quai de la gare de Parkeston.

En été 1943, une autre opération est montée pour nettoyer la petite rivière Crouch où près du petit port de Burnham, des guetteurs ont vu tomber un objet au cours d'un raid aérien. Cette opération doit se faire à marée haute car nous devons passer au-dessus d'un banc de sable pour accéder à la zone de travail. L'objet est bel et bien une mine qui fait une énorme gerbe de boue, lorsqu'elle explose.

Le 15 octobre 1943, les MMS 187 et 193 se voient attribuer des équipages presqu'entièrement belges. C'est aveec plaisir que nous voyons les Cdts Van Waesberghe et De Ketelaere se joindre à nous.

Les équipages des MMS 188 et 191 sont déjà eux entièrement belges depuis quelques mois (*). C'est également fin 1943, que nous recevons la visite de S.A.R. le Duc de Gloucester. Tenue secrète jusqu'à la dernière minute, pour raison de sécurité, cette visite se résume à une revue des états-majors et des équipages des dragueurs sur le „ parade ground ", suivie d'une présentation des Commandants de flottille, à bord du HMS EPPING. Outre les flottilles anglaises et belges, une flottille de dragueurs hollandais est également basée à Harwich. Nous entretenons avec nos voisins du Nord les mêmes rapports cordiaux qu'avec les dragueurs britanniques. Différentes opérations spéciales de dragage sont effectuées au cours des périodes calmes afin de nettoyer

A la passerelle du HMMS 188 le Lt Commander RNR Petitjean

ces chenaux de diversion ainsi que pour élargir les passes principales. Les chenaux de diversion sont des passes prévues pour le passage des convois lorsque le chenal principal devient impraticable. Ces dragages spéciaux sont toujours bien accueillis car ils constituent un travail hors de la routine et nous

(*) Malgré le vif désir exprimé par plusieurs anglais de rester à notre bord, l'Amirauté voulait, pour autant que cela soit possible, former des équipages complètement belges. Sur le MMS 188, les 2 derniers anglais à quitter le bord furent le cuisinier et le steward. Le premier s'était habitué à la cuisine belge et l'avait apprise de nos matelots souvent pêcheurs de métier.

donnent l'occasion d'augmenter notre tableau de chasse. A l'est du Shipway, un ancien chenal de diversion est nettoyé. En 1943, il sera souvent utilisé par les convois, le chenal principal étant régulièrement miné. De petites opérations sont parfois effectuées pour le compte des navires baliseurs du Trinity House (*). Comme en général, les vedettes et les avions allemands mouillent leurs mines à proximité des bouées, il est nécessaire de procéder au déminage de la zone balisée par la bouée, chaque fois qu'un baliseur de „ Trinity House " doit y travailler.

A plusieurs reprises, nous faisons sauter des mines dans les parages des bouées et parfois devant le nez du baliseur qui attend notre signal d'approche.

Les bouées d'épaves sont également autant d'attractions pour les vedettes allemandes, les mouilleurs de mines et, petit à petit, de nouvelles épaves viennent s'ajouter aux premières.

C'est ainsi qu'à certains endroits, une forêt de mats émerge dans un cercle de quelques centaines de mètres.

Les courants, dans cette zone de la Mer du Nord, sont violents et, même les Cdts les plus expérimentés, ont besoin de toute leur attention pour ne pas mettre les dragues à mal, au cours des opérations de dragage, à proximité des épaves.

D'autres opérations sont effectuées dans les chenaux secondaires de transit - là où passent des navires de protection : destroyers, corvettes, chalutiers-radar - ou encore devant les gros navires de guerre, porte-avions, cuirassés ou croiseurs de bataille.

Régulièrement, le long de la côte de Harwich à Lowestoft, nous effectuons des opérations de déminage pour le cabotage des petites unités et des barges de la Tamise. L'apparition de ces dernières, toutes voiles rouges dehors, à quelque chose d'insolite en cette époque troublée. Et cependant, elles continuent paisiblement leur va-et-vient comme si de rien n'était.

Un certain jour, un cargo à la traîne d'un convoi manque une bouée du chenal et s'échoue sur le banc de Longsand. Il fallut monter toute une opération de dragage pour y conduire les remorqueurs et le navire de protection anti-aérienne, un "paddlesteamer ", autrement dit un bâteau-mouche à roues à aube.

Les opérations sont souvent communes aux trois flottilles ce qui contribue à créer un excellent esprit, parmi les équipages des trois nations.

(*) Un des départements du service des bouées et balises des côtes britanniques.

A cette époque, tous les dragueurs armés par des équipages belges, battaient pavillon de la Royal Navy, ce ne fût qu'au retour en Belgique, que le pavillon belge fut arboré à côté du White Ensign, alors que sur les corvettes belges les deux pavillons furent hissés côte à côte dès le premier jour.

Lors du second hiver, que j'ai passé à Harwich, les attaques aériennes deviennent plus rares mais néanmoins au cours de la nuit de Noël que nous passons au port, nous nous apercevons que la Luftwaffe est toujours présente.

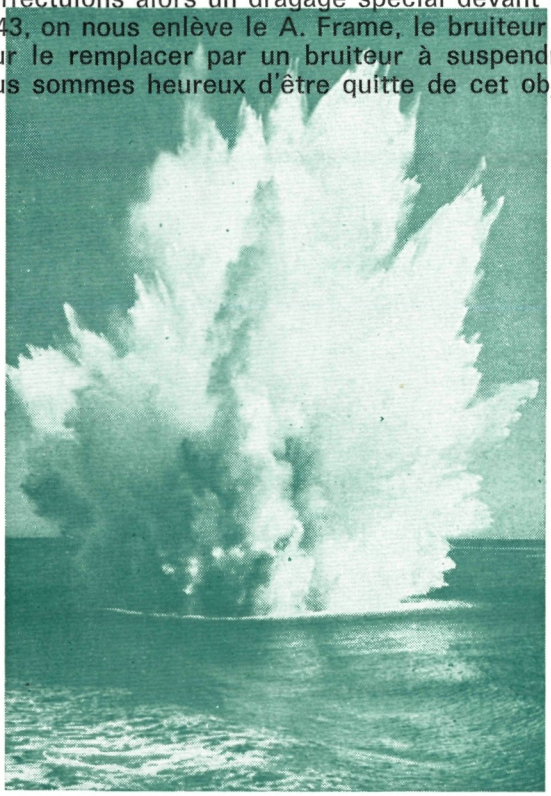
Dès 1943, afin d'assurer leur propre défense anti-aérienne, les MMS sont équipés de ballons captifs. Ce barrage empêche au moins l'attaque en piqué et en rase-mottes des avions ennemis. Lorsque des attaques aériennes ont lieu en opérations de dragage, nos bâtiments sont des cibles faciles : le remorquage des dragues réduit considérablement la manœuvrabilité et la vitesse du dragueur. Le ballon réduit les possibilités d'attaque mais par contre il est bien encombrant ! A la moindre avarie des ailerons ces ballons effectuent des mouvements désordonnés ; il arrive qu'en formation, un de ces engins tombe à la mer ou s'emmêle au câble du ballon du voisin.

La 118e flottille était aussi chargée d'expérimenter les nouvelles tactiques de dragage et les nouvelles dragues.

Une de ces dragues, appelée „ piston displacer ", une innovation pour le dragage des mines acoustiques, donna bien des ennuis à MMS 193 du Cdt Van Waesberghe, chargé de la remorquer. L'engin trop pesant pour être mis à l'eau avec les moyens du bord, dut être remorqué, à partir du quai. Le „ 2 PDE, A ", pour lui donner son sigle exact, devait donner des résultats spectaculaires. Vu les réactions des mines acoustiques, un second MMS, le 187 fut détaché pour suivre à 2 milles de distance le 193 et intervenir en cas de besoin. Les mines acoustiques allemandes de cette époque n'étaient problablement pas du type supposé par l'Amirauté Britannique car le résultat des essais fut décevant et le 187 n'eut pas à intervenir.

Une drague explosive expérimentale fut également essayée. Dès les premiers essais, plusieurs mines furent mises hors d'état de nuire. Pour cette drague appelée „ Grenade Sweep " on utilisait un chapelet de grenades Mills qui, placées dans un tube, étaient poussées à la mer au moyen d'un bâton. Cette méthode causait beaucoup de soucis car chaque grenade devait être amorcée et armée à la main en mer et la consommation était effrayante !

En explosant sous l'eau, ces grenades produisaient une onde de mines plus sensibles explosaient à grande distance, aussi, pendant les premiers essais, la flottille fut elle survolée par un choc qui parvenait à faire sauter les mines coriaces. D'autres avion d'observation Walrus.
Des dragages spéciaux furent ensuite effectués pour nettoyer des chenaux et des zones de mouillages peu fréquentées jusqu'ici. De vieilles mines mouillées depuis longtemps nous sautèrent vraiment sous le nez.
De temps à autre, un porte-avions ou un battle-ship était annoncé, nous effectuions alors un dragage spécial devant son passage. Fin 1943, on nous enlève le A. Frame, le bruiteur placé à la proue, pour le remplacer par un bruiteur à suspendre sous la quille. Nous sommes heureux d'être quitte de cet objet encombrant.



1944
Début 1944, les MMS 77 et 43 armés par des équipages belges renforcent la 118e flottille. Ils sont commandés par les LDV Steens, mon ancien 1er Lt, le LDV Vervynck, l'ancien 1er Lt du 193 qui, par la suite, sera remplacé par le LDV Waignien.
La flottille se compose ainsi doréhavant des MMS 187 - 188 - 191 - 193 - 43 et 77.
En 1944, nous effectuons différents dragages en vue de la libé-

ration du continent, entr'autre le long des South Falls, pour ouvrir le chenal qui conduira, par la suite, vers Ostende et Anvers. C'est également au début de 1944 que nous perdons un MMS hollandais l'HMMS MARKEN qui saute sur une mine près de la bouée 51, à l'actuel emplacement du bateau-phare SUNK. L'enquête imputa la perte à une mine acoustique, mouillée la nuit précédente qui, par un malheureux hasard, se trouvait dans une dépression du fond. La drague acoustique du MARKEN ne fut efficace que lorsque le dragueur fut pratiquement à l'aplomb de la mine.

Nous perdons ainsi plusieurs camarades. Seul un membre de l'équipage en réchappa.

Plusieurs jours la passerelle émergea dans le secteur et le moteur principal fut repéré dans le trou fatidique où se trouvait probablement la mine meurtrière. Le reste du navire fut volatilisé lors de l'explosion.

Toujours en ce début 1944, une forteresse volante américaine explose non loin de nous. L'appareil fut réduit en pièces qui, pendant quelques secondes, semblèrent continuer à voler avant de s'écraser en mer.

Nous repêchons les objets les plus hétéroclites - bottes, objets d'équipement, ainsi qu'une roue de train d'atterrissage - mais aucun membre de l'équipage ne peut être sauvé. Le tout est remis à la base pour l'enquête.

En mars, au moment où j'accoste à Parkeston, j'ai le plaisir d'apprendre par le Sous-Lieutenant de Giey, que je suis promu Capitaine de Corvette.

118e 118e

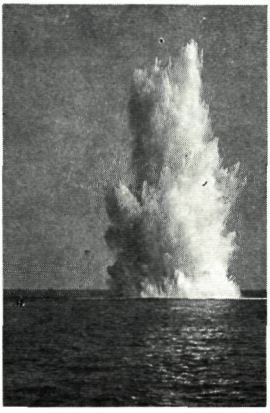
C'est au printemps de 1944 que les ports et les rivières et en particulier Harwich, s'encombrent de plus en plus.

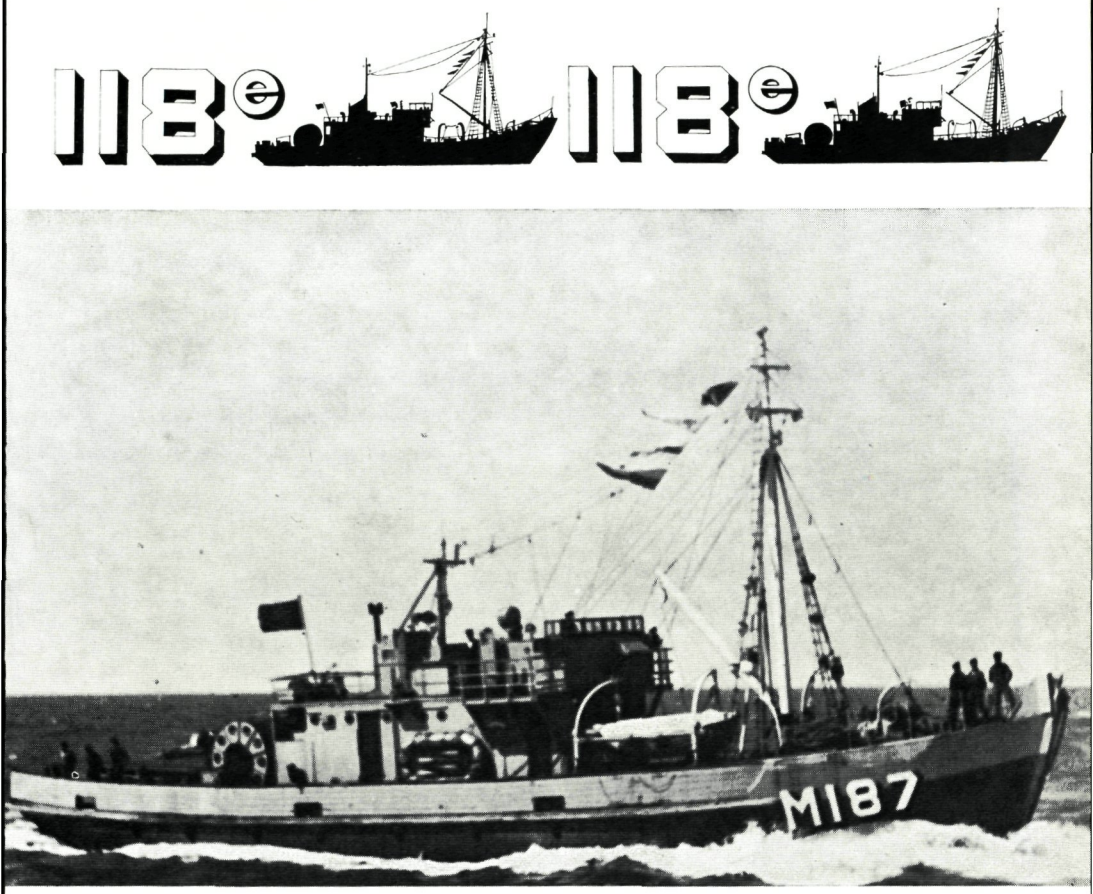
Depuis un certain temps déjà, arrivaient de partout des bâtiments américains : destroyers, frégates, corvettes, dragueurs océaniques et côtiers ainsi que quantité de bâtiments britanniques de types équivalents parmi lesquels nous avons le plaisir de voir, pour quelques jours, la corvette HMS GODETIA - avec équipage belge - commandée par le CPC Larose également promu récemment au grade de Capitaine de Corvette.

De très nombreuses flottilles de péniches de débarquement de toutes classes, des engins - en béton armé - en forme de cales sèches flottantes, transitent dans notre secteur. Personne, à ce moment, n'a l'idée que ce sont les parties des ports préfabriqués qui défilent sous nos yeux.

De nouveaux dragueurs, de construction américaine, arrivent régulièrement depuis un certain temps. Un jour un de ces bâtiments, de la classe B.Y.M.S., nous accoste· Son commandant - le LDV Gheur est un compatriote qui est allé chercher ce dragueur aux USA.

Tout ce remue-ménage donne à penser que quelque chose de sérieux se prépare.





M.M.S. 187 faisait partie de la 118e flottille sous le commandement du Cdt VAN WAESBERGHE.

M.M.S. 187 maakte deel uit van de 118e Flottielje onder bevel van Cdt VAN WAESBERGHE.

SUITE ET FIN AU PROCHAIN NUMERO

1 118e

Deelname van de belgische zeelieden aan de mijnings- en ontmijningsoperaties door de Royal Navy gedurende de tweede wereldoorlog.
Herinnering aan de 118e Flottielje door Reserve-Commodore L. PETITJEAN, gewezen inspecteur-generaal van de Zeemacht. In zijn voorwoord zegt de schrijver dat het houden van een dagboek gedurende de oorlog verboden was. Hij is dus niet in het bezit van enig document betreffende de uitgevoerde taken door de Belgische zeelui. Hij verontschuldigt zich dan ook voor eventuele vergetelheden, daar hij enkel beroep kan doen op zijn geheugen.

1942

De 118e flottielje Mijnenvegers (MMS) wordt gesticht in 1942. Op dit ogenblik bevindt de schrijver zich in de Artillerieschool te Chatam. In april wordt hij overgebracht naar de Mijnveegschool te Port Edgard, om vervolgens te Peterhead het bevel te nemen van de MMS 188. Zijn eerste luitenant is Sub. Lt Steens ; de bemanning bestaat gedeeltelijk uit Engelsen en Belgen. Na de proeven gaat het schip naar zijn basis te Harwich, en meert aan Parkeston Quay.
Wat de operaties betreft gaat men in principe naar zee te 05.00 u. om te 19.00 u. terug aan te leggen, tenzij een nachtelijke opdracht moet uitgevoerd worden. Deze operaties gebeuren in functie van de doorgang der konvooien.

FLOTTIELJE

De sector wordt afgebakend ten noorden op de breedtegraad van Lowestoft, ten zuiden op deze van Burnham en naar zee toe naargelang de noodwendigheden.
Deze secteur is door zijn belang, het doelwit van de Duitse torpedo-snelboten, zodat grote verliezen worden opgetekend. Ettelijke mijnen worden echter onschadelijk gemaakt.

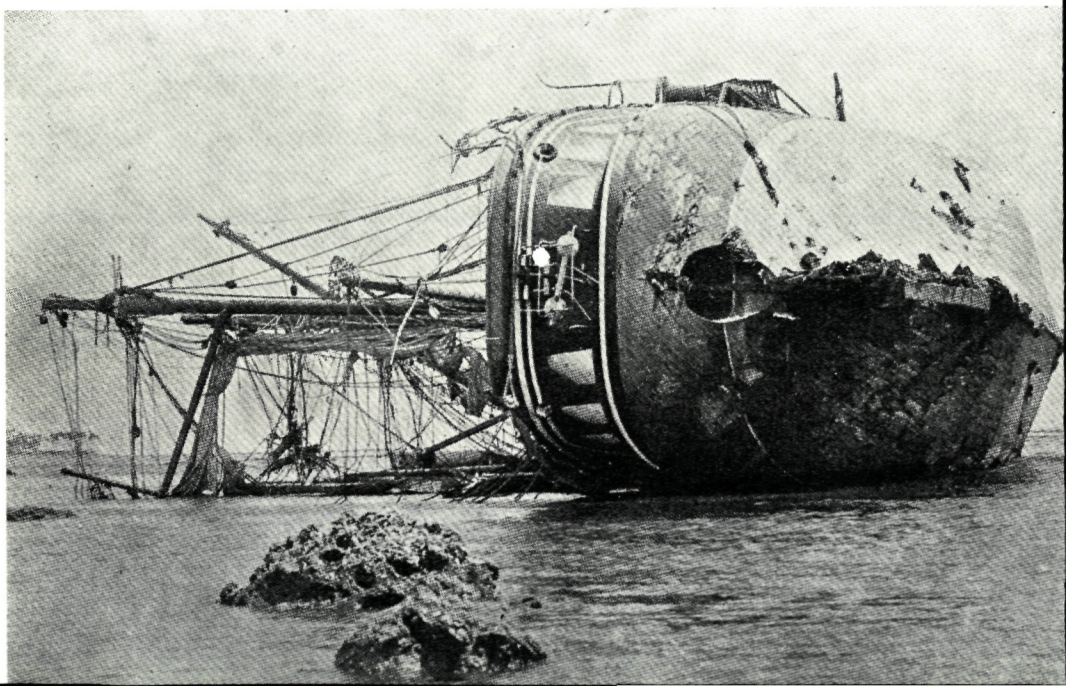
1943

Schrijver wordt begin van dit jaar Flottieljebevelhebber, in vervanging van de Engelse Lt Cdr Shepherd.
Op 15 oktober, worden de MMS 187, Cdt Van Waesberghe en de MMS 193, Cdt Deketelaere bijna volledig door Belgen bemand. De MMS 188 en de MMS 191, Cdt Ceulemans zijn het reeds sedert enige maanden.
De 118e flottielje wordt belast met het beproeven van nieuwe taktieken zodat het werk wel heel belangwekkend wordt.

1944

Begin van dit jaar, worden de MMS 77 en de MMS 43, bemand door Belgen, en respectievelijk onder het bevel van LDV Steens en LDV Vervynck, aan de 118e Flottielje toegevoegd. In maart wordt de schrijver Korvetkapitein benoemd.
Vanaf de lente van 1944 ziet men vanuit alle richtingen schepen van alle types aankomen. De havens liggen vol met een grote verscheidenheid aan oorlogsschepen. Men kan veronderstellen dat er iets op til is.

STRANDEN VAN SCHEPEN



Op Kerstdag 1492 verloor Colombus de „ Santa Maria " tengevolge van een stranding op Haïti, door hem Hispaniola genoemd. De oorzaak lag niet in het ontbreken van enige zeekaart, of in zijn zeer beperkte kennis van de navigatie, noch in de onwetendheid met betrekking tot de stromingen en overheersende winden. Het stranden van de „ Santa Maria " was het gevolg van een totaal gemis aan waakzaamheid vanwege de bemanning.

Op 18 maart 1967 liep de „ Torrey Canion " te pleter op de Seven Stones.

Tussen deze twee data hebben zich sedert eeuwen schepen op de rotsen te pletter gevaren of op banken vastgezet.

Wij zullen hier geenszins het proces maken van de ongelukkige kapiteins, die soortgelijke rampen hebben beleefd ; wij stellen enkel vast dat de strandingen, niettegenstaande de verbetering in de zeevaarttechnieken, nog niet tot de oude geschiedenis behoren.

De technische vooruitgang heeft nochtans de vorm, de grootte, de zeewaardigheid, de snelheid en de bouwmaterialen van de zeebodems veranderd en verbeterd. Met krachtige machines als voortstuwingsmiddel zijn de vaartuigen bekwaam stroom en wind te overmeesteren ; instrumenten bepalen de positie en peilen de diepten ; men gaf de schepen ogen om de mist en het nachtelijk duister te doorboren ; de zeekaarten zijn precies en het ontbreekt de wal niet aan bakens en vuurtorens. Hoewel deze moderne uitrusting de zeeman toelaat een nauwkeurige standplaatsbepaling bij te houden, waarvan de fout miniem is, blijven de strandingen doorgaan met een onverbiddelijke regelmaat.

Waarom en hoe koerst een schip naar ondiepten, klippen en stranden ?

Bij soortgelijke zeerampen staat de leek versteld en steeds argumenteert hij : „ Er is zoveel plaats op zee " De zeeman daarentegen verkiest te zwijgen, omdat hij weet dat men nooit de eerste steen mag werpen. Hoe dan ook, er wordt een antwoord op de vraag verwacht. Dit ligt bevat in de honderden stofferige dossiers, waarin de besluiten na lang overleg werden neergeschreven. Zeker, er moet worden aangenomen dat de natuurelementen aan het scheepsvolk soms de controle over de zeebodem ontnemen. Bovendien kennen wij gevallen, waar kapiteins met opzet hun schip hebben vastgezet, teneinde het zinken te vermijden of om toekomstige bergingsoperaties mogelijk te maken. De bescheiden, waarin we mochten bladeren, bewijzen echter dat de stranding meestal het gevolg is van een menselijke fout.

Deze factor bestaat uit veelvuldige elementen, met name onvoorzichtigheid, roekeloosheid, gemis aan waakzaamheid en zelfze-

kerheid. Er zijn tevens voorbeelden van een soort koppige eigenzinnigheid, die enerzijds door de kapiteins wordt aangewend om hun gezag te bevestigen en aan de jongeren hun ervaring te doen blijken ; anderzijds de eigenliefde van de wachtofficier, die bij gevaar of in geval van twijfel, de bevelhebber onwetend laat nopens de toestand van het schip, om alzo te vermijden voor onbekwaam te worden aanzien.
Met de modernisatie der schepen heeft men gehoopt de rampen te vermijden, zoniet te verminderen. Doch indien enerzijds de moderne apparaten door hun aard zelf de veiligheid op zee verhogen, stelt men anderzijds vast dat ze een zekere gemakzucht in de hand werken en dat de moderne zeeman daarom juist afstand doet van de zogezegde ouderwetse navigatiepraktijken.
Na een studie van de omstandigheden, onder dewelke zich de meeste strandingen hebben voorgedaan, komt men tot het alarmerend besluit dat zij het gevolg waren van grove tekortkomingen in elementaire navigatie.
Hieronder de voornaamste :

a) **Het niet of slecht identificeren van de kustbakens.**
Het decca-apparaat en de radar, gebruikt onder de kust, hebben de officieren begrijpelijkerwijze verleerd de kustbakens en vuurtorens te identificeren.
Bij landing is er gevaar voor stranding wanneer men voordien niet op de kaart die bakens of vuurtorens heeft opgezocht, die men op het gepaste ogenblik zal moeten zien en dienen te gebruiken.

b) **Het niet bijhouden van het gegist bestek.**
Het gegist bestek is een kwestie van koers, snelheid door het water (log), stroom en wind. Het uur na uur bijhouden van de plaatsbepaling door middel van deze elementen is van primordiaal belang. Het niet bijhouden van dit bestek kan bij landing een gevaar voor stranding doen ontstaan :
(1) Wanneer na een lange overvaart astronomische waarnemingen onmogelijk waren.
(2) Wanneer bij kustvaart de zichtbaarheid slecht is.
(3) Wanneer de bakens op hooggeplaatste bergflanken door nevel of wolken aan het oog onttrokken zijn.

c) **Het verwaarlozen de diepten te meten wanneer men de wal nadert.**

d) Het verwaarlozen de gegevens van alle toestellen aan boord te vergelijken zodat geen twijfel kan bestaan met betrekking tot de juiste positie.

e) **Het niet verminderen van de snelheid,** wanneer bij landing de zichtbaarheid slecht is, of wanneer enige twijfel bestaat omtrent het bestek.
Het staat tevens vast dat uiteindelijk deze laatste onvoorzichtig-

heid de meest voorkomende oorzaak is van stranding. Inderdaad ziet men het gevaar steeds te laat. Bij vele gestrande schepen staat de telegraaf nog steeds op „ volle kracht achteruit. " In het geval „ e. ", is de snelheidsvermindering de goede oplossing en beter nog ware de koersverandering naar volle zee toe. Doch, zonder dat het onze goedkeuring meedraagt, begrijpen wij de kapiteins die zich door andere argumenten hebben laten leiden om, zelfs in kritieke omstandigheden, de maximum vaart van het schip te behouden.

Het is een feit dat de competitieve industrialisatie de bevelhebber een tijdschema oplegt waaraan hij zich dient te houden, doch in laatste instantie is hij en hij alleen verantwoordelijk voor de veilige vaart van het schip. Het risico dat hij neemt om tijdig de aanleghaven aan te doen, kan oorzaak zijn van een rampzalige voorval en kan hem tevens zijn loopbaan kosten.

Wat de wachtofficieren betreft, dienen zij indachtig te zijn, dat de elektronische apparaten aan boord slechts hulpmiddelen tot de navigatie zullen blijven.

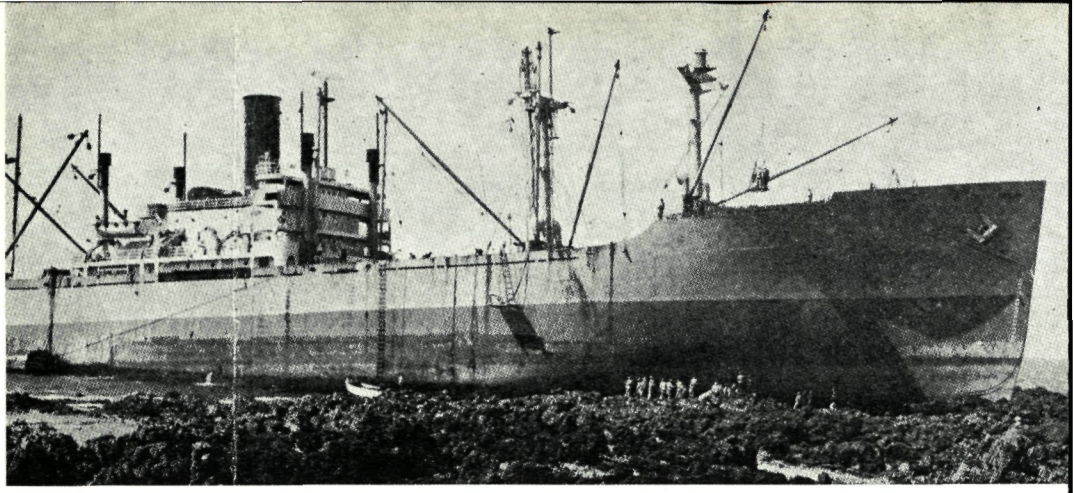
Ieder element van de positie waarop het schip zich mag bevinden zal worden gecontroleerd, en benevens de gegevens van de elektronische toestellen, zal men zich vergewissen of log, sextant en magnetisch kompas akkoord gaan met die gegevens.

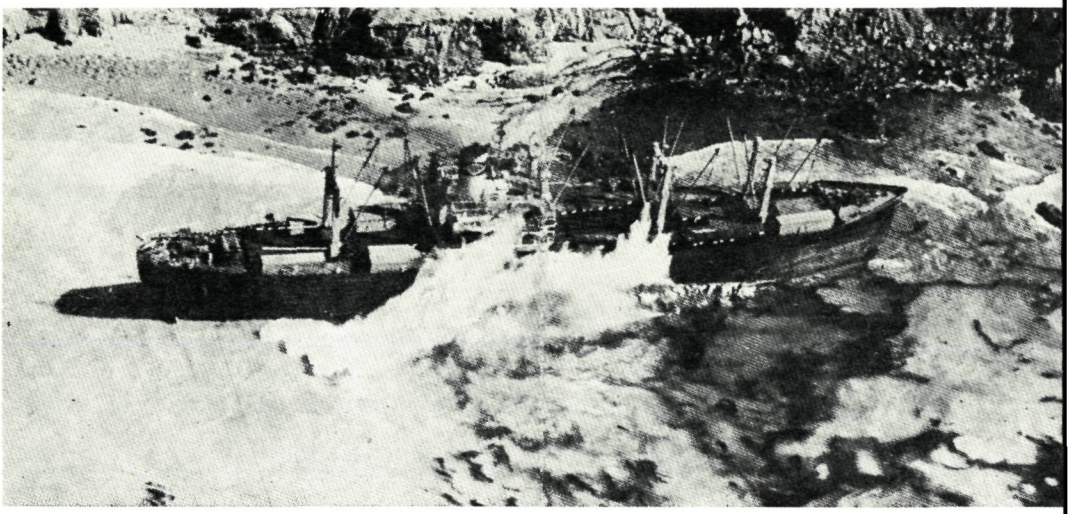
Bij landing zal men het principe indachtig zijn dat de vaart evenredig is met de reactietijd. Wanneer bij volle kracht vooruit een hindernis wordt waargenomen zal de tijd om ze te vermijden van korte duur zijn.

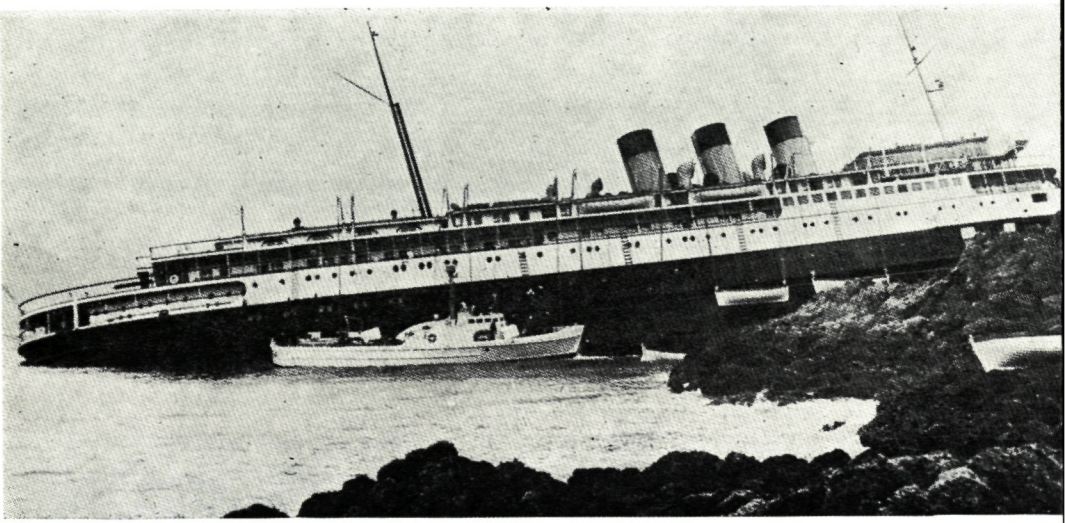
Wij nemen aan en het is trouwens noodzakelijk geworden dat de moderne marineofficier een hoger wetenschappelijk niveau dient te bereiken. Maar in de zeevaartscholen of waar men ook officieren mocht vormen die eens geroepen zullen zijn om op een brug in te staan voor de veiligheid van het schip, dient men benevens het onderwijs der wetenschappen, die elementaire deugden te ontwikkelen, met name de voorzichtigheid, de nauwkeurigheid, de waakzaamheid, kortom al die elementen die ten grondslag liggen van de factor verantwoordelijkheidsgevoel. Het profiel van de goede marineofficier zal nooit afhangen van de aan boord bestaande uitrusting. De ervaring en de permanente waakzaamheid zullen doorheen zijn loopbaan zijn beste bagage zijn.

Ter illustratie drukken wij hier enkele foto's af van gestrande schepen, met een beknopte opgave van de oorzaken.

De namen van de schepen en de kapiteins worden niet aangehaald vermits wij dit onnodig achtten.







Dit schip strandde 's nachts ten gevolge van :
a) Navigatie uitsluitend gebaseerd op goniometrische peilingen van slecht gekozen radiobakens.
De peilingen werden genomen met getopte masten, terwijl de kalibratie van de goniometer was uitgevoerd met zeeklaar schip. Hierdoor waren kapitein en staf gedurende 24 uur in het onzekere nopens de juiste standplaats van het schip.
b) De dieptemeter werd op geen enkel ogenblik aangezet.
c) De slechte zichtbaarheid had de kapitein moeten aanzetten de snelheid te verminderen, zoals voorzien in het Internationaal Reglement, en dit uit hoofde van de eventualiteit van een mogelijke aanvaring. Het schip liep op het ogenblik van de stranding maximum vaart.

Dit schip strandde 's nachts, bij goede zichtbaarheid, midden Tobagoeiland. De bedoeling was tussen de eilanden Tobago en Trinidad door te varen.
De oorzaken van de ramp waren :
a) Slechte identificatie van de lichten. Inderdaad werd het rechtse licht (Galera Pt) van Trinidad geïdentificeerd als Scearborough Light op Tobago.
b) De eigenzinnigheid van de kapitein, die met dit foutief gegeven doorzette, hoewel de tweede officier hem opmerkzaam maakte dat de karakteristieken van de geziene lichten niet overeenkwamen met de aanduidingen op de kaart. De kapitein gaf als uitleg dat hij bij ondervinding vastgesteld had dat de slechte werking der vuurtorens op de Zuid-Amerikaanse kust een gewoon verschijnsel was. De tweede stuurman bleef twijfelen doch voerde niettemin de bevelen uit.
c) Het niet bijhouden van het gegist bestek. Inderdaad zou dit aangetoond hebben dat het schip een vaart liep die ver beneden de kruisnelheid lag.
d) Peilingen werden niet genomen en de kapitein voer zijn schip op het zicht met het rampzalig gevolg.

Dit schip liep bij nacht op een onverlichte klip en het bevel „ hardover bakboord " op het laatste ogenblik gegeven, mocht niet baten zoals de foto aantoont.
De oorzaken waren :
a) Het onbegrijpelijke kaartwerk van de tweede officier, die alle waargenomen peilingen op kaart bracht met een constante fout van 5 graden.
b) Het niet bijhouden van het gegist bestek dat zou aangetoond hebben dat het schip een onmogelijke vaart liep, die gelijk was aan tweemaal de kruissnelheid.
c) Het blindelings aannemen door de kapitein van de posities door de tweede stuurman op kaart gebracht.
d) Het verwaarlozen door de kapitein even een blik op de kaart te werpen, vooraleer tussen rotsachtige eilanden, over te gaan tot een belangrijke koersverandering, welke noodlottig moest worden.

échouages et échouements...

Entre l'échouement de la - SANTA MARIA - à Haïti le jour de Noël 1492 et la perte du - TORREY CANYON - le 18 mars 1967, des milliers de navires ont fait côte dans toutes les parties du monde. Comment expliquer ces désastres ? L'auteur tente de répondre courageusement à cette question souvent posée ... Car, enfin, le marin moderne dispose de machines puissantes et sûres, d'un appareillage électronique qui lui permet de déterminer sa position, de percer le brouillard et la boucaille.

En dehors des échouages visant à permettre des réparations futures ou à éviter une perte totale, en dehors des cas où les éléments naturels ont enlevé tout contrôle du bâtiment à l'équipage, il faut bien admettre que „ l'erreur humaine " constitue la cause fondamentale de la plupart des accidents.

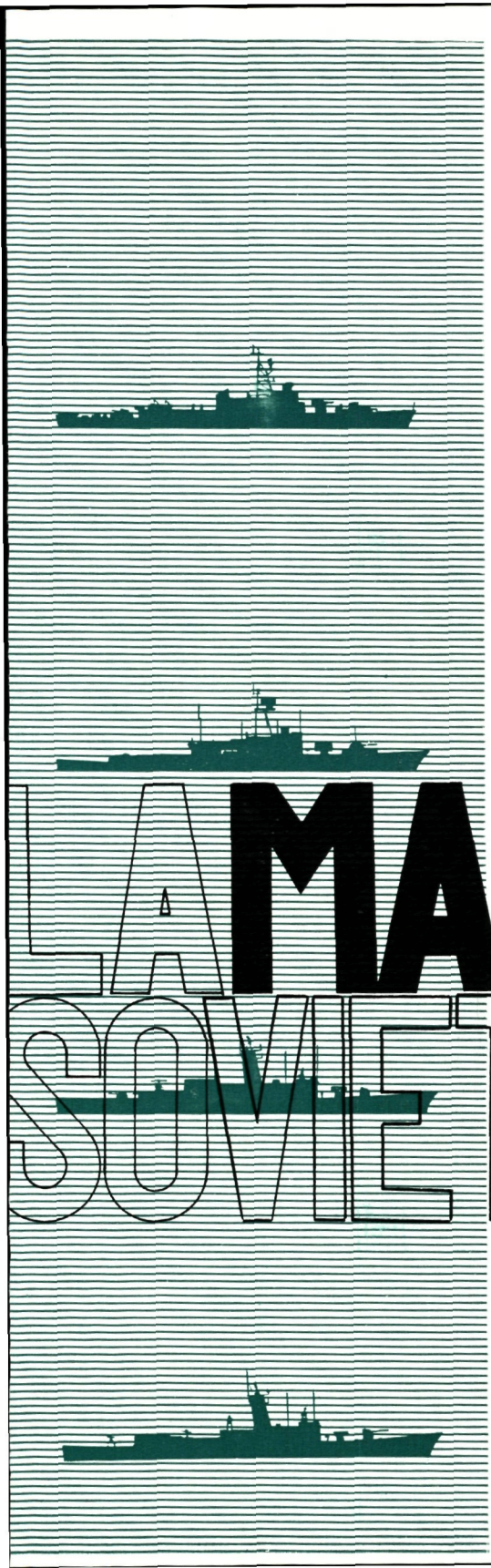
L'étude de nombreux dossiers a montré que la plupart des échouements sont dus à des manquements graves en matière de **navigation côtière :**

— non-identification des amers, balises
— la position estimée est mal calculée ou n'est pas calculée du tout
— à l'atterrissage, les sondages sont négligés
— non-diminution de la vitesse lorsque, à l'atterrissage, la visibilité devient mauvaise ou qu'il y a doute au sujet de l'estime.

Ne jetons cependant pas la pierre aux Capitaines qui, pressés par un horaire sévère, ne peuvent se permettre de perdre leur temps ... ni leur emploi.

Citer les causes principales des échouements revient à en déterminer les remèdes. Mais il faudrait, partout où l'on forme des officiers de marine, que soient mises en valeur les qualités fondamentales du marin à la mer : prudence, précision et vigilance de tous les instants.

ldv. m. gorts



2

LA MARINE SOVIÉTIQUE

SES ORIGINES, SON HISTOIRE, SON ORGANISATION ET SA PUISSANCE.

(suite et fin)

LES MISSILES ET ROQUETTES EN SERVICE

Missiles balistiques (surface-surface)

Ces missiles sont lancés verticalement ou presque et suivent les lois de la pesanteur lorsque la poussée cesse. Ils sont seulement une partie de leur phase ascendante propulsée.

Le guidage se fait par inertie, en conséquence, ils ne peuvent attaquer dans les limites de leur portée que des buts dont les coordonnées sont fixes (tous objectifs à terre, installations portuaires, ancrages).

Les missiles soviétiques de cette catégorie sont de 2 types :

— Missile de première génération.
  Cet engin est probablement dérivé du „ SCUD " de l'Armée de Terre et aurait une portée d'environ 350 nautiques.
  Le tir ne pourrait se faire qu'en surface.
  La charge est nucléaire.

— Missile „ SERB ".
  Engin présenté pour la première fois à la parade de Moscou de novembre '64.
  Les dimensions et la forme s'apparentent à celles de la POLARIS de la US Navy (longueur : 10,7 m, diamètre : 1,5 m).
  La propulsion serait assurée par 2 étages à poudre.
  La portée serait au moins de 650 nautiques, d'aucuns l'estiment à 1000 nautiques.

Missiles aérodynamiques ou à voilure (cruise missile - surface-surface)

Par définition, un „ cruise missile " est un missile guidé dont la plus grande partie du vol vers la cible se fait à vitesse quasi constante et qui est tributaire de la réaction dynamique de l'air pour sa sustentation, de même que d'un système de propulsion entretenu.
En somme, un petit avion sans pilote.

Le premier engin de ce genre fut la bombe volante V1, et, plus proche de nous, mentionnons le Regulus de la US Navy, le Matador, le Mace et le Snark de l'US Air Force (tous abandonnés) et enfin le SAAB 08 de la Marine Suédoise.
Du fait du guidage assuré jusqu'à l'objectif (phase terminale par radar actif et/ou infra-rouge) tout au moins sur les missiles suédois et soviétiques, l'attaque des buts mobiles de surface est possible.

Cette catégorie d'engins peut avoir pour mission secondaire la destruction des objectifs à terre.

Au delà de l'horizon radar du bâtiment-lanceur, un relais aérien s'impose (avion ou hélicoptère) si l'on veut bénéficier de la portée maximale du missile. Ce relais doit avoir à la fois la vue optique ou radar du bâtiment-cible et du bâtiment-lanceur ou à tout le moins être en mesure de fournir constamment à ce dernier la position du premier.

Les missiles soviétiques de cette catégorie sont :

— Le „ STRELA "
  Engin assez ancien (1957) d'une longueur de 9 m et d'un poids de 6 T.
  La vitesse ne doit pas atteindre Mach 1 et la portée maximale serait de 100 nautiques (avec relais bien entendu).

— Le „ STYX "
  Cet engin a eu l'honneur d'avoir été le premier du genre à couler un navire au combat le destroyer israëlien „ EILAT " le 21 octobre '67.
  La longueur est de 6,5 m et le poids de 2 T.
  La portée est de 15 à 20 nautiques, la vitesse est subsonique.
  La charge explosive, conventionnelle, est d'environ 500 Kg.
— La version navale du „ SHADDOCK "
  Engin de deuxième génération à hautes performances.
  La longueur est de 11 m.
  La vitesse est supersonique et la portée maximale atteint 300 nautiques (avec relais).
  La charge pourrait être nucléaire ou conventionnelle.

Missiles surface-air

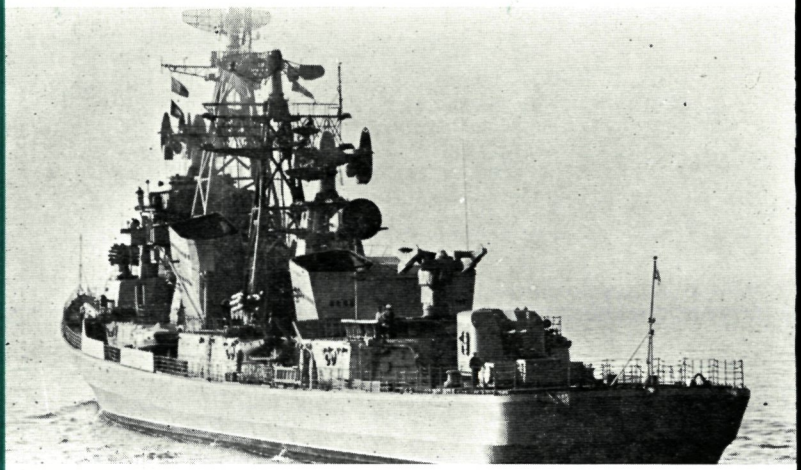
A part une version du „ GUIDELINE " de l'Armée équipant le seul croiseur „ DZERZINSKY " de la classe SVERDLOV, le seul missile soviétique de cette catégorie observé à bord des bâtiments de surface est la version navale du „ GOA " de l'Armée.
D'une longueur de 6 m, cet engin de défense à moyenne et basse altitudes à un plafond de 10 à 12 nautiques.

Roquettes anti-sous-marines

Si les bâtiments à mission ASM de l'immédiat après-guerre étaient armés de mortiers, grenadeurs et autres Hedgehogs, armes à courte portée devenues nettement insuffisantes, les unités récentes ou refondues sont armées d'affûts multiples orientales tirant un type de roquette non guidée à moyenne portée (entre 2 et 5 Km).

escorteur
océanique
classe
MIRKA

frégates et
destroyers armés
de missiles
classe
KASKIN



destroyer
classe
KOTLIN

croiseur armé
de missiles
classe
KRESTA

Il en existe à 5, 6 et 16 tubes groupés en lignes parallèles et à 6 et 12 tubes groupés en cercle.

LES SOUS-MARINS A PROPULSION NUCLEAIRE

Ils sont répartis en trois catégories :

Sous-marins de chasse armés de torpilles

— **Classe N**

Entrée en service : vers 1960.
Déplacement en plongée : 4000 T.
Vitesse en plongée : 30 nœuds.
Vitesse en surface : 20 nœuds.
Armement : 6 tubes lance-torpilles d'étrave.

Sous-marins armés de missiles balistiques

— **Classe H**

Entrée en service : vers 1961.
Déplacement en plongée : 4000 T.
Vitesse en plongée : 25 nœuds.
Vitesse en surface : 20 nœuds.
Armement : 3 missiles SERB, 6 tubes lance-torpilles d'étrave.
Remarque : les missiles sont logés dans des puits verticaux émergeant du kiosque ; ils peuvent être lancés en plongée.

Sous-marins armés de missiles aérodynamiques

— **Classe E 1**

Entrée en service : vers 1963
Déplacement en plongée : 5000 T.
Vitesse en plongée : 25 nœuds.
Vitesse en surface : 20 nœuds.
Armement : 6 missiles SHADDOCK, 6 tubes lance-torpilles d'étrave.
Remarque : les tubes lance-missiles sont escamotables horizontalement dans la coque.

— **Classe E 2**

Entrée en service : vers 1964.
Déplacement en plongée : 5500 T.
Vitesse en plongée : 25 nœuds.
Vitesse en surface : 20 nœuds.
Armement : 8 missiles SHADDOCK, 6 tubes lance-torpilles d'étrave.
Remarque : id. que pour le E 1.

LES SOUS-MARINS A PROPULSION CLASSIQUE

Se répartissement également en trois catégories :

Sous-marins de chasse armés de torpilles

— **Classe F**

Entrée en service : 1959.
Déplacement en plongée : 2300 T.
Vitesse en plongée : 17 nœuds.
Vitesse en surface : 19 nœuds.
Armement : 8 tubes lance-torpilles.
Remarque : une quarantaine d'unités de ce type à grand rayon d'action sont en service.

— **Classe Z**

Entrée en service : 1954.
Déplacement en plongée : 2500 T.
Vitesse en plongée : 15 nœuds.
Vitesse en surface : 18 nœuds.
Armement : 8 tubes lance-torpilles.
Remarque : une vingtaine d'unités de ce type sont en service.

— **Classe W**
Entrée en service : 1951.
Déplacement en plongée : 1300 T.
Vitesse en plongée : 15 nœuds.
Vitesse en surface : 17 nœuds.
Armement : 6 tubes lance-torpilles.
Remarque : constitue le gros des forces sous-marines classiques avec 170 unités en service.

— **Classe R**
Entrée en service : 1960.
Déplacement en plongée : 1600 T.
Vitesse en plongée : 15 nœuds.
Vitesse en surface : 18 nœuds.
Armement : 6 tubes lance-torpilles.
Remarque : moins de 20 unités sont en service ; il s'agit d'une version améliorée du W, surtout dans le domaine ASM.

— **Classe Q**
Entrée en service : 1954.
Déplacement en plongée : 1700 T.
Vitesse en plongée : 16 nœuds.
Vitesse en surface : 16 nœuds.
Armement : 5 tubes lance-torpilles.
Remarque : sous-marin côtier construit à moins de 20 exemplaires.

Sous-marins armés d'engins balistiques

— **Classe Z lance-engins**
Entrée en service : 1958.
Caractéristiques : identiques à la Classe Z originale.
Armement : 2 missiles balistiques de la 1ère génération, 6 tubes lance-torpilles.
Remarques : cette conversion qui a porté sur 10 unités, constitue le premier sous-marin soviétique armé d'engins.
Ceux-ci sont logés dans des puits verticaux émergeant du kiosque ; ils ne peuvent être lancés qu'en surface.

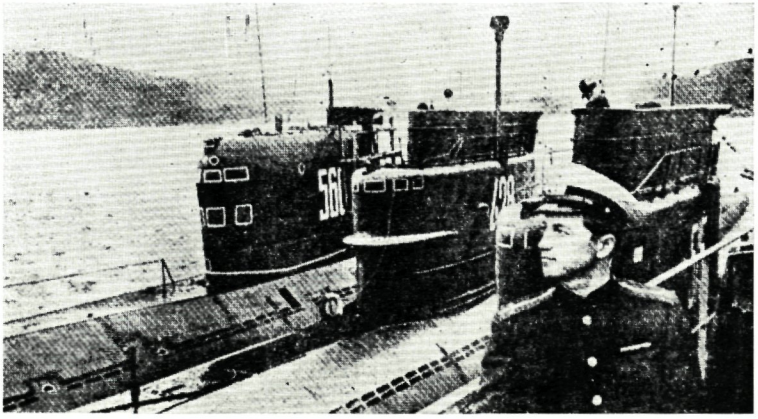
— **Classe G**
Entrée en service : 1958.
Déplacement en plongée : 3000 T.
Vitesse en plongée : 16 nœuds.
Vitesse en surface : 17 nœuds.
Armement : 3 missiles balistiques de la 1ère génération, 6 tubes lance-torpilles d'étrave.
Remarque : une trentaine d'unités sont en service.

Sous-marins armés d'engins aérodynamiques

— **Classe W**
Entrée en service : 1961.
Caractéristiques : voir Classe W originale.
Armement : 1, 2 ou 4 tubes contenant chacun un missile SHADDOCK.
Remarque : une douzaine de sous-marins classe W ont été modifiés pour porter des missiles aérodynamiques.

— **Classe J**
Entrée en service : 1963.
Déplacement en plongée : 2500 T.
Vitesse en plongée : 15 nœuds.
Armement : 4 missiles SHADDOCK, 6 tubes lance-torpilles.
Remarque : les tubes lance-missiles sont escamotables horizontalement dans la coque.
10 unités sont en service.

Commentaire général concernant les sous-marins armés de missiles aérodynamiques.
La portée maximale élevée et la charge atomique des engins procurent à ces sous-marins une formidable puissance de feu.
Outre des objectifs à terre, ils sont prévus surtout pour attaquer soit les grandes escadres alliées, soit, et cela constituerait un terrible danger, les grands convois de navires de commerce.
Cette dernière hypothèse est extrêmement grave car 3 ou 4 sous-marins pourraient en quelques salves, anéantir les plus grands convois même très bien protégés, faisant peser un risque mortel sur les relations maritimes des pays alliés.



LES CROISEURS

Croiseurs armés de missiles

— Classe KRESTA

Entrée en service : 1967.
Déplacement : 6000 T.
Propulsion : probablement turbines à vapeur.
Vitesse : 35 nœuds.
Armement : 4 tubes pour missiles SHADDOCK (surface-surface), 2 rampes doubles pour missiles GOA (surface-air), 2 tourelles doubles de 57, 10 tubes lance-torpilles, 2 lance-torpilles, 2 lance-roquettes ASM à 12 tubes, 2 lance-roquettes ASM à 6 tubes, plateforme et hangar pour hélicoptère.
Remarque : 1 à 2 unités sont en service et 3 autres en construction.

— Classe KYNDA

Entrée en service : 1962.
Déplacement : 5000 T.
Propulsion : turbines à vapeur - 85.000 CV.
Vitesse : 35 nœuds.
Armement : 2 groupes de 4 tubes pour missiles SHADDOCK, 1 rampe double pour missiles GOA, 2 tourelles doubles de 85, 6 tubes lance-torpilles, 2 lance-roquettes ASM à 12 tubes, plateforme pour hélicoptères.
Remarque : 4 unités sont en service ; série terminée.

Croiseurs conventionnels

— Classe SVERDLOV

Entrée en service : 51 à 54.
Déplacement : 15.500 T.
Propulsion : turbines à vapeur - 130.000 CV.
Vitesse : 34 nœuds.
Armement : 4 tourelles triples de 150, 6 tourelles doubles de 100, 16 affûts doubles de 37, 10 tubes lance-torpilles.
Remarque : 12 unités sont en service dont 1 armée d'une rampe double pour GUIDELINE.
A part ce dernier, ces bâtiments n'ont plus guère de valeur opérationnelle si ce n'est comme conducteurs de flottilles, navires-amiraux et éventuellement, bâtiments-bases.

— Classe CHAPAYEV

Entrée en service : 49-50.
Déplacement : 11.500 T.
Propulsion : turbines à vapeur - 115.000 CV.
Vitesse : 34 nœuds.
Armement : 4 tourelles triples de 150, 4 tourelles doubles de 100, 12 affûts doubles de 37.
Remarque : 3 unités en service ; idem que pour les SVERDLOV.

— Classe KYROV

Entrée en service : 39 à 47.
Déplacement : 8800 T.
Propulsion : turbines à vapeur - 110.000 CV.
Vitesse : 34 nœuds.
Armement : 3 tourelles triples de 180, 3 tourelles doubles de 100, 9 affûts doubles de 37.
Remarque : 3 unités de cette classe démodée subsistent encore mais ne seraient plus opérationnelles.

LES FREGATES ET DESTROYERS

Frégates et destroyers armés de missiles

— Classe KASHIN

Entrée en service : 1963.
Déplacement : 5000 T.
Propulsion : turbines à gaz - 100.000 CV.
Vitesse : 35 nœuds.
Armement : 2 rampes doubles pour missiles GOA (surface-air), 2 tourelles doubles de 85, 5 tubes lance-torpilles, 2 lance-roquettes ASM à 12 tubes, 2 lance-roquettes ASM à 6 tubes.
Remarque : une dizaine d'unités sont en service.
Il ne fait aucun doute que l'association d'un croiseur de la Classe KYNDA et de deux KASHIN constituerait un groupe de choc redoutable pouvant mettre en œuvre 16 missiles surface-surface à tête nucléaire et 200 missiles anti-aériens.
Seuls des moyens aéronavals très nombreux et très entraînés seraient de taille à lutter victorieusement avec de telles flottilles.

— Classe KILDIN

Entrée en service : 1958.
Déplacement : 2900 T.
Propulsion : turbine à vapeur - 80.000 CV.
Vitesse : 35 nœuds.
Armement : 1 rampe simple pour missiles STRELA (surface-surface), 4 affûts quadruples de 57, 6 tubes lance-torpilles, 2 lance-roquettes ASM à 16 tubes.
Remarque : Il s'agit du premier montage d'une rampe lance-engins sur un navire de surface soviétique, en l'occurence une transformation du destroyer classe KOTLIN. 4 unités seulement ont été construites.

— Classe KRUPNY

Entrée en service : 1959-'60.
Déplacement : 3650 T.
Propulsion : turbines à vapeur - 80.000 CV.
Vitesse : 34 nœuds.
Armement : 2 rampes simples pour missiles STRELA, 4 affûts quadruples de 57, 6 tubes lance-torpilles ; 2 lance-roquettes ASM à 16 tubes, plate-forme pour hélicoptère.
Remarque : successeur du KILDIN, ce type plus important a été construit à 10 exemplaires.

— Classe KOTLIN SAM

Entrée en service : 1962.
Déplacement : 2850 T.
Propulsion : turbines à vapeur - 80.000 CV.
Vitesse : 36 nœuds.
Armement : 1 rampe double pour missiles GOA, 1 tourelle double de 130, 3 affûts quadruples de 57, 5 tubes lance-torpilles.
Remarque : conversion du KOTLIN avec missiles surface-air. 2 unités en service.

Destroyers conventionnels

— Classe KOTLIN

Entrée en service : 1954 à 1958.
Déplacement : 2850 T.
Propulsion : turbines à vapeur - 80.000 CV.
Vitesse : 36 nœuds.
Armement : 2 tourelles doubles de 130, 4 affûts quadruples de 45, 10 tubes lance-torpilles, parfois 2 lance-roquettes ASM à 16 tubes.
Remarque : 25 unités en service.

— **Classe SKORY**

Entrée en service : 1949 à 1954.
Déplacement : 2300 T.
Propulsion : turbines à vapeur - 70.000 CV.
Vitesse : 36 nœuds.
Armement : 2 tourelles doubles de 130, 1 tourelle double de 85, 4 affûts doubles de 37, 10 tubes lance-torpilles.
Remarques : 55 unités seraient encore en service.

LES ESCORTEURS OCEANIQUES ET SEMI-OCEANIQUES

— **Classe RIGA**

Entrée en service : 1953 à 1958.
Déplacement : 1100 T.
Propulsion : turbines à vapeur - 23.000 CV.
Vitesse : 28 nœuds.
Armement : 3 tourelles simples de 100, 2 affûts doubles de 37, 3 tubes lance-torpilles, 4 mortiers, 2 grenadeurs, parfois 2 lance-roquettes ASM à 16 tubes.
Remarque : plus de 50 unités sont en service.

— **Classe PETYA**

Entrée en service : 1962.
Déplacement : 1000 T.
Propulsion : turbines à gaz et diesel - 20.000 CV.
Vitesse : 30 nœuds.
Armement : 2 tourelles doubles de 85, 5 tubes lance-torpilles ASM, 4 lance-roquettes ASM à 16 tubes, 2 grenadeurs.

— **Classe MIRKA**

Entrée en service : 1964.
Déplacement : 1050 T.
Propulsion : turbines à gaz et diesel - 25.000 CV.
Vitesse : 28 nœuds.
Armement : 2 tourelles doubles de 85, 5 tubes lance-torpilles ASM et 4 lance-roquettes ASM à 12 tubes.
Remarque : successeur du PETYA, ce type souffrant de défauts techniques dans le système de propulsion.

LES ESCORTEURS COTIERS

— **Classe KRONSTADT**

Entrée en service : 1948 à 1956.
Déplacement : 300 T.
Propulsion : Diesel - 3000 CV.
Vitesse : 27 nœuds.
Armement : 1 tourelle simple de 85, 2 pièces de 37, 2 mortiers, 2 grenadeurs.
Nombre et service : environ 150 unités.

— **Classe SO-1**

Entrée en service : 1957 à 1962.
Déplacement : environ 200 T.
Propulsion : Diesel - 3.500 CV.
Vitesse : 29 nœuds.
Armement : 2 affûts doubles de 25, 2 lance-roquettes ASM à 5 tubes, 2 grenadeurs.
Nombre en service : environ 100 unités.

— **Classe POTI**

Entrée en service : 1962.
Déplacement : 750 T.
Propulsion : Turbines à gaz et Diesel.
Vitesse : plus de 30 nœuds.
Armement : 1 affût double de 57, 2 tubes lance-torpilles ASM, 2 lance-roquettes ASM à 12 tubes.
Nombre en service : une cinquantaine.

LES VEDETTES

Vedettes armées de missiles

— **Classe OSA**

Entrée en service : 1960.
Déplacement : 180 T.
Propulsion : Diesel - 12.000 CV.
Vitesse : 35 nœuds.
Armement : 4 missiles surface-surface „ STYX ", 2 tourelles doubles de 30.
Nombre d'unités : une centaine.

— **Classe KOMAR**

Entrée en service : 1960 à '61.
Déplacement : 75 T.
Propulsion : Diesel 4.800 CV.
Vitesse : 40 nœuds.
Armement : 2 missiles surface-surface „ STYX ", 1 affût double de 25.
Nombre d'unités en service : une cinquantaine.
Remarque : coque de la vedette lance-torpilles classe P-6.

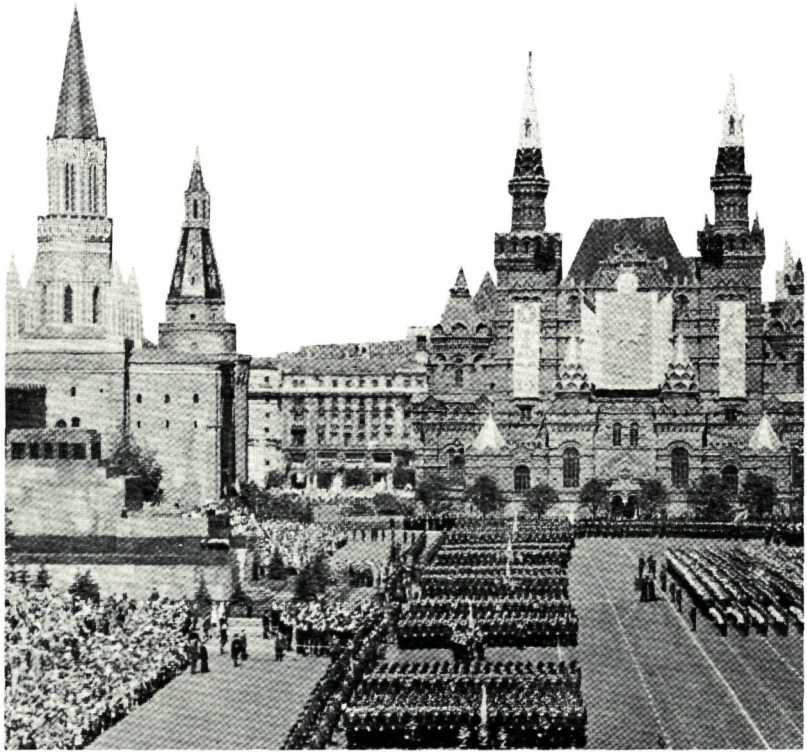
Vedettes porte-canons et lance-torpilles

— **Classe PCHELA**

Entrée en service : 1964, 1965.
Déplacement : 80 T.
Propulsion : Diesel - 6000 CV.
Vitesse : 50 à 55 nœuds.
Armement : 2 affûts doubles de 23.
Nombre en service : 25.
Remarque : première vedette soviétique à ailes portantes.

— **Classe SHERSHEN**

Entrée en service : 1962.
Déplacement : 145 T.
Propulsion : Diesel - 7500 CV.
Vitesse : 41 nœuds.
Armement : 2 affûts doubles de 30, 4 tubes lance-torpilles, 2 grenadiers.
Nombre en service : 25.



— **Classe P-6**

Entrée en service : 51 à 60.
Déplacement : 70 T.
Propulsion : Diesel - 4800 CV.
Vitesse : 42 nœuds.
Armement : 2 tubes lance-torpilles, 2 affûts doubles de 25.
Nombre en service : ± 200 unités.
Remarque : vedette standard du bloc soviétique.

— **Classe P-10**

Version à turbine à gaz du P-6 apparue en '61.
Nombre en service : une soixantaine.

— **Classe P 2 et P 4**

Classes démodées : environ 100 unités encore en service.

LES DRAGUEURS DE MINES

Dragueurs d'escadre et océaniques

— **Classe T 43**

Entrée en service : 1950 à '57.
Déplacement : 500 T.
Propulsion : Diesel - 2000 CV.
Vitesse : 17 nœuds.
Armement : 2 affûts doubles de 37, 2 affûts doubles de 25, 2 mortiers.
Nombre en service : environ 130.
Remarque : coque en acier - demeure le MSF standard.

— **Classe T 58**

Entrée en service : 1961.
Déplacement : 700 T.
Propulsion : Diesel - 5000 CV.
Vitesse : 18 à 20 nœuds.
Armement : 2 affûts doubles de 57, 2 affûts doubles de 25, 2 lance-roquettes ASM à 5 tubes, 2 grenadeurs.
Nombre en service : une vingtaine.
Remarque : capable d'effectuer certaines missions d'escorte côtière : coque en acier.

— **Classe YURKA**

Entrée en service : 1962.
Déplacement : 500 T.
Propulsion : Diesel - 4000 CV.
Vitesse : 18 nœuds.
Armement : 2 affûts doubles de 30.
Nombre en service : une vingtaine.
Remarque : coque en acier.

Dragueurs côtiers

— **Classe T-301**

Entrée en service : 43 à 54.
Déplacement : 130 T.
Propulsion : Diesel 1500 CV.
Vitesse : 10 nœuds.
Armement : 2 pièces de 37.
Nombre en service : une cinquantaine.
Remarque : coque en acier ; progressivement retirés du service.

— **Classe SASHA**

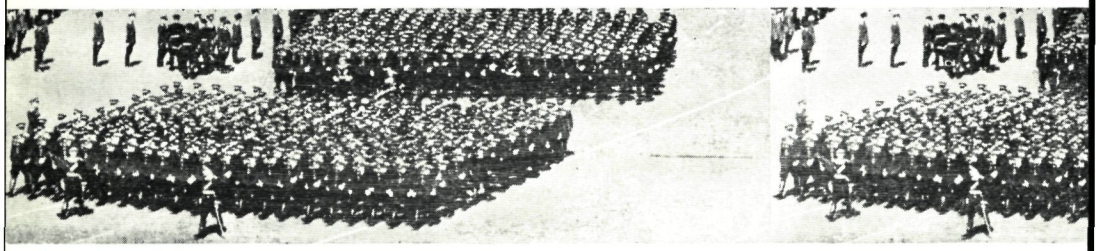
Entrée en service : 60.
Déplacement : 180 T.
Propulsion : Diesel - 2000 CV.
Vitesse : 18 nœuds.
Armement : 1 pièce de 85, 2 affûts doubles de 25.
Nombre en service : une quarantaine.
Remarque : coque en acier.

— **Classe VANYA**

Entrée en service : 61.
Déplacement : 250 T.
Propulsion : Diesel - 2200 CV.
Vitesse : 18 nœuds.
Armement : un affût double de 30.
Nombre en service : une soixantaine.
Remarque : Premier dragueur soviétique à coque en bois.

LES BATIMENTS DE DEBARQUEMENT

— Navire de débarquement pour chars - classe ALLIGATOR (5000 T).
— Navire de débarquement pour chars - classe POLNOCNY (900 T).
— Chaland de débarquement utilitaire - MP 10 (425 T)
— Navire de débarquement - MP 8 (1300 T).
— Navire de débarquement de soutien logistique - MP 6 (2000 T).
— Navire de débarquement de soutien logistique - MP 4 (700 T).
— Navire de débarquement d'infanterie - MP 2 (700 T).
— Chaland de débarquement - SMB-1 (200 T).



2

DE RUSSISCHE OORLOGSVLOOT

In Peter de Grote, die in 1682 de troon bestijgt, vindt Rusland de stichter van zijn oorlogsvloot. Vanaf 1714, met de verovering der Aland eilanden op de Zweden, en tot 1905 zal Rusland na Engeland en Frankrijk, de derde Zeemogendheid zijn.

De zeeslag van TSHOUSHIMA tegen de Japanners (1905) wordt de Russische vloot noodlottig.

Gedurende W.O. 1 worden sommige defensieve akties met succes bekroond, doch tussen 1917 en 1933 stelt het revolutionair bewind geen belang in de vloot.

Tussen 1933 en 1937 probeert Stalin, met de hulp van Mussolini, daarop te reageren. Het zal enkel na W.O. 2 zijn, en zeer onder de indruk van de grote geallieerde landingen, dat hij beslist zijn Marine op hoger niveau te brengen. In enkele jaren tijd wordt Rusland hierdoor de tweede zeemogendheid achter de V.S.A.

Dit neemt echter niet weg dat dit land door zijn ligging bij uitstek een continentale mogendheid blijft.

AARDRIJKSKUNDIGE LIGGING

Deze aardrijkskundige ligging heeft tot nadelige gevolgen :

1. De lange kruisvaarten rond de continenten en de verspreiding van de vloten.
2. De Baltische zee en de Zwarte zee zijn binnenzeeën, waarvan de toegang naar de Oceanen toe, door Natomogendheden worden bewaakt.
3. De Witte Zee is langdurig bevroren en de Noordelijke IJszeeën zijn ofwel niet of slecht toegankelijk.
4. Enkel in de Stille Oceaan vindt men enkele goede steunpunten, die evenwel door hun verwijdering van het moederland, een secondaire rol spelen.

BESLUIT

Rusland dient hierdoor vier wel bepaalde onderscheiden vloten te onderhouden, die ver van elkaar verwijderd, zich onderling niet kunnen steunen. Een bijkomend probleem is dit der scheepswerven, die ver van de industriegebieden zijn gelegen.

DE TELEGELEIDE TUIGEN EN RAKETTEN IN DIENST BIJ DE VLOOT

Balistisch geleide tuigen (surface-surface)

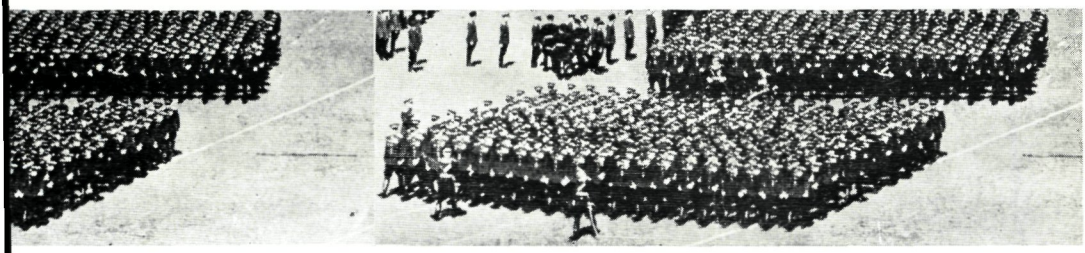
Deze tuigen worden bijna vertikaal afgeschoten totdat de zwaartekracht de stijging afremt.

Het geleiden gebeurt door inertie zodat ze in de limieten van hun draagwijdte enkel doelen kunnen aanvallen waarvan de coördinaten vast zijn.

De Russische tuigen dezer categorie bestaan uit twee types :

— Tuig van eerste generatie, waarschijnlijk afstamming van de SCUD (Landleger) met een draagwijdte van 350 mijl.

— Tuig „ SERB ".
Draagwijdte 650 mijl ; sommige deskundigen beweren 1000 mijl.



Aerodynamische geleide tuigen (cruise missile - surface-surface)
Bij bepaling is een „cruise missile" een geleid tuig waarvan het grootste gedeelte van de vlucht naar het doel met bijna constante snelheid gebeurt afhankelijk van de dynamische reactie van de lucht op zijn steunvlakken en van een onderhouden voortstuwingssysteem. Een klein vliegtuig dus zonder piloot.
Het eerste tuig van deze soort was de vliegende bom V1, en dichter bij ons de Regulus (U.S. Navy) de Matador, de Mace, de Mark (U.S. Air Force) en de SAAB 08 van de Zweedse Marine.
Door het feit dat deze tuigen geleid worden tot het doel, is de aanval op mobiele oppervlakte doelen mogelijk.
Deze categorie van tuigen kan als zending krijgen landdoelen te vernietigen.
Verder dan de radar horizont van het vurende schip zal men een luchtrelais moeten gebruiken (vliegtuig of helikopter) indien men van de maximum draagwijdte van het tuig wil gebruik maken.
Deze relais moet optisch of met radar én met het doel én met het vurende schip in contact zijn of tenminste bekwaam zijn constant aan dit laatste de plaatsbepaling van het eerste over te seinen.

De Russische tuigen van deze categorie zijn :

— De **Strella,** met een snelheid Mach 1 en met maximum draagwijdte van 100 zeemijl.
— De **Styx,** met een subsonische snelheid en met draagwijdte van 15 tot 20 mijl.
De Israëlische destroyer „EILAT" werd door soortelijk geleid tuig in de grond geboord op 21 oktober 1967.
— De navale versie van de „SHADDOCK", met supersonische snelheid en met een draagwijdte van 300 zeemijl (met relais).

Geleide tuigen surface-air
Met uitzondering van de versie van het landleger „Guideline" enkel geplaatst aan boord van de kruiser „DZERZINSKY" (SVERDLOV klasse), kent men in deze categorie op de oppervlakte schepen de navale versie van de „GOA" (Landleger). Dit tuig is 6 meter lang voor verdediging tegen luchtaanvallen op middelmatige en geringe hoogte. Het hoogtebereik is 10 tot 12 mijl.

Anti-onderzeeboot raketten
De nieuwe of vernieuwde zeebodems hebben aan boord een viertal draaibare vuurmonden welke een raket afschieten van middelmatige draagwijdte (2 tot 5 km). Ze bestaan uit 5,6 en 12 lopen welke parallel gegroepeerd zijn of uit 6 en 12 lopen welke cirkelvormig zijn gegroepeerd.
Verder geeft de schrijver een opsomming van de voltallige Russische vloot. Gezien de Franse tekst enkel de kenmerken dezer schepen opgeeft hebben wij het overbodig gevonden een Nederlandse vertaling van deze uitgebreide lijst te maken.

la boutique

't winkeltje

Reproduction du Kamina d'après un gouache de C. Adam. 53 x 36 cm limitée à 1000 ex. Les 100 premiers sont signés par l'auteur prix 100 F. les 900 ex. non numérotés : 30 F.

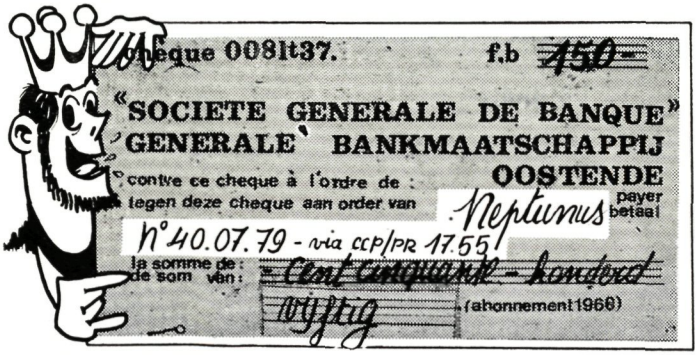
Vers van de pers : reproduktie van de Kamina uitgevoerd naar een gouache van C. Adam. 53 x 36 cm. Oplage 1000, waarvan 100 getekend door de auteur te verkrijgen aan 100 F en 900 ongetekende eksemplaren aan 30 F.

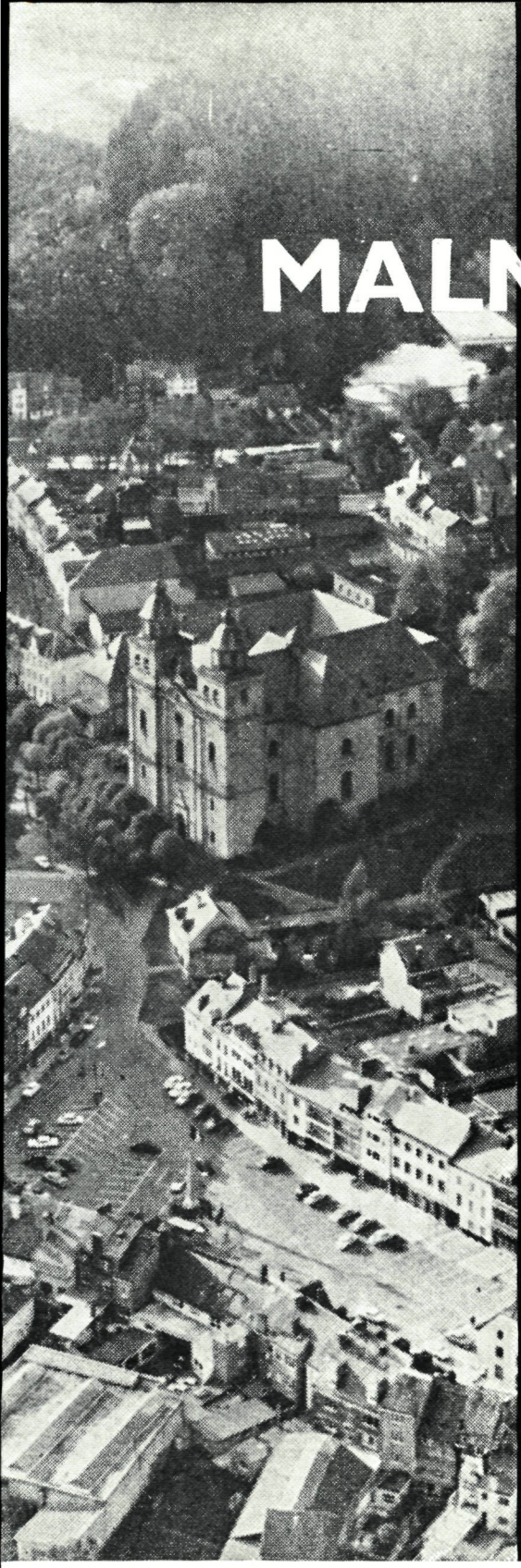
Prachtige bierpot in kunstkeramiek van Bouffioulx, met het wapen van de Zeemacht. Momenteel enkel te verkrijgen bij Neptunus (Kazerne Mahieu Oostende) Prijs : 100 F.

Magnifique chope en céramique d'art de Bouffioulx aux armes de la Force Navale. Uniquement en vente à Neptunus. (Caserne Général Mahieu Oostende). Prix : 100 F.

Aanvragen te richten aan Neptunus, P.B. 17 Oostende, prk 17.55 van de Generale Bankmaatschappij Oostende, voor rekening 40.07.79. Verzendingskosten 10 F. (uitgezonderd voor wat de bierpotten betreft).

Adressez vos commandes à Neptunus BP 17 Oostende, CCP 17.55 Société Générale de Banque, cpt. 40.07.79. Frais d'envoi 10 F. (Sauf pour les chopes)





MALMEDY

VILLE – NAVIRE

MALMEDY PRESENT

Distante de 153 kilomètres de Bruxelles, la ville de Malmédy a une superficie de 628 hectares et présente cette particularité d'être complètement entourée par la commune voisine de Bévercé.

Située au confluent de la Warche et de son affluent principal la Warchenne, à une altitude moyenne de 340 mètres, Malmédy aurait été habitée dès l'époque celtique. A la période gallo-romaine devait exister un village qui s'est développé à partir de 648 grâce à la fondation de l'Abbaye de Stavelot-Malmédy par Saint Remacle. Elle devint principauté abbatiale jusqu'en 1782, époque à laquelle Malmédy fut attachée à la République française et devint chef-lieu d'arrondissement du département de l'Ourthe.

Le traité de Vienne en 1815 incorpora Malmédy à la Prusse ; rattachée à la Belgique en 1920 par le traité de Versailles et annexée à nouveau à l'Allemagne en 1940, elle fut libérée en 1944 après avoir été victime d'une tragique méprise de l'aviation américaine qui bombarda la ville en y causant de grandes destructions.

EE PAR SON BOURGMESTRE

monsieur j. cerexhe

Malmédy se remit rapidement de cette période sombre.
Sa population est passée de 5.506 habitants en 1945 à 6.400 actuellement. On est en droit de se demander pourquoi Malmédy située à l'écart des grandes voies routières est devenue un centre important d'industries de transformation.

La qualité de l'eau a joué un rôle considérable dans l'établissement des industries ; jadis, des moulins étaient actionnés par la force vive de la Warche et de la Warchenne.

La première fabrication dans laquelle Malmédy se spécialisa fut celle de la poudre ; elle se développa avec les guerres du 16e siècle et disparut en 1587 à la suite d'un pillage et d'un incendie. Une autre industrie très ancienne fut celle du drap.

En 1413, il est fait mention d'une foulerie. On cite une teinturerie en 1494. Pendant le 17e siècle, l'industrie textile faisait vivre la moitié des habitants de la ville. Cette industrie connut son apogée en 1806 sous l'influence française. Elle déclina par suite de la concurrence des grandes fabriques.

Place Albert - Hôtel Bristol avant les bombardements de 1944.

L'industrie du cuir date du 16e siècle favorisée, semble-t-il, par les conditions géographiques. En 1590, la ville comptait 16 tanneurs. Vers le milieu du 19e siècle il y avait 65 tanneries, mais la concurrence, allemande notamment, en réduisit considérablement le nombre. Seule subsiste aujourd'hui une société anonyme dénommée „ Utammo " qui traite la peausserie pour chaussures et la maroquinerie, cette société occupe 300 employés et ouvriers.

Dans la première moitié du 18e siècle, les Bénédictins avaient construit sur la Warche un moulin qui utilisait les eaux douces et la force motrice à la fabrication de cartons pour la draperie.

En 1711 s'établit une papeterie. Dans une vente aux enchères en 1797, la famille Steinbach acquit cette papeterie ; en 1806, papeterie et cartonnerie occupaient 18 ouvriers. Aujourd'hui il y a à Malmédy deux sièges d'exploitation qui font partie de l'„ Intermills ", puissante société anonyme au capital de 400 millions de francs belge dont le groupe de Malmédy est le plus important avec 774 employés et ouvriers. Une des fabriques de Malmédy est spécialisée dans la production du papier photo-

,, Malmédy, en wallon : Mâm'di, dont les plus anciennes formes Malmunderio, Malmundario, Malmundarium remontent au 7e siècle, serait, d'après une lettre adressée à la Société de Littérature wallonne, en 1904 par Quirin Esser, un mal(um) + mundarium (de mumdere ,, purifier, nettoyer, puis essarter "), correspondant du français Mallessard et du rhénan Quad-rath.

En dépit des nombreuses explications qui, par la suite ont été proposées pour expliquer Malmédy, il apparaît que l'ancienne interprétation d'Esser reste la plus vraisemblable :
Malus figure, comme adjectif préposé, dans de nombreuses appellations toponymiques pourvues, à l'origine, d'une valeur péjorative,
Malmundarium aboutit sans difficulté à mâm'di par une filiation : malmund/ mâmènd/mâmind/mâmèd/mâm'd,
le latin (ex)mundare survit dans les parlers romans avec le sens matériel de ,, nettoyer ",
la présence de la finale -î dans Mâm'di, la prononciation -er dans le dialecte allemand des localités proches, et les anciennes graphies avec -arium/-erium prouvent que Malmédy remonte à un primitif doté du suffixe latin -ariu.

En respectant l'unité historique et linguistique qui régit les rapports entre les trois éléments mal, mund, arium, en donnant implicitement à Mâm'dî une origine gallo-romaine, en associant la naissance de la localité, à l'apparition des déboisements et des défrichements dans la région, l'explication d'Esser garde, jusqu'au bout, un caractère de vraisemblance. "

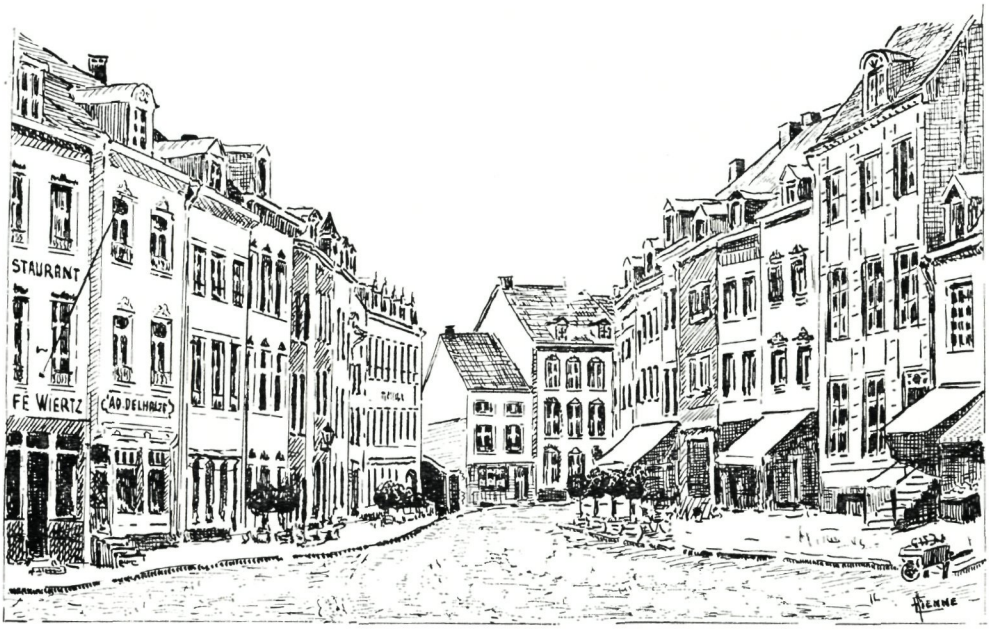
,, Extraits de notes de Monsieur le Professeur Charles Gaspar, de l'Athénée Royal de Malmédy. "

mâm'di

La cathédrale
SS Pierre et Paul

graphique, du papier pour la reproduction de plans et de tous papiers et cartons fins. La capacité totale annuelle de production s'élève à environ 40.000 tonnes.
Les papeteries et les tanneries amènent des échanges nombreux avec l'étranger.
La matière première vient des Etats-Unis de Suède et de Norvège.
Le papier photographique est expédié via le port d'Anvers aux Pays-Bas, en Allemagne, en France, en Italie et dans d'autres pays d'Europe et même d'Amérique.
La construction de deux barrages sur la Warche en amont de Malmédy, à Butgenbach et Robertville, sert à régulariser le cours de la rivière et à produire l'énergie électrique nécessaire à l'industrie. Une société, l'„ Esmalux " exploite les centrales de Bévercé et de Butgenbach et occupe 240 personnes. La centrale de Bévercé produit en moyenne 25 à 30 millions de kw par an.
Une laiterie est exploitée par une société coopérative. Inaugurée en 1953, elle est la plus importante de la région. Cette laiterie exporte du beurre en Allemagne et en Italie et de la poudre de lait en Asie.
Citons également une boissellerie, un atelier de machines à

Chemin - rue
avant les
bombardements de 1944



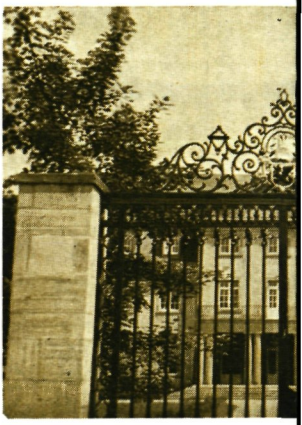
lessiver, une scierie et une fabrique de conserve de viandes. Le sort des petites entreprises dépendra de leur résistance au phénomène généralisé de concentration.

Siège d'un sous-commissariat d'arrondissement et d'un doyenné, chef-lieu d'un canton judiciaire, Malmédy possède un athénée royal, une école moyenne, une école professionnelle, une école industrielle, une école ménagère, un institut technique (bois-fer-électricité), une école de musique et un centre d'orientation professionnelle. Sur le plan médical, la ville est dotée d'une clinique moderne, d'un dispensaire antituberculeux et d'un service de consultation pré et postnatales...

Un cercle folklore s'attache à sauvegarder les souvenirs du passé et possède une importante bibliothèque. Ce cercle s'efforce, dans le cadre de l'ancienne „ maison de ville " qu'il a acquise récemment, de reconstituer les souvenirs du vieux Malmédy et de ses origines.

Le cercle culturel Marie-Anne LIBERT et le cercle ornithologique des Hautes Fagnes organisent des expositions et des conférences.

La ville entretient des rapports cordiaux avec sa sœur jumelle française BEAUNE en Côte d'Or. Des liens rencontres réciproques et que l'avenir, nous l'espérons fermement, resserera de plus en plus.



Le Royal-Club Wallon s'attache à l'étude et à la sauvegarde du parler Wallon régional. Aux coins des rues des plaques indicatrices mentionnent le nom wallon traditionnel en usage autrefois. Pour les sports Malmédy dispose de deux terrains de football, d'une piste d'athlétisme, de tennis et d'un terrain de camping avec une piscine en plein air.

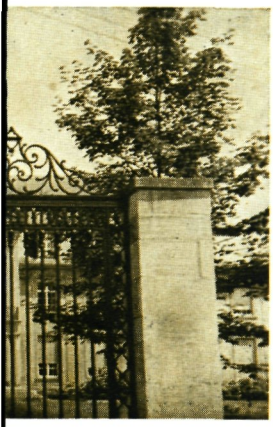
Le carnaval de Malmédy est célèbre et attire chaque année des milliers de visiteurs.

Les sociétés musicales et chorales sont nombreuses et participent étroitement à tous les événements de la cité.

La richesse et la vitalité du folklore malmédien sont à la fois le résultat du rattachement des habitants à l'Etat Prussien (ce qui renforça le particularisme) et du manque de moyen de communications qui isola la région jusqu'à la fin du XIXe siècle.

Le problème de l'aménagement urbanistique du territoire est

ius en plus étroits se sont créés entre nos deux villes, liens que nous ne cessons d'entretenir par des



fortement influencé par le milieu physique et par le caractère à la fois industriel, résidentiel et touristique de la localité.

Le premier objectif de l'aménagement rationnel est le respect du site naturel, le second est la protection des zones résidentielles résultant des inconvénients provenant de la situation des industries.

Malmédy s'est développée dans une vaste plaine formée de la vallée de la Warche et de la Warchenne. En bordure de ces deux vallées, leurs versants escarpés généralement couverts de bois constituent une richesse qu'il importe de sauvegarder. Le territoire de la commune doit être réparti en zones affectées à l'habitation, à l'industrie et à tout autre usage. La loi du 29 mars 1962 impose d'ailleurs aux communes l'obligation d'aménager leur territoire en élaborant des plans qui doivent être approuvés par un arrêté royal.

Haute Vanes chapelle de la résurrection
un coin du vieux Malmédy

La ville ayant subi de nombreuses destructions au cours des siècles, il reste relativement peu de monuments anciens. La plupart datent du XVIIIe siècle. La cathédrale, ancienne église abbatiale, est le plus important ; elle fut élevée dans le style Louis XVI de 1775 à 1784. Elle offre à l'amateur d'arts une chasse, des reliquaires, une chaire de vérité et des confessionnaux de style Louis XIV, des stalles de style Louis XVI. Contre l'église s'allongent les anciens bâtiments abbatiaux datant de 1701-1708.

Au Pont Neuf s'élève la chapelle de la Résurrection de style Renaissance (1757).

L'église des Capucins échappa miraculeusement à l'incendie de 1689 ; elle renferme quelques tableaux et des sculptures dont une vierge de Jean DELCOUR, sculpteur liégeois en renom au XVIIe siècle.

La chapelle des Malades est l'édifice le plus ancien de la ville ; elle fut bâtie dans sa forme actuelle en 1554.

Malmédy a un obélisque (1781) qui s'élève au milieu de la place principale.

Une autre curiosité architecturale est le vieux pont reliant la ville à l'ancien quartier d'Outrelepont ; il a été construit en 1767.

Une ancienne maison patricienne portant le millésime 1724 fait l'admiration de nombreux visiteurs.

Riche en beautés naturelles, la région de Malmédy l'est encore en manifestations et coutumes folkloriques.

Dès la mi-janvier on pense déjà au Carnaval, précédé des quatre jeudis-gras. L'après-midi les enfants, déguisés, se promènent de par les rues, taquinant les passants ou rendant visite à leurs amis et connaissances. Le soir les adultes masqués, costumés ou non, vont danser jusqu'aux petites heures... Le quatrième jeudi-gras, appelé parfois le **Robin,** est le plus calme : on fourbit ses armes pour le grand combat !

Les quatre jeudis-gras sont encore appelés **petites haguètes,** tandis que les **grandes haguètes,** sont les quatre jours de carnaval pendant lesquels Malmédy va vivre dans un climat exceptionnel de joie exubérante.

Dès le samedi, Malmedy est en fête, c'est le carnaval, le **Cwarmê ;** la plus grande fête de l'année selon la réponse du petit garçon au catéchisme ! L'après-midi, Carnaval fait son entrée dans la villette. Au cours d'une cérémonie instituée en 1950, l'Administration communale remet ses pouvoirs pour quatre jours à Messire Cwarmê et à sa suite de masques typiquement malmédiens. Après la remise au **Troûv'lê,** personnage symbolisant le carnaval, de son sceptre royal, une sorte de longue pelle en bois destinée à chasser les frimas, la „ Malmédienne " a l'honneur de jouer la marche séculaire du „ Troûv'lê ".

A la sortie de l'hôtel de ville un premier cortège se forme. Il est précédé de la **grosse police** qui agite une sonnette. Deux **djoupsènes** (gypsies) sautillent à ses côtés, enveloppées dans un drap blanc serré par une corde et qui laisse entrevoir un masque hideux. Ce sont les vieilles jeteuses de sort, les suppôts des mauvais esprits contre qui vont lutter les masques et les spec-

..... cwarmê et haguètes

tateurs. C'est en fait le combat entre les mauvais génies de l'ombre et le printemps qui triomphe ! Malmédy est en liesse et de nombreux étrangers sont déjà dans la ville pour assister aux cortèges aux flambeaux qui vont se succèder jusqu'à bien tard dans la soirée. Toutes les sociétés rivalisent d'ingéniosité et d'entrain dans l'élaboration de leur programme.

Le dimanche matin, des dizaines d'autobus, des centaines d'autos, des cars spéciaux amènent à Malmédy des milliers de visiteurs. Toutes les sociétés réunies participent au grand cortège qu'un public chaque année plus nombreux, massé sur un parcours de 5 km, ne se lasse d'admirer. Musiciens et masqués

groupe de joyeux "sotês"

cliché fédération tourisme prov. de liège.

prennent à peine le temps de dîner, ce dimanche étant le seul jour de l'année **qu'on n'fait nin l'prandjîr** (où l'on ne fait pas la sieste).

Après le grand cortège, les **bânes corantes** (les bandes courantes) prennent possession de la rue, rivalisent de verve et égayent le public par leurs taquineries innocentes. Comment évoquer les couleurs des travestis, les airs de musique, les cris de la foule joyeuse, les appels des enfants à qui les **pierrots** jettent noix et oranges, les mouvements en tous sens de cette multitude qui participe activement, et non en simple spectatrice, à l'action du Carnaval. Il faudrait encore décrire les claquements des **hape-tchâr** des **haguètes,** les danses des masques, les mouvements des **long-bras** et des **balayeurs,** enregistrer les cris des jeunes filles effrayées par les **sauvages,** les **coiffeurs** ou les **bottiers** occasionnels... Et le public de s'esbaudir dans cette belle atmosphère wallonne...

Le lundi, c'est le jour des **rôles,** sortes de revues locales jouées en plein air. Les jeux scéniques, dialogués, commentent en wallon avec esprit, souvent avec sagesse, les événements locaux, les incidents de famille, les travers personnels et, complaisamment aussi, les amourettes, L'étranger y voit peu d'attrait parce qu'il n'en peut saisir les insinuations, mais l'indigène y prend un très vif plaisir.

Le mardi est réservé aux cortèges des sociétés de musique.

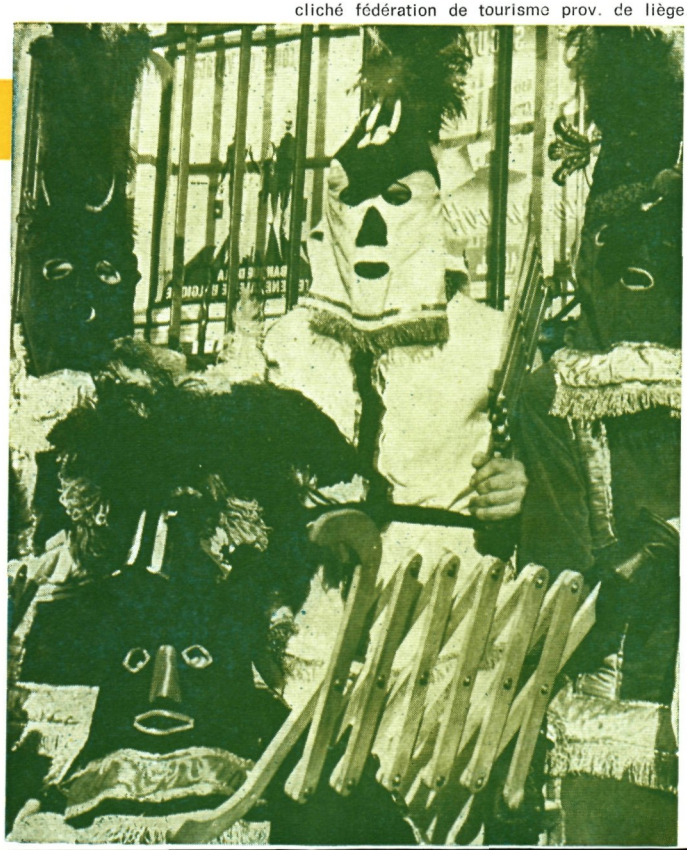
C'est aussi le jour des **mâssîs-toûrs** et les masqués y participent avec fièvre et entrain. Dès la tombée de la nuit, a lieu le rassemblement des carnavalisants place Albert 1er pour assister au brûlage de la haguète, cérémonie au cours de laquelle un mannequin symbolisant le **Cwarmê** périt sur un bûcher.
Pendant quatre jours, on a fait le Carnaval. Et, est-il besoin de le dire, on a dansé bien tard... On s'est bien amusé et on s'amusera encore mieux l'an prochain... car le Carnaval malmédien ne peut pas mourir. Les princes-abbés ont pu fulminer contre ces réjouissances populaires, les gens de guerre dévaster le pays, la Révolution secouer et ruiner ses institutions séculaires, deux grandes guerres déferler sur l'Europe : le vieux Cwarmê a résisté victorieusement.

extrait du guide touristique de f. kother

La haguète est le plus ancien des déguisements locaux. Il consiste en un pantalon orné d'une large bande colorée, une ceinture de soie à franges ; un pourpoint dont le dos s'orne d'une aigle autrichienne ; une cagoule percée de trous pour les veux et la bouche et tombant sur les épaules le tout coiffé d'un bicorne à plumet ce déguisement aurait pour origine, l'animosité des Malmédiens envers les „ Kaiserlicks " et les généraux autrichiens qui souvent dévastèrent et rançonnerent le pays. Une autre version prétend que le déguisement de la haguète rappelle le temps où la lèpre sévissait dans le pays. La cagoule et le happe-chair permettaient de communiquer avec les malades sans risque de contagion. Haguète désigne aujourd'hui tous les masques indistinctement. Elargissant encore son sens, haguète désigne enfin les journées du carnaval.

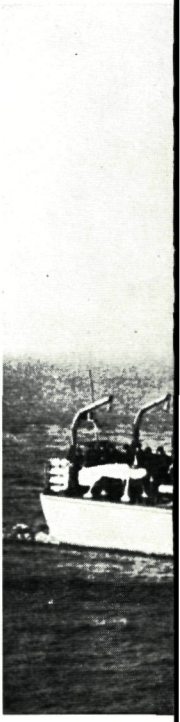
cliché fédération de tourisme prov. de liège.

"haguètes et hape-tchâr"

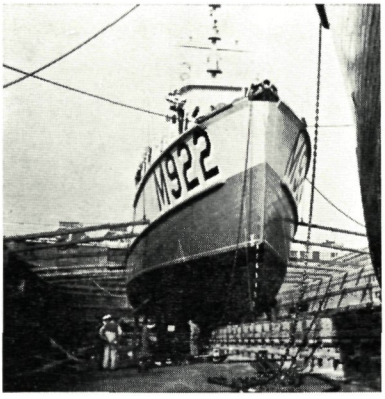


LE MALMEDY

Le dragueur de mines côtier M922 appartient à la série des AMS de la classe 60 que la Force Navale est allée chercher aux Etats-Unis au cours des années 1953 à 1956 dans le cadre du MDAP, le programme d'assistance et de défense mutuelle entre les deux nations. Lancé aux chantiers navals „ Hodgdon Bros - Sondy & Stevens " à East Bootbay dans la Maine, il quitte le 2 juin 1954 les listes de la Marine Américaine (AMS 154 USN) pour devenir le M922 belge.
Le Lieutenant de Vaisseau Grandjean sera le premier commandant de ce dragueur côtier qui en 1958 portera le nom de la ville qui le parraine : MALMEDY.
Rentré en novembre 54 en Belgique, le Malmédy est décommissionné le 30. Le 1er février 1957 il est remis en opération jusqu'au 1er juillet 1959, où il passe à la conservation : „ coconisé ".
Voici bientôt neuf ans, qu'il est au repos à Nieuport, constamment prêt à reprendre la mer si les besoins s'en faisaient sentir.
Les caractéristiques du Malmédy sont celles de tous les dragueurs de mines côtiers en service dans notre marine ; une coque de bois pour réduire la signature magnétique, le matériel comme le mobilier est réalisé dans des métaux non magnétiques, tels que cuivre, bronze, aluminium... il déplace 384 tonnes, pour 44 mètres de longueur hors tout ; 8,30 m. au plus large, calant 2,60 m. il fait 18 m. de tirant d'air. Il est propulsé à la vitesse maximum de 14 nœuds (26 km/h.) par deux moteurs diesels de 440 cv, sa soute à combustible de 30 m3 lui permet de parcourir 2700 miles nautiques (5.000 km.) sans réapprovisionnement.
4 Officiers, 17 sous-officiers et 19 matelots sont nécessaires à sa manœuvre, et à celle de tout son matériel technique ; machine, cuisine, dragues, etc...
Il est armé pour la destruction des mines et l'attaque aérienne, par un canon de marine de 40 mm. AA.



ORGM - M922 - DRAGUEUR



DE MINES COTIER - TYPE MSC.

ont servi à la FORCE NAVALE au cours des 15 dernières années.

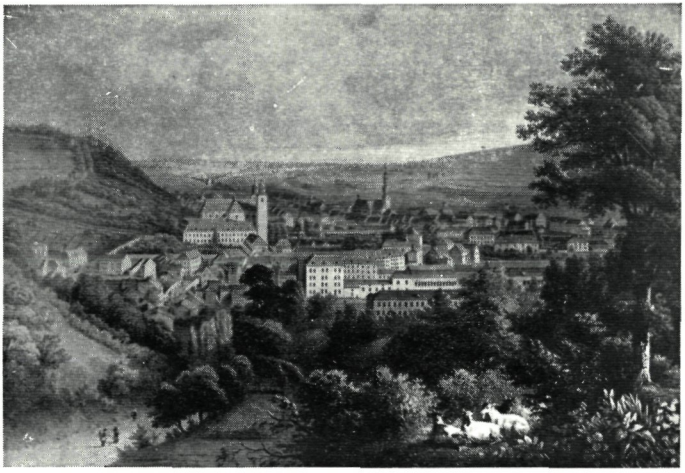
Paul Noël (rue J.H. Cavens 45).
Willy Chavet (rue des alliés, 74).
Patrick Lang (rue Oultre-le-pont 65).
Edgard Heck (rue devant les Grands Moulins, 1)
Marcel Miessen (rue du Champ de tir, 1).
Robert Wanson (145, route de Falize).
Walther Gillessen (85, route de Floriheid).

LES MALMEDIENS

Renseignements et documentation
SYNDICAT D'INITIATIVE
Place Albert 1er - Malmedy
Tel. : 080/722 50

MALMEDY...

à 58 km. de liège
à 33 km. de l'autoroute roi baudouin
au pied des fagnes

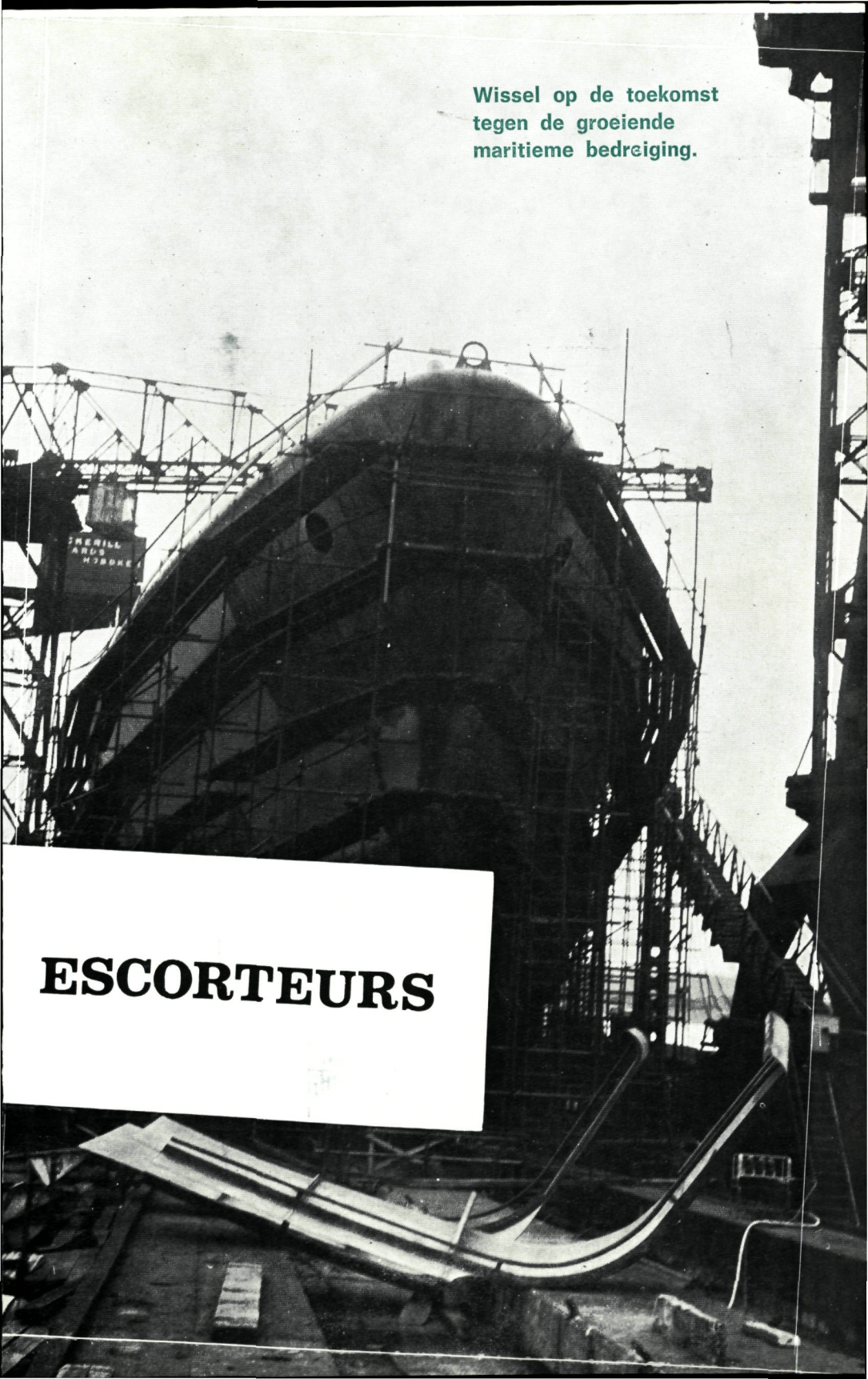


centre de repos et d'excursion
tourisme en toute saison

MALMEDY
vous offre...

ses hôtels modernes et accueillants
sa gastronomie
sa piscine
ses zones de camping et de caravaning
son folklore
les promenades et excursions guidées dans les hautes fagnes

MALMEDY



Wissel op de toekomst
tegen de groeiende
maritieme bedreiging.

ESCORTEURS

luitenant-ter-zee
1e klas
m. verboven
2de commandant
van het
mijnenveegcentrum
te oostende

Iedereen herinnert zich nog, dat Groot-Brittannië eens de wereldzeeën beheerste ; de groeiende zeemacht van de Verenigde Staten nam, na de tweede wereldoorlog, definief deze heerschappij over en het ziet er wel naar uit, dat ze die voorlopig nog wel zal behouden.

Sinds enkele jaren doet zich echter een fenomeen voor, dat tot nadenken stemt : de vroegere Russische marine, weinig belangrijk en vooral ingesteld op lokale, dus territoriale verdediging, heeft zich het laatste decennium, onder Sovjetimpuls, tot de tweede wereldmacht ter zee opgewerkt.

De Sovjet-Unie bewijst daardoor, dat ze het belang van een sterke maritieme aanwezigheid beseft. Hoe ze tot het besef kwam dat een sterke zeemacht eveneens noodzakelijk is, na zich lang vergenoegd te hebben met de bescherming die een onmetelijk grondgebied haar bood, heeft meerdere oorzaken.

Vanzelfsprekend heeft er steeds een behoefte bestaan aan een eigen verdediging in de Oostzee en de Zwarte Zee ; de groei van en steeds sterkere Bundesmarine en de aanwezigheid van de Amerikaanse Zesde Vloot in de Middellandse zee maakten van deze behoefte slechts een dringende noodzaak : de Duitse Bundesmarine omwille van haar sterkte, de Zesde Vloot omwille van het NAVO - bondgenootschap vermits Turkije niet zal aarzelen om de Dardanellen en de Bosforus bij een eventueel conflict wagenwijd open te zetten voor zijn geallieerden.

Verder werden de vaste raketbases, die door de NAVO als afschrikking rond het IJzeren Gordijn werden opgericht, en waarvan de posities ongetwijfeld aan de Sovjets bekend waren, geleidelijk vervangen door mobiele bases onder de vorm van nucleaire atoomonderzeeboten uitgerust met Polarisraketten ; dergelijke mobiele bedreiging kon de URSS niet zonder meer over het hoofd zien.

De machteloosheid van de Sovjets op maritiem gebied kwam bijzonder scherp tot uiting tijdens de Cuba-crisis ; de onbeschermde Sovjetkoopvaardijschepen, die de raketten naar Cuba vervoerden, waren totaal overgeleverd aan het goeddunken van de US-NAVY. Bij plaatselijke maritieme conflicten buiten de Sovjetzone kon de URSS zich dus onmogelijk laten gelden.

Er zijn ongetwijfeld nog andere redenen voor de spectaculaire expansie der Sovjetmarine, doch één ervan moet zeker nog vermeld worden. De NAVO had bewezen, dat ze de integriteit en de onschendbaarheid van haar grondgebied tegen elke prijs wou bewaren ; de welvaart van de NAVO-landen liet bovendien weinig of geen kans aan een communistische machtsovername van binnenuit. Dit nam evenwel niet weg, dat het Sovjet-ideaal van een wereldoverheersing zonder meer opgegeven werd. Alleen werd het

systeem aangepast : ging West-Europa militair niet door de knieën, dan kon het nog altijd economisch gewurgd worden. Vermits West-Europa steeds afhing, en nog afhangt, van overzeese grondstoffen, moest het geïsoleerd worden van zijn leveranciers. Daartoe is een Sovjet-aanwezigheid ter plaatse onontbeerlijk ; met die leveranciers moesten vriendschappelijke betrekkingen aangeknoopt worden ; rond West-Europa en over gans de wereld moest de Sovjet-Unie kunnen beschikken over steunpunten.
Dit alles, en nog enkele andere factoren, gaf de doorslag tot de spectaculaire uitbouw van de Sovjetmarine, zodat ze de tweede zeemacht ter wereld werd ; terzelfdertijd kregen zowel haar koopvaardij als haar visserijvloot een evenredige uitbreiding, die des te belangrijker is omdat al die schepen aangepast zijn om bij conflicten onmiddellijk voor allerlei militaire doeleinden bruikbaar te zijn. Op het ogenblik is de Sovjetmarine bijzonder actief in de Noordatlantische Oceaan en vooral in de Middellandse zee. Vlaggevertoon en faciliteiten in Noordafrikaanse havens, uitgebreide maneuvers en vooral haar demonstratieve aanwezigheid in Egyptische wateren tijdens de laatste Israëlisch-Arabische crisis bewijzen de nieuwe koers van de URSS. Ook de wrijvingen tussen oorlogsbodems van de URSS en de Verenigde Staten in de Stille Oceaan moeten in dit licht gezien worden.
De Sovjetmarine heeft echter af te rekenen met zekere geografische problemen bij het inzetten van haar marine en het is wel interessant, in verband met het onderwerp van dit artikel, even na te gaan hoe die moeilijkheden omzeild worden.

Geografisch gezien raakt de Sovjet-Unie slechts de open zee in het hoge Noorden, en, wat West-Europa minder aanbelangt, in het Verre Oosten. Alhoewel een uitvalspunt boven de noordpoolcirkel nu niet bepaald ideaal gelegen is, aarzelde de URSS niet om er haar sterkste oorlogsbodems, waaronder moderne oppervlakteschepen, nucleaire en klassieke onderzeeërs te stationeren en op die manier een permanente bedreiging te verwezenlijken voor de Atlantische Oceaan en de Noordzee.

De URSS is daartoe wel verplicht, want, hoewel ze de Baltische Zee beschouwt als haar „ Mare Nostrum ', blokkeren de vele Deense eilanden met de smalle passen van de Sont en de Grote Belt haar elke vrije doorgang naar de open zee. Nochtans handhaaft de Sovjet-Unie een sterke zeemacht in deze afgesloten zee, wat ten dele gerechtvaardigd wordt door de noodzaak aan lokale bescherming. Doch anderzijds zorgen de Sovjets ervoor, dat er in vredestijd steeds een gedeelte van Oostzeevloot in de Noordzee en de Oostatlantische Oceaan opereert. Bovendien komen de militaire Sovjetautoriteiten er openlijk voor uit - en Liddell Hart vestigt hierop ook de aandacht in zijn boek „ Afschrikking of Verdediging " - dat ze bij een eventueel conflict onverwijld de Baltische doorgangen in handen willen krijgen om het overschot van hun ingesloten Oostzeevloot de ongehinderde doorgang naar de open zee te verzekeren : de sterke Sovjet-amfibievloot in de Baltische zee wijst trouwens onverbloemd in die richting.
Het spreekt voor zich dat deze gewijzigde maritieme situatie een gevaar inhoudt voor de NAVO-verdediging in het algemeen, doch voor West-Europa

in het bijzonder is de expansie van de Sovjetvloot een rechtstreekse bedreiging. Onze welvaart is namelijk afhankelijk van de handel, van in- en uitvoer: invoer van grondstoffen, van energie onder de vorm van aardolie, van halfafgewerkte produkten, van voedingswaren, en uitvoer van afgewerkte produkten, van specialiteiten. Onze levensmogelijkheden zijn hiermee onverbreekbaar verbonden. Tijdens een conventioneel of beperkt nucleair conflict dringt zich bovendien nog de aanvoer van oorlogsmaterieel op. De aanvoer, de uitvoer, onder welke omstandigheden ze ook plaats vinden, gebeuren over zee omdat de Westeuropese handelsbelangen nu eenmaal gebonden zijn aan overzeese gebieden. Voor dergelijk vervoer moet men beroep doen op koopvaardijschepen. Die schepen vormen dus het potentieel, dat West-Europa bevoorraadt ; en de zone waarin dit potentieel zich bevindt of verplaatst heeft, door de steeds groeiende dreiging van de Sovjetmarine, uiteraard meer dan ooit bescherming nodig.

Kortom, of men het wil of niet, indien een zeemacht de volledige bewegingsvrijheid van het zeeverkeer van en naar West-Europa kan verhinderen, dan wordt meteen de Westeuropese economie geremd en, in het uiterste geval, zelfs lam gelegd met alle gevolgen die daaraan verbonden zijn.

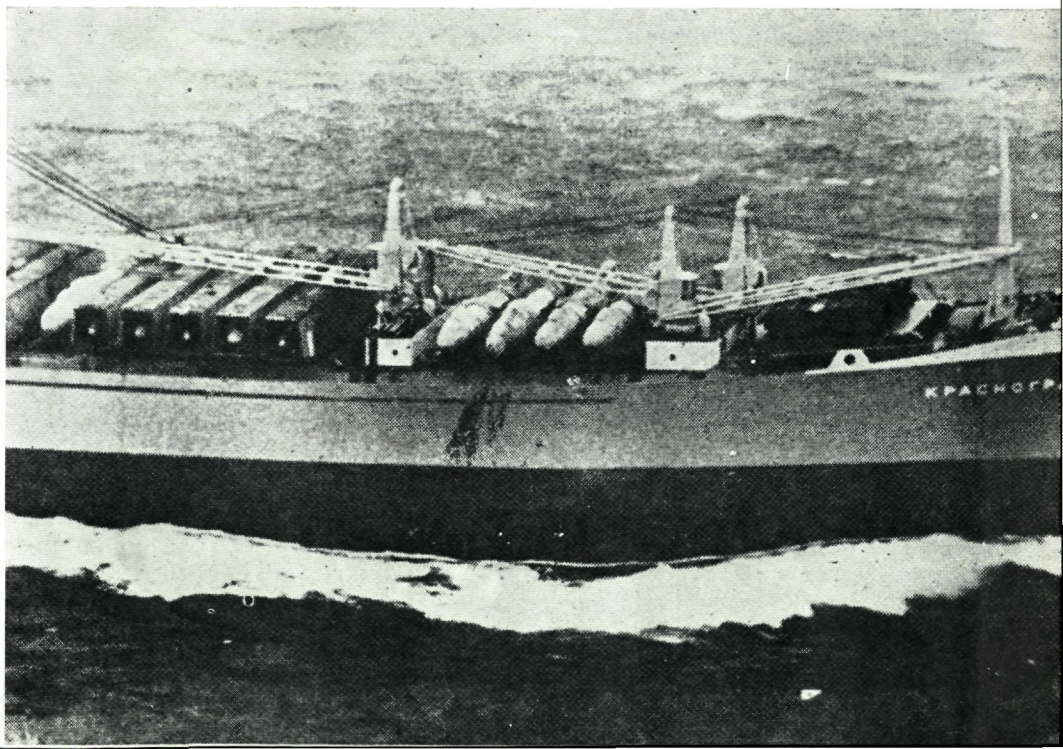
Uit het voorgaande kan men eveneens afleiden, dat beperkte conflicten op zee zich kunnen voordoen, dat Westerse koopvaardijschepen kunnen lastig gevallen, geënterd of zelfs beschadigd worden zonder dat daaruit noodzakelijk een algemeen treffen op land en in de lucht zou voortvloeien. Het Westen, in het kader van de NAVO, dient dan ook over de nodige maritieme verdedigingsmiddelen te beschikken om zijn verbindingen over zee, de zogenaamde verbindingswegen op elk ogenblik te beveiligen.

Deze lange, doch noodzakelijke uiteenzetting over de maritieme Sovjetbedreiging en de weerslag die ze kan hebben op de Westeuropese levenskansen, zal de bespreking van de speciale omstandigheden in het Kanaal en de zuidelijke Noordzee ongetwijfeld verduidelijken ; ze verdienen echter niet alleen onze aandacht omdat ze enkele aparte problemen stellen, doch eveneens omdat deze zeegebieden België rechtstreeks aanbelangen. Het Kanaal en vooral de zuidelijke Noordzee zijn de drukstbevaren zeegebieden ter wereld. Het zuidelijkste putje van de Noordzee is omringd door wereldhavens zoals Rotterdam, Antwerpen, Londen en Hamburg ; met de tussenliggende kleinere havens Zeebrugge, Oostende, Amsterdam, Vlissingen, Bremen en nog een reeks andere, krijgt men uiteindelijk een ononderbroken keten aanlegplaatsen die dagelijks een paar duizend schepen herbergen.

Men staat hier dus voor de realiteit, dat men binnen een zeer klein zeegebied, dagelijks geconfronteerd wordt met een zeer grote scheepsconcentratie ; daarbij komt nog, dat de toegangen tot de verscheidene havens meestal gebonden zijn aan vaste aanlooproutes, omdat vooral de zuidelijke Noordzee ondiep is en vol zandbanken ligt. Ten slotte krijgt men in de straat van Dover een intens zeeverkeer te verwerken omdat de massa vertrekkende en aankomende schepen door die flessenhals moeten ; het

probleem voor een veilige navigatie in de Doverstraat en ook verder in het Kanaal is trouwens zo groot, dat hiervoor onophoudelijk naar een oplossing gezocht wordt.
Welke regeling er ook uit de bus komt, alle schepen van en naar de zuidelijke Noordzeehavens moeten onvermijdelijk door dat maritieme „oog van een naald". En eens in het Kanaal blijft de concentratie van het zeeverkeer eveneens zeer hoog niet alleen omdat de Franse en Engelse Kanaalhavens hiertoe hun steentje bijdragen, doch vooral omdat de scheepvaart, zij het met iets meer bewegingsvrijheid, zich hier ook aan bepaalde routes houdt.
De bijzondere omstandigheden in de zuidelijke Noordzee brengen hun eigen aspecten met zich mee in verband met de veiligheid en de bedreiging tijdens mogelijke conflicten.
Ondiep water is een ondankbaar operatiegebied voor onderzeeboten ; dit neemt echter niet weg, dat de kleinere, klassieke soorten in dergelijk gebied doordringen, doch de grotere onderzeeërs zullen in elk geval operaties in zulke gebieden vermijden.
Bovendien is het voor grote oppervlakteschepen eveneens zeer moeilijk, om ongemerkt door te dringen in een toch relatief beperkt zeegebied dat omringd is door NAVO-landen ; daarbij komt nog, dat grote oorlogsbodems in ondiep water zich slechts beperkte snelheden kunnen veroorloven.
Doch daarmee is de kous dan ook af wat de veiligheid van een ondiepe zee betreft.

SOVJETKOOPVAARDIJSCHIP MET RAKETTEN AAN BOORD OP WEG NAAR CUBA.



Vooreerst leent de Noordzee zich uitstekend voor het mijnenleggen, ze is er als het ware voor gemaakt. De NAVO heeft tegen dit gevaar dan ook de nodige maatregelen getroffen, en dat niet alleen in de Noordzee en het Kanaal, doch op alle plaatsen waar dergelijke mijnenbedreiging zich kan voordoen. Ook België levert hier trouwens zijn bijdrage onder de vorm van een aantal moderne mijnenvegers.

Tijdens de laatste wereldoorlog bombardeerden geallieerde vliegtuigen Berlijn en Dresden ; ze stegen op van Engelse bases. Het IJzeren Gordijn ligt echter een flink stuk westelijker dan die beide steden. Het ligt zowat 500 kilometer van onze kust en de actieradius van de vliegtuigen is intussen gevoelig gestegen. Dit betekent, dat vijandelijke luchtaanvallen op doelen in de Noordzee permanent kunnen uitgevoerd en verwacht worden. Alhoewel grote onderzeeërs en dito oppervlakteschepen moeilijkheden zouden ondervinden moesten ze de Belgisch-Nederlandse kust te dicht naderen, zouden ze toch het verkeer in de zuidelijke Noordzee kunnen aantasten. Ten noorden van de Doggersbank en in het westelijke gedeelte van het Kanaal beschikken ze over voldoende diepte en bewegingsvrijheid om hun telegeleide tuigen op scheepsconcentraties los te laten.

Reeds vroeger werd gewezen op het belang voor de Sovjetstrijdkrachten, om de Baltische doorgangen zo vlug mogelijk in handen te krijgen. Moest dat werkelijkheid worden, dan kan men zich met zekerheid verwachten aan een uitzwerming van kleine oppervlakteschepen (patrouilleboten, fregatten, motortorpedoboten, kleine jagers) over de ganse Noordzee, doch vooral in het zeer kwetsbare zuidelijke gedeelte. Zelfs indien een Baltische doorbraak verijdeld wordt, dan blijft het gevaar voor aanvallen door kleine, snelle oorlogsbodems nog steeds bestaan ; dergelijke eenheden kunnen immers zonder bezwaar door een aangepast transportschip binnen het bereik van onze zeeroutes gebracht worden ; na bliksemsnelle uitvallen worden ze door het moederschip weer ingepikt en voor een volgende actie uitgerust.

Met al deze gevaren moet rekening gehouden worden ; de enorme opeenhoping van maritiem transport, dat bovendien van vitaal belang is voor ons bestaan, moet zonder twijfel een grote aantrekkingskracht voor de vijand zijn. De weerslag, die de vernietiging van zo'n massa maritieme vervoermiddelen zou hebben, is zeker niet aan zijn aandacht ontsnapt.

De voorafgaande, uitgebreide bespreking van de gevaren der groeiende maritieme Sovjetmarine, haar bedreiging voor West-Europa, voor onze eigen kust, was noodzakelijk om een duidelijk beeld op te hangen van de huidige situatie ; het hoeft geen betoog, dat de toekomst slechts een verscherping van de toestand in petto heeft.

De NAVO-landen, allen aan zee gelegen - Luxemburg uitgezonderd, doch de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie heeft aan dat euvel verholpen - beseffen dan ook, dat ze alles in het werk moeten stellen om hun levensaders, de zeeverbindingen, en de polsslag van een regelmatige aan- en uitvoer door de koopvaardijschepen, moeten beveiligen en desnoods ver-

dedigen, en dit zowel in vredestijd als tijdens beperkte of algemene conflicten.

Voor deze verdediging moet ook de aandacht gevestigd worden op een tweede belangrijk aspect, dat vooral voor België van toepassing is. Verbindingswegen over zee schijnen voor ons te beginnen en te eindigen ergens vóór onze kust ; eens de straat van Dover voorbij, schijnt de zaak ons verder niet meer aan te gaan. Doch de Belgische koopvaardijschepen en onze vissersvloot bevaren alle wereldzeeën en, strikt genomen, mogen ze van ons overal een afdoende bescherming verwachten vermits ze een onmisbaar onderdeel van onze economische welvaart uitmaken. Voor hen, en ook voor ons, eindigt de zee dus niet ergens aan het lichtschip „ Wandelaar ", doch daar begint ze pas.

Meteen kan men reeds de gegronde opwerping maken, dat het voor België financieel onmogelijk is om een vloot uit te rusten, die op alle wereldzeeën paraat ligt om de eigen koopvaardij en visserij te beschermen tegen aanvallen van onderzeeërs, oppervlakteschepen of vliegtuigen. Dat is inderdaad juist. Doch men mag niet vergeten, dat in NAVO-verband die taak wel mogelijk wordt. Om de nieuwe bedreiging op zee tegen te gaan, bouwen de NAVO-marines een reeks moderne jagers, fregatten en diverse soorten escorteurs, die allen over de nodige capaciteiten beschikken om effectief tegen alle soort agressie op te treden ; oudere begeleiders worden met moderne afweermiddelen weer bruikbaar gemaakt, nieuwe escorteurs worden op stapel gezet om in het tekort aan directe bescherming van de NAVO-koopvaardij te voorzien. Indien men hier spreekt over de veiligheid van de „ NAVO-koopvaardij ", dan wordt daarmee wel degelijk bedoeld, dat de NAVO-oorlogsbodems de Belgische vracht-, tank- en visserschepen, waar die zich ook bevinden, zullen beschermen.

De Sovjet-Unie ontdekte het belang van een sterke aanwezigheid op alle wereldzeeën, trok daaruit de logische gevolgtrekkingen en werkt gestadig aan de uitbreiding van haar vloot. De NAVO besefte het gevaar dat haar zeeverbindingen voortaan zouden lopen en nam haar tegenmaatregelen. Het is dan ook normaal en niet meer dan billijk - om niet te zeggen eerlijk -, dat ook België, in overeenstemming met zijn mogelijkheden doch in het volle besef van de absolute noodzaak ervan, een gedeelte van de maritieme bescherming op zich neemt en het zijne bijdraagt om de NAVO-verdediging met een aantal escorteurs te steunen. De capaciteiten van deze begeleiders mogen zich echter niet uitsluitend toespitsen op de directe gevaren vóór onze kust - alhoewel die reeds legio zijn - doch ze moeten zó opgevat worden dat ze, op de verbindingswegen in het diepere water van de Noordzee en desnoods van het Kanaal, alle aanvallen van kleinere en middelgrote oppervlakteschepen, snelle en moderne onderzeeërs en vliegtuigen kunnen afslaan.

In het licht van deze toestand heeft de Zeemacht een programma opgesteld dat zowel rekening houdt met de reële behoeften van de macht als met de economie van het land ; op korte termijn voorziet het in de vervanging van

Laholmsbukten
Hallands Väderö
Torekov
Båstad
Laholm
Malen
Hallandsåsen
Vejbystrand
Skälderviken
Kullen
Möllе
Höganäs
Viken
Kattarp
Helsingborg
Bjuv
Hessele
Gilleleje
Tisvildeleje
Hornbæk
Frederiksværk
Hundested
Helsinge
Frederiksborg
Hillerød
Skrovlunge
Nordby
Samsø
Tuna
Sjællands Odde
Rørvig
Nykøbing
Sejerø Bugt
Sejerø Vig
Isefj.
Birkerød
Hørsholm
Lundtofte
Lyngby
Gladsaxe
Lundtofte
Lyngby
Gladsaxe
Lyngby
Gladsaxe
Lyngby
Gladsaxe

de oude Britse en Canadese begeleiders, waarvan intussen reeds de helft naar het schroot verwezen werd op grond van hun hoge onderhoudskosten en hun ongeschiktheid om nog verder aangepast te worden ; op lange termijn wil het programma de vervanging van de bestaande mijnenvegersvloot, die op het ogenblik nog berekend is voor haar opdracht doch over een tiental jaren haar leeftijdsgrens zal bereiken.

Om de bestaande bedreiging tegemoet te treden moet men bij het plannen van nieuwe escorteurs rekening houden met het meest doorgedreven technische aspect van deze bedreiging. Daarom oordeelt de Zeemacht, dat de toekomstige begeleiders dienen uitgerust te worden met de meest preciese radars en transmissiemogelijkheden. De bovenwaterbewapening zou bestaan uit twee kanonnen die men zowel tegen luchtdoel als tegen zeedoel moet kunnen inzetten ; als aanvulling worden telegeleide tuigen tegen vliegtuigen toegevoegd. Voor de verdediging onder water zorgen een sonar en een daaraan gekoppelde vuurleiding voor lange-afstandsaanvallen ; het wapen zelf zou bestaan uit torpedo's met een zoeksysteem, bij voorkeur een akoestische afstelling. Voor de aanval op snelle nucleaire onderzeeërs zal elke escorteur over een helikopter met detectie- en aanvalsmogelijkheden beschikken.

De vier geplande begeleiders, elk ongeveer 1250 ton, zouden in principe in België gebouwd worden ; niet alleen is het Ministerie voor Economische Zaken gekant tegen de aankoop van een bestaand scheepstype in het buitenland, doch bovendien wil de regering de eigen scheepswerven de voorkeur geven, wat vooral met de huidige recessie interessant is omdat men gedurende een zestal jaren werkgelegenheid schept ; bovendien zou dergelijke onderneming de concurrentiemogelijkheden van de eigen werven gevoelig vergroten.

Mocht het noodzakelijk blijken, dat bepaalde technische onderdelen, onder meer de bewapening, toch in het buitenland dienen aangekocht, dan zou een compensatie voor de eigen scheepswerven gevraagd worden.

De bouw van de vier schepen, die over zes jaren gepland is, moet toelaten dat de eerste begeleider einde '69, begin '70 van stapel loopt. Per schip raamt men de kosten op ongeveer 750 miljoen frank, wat een totaaluitgave van drie miljard zou vergen. De uitwerking van dit project ligt reeds ter studie doch het werd tot op heden niet gefinancierd.

Vermits de bestaande mijnenvegers nog betrekkelijk recent zijn, dient men hun vervanging slechts te voorzien vanaf 1975 ; men kan hier dus spreken over een planning op lange termijn. Om twee redenen dient hieraan nu reeds de meeste aandacht besteed te worden. Vooreerst moet men ongeveer acht jaren rekenen tussen de aanvang der studies en de indienststelling van dergelijke schepen. Bovendien zullen deze schepen in NAVO-verband gebouwd worden omdat de vervanging met de mijnenvegers nu eenmaal een probleem is waarvoor alle NAVO-landen zich gesteld zien. Een gezamenlijke oplossing lag hier dan ook voor de hand en de NAVO-studiegroep, waarin België vertegenwoordigd is, heeft dan ook in die richting

gezocht. De groep oordeelt, dat een standaardschip van 500 ton, met vijftig man aan boord, dank zij de nieuwe techniek zou toelaten het aantal benodigde mijnenvegers met de helft te verminderen. Voor België zou dit betekenen, dat het tussenkomt voor een twintigtal schepen.

Door de eenvormige en gemeenschappelijke constructie ligt hier eveneens een vruchtbaar terrein voor onze scheepswerven open ; de serieproductie opent bovendien veel mogelijkheden voor een verdere technische uitbating ten behoeve van buitenlandse markten. Het wordt evenwel de hoogste tijd dat de regering een beslissing neemt over een eventuele deelname aan dit project, wil men verhinderen dat de financiële belangen van onze scheepswerven geschaad worden : het akkoord over de gestandaardiseerde mijnenveger zal in de loop van 1970 gesloten worden.

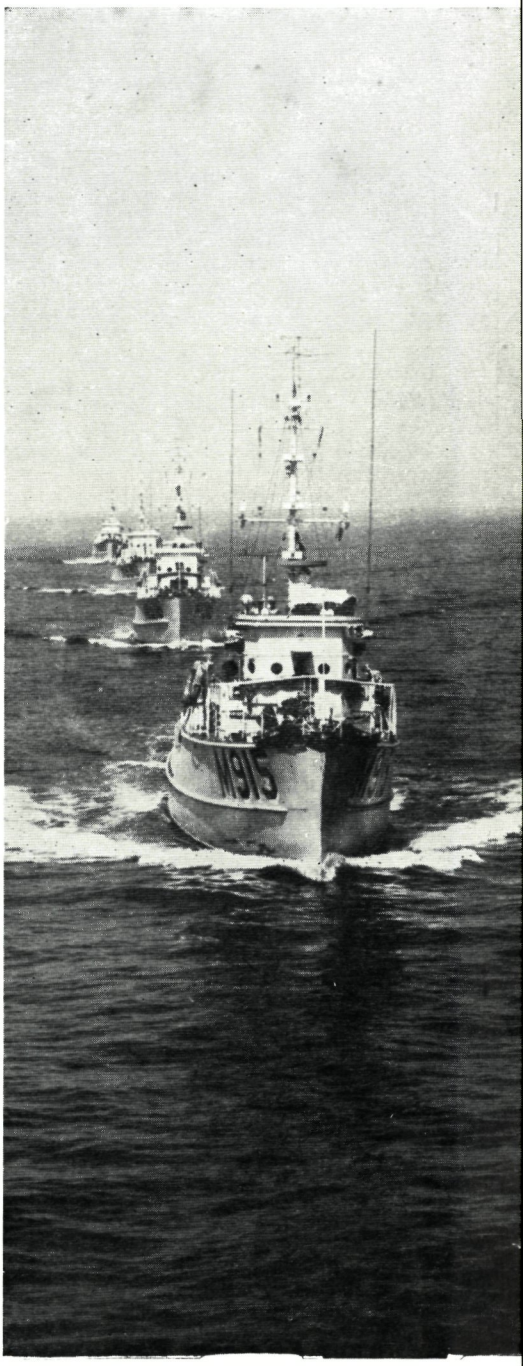
Zowel voor het vervullen van onze maritieme opdrachten in het kader van de NAVO als in het belang van onze scheepsbouwindustrie is het dus noodzakelijk een planning op lange termijn te voorzien voor de bouw van de toekomstige NAVO-mijnenveger en om zonder dralen aan de verwezenlijking van de geplande escorteurs te beginnen.

Slechts op die manier kan ons land zowel een heropleving in een kwijnende industrietak bewerkstelligen als een bijdrage leveren tot daadwerkelijke steun aan de gemeenschappelijke en onontbeerlijke maritieme NAVO-verdediging, een verdediging van zeeverbindingen die van levensbelang zijn voor West-Europa, dus ook voor ons.

onder ons zeelieden

jos. janssens

De heer Nand Moors ging over naar de toeristische afdeling van onze nationale uitzendingen. Vanaf heden zal de heer Jos. Janssens de rubriek „tussen ons zeelieden" verzorgen. Wij maken hier dan gebruik om Nand Moors te danken voor zijn medewerking en wensen hem veel geluk in zijn nieuwe functie.



belgische radio en televisie

Februari 1968.

De DE MOOR is terug. Terug van een zeer lange reis naar het Groot Barrière Rif, waar het schip als logistieke steun heeft gediend voor een belgische oceanografische zending.
We zijn op 20 februari naar Oostende getrokken om er getuige te zijn van die blijde terugkeer, na méér dan 10 maanden afwezigheid. Prins Albert was er, samen met een hele reeks vooraanstaanden uit militaire, maar ook uit wetenschappelijke milieus. De plechtigheden van de aankomst werden opzettelijk zeer eenvoudig gehouden. Geen toespraken, geen ceremonie.
Het was ongeveer drie uur toen de DE MOOR langzaam van de vaargeul naar zijn aanlegplaats stoomde. Wij keken zeer belangstellend naar dat schip dat ginder zo ver van huis, en zo lang, helemaal alleen, de zware taak op zich had genomen, niet enkel ons land te representeren maar het te doen in dienst van een belangrijke wetenschappelijke vorsing die, op verzoek van de Australische regering, door de Belgische universiteiten, en door de universiteit van Luik in het biezonder, werd uitgevoerd.
De DE MOOR is een kustbegeleider, met een waterverplaatsing van amper 1000 ton, die benevens de bemanning van een goede honderd koppen ook nog de geleerden heeft meegevoerd met al hun plaatsrovende uitrusting, en dat niet voor een kort oversteekje, maar voor een maandenlange campagne tijdens welke dagelijks moest gewerkt worden, vaak in zeer moeilijke condities van tropische temperaturen en zeetoestanden.

De DE MOOR is een oud, stevig schip. 26 jaar geleden werd het in Groot-Brittannië gebouwd ; heette tien jaar lang Rosaria, en werd dan door België overgenomen en herdoopt in DE MOOR. Met die naam scheen het schip al voor het avontuur bestemd, want de peter is één van de beroemdste kapers van de Oostendse Compagnie in de XVIIe eeuw : Pasquier DE MOOR. Meteen werd een schakel gelegd met een van die zeldzame periodes, in onze Belgische geschiedenis toen wij ons op zee lieten gelden, en dat ook wij een maritieme traditie kunnen oproepen, als wij het maar even willen.
Pas was het schip aangelegd, of Prins Albert ging aan boord met zijn gevolg om de officieren en professoren geluk te wensen. Dat gebeurde hoofdzakelijk in de kleine kapiteinshut. Het werd er een gedrang van je welste zodat wij er slechts met de grootste moeite in zijn geslaagd enkele zinnen van een korte toespraak door rector Dubuisson te kunnen opnemen.

Ondertussen werd het schip letterlijk onder de voet gelopen door de zeer ongeduldige families, en het werd een van die weerzientoneeltjes zoals de nochtans zeer geblazeerde fotolenzen van de aanwezige en bedrijvige reporters er vermoedelijk maar zelden te zien krijgen.
Het werd een hele krachttoer om in die omstandigheden ook maar eventjes van de voornaamste deelnemers te weten te krijgen hoe de hele zaak verlopen was.
Gelukkig kon kapitein Robijns een ogenblikje vinden om voor onze micro te komen.

Ik wens hierbij de voortreffelijke manier te onderstrepen waarop deze Waal onze taal spreekt. Korvettenkapitein Robijns werd immers te Visé geboren en studeerde humaniora aan het St.-Barthélémycollege te Luik, vanwaar hij naar de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen trok om er officier op de Grote Vaart te worden. Hij nam in 1949 dienst bij de Zeemacht waar hij achtereenvolgens op verscheidene schepen heeft gediend en een aantal functies uitoefende aan de wal. Hij is Korvettenkapitein sedert maart van vorig jaar.
Het was een heerlijke dag in Oostende. Er was vreugde in de harten en ook de zon was niet achter gebleven maar schitterde dartel in de opgepoetste kopers van de muziekkapel die haar beste deuntjes ten gehore bracht. Want waarmee kon de DE MOOR beter aanleggen dan onder de klanken van de eigen mars van de Zeemacht ?
Maart 1968.

wereldomroep - postbus 26 - brussel 1

Einde februari is te Temse een nieuwe car ferry van stapel gelopen. De Princesse Astrid werd van zijn laatste kluisters bevrijd door de jonge meter, de 5-jarige schattige prinses Astrid, dochter van prinses Paola.

De ferries van de Oostende-Dover lijn behoren tot de sierlijkste schepen die op onze werven worden gebouwd. Wat het eerst opvalt als men zo'n schip op de helling ziet staan is het volume van de bovenbouw ten opzichte van de vrij geringe diepgang, terwijl anderzijds de ranke lijnen wijzen op snelheid en efficiency. Een en ander staat volledig in de lijn van wat van deze schepen wordt verwacht. En dat is een trouwe, snelle en regelmatige postdienst op een zeer moeilijke en vaak ondiepe waterweg. Als men voor de lancering even de werf en de helling rondloopt wordt men getroffen door andere biezonderheden die het schip een volkomen eigen gestalte geven. Er zijn twee vierbladige schroeven in mangaanbrons, aangedreven door twee Sulzer Winterthur motoren die bij 325 omwentelingen elk 4.800 PK ontwikkelen. Terloops gezegd zijn dat tweetakt enkelwerkende motoren, direkt omkeerbaar. Zij bestaan uit 12 cylinders in lijn, met een boring van 510 mm. en 550 mm. slag. Er is ook nog een boegschroef voorhanden voor de soms delikate aanlegmaneuvers. Zij is van het KAMSWA type, en wordt elektrisch aangedreven. Langs het 118 meter lange schip marcherend zagen we ook de stabilisatoren van het Denny Brown-type die op merkwaardige wijze de zeehouding verbeteren. In de voorsteven nog een tweede roer, dat dient bij de achterwaartse vaart bij het binnenlopen van Oostende en Dover.

De dienstsnelheid zal 20 knopen bedragen.

Terwijl we over techniciteit spreken, er nog even aan toegevoegd dat alle machines ondergebracht zijn in het benedendek. Een ander dek is ingenomen door de bemanningsaccomodatie en rustzalen voor de passagiers. Dan komen twee garagedekken. Deze schepen die van het roll-on/roll-off type zijn kunnen 850 passagiers en 172 rijtuigen vervoeren. In de garage achteraan kunnen 3 opleggers van 30 ton worden geplaatst. Het is ook daar dat de autobussen een parkeerplaats vinden. De passagiers houden zich voornamelijk op het volgende dek op, waar zich de rookzalen bevinden, de restaurants - bars en natuurlijk de keuken.

Enkele luxe cabines vindt men op het bovenste dek waar ook de officieren hun accomodatie hebben.

Op de brug vindt men de meest moderne navigatie-uitrusting met radioinstallatie en VHF-telefoon die ook ten dienste staat van de passagiers. Er is een decca radar, een decca navigator en een gyrocompas.

Aangezien het een schip geldt dat auto's vervoert mét hun brandstof aan boord, ligt het voor de hand dat er zeer scherpe veiligheidsmaatregelen werden genomen. De schepen van dit type beantwoorden dan cok aan de eisen van Bureau Veritas met het speciale merk F tegen brand. Voor verdere veiligheid zijn waterdichte schotten in de dekken onder de garages, die zo nodig vanop de brug kunnen bediend worden. Reddingsboten en vlotten zijn voorzien overeenkomstig de laatste internationale conventie voor de beveiliging van mensenlevens op zee.

De Princesse Astrid is het vijfde van zijn type, en brengt de totale vervoercapaciteit van de Belgische staatsvloot op 2900 personenwagens in 24 uur. Dat geeft, zei minister Bertrand, een verheugend bewijs van de groei in de betrekkingen met Engeland. Van '62 tot '66 is de automobieltrafiek immers jaarlijks met ca. 20 % gestegen.

In 1967 kon er worden voor gevreesd dat, door de samenlopende invloed - enerzijds van de tijdelijke beperkingen die de Engelse regering op de uitvoer van deviezen voor toeristische doeleinden heeft moeten stellen, anderzijds de concurrentie van een nieuwe verbinding tussen Engeland en België - het automobielvervoer via Oostende en Dover zou worden afgeremd.

Welnu, de feiten hebben het tegendeel bewezen.

Het heeft ons inderdaad aangenaam getroffen dat een jaartoename met nog 3 % mocht worden genoteerd.

Kenschetsend in dat opzicht is wel het feit dat, tijdens de maanden november en december 1967, de aangroei bijzonder opvallend is geweest in vergelijking met de overeenstemmende periode van vorige jaren.

Van betekenis, in dat verband, is tevens dat de nieuwe carferry „ Princesse Astrid " het mogelijk zal maken in het zomerseizoen acht diensten per dag, in elke richting, tussen Oostende en Dover te verzorgen en dat bovendien, vanaf 29 mei e.k., een dagelijkse dienst tussen Oostende en Harwich zal worden ingelegd.

Zelfs tijdens de winterperiode zullen niet alleen overdag maar ook 's nachts regelmatige overvaarten worden onderhouden, respectievelijk van en naar Dover en Harwich.

Van die dienst op Harwich verwachten wij immers heel veel want hij biedt een immens voordeel : de automobilisten die naar het Noorden moeten kunnen aldus de omgeving van Londen vermijden, dit ten prijze van een zeereis die amper 18 mijl langer is. Op die lijn worden ook vrachtwagens, aanhangwagens en opleggers getransporteerd.

De lijn van de Belgische staatspaketboten zal met dit nieuwe schip beschikken over 7 passagierschepen, één vrachtschip en 5 ferries. Aangezien de jongste reeds in juni zal worden in dienst genomen stelt dit zeer gunstige voorwaarden in het vooruitzicht voor het volgend seizoen.

Toen we op de Boelwerf rondkeken zagen we op de grote dwarshelling de reeds imponerende vormen van de gedeeltelijk afgewerkte romp van de grote bulkcarrier die voor rekening van de firma Ahlers wordt gebouwd, terwijl men druk werkt aan de afwerking van de Agici Victores en de jongste Frubel. Door dezelfde firma Ahlers werden dan nog 2 koelschepen besteld, en dan worden ook nog 4 vrachtschepen van 20.000 tdw op helling gezet voor eigen rekening, zegge voor Cobelfret.

Als we dan nog 2 sleepboten vermelden voor de URS en de deuren van de Terneuzensluis, benevens een aantal andere metaalwerken aan de wal, dan zijn we het orderboek rond. Boel heeft alvast weer voor een paar jaartjes werk. Er blijkt in de toekomst voor de scheepsbouw in ons land een gunstig precedent te zijn ontstaan wat betreft de financiering van bestellingen door buitenlandse reders. Er schijnt staatswaarborg te zijn gegeven voor de financiering van de Joegoslavische bestelling bij Cockerill. Laten we hopen dat dit een gunstig gevolg zal hebben voor onze scheepsbouw. Het zal heel zeker een hart onder de riem steken van enkele duizenden gezinnen die van de scheepsconstructie leven.

Krijgen we dan nog wat sea-mindedness om voor onze schepen de nodige bemanningen te vinden, en krijgen we de bevrachters zo ver dat ze de voorkeur geven aan de eigen nationale vlag dan liggen er voor onze maritieme bedrijvigheid nog mooie tijden in het verschiet.

Neptunus, het tijdschrift van onze zeemacht, dat voortreffelijk wordt uitgegeven, telt sedert einde 1967 twee medewerkers méér. Uit onze onderonsjes, van Gilbert Doyen en van mezelf, hebben de opstellers een bloemlezing gemaakt van wat zij de meest markante onderwerpen vonden. Heel vleiend en eerlijk gezegd een niet onaardig hart onder de riem van ons !

Zeventig jaar geleden zag dr. Rudolf Diesel voor het eerst de motor functioneren die later zijn naam wereldberoemd zou maken. Op dit ogenblik zijn er nog slechts weinig mensen die niet van de voordelen van deze uitvinding hebben genoten ; Diesel heeft ze echter weinig geluk gebracht. Een groot gedeelte van zijn loopbaan werd door zijn angstpsychose tenietgedaan, en tot op heden

blijft zijn dood een mysterie. De uitvinder van de dieselmotor werd in 1858 te Parijs geboren als zoon van Duitse ouders. Zijn opvoeding kreeg hij in Duitsland en in Engeland. Op de ongelooflijk jonge leeftijd van twaalf jaar had hij reeds de technische school van Augsburg doorlopen. Vervolgens kreeg hij een studiebeurs voor het Münchens Polytechnisch Instituut, waar hij cursus liep bij de bekende Professor Carl von Linde, uitvinder van het beroemde vloeibare lucht-procédé.

Toen hij zijn studies had beëindigd, trad Diesel in Parijs bij von Linde in dienst en werd belast met het ontwerpen en bouwen van koelinstallaties. Dit was voor Diesel een uitstekende gelegenheid om zijn studies betreffende verfijnde compressietechnieken verder te zetten ; hij had reeds het idee opgevat dat het geheim van een meer efficiënte motor lag in de verbranding van brandstof in een cylinder zonder dat daarvoor een ontstekingsvonk nodig was.

Diesels droom voor de ontwikkeling van een compressie-verbrandingsmotor werd voor hem een ware obsessie, en gedurende tien jaar voerde hij systematisch experimenten uit met compressietoestellen. In 1890 keerde Diesel naar Duitsland terug en zette zijn opzoekingen voort in München. Twee jaar later waren zijn plannen voor een nieuwe motor in zoverre gevorderd dat hij een aanvraag indiende voor een brevet van de „werking van een motor met interne verbranding". In augustus 1893 was het prototype klaar. De uitvinder zelf viel de eer te beurt, de motor voor het eerst te starten. Toen hij de startknop indrukte explodeerde de motor, waardoor Diesel zwaar gekwetst werd en de verdere productie voor vier jaar werd uitgesteld. Maar het vertrouwen dat enkel een geïnspireerd uitvinder kan hebben in het uiteindelijk welslagen van zijn projekt, ging Diesel met meer ijver dan ooit tevoren aan het werk om zijn motor te herbouwen en te verbeteren. Hij wijzigde en verbeterde het injectiesysteem en de regelkleppen, en versterkte de cylinders.

Eindelijk, in 1897, was de nieuwe 25 pk motor klaar. Hij draaide perfect. Deze eerste dieselmotor werd aan het publiek getoond op de grote Münchense tentoonstelling van 1898, waar hij in het brandpunt van de belangstelling stond.

De vruchten van zijn succes brachten Diesel echter in de war.

Waar hij tevoren een teruggetrokken, overgevoelig man was, verdedigde hij nu als geobsedeerd met luider stemme zijn motor tegen elke kritiek en op veertigjarige leeftijd kreeg hij een ernstige zenuwinzinking.

Diesel had echter weinig moeite om de inherente voordelen van zijn motor in vergelijking met andere types aan te tonen, alsmede de besparingen die met dit type konden worden bereikt. Zijn motor was niet alleen eenvoudiger - en zou dus ook minder snel defect raken - dan benzinemotoren, die carburatoren nodig hebben om benzine en lucht te verstuiven vooraleer deze worden geïnjecteerd. Het thermisch rendement van een dieselmotor - dat wil zeggen, de verhouding tussen de ontstane hitte en de hitte die werkelijk wordt benut bij de werkslag - bedraagt voor een dieselmotor ongeveer 36 percent, tegenover 25 percent voor een benzinemotor en 20 percent voor gas- en stoomturbines.

Paradoksaal genoeg scheen de rijkdom die Diesel had verworven door zijn uitvinding zijn angstpsychose alleen maar te vergroten. Hij deed verkeerde investeringen en op tien jaar tijds had hij het grootste gedeelte van zijn fortuin verloren door foutieve speculatie. Toen hij bijna aan de grond zat, kreeg hij echter nieuwe hoop : de Britse regering nodigde hem in 1913 uit om met Britse fabrikanten de mogelijkheid te bespreken van een onderzeeboot met dieselmotor.

Op 29 september 1913 scheepte Diesel 's avonds in voor Engeland op de mailboat „Dresden" die de lijn Antwerpen-Harwich verzorgde. Hij had de blauwdrukken en technische gegevens, waarin hij al zijn hoop stelde, meegenomen. Toen de Dresden echter de volgende morgen in Harwich aanmeerde, bleek Diesel's cabine eigenaardig genoeg leeg te zijn - en zijn bed was niet beslapen. De uitvinder was verdwenen en met hem zijn zeer belangrijke documenten. Er is nog steeds geen afdoende verklaring gevonden voor Diesel's verdwijning tijdens de noodlottige overtocht. Een onherkenbaar lichaam werd later in de monding van de Schelde opgevist ; enkel op grond van de lengte en van een pincenez bepaalde men dat het Diesel was. Van de vermiste documenten vond men echter geen spoor. Was het een ongeval, zelfmoord, of, zoals sommigen suggereerden, moord ?

Omtrent de opgang die de dieselmotor heeft gekend bestaat echter niet de minste twijfel. De uitvinder zelf heeft dit niet meer meegemaakt ; onze hedendaagse wereld zou echter ondenkbaar zijn zonder de veelvuldige toepassingen van de dieselmotor. Voor het vervoer over de weg, per spoor of over zee, voor de produktie van electriciteit, in de industrie, de landbouw en de mijnen - van de reuzen van 8.000 pk tot de minuscule versies voor modelvliegtuigen - betekent de dieselmotor een enorme bijdrage tot de steeds stijgende behoefte aan energie die voortvloeide uit de vooruitgang van de technologie en de verhoging van de levensstandaard.

De grootste eer die aan grote weldoeners der mensheid kan te beurt vallen is wellicht wel dat hun naam in de gewone spreektaal werd opgenomen. In dat verband is het wel typisch dat de meest efficiënte interne verbrandingsmotor die ooit werd uitgevonden „Diesel" heet.

Op dit ogenblik is de „Idemitsu Maru" met 210.000 ton de grootste tanker ter wereld. De Esso-groep heeft echter reeds 13 tankers van 240.000 ton besteld, en nog dit jaar zullen de Japanse scheepswerven de eerste 312.000 tonners leveren. Bovendien werden studies gemaakt voor tankers van 500.000 ton en meer.

Het transport van één ton ruwe petroleum kost voor een 80.000 ton tanker op de route Perzische Golf-Suez-Rotterdam gemiddeld 170 fr. Met een 200.000 tonner, die op ballast door het Suezkanaal vaart en volgeladen langs de Kaap de Goede Hoop koerst, dalen deze kosten met ongeveer 30 procent. Een 300.000 tonner, die helemaal niet meer door het Suez-kanaal kan, vervoert een ton ruwe olie voor ongeveer 125 fr. Ondanks de langere reisweg is dat slechts drie vierde van de prijs van een 80.000 tonner met de Suez-route.

Aldus spreekt eigenlijk alles ten gunste van grotere tankers. De nadelen worden echter met grotere tankers eveneens groter. Op de zeeroute Nabije Oosten-Japan kunnen 300.000 ton tankers niet meer door de straat van Malakka varen ; ook in het Kanaal doen zich moeilijkheden voor.

Derhalve hebben alle petroleummaatschappijen en rederijen het totnogtoe gehouden bij tankers tussen 200.000 en 250.000 ton ; op één uitzondering na : Gulf Oil heeft, in samenwerking met de Amerikaanse reder Daniël K. Ludwig 6 tankers van 312.000 ton besteld. Zij moeten heen en weer tussen Koeweit of Nigerië en Ierland, waar ze ruwe petroleum zullen aanvoeren voor de overslaghaven te Bantry Bay ; vandaar wordt de lading in tankers van 80.000 tot 120.000 ton naar de Gulfraffinaderijen in Europa gebracht. De door Gulf genomen beslissing is waarschijnlijk beïnvloed en verantwoord door het patroon van haar Europese raffinaderijen waarbij we o.m. denken aan hun geografische ligging, de raffinagecapaciteit, het aantal soorten aardolie en dergelijke.

Men zou kunnen veronderstellen dat de tankschepen overwegend het eigendom zijn van de maatschappijen die ze in dienst hebben. Deze bezitten echter slechts 869 eenheden met een gezamenlijke capaciteit van 30,7 miljoen DWT, of ongeveer 29 procent van de wereldtankvloot ; deze vertegenwoordigt een investering van 500 miljard Fr.

Bijna twee derde van alle tankschepen - 61,5 procent - behoren aan onafhankelijke rederijen die hun schepen meestal op lange termijn aan de petroleummaatschappijen verhuren, of ze in het graantransport inzetten, wanneer er op de tankermarkt zich een reces voordoet, zoals dit de laatste jaren het geval was. De meeste schepen van de onafhankelijke rederijen varen onder Liberiaanse of Noorse vlag, waar respectievelijk 17,3 en 15,5 miljoen ton aan onafhankelijke tankschepen zijn geregistreerd. Daarop volgt dan Japan met 5,8 miljoen DWT, Groot-Brittannië met 3,7, de U.S.A. en Griekenland met elk 3,1, Italië met 2,3, Zweden met 1,9 en Frankrijk met 1,3 miljoen DWT, dit alles van onafhankelijke rederijen.
De vloot van Esso Belgium totaliseert 213.000 ton, en is daardoor de tweede grootste in België. Zij bestaat uit de Esso Brussels (43.270 DWT), de Esso Ghent (43.440 DWT), de Esso Liège (50.561 DWT) en de Esso Antwerp (76.209 DWT). Dit laatste schip is het grootste in de Belgische vloot. Vooral in verband met de bevaarbaarheid van de Schelde stelt het transport van petroleum zware problemen. Wegens de beperkte diepgang van de Schelde is de stroom op dit ogenblik slechts bevaarbaar voor schepen van ± 70.000 DWT met volle lading, bij gunstig getij, terwijl op de wereldzeeën reeds tankers van meer dan 200.000 DWT in de vaart zijn. Ten einde haar concurrentiële positie te kunnen bewaren was Esso Belgium dan verplicht uit te zien naar andere aanvoermogelijkheden ; verschillende wisseloplossingen werden bestudeerd. Als gevolg hiervan legde Esso Belgium samen met twee andere petroleummaatschappijen aan de Belgische regering een voorstel voor betreffende de bouw van een pijpleiding van Rotterdam naar Antwerpen. Esso Belgium zou zich dan in Rotterdam bevoorraden met tankers van 240.000 ton, waarvan momenteel reeds 13 eenheden door de Esso-groep zijn besteld, en die omstreeks die tijd de haven van Rotterdam zullen kunnen binnenvaren.

entre nous marins

gilbert doyen

PUBLICATION RESUMEE DES CAUSERIES HEBDOMADAIRES DES EMISSIONS MONDIALES DE LA RTB.

On a beaucoup reparlé du naufrage simultané du sous-marin français MINERVE et de son confrère, l'israélien DAKAR. Certains, à ce propos, avancent des hypothèses hardies, et qu'il ne nous appartient pas de disséquer ici, mais cela nous a permis de lire, sous la signature du Lieutenant de Vaisseau SEDEYN, Officier de lutte anti-sous-marine, un excellent article paru dans la revue F.M. Le thème général de cet article est précisément la recherche et le sauvetage des submersibles. Son auteur rappelle tout d'abord que le problème de la recherche sous-marine ne dépend pas uniquement de la qualité des appareils de détection mais aussi des conditions de propagation acoustique dans l'eau, qui varient continuellement suivant des lois encore mal connues. Ces conditions influencent considérablement la portée des ondes émises par le sonar quelle que soit sa puissance d'émission. Il est ainsi toujours difficile de connaître exactement le comportement du faisceau sonar pendant une opération. Il arrive même souvent qu'une couche de température élevée „ flotte " à quelques dizaines de mètres de profondeur et réfléchisse le train d'ondes vers la surface, empêchant toute détection sous la couche. Une technique nouvelle permet de remorquer à des profondeurs variables un sonar spécialement conçu pour examiner les eaux sous cette couche, mais à l'heure actuelle, très peu de bâtiments ont cet appareillage à bord.

La recherche du sous-marin par écoute active est complétée par l'écoute passive, basée sur les ondes qu'il émet. La coque du submersible vibre sous l'effet des moteurs, des arbres d'hélice et transmet ainsi des ondes de très basse fréquence au milieu marin. Les ondes peuvent être détectées à très grande distance. On peut en conclure que, plus un sous-marin sera „ silencieux ", plus il aura de chances de passer inaperçu.

La question est posée de savoir si le MINERVE et le DAKAR rendront un jour leur secret, mais il en est de la marine comme de la vie, et le cycle est un perpétuel recommencement. Ainsi de l'exploit du sous-marin expérimental américain „ SEA QUEST " qui vient d'effectuer une plongée record. Son équipage a planté la bannière étoilée par .533 m. de fond à la suite d'une plongée de neuf heures. En fait, le SEA QUEST qui n'a qu'un équipage de quatre hommes et 12 m. de long, a battu son propre record qui était de 1.920 m. Il lui reste à battre le record des bathyscaphes qui est de 10.600 m., mais je ne crois pas qu'il puisse de par sa conception, résister à de telles pressions.

C'est sous une température peu clémente que la Princesse Paola et la petite Princesse Astrid ont assisté au lancement du nouveau car-ferry construit aux chantiers BOEL de Tamise, car-ferry qui porte d'ailleurs le nom de la petite Princesse, qui est ainsi marraine pour la première fois.

La Princesse Astrid a récité à cette occasion un petit poème

„ Petit navire sur la vaste mer
„ Emporte avec toi tous nos vœux
„ Navigue heureux et reviens vite
„ Vers notre patrie. "

Cette unité, mise en service fin juin, peut transporter 850 passagers et 172 voitures qui sont parquées dans deux garages superposés. Le garage inférieur est directement accessible du quai par une rampe et une porte située à l'arrière du navire. Une autre rampe d'accès, intérieure celle-ci, relie les deux garages. Il y a, en outre, possibilité de charger 3 remorques de 30 tonnes. La mise en service de ce nouveau car-ferry permettra d'assurer, en période estivale, 8 trajets par jour dans les deux sens entre Ostende et Douvres. Innovation : le nouveau car-ferry permet d'inclure la ligne Ostende-Douvres-Harwich dans le transport international de camions, caravanes et

EMISSIONS POUR LES MARINS

remorques.
Le bassin de l'Escaut est plus que jamais à l'ordre du jour, effet, la commission spéciale créée au sein du conseil interparlementaire Benelux afin d'examiner les problèmes qui s'y posent, s'est réunie à BRUXELLES. M. Delwaide, échevin du port, a fait un exposé sur le statut de l'Escaut, la navigabilité du fleuve, les problèmes du Canal de Saaftinge (qui permettrait d'éviter la passe de Bath) de l'écluse de Baalhoek, du radar à installer le long de l'Escaut en territoire hollandais et qui existe déjà en territoire belge, de l'harmonisation des tarifs portuaires et des conditions d'installation des industries.

Aux Pays-Bas, on ébaude une politique nationale au sein d'un organe national de la politique portuaire, lequel a rédigé un rapport sur les ports maritimes. Ce rapport sera discuté au parlement néerlandais en mai. Il est évident qu'un organe analogue serait utile en Belgique. Le vœu a été formulé que le conseil Benelux puisse examiner ces problèmes de manière approfondie lors de sa prochaine séance plénière, à Luxembourg en avril.

En tous cas, on peut déjà se réjouir que les Pays-Bas n'aient pas opposé une fin de non-recevoir au plan belge de l'accès d'Anvers aux navires de tonnage élevé.
La nouvelle de la semaine est certes l'incendie dans le port d'Anvers, de la malle ELISABETHVILLE.

Les dégâts s'élèveraient à plusieurs millions et la C.M.B. pense que la vente projetée du navire est sérieusement compromise. En fait, et bien que l'on ne connaisse pas encore les causes exactes du sinistre, on croit qu'il a éclaté à hauteur de l'écoutille n° 3 et s'est propagé rapidement aux luxueux salons et aux cabines qui contiennent des matériaux inflammables. Rappelons encore que c'est en 1948, le 10 avril pour être précis (il allait bientôt fêter son 20ème anniversaire) que la Reine Elisabeth fut la marraine de ce navire. Cette semaine, un autre sinistre a connu son épilogue juridique : il s'agit du naufrage du HERAKLION, qui sombra près de l'île de Milos en Mer Egée en 1966, entraînant 241 personnes dans la mort. La Cour de Justice du Pirée a rendu son verdict et les condamnations sont particulièrement lourdes. Six ans de prison pour le directeur de la compagnie propriétaire du ferry-boat. L'armateur, qui est également co-propriétaire, s'est vu infliger 5 ans et demi, mais l'autre co-propriétaire a été acquitté.

Le Capitaine du ferry a été reconnu coupable d'avoir surchargé son navire et a été condamné également à 5 ans de réclusion, de même que trois membres de son équipage qui figuraient, comme lui, parmi les 47 survivants. A noter que cette affaire n'est pas terminée puisque tous les condamnés ont fait appel de ce jugement.

Une expédition soviétique se propose d'étudier le givrage des navires. Le ALAID a levé l'ancre de Mourmansk pour un voyage d'un mois dans les mers polaires. Au cours duquel seront étudiés :
— l'utilisation de plusieurs types de peintures au silicate sur lesquelles l'eau glisse sans se fixer
— l'emploi de secousses électriques dans les superstructures métalliques
— et un matériau fibreux spécial destiné à recouvrir certaines superstructures.

Les mêmes expériences sont en cours sur un autre navire, en Extrême-Orient. Celà n'empêche pas, bien au contraire, la construction navale de suivre son cours et le plus gros bateau du monde a été lancé aux chantiers de Nagasaki. Il mesure 360 m. de long et 53.30 m. de large. Son tirant d'eau est de 32 m. (on ne le verra donc jamais à Anvers). Avec ses 276.000 tonnes, il pourra, grâce à deux moteurs de 18.700 CV atteindre 15,5 nœuds à pleine charge. Et on ne s'arrêtera pas là puisque les chantiers navals nippons étudient la construction d'un pétrolier de 380.000 tonnes.

EMISSIONS MONDIALES DE LA R.T.B.

Le virus du gigantisme a également atteint la France. En effet, les deux plus gros pétroliers français viennent d'être baptisés. Il s'agit du **„ Magdala ",** unité d'un port en lourd de 213.000 tonnes et du „ DAUPHINE " jaugeant 117.200 tonnes.

Le MAGDALA fait partie d'une série de trois navires commandés par la „ Shell ", les deux autres étant le „ MIRALDA " et le „ MIRTEA ", devant être livrés dans le courant de l'année prochaine. Le MAGDALA est le plus gros pétrolier construit à ce jour par un chantier naval européen. Il a une longueur de 324 m., une largeur de 47 m. et peut atteindre une vitesse de 16 nœuds en charge.

Le „ MAGDALA " pourra transporter annuellement un million et demi de tonnes de pétrole entre le Golfe Persique et l'Europe en sept rotations annuelles. Le „ DAUPHINE " lui, qui a été livré à la S.F.T.P. a une longueur de 275 m. et une largeur de 40,80 m. et une vitesse de croisière de 16,9 nœuds.

Il y a du neuf aussi du côte d'Anvers où une société maritime anversoise vient de mettre en service une nouvelle bigue flottante d'une capacité de levage de 200 tonnes sur une portée de 9.50 m. et dénommée ANTIGOON.
Les mesures à prendre dans le domaine de la navigation pour éviter une répétition du désastre du „ TORREY CANYON " ont été à l'ordre du jour de la réunion du comité technique de l'organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime qui s'est terminée la semaine dernière à Londres, après cinq jours de travaux.
Le comité s'est prononcé en faveur d'un projet de réglementation du trafic maritime qui affecterait, en principe, tous les bâtiments circulant dans les zones suivantes :
autour des Iles Britanniques, autour de l'Irlande, au large du Cap Finistère, dans le détroit de Gilbraltar, dans la Mer Rouge, dans certaines zones du Golfe Persique et au large du Cap Roca.
En outre, deux zones, le plateau de Rochebonne, au large de la Bretagne et une zone plus étendue au large de la prequ'île de Sakhaline, serait interdite aux cargos transportant du pétrole, pour des considérations relevant de la vie marine et sous-marine dans ces zones.
Le conseil a formulé une série de recommandations affectant la navigation, dont l'usage de cartes détaillées et récentes, ainsi qu'une réglementation de l'usage du pilotage automatique.

Et maintenant, après avoir remercié le Commandant VAN RYSSELBERGHE du FINA ALLEMAGNE pour son charmant télégramme et le COMMODORE ROBINS pour la lettre tout à fait gentille dans laquelle il annonce par ailleurs sa démission de Président du Cercle Royal Georges LECOINTE pour raisons de santé, je vous signale que vous pourrez trouver les photos de vos sirènes bien aimées dans le dernier numéro de NEPTUNUS qui nous a fait l'honneur de nous ouvrir ses colonnes. Nous sommes un peu confus (et inquiets) de cette initiative, mais elle montre en tous cas que la collaboration entre la FORCE NAVALE et la Marine Marchande ne cesse de s'accroître. Sans doute faut-il remercier les Commandants LIENART et PRIGNEAUX de leur pugnacité et de leur fidélité à l'idéal qui les anime. Comment obtenir ce numéro de NEPTUNUS ? Une simple lettre à la Boîte Postale 17 à Ostende 1 vous aiguillera sur la bonne voie.
Le nouveau service journalier porte-containers, vient d'être inauguré entre Harwich et Zeebrugge. Cette nouvelle étape dans l'amélioration des liaisons Angleterre-Continent a été réalisée grâce à la collaboration des Chemins de Fer Belges et Britanniques et de la Compagnie Belgo-Anglaise des Ferry-Boats. Ce nouveau service est assuré par le „ SEA FREIGHTLINER " I, navire jaugeant 4.000 tonnes, dont la cale peut contenir 150 containers. La traversée dure environ 7 heures, et dans chaque port, les opération de chargement et de déchargement prennent environ 5 heures, ce qui permet au navire de faire une boucle complète aller et retour en 24 heures.

boîte postale 26 bruxelles

C'est aussi à l'occasion de cette inauguration que la gare maritime de Zeebrugge a formé et expédié pour la première fois, deux trains „Transeurop-Containers-Express" l'un vers Bâle, Chiasso et Milan, l'autre vers Aix-la-Chapelle. Et ce n'est pas tout : depuis le 21 mars, la S.N.C.B. et les Nederlandse Spoorwegen ont mis en marche des trains directs TEZ, autrement dit Transcontainers Express Zeehavens qui relieront les ports de Zeebrugge, Anvers, Rotterdam et Amsterdam.
Le Port de Durban, suite à la fermeture du Canal de Suez, est congestionné par l'afflux massif de pétroliers et autres navires qui doivent y transiter. Cette situation a amené l'Afrique du Sud à créer un nouveau port à grande profondeur dont les travaux seront entamés en 1971. Ce nouveau port qui sera installé à Richards Bay comprendra une cale sèche de 300.000 tonnes. Il sera destiné en ordre principal aux bulkcarriers et aux pétroliers. Un pipe-line le reliera à Sasolburg et au complexe industriel de Johannesbourg. On envisage même le transport des minerais par pipe-lines, mais ce projet est encore à l'étude.
Anvers a été frappée non seulement dans son cœur, mais dans sa chair. l'Eglise St.-Paul, patrimoine artistique très précieux de la ville a été la proie des flammes et complètement détruite. Une partie des œuvres d'art et le trésor de l'église ont pu être sauvés.
Au Musée de la Marine à Anvers a été inaugurée une fort intéressante exposition consacrée au vaisseau royal WASA qui coula à la sortie du Port de Stockholm le 10 août 1628.
L'histoire éphémère de ce superbe navire de guerre, orgueil de la Marine du Roi Gustave II Adolphe, est assez curieuse et mérite d'être contée. Ainsi donc, en ce fameux 10 août 1628, devant un public enthousiaste, le WASA prit majestueusement son départ pour aller rejoindre une escadre de bataille de la base navale d'Alvsnabben. Il y avait à bord 133 hommes d'équipage et certains parents de marins qui avaient été autorisés à faire partie du voyage jusqu'à ce que le vaisseau sortît de l'archipel de Stockholm. Mais, à la sortie même du port, une rafale s'abattit sur le navire et le coucha brutalement. L'eau pénétra à flot par les sabords de la baterie basse, dans l'entrepont, le WASA donna de la gîte et sombra à 32 mètres de profondeur, sous voiles et sous grand pavois. Une cinquantaine de personnes périrent dans le désastre. Après la catastrophe, on essaya en vain à plusieurs reprises de sauver le vaisseau, les moyens techniques faisant cruellement défaut. Entre 1664 et 1683, quelques ingénieux techniciens mirent au point les cloches à plongeur d'un type extrêmement sommaire qui permirent toutefois de récupérer 54 canons de bronze. A noter ici que le WASA était armé de 64 canons au total, d'un poids global de 71.200 kgs. Cette artillerie se décomposait comme suit : 48 pièces de 24, 8 pièces de 3, 2 pièces d'une, 2 pièces de 62, 3 pièces de 35 et une pièce de 16. Ensuite, le puissant navire tomba dans l'oubli. Il avait pourtant un déplacement de 1.400 tonnes, un tirant d'eau de 5,50 m., une longueur du château arrière à la figure de proue de 63 m. et sa plus grande largeur était de 11.70 m. Le château arrière lui-même s'élevait à 19 m. au-dessus de la quille, soit les dimensions actuelles d'un buildnig de 5 étages. Il a fallu l'enthousiasme d'un spécialiste s'épaves, amateur d'archéologie sous-marine, Anders Franzen, pour que l'ancien vaisseau du roi soit localisé avec certitude en 1956 et que, grâce à l'appui tout aussi enthousiaste du Roi de Suède, lui-même passionné d'archéologie, l'on commence, en 1957, les titanesques travaux d'exhumation du WASA. Ces travaux durèrent deux ans et en 1959, on arracha le vaisseau à sa souille. Il fallut 17 étapes pour amener le vaisseau de la profondeur - 32 à - 17. Enfin, en avril 1961, il était hissé pour la dernière fois et hâlé dans une cale sèche préparée pour lui. Le long travail de fouille archéologique, de classement, de préservation et de reconstitution allait commencer. En effet, en 333 ans, mille mètres cubes de vase s'étaient accumulés dans la coque du navire royal. Les archéologues ont tiré de l'épave 2.500 objets.

MAART - APRIL - MEI
MARS - AVRIL - MAI

De GODETIA heeft een tweede campagne als visserijwachtschip ondernomen van 17 tot 30 april ; het schip was te Cork van 24 tot 26 april. Na kieling te Antwerpen was het op 8 mei terug te Oostende.
Le 26 mars, le ZINNIA mettait le cap sur Toulon où il arrivait le 1er avril pour un contrôle de démagnétisation. Il rentrait à Ostende, le 10. En compagnie des BOVESSE, VERVIERS, STAVELOT et SPA, il représentait la Force Navale pour la commémoration du 50e anniversaire de la bataille de Zeebrugge.
Le 23 avril, le ZINNIA effectuait des essais d'appontage d'hélicoptère au large de Zeebrugge. Et le 6 mai, c'était le grand départ vers Den Helder pour „ NEW BROOM ", la plus grande opération multinationale de dragage de mines jamais entreprise en temps de paix. Le ZINNIA y servira de bâtiment de soutien logistique à la 191 escadrille (BREYDEL, BOVESSE, ARTEVELDE) et à la 124e escadrille (CHARLEROI, SPA, STAVELOT, KOKSIJDE, NIEUWPOORT). Les trois MSO étaient à Brest du 2 au 4 avril pour le contrôle annuel de démagnétisation tandis que les derniers jours du mois d'avril étaient consacrés à un dernier entraînement.
De kustmijnenvegers van het 124e Esc. hadden talrijke en zeer verscheidene aktiviteiten, training op zee van reserveofficieren, individuele training en training in formatie. De STAVELOT in het bijzonder heeft mijnenveegoefeningen uitgevoerd met een helikopter. De KOKSIJDE nam met succes deel aan de strijd tegen de koolwaterstofverbindingen tussen Oostende en Blankenberge op 26 april ; aldus kwam het de HERSTAL ter hulp die sedert de 25e in de bres stond. De MSI's TURNHOUT en TONGEREN verbleven van 10 tot 22 april in het droogdok te Temse. Tussen twee reizen naar Brest (van 25 tot 30 april en van 9 tot 15 mei) nam de TONGEREN deel aan een campagne van akoustische metingen ter hoogte van onze kust.
Le ZENOBE GRAMME, venant d'Esbjerg a rejoint Ostende le 10 avril et est passé en cale sèche à Tamise du 24 au 30 avril.
De VERVIERS heeft zich zeer aktief ingezet voor zijn taak van training van onze kandidaat-officieren en -onderofficieren, zowel van het aktief als het reserve-personeel.
Le MECHELEN a effectué de nombreuses sorties de mesures océanographiques avant son passage en cale sèche à Anvers du 24 au 30 avril.

NAVIRES ETRANGERS
BUITENLANDSE SCHEPEN

OSTENDE :

— la frégate anti-sous-marine HMS RHYL de la Royal Navy du 3 au 6 mai à l'occasion du Vindictive Day.
— les dragueurs de mines PADERBORN - WEILHEIM - CUXHAVEN - FLENSBURG - FULDA - VOLKLINGEN de la „4e Minensuchgeschwader" (Bundesmarine) du 4 au 10 mai.
— les dragueurs de mines de petits fonds PERSEUS - STEINBOCK - PLUTO - NEPTUN - HERKULES - FISCHE - GEMMA - CAPELLA - et URANUS de la „5e Minensuchgeschwader" (Bundes-marine) du 10 au 17 mai.

ANTWERPEN :

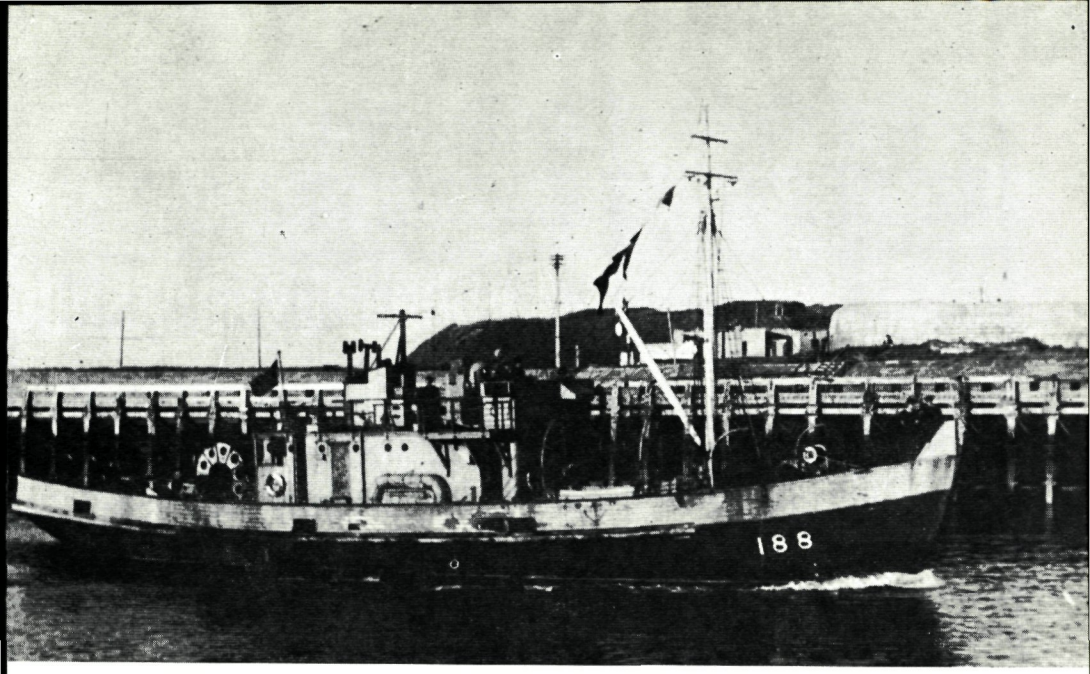
— de destroyers COURTNEY en WILLIS van de „US Navy" van 3 tot 9 mei.
— de destroyer OVERRIJSSEL van de „Koninklijke Marine" van 10 tot 13 mei.
— de tanker ALLAGASH van de „US Navy" van 10 tot 17 mei.
— de snelboten SEEADLER - ALBATROS - KONDOR - GREIF - FALKE - GEIER - BUSSARD - HABICHT - SPERBER en KORMORAN van de „2e Schnelbootgeschwader" (Bundesmarine) van 20 tot 24 mei.

ZEEBRUGGE :

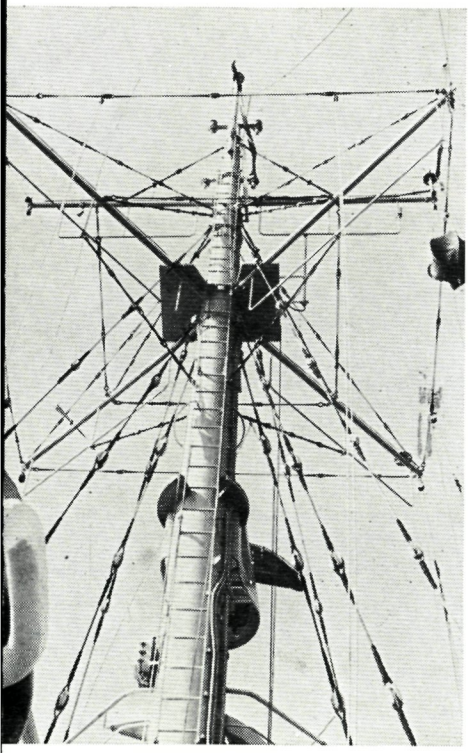
Plusieurs navires de la „Royal Navy" ont participé aux festivités du 50e anniversaire du St George's Day :
— la frégate anti-sous-marine HMS DANAE du 10 au 22 avril.
— les sous-marins HMS ASTUTE et HMS TIPTOE du 19 au 22 avril.
— les dragueurs côtiers HMS NORTHUMBRIA et HMS WARSASH du 20 au 21 avril.

BRUGGE :

— de onderzeeboten HMS ASTUTE en HMS TIPTOE van de „Royal Navy" van 22 tot 25 april.



OLE SUPERIEURE DE RADIO NAVIGATION - ECOLE SUPERIEURE DE RA



DIPLOMA A1 SPECIALIST IN
ELECTRONIKA VOOR DE ZEEVAART

Inlichtingen en inschrijvingen
van 1 juni tot 31 juli

46 RUE DU LAC - BXL 5
02-47.36.82

Renseignements et inscriptions
du 1 juin au 31 juillet

DIPLOME A1 SPECIALISTE EN
ELECTRONIQUE POUR LA
NAVIGATION MARITIME

HOGERE RADIO NAVIGATIESCHOOL - ECOLE SUPERIEURE D

GERE RADIO NAVIGATIESCHOOL - ECOLE SUPERIEURE DE RADIO NA

M.M.S. 188 - (942)

British motorminesweeper

R. Navy - R.N.S.B. - ZM - FN

Bien que les MMS n'aient jamais appartenu à la Belgique, nous les considérons comme appartenant à l'histoire de notre marine : ils furent armés et commandés par des compatriotes, ils battirent pavillons de l'état et pavillons de guerre belges ; enfin, au cours de la période de leur prêt par la R.N. à la FN, ils furent immatriculé dans la série 910... qui est la nôtre.
Alhoewel de MMS nooit aan België toebehoord hebben, beschouwen wij hen als behorend tot onze marinegeschiedenis, omdat ze door landgenoten bemand en bevolen werden, en ten slotte tijdens de periode, dat ze door de R.M. aan de ZM uitgeleend werden, een stamnummer droegen van de reeks 910... welke de onze is.
Bouw :
Construction : J. NOBEL shipyard, Fraesburg (Moray Forth-Scotland U.K.) 1942.
Tonnemaat : lège - ledig : 163 t.
Tonnage : geladen - chargé : 175 t.
Afmeting : 37,5 m. - 6,9 m. - 3 m.
Dimensions :
Propulsion : 11 nœds - 375 CV - 1 Diesel Harland & Wolff, 1 hélice - 1 gouvernail.
Voortstuwing : 11 knopen - 375 PK - 1 Diesel Harland & Wolff, 1 schroef - 1 roer.
Brandstof + actieradius :
Soute + rayon : 22 tonnes de fuel permettant 2950 naut. à 9 n.
Bewapening : 50 Yourri gun + draagbare wapens.
Armement : 50 Yourri gun + armes portatives.
Equipement : 24 hommes.
Bemanning : 24 man.
Equipement de dragage : drague magnétique à la traîne et drague acoustique à l'aplomb.
Mijnenveeguitrusting :
Historique : Royal Navy - HM.MMS 188 - 118th flotilla - Parkeston Quay - Harwich (G.B.) commissionné le 28 mai 1942 à Fraesburg (Scotl. armé par équipage anglo-belge jusqu'en août '43 ; équipage belge par la suite.
Attaché au dragage des mines dans le secteur Lowestoft-Burnham et au dragage devant les convois.
1944 : dragage du chenal vers la Belgique (South Falls) - 1945 : côte belge et Ostende - Escaut et Walcheren.
Prêté à la Belgique jusqu'au 31.1.'54.
C.O. : Lt Commander RNR L. Petitjean - (28-5-42 au 26-7-45).
Historiek : B. Royal Navy - HM.MMS 188 - 118de flottielje - Parkeston Quay - Harwich (GB) gecommissioneerd op 28 mei 1942 te Fraesburg (Schotl.), bemand door een Engels-Belgische bemanning tot in augustus 43 - Belgische bemanning nadien.
Afgedeeld voor het mijnenvegen in de sector Lowestoft-Burnham en mijnenvegen voor de Konvooien.
1944 : mijnenvegen van de vaargeul naar België (South Falls).
1945 : Belgische kust en Oostende, Schelde en Walcheren.
Geleend aan België tot 31-1-54.
CO : Lt Commander R.N.R. L. Petitjean (28-5-42 tot 26-7-45).
R.N.S.B. (Administr. Marine - Minist. Com) : MMS 188.
Passé avec la Royal Navy Section Belge sur le continent, bat simultanément le ,, White Ensign et le pavillon tricolore de l'Etat. "
C.O. 20-7-45 au 31-1-46 : Lt Gheur RNR.
B.S.R.N. (Marine Administr. - Hand. Minist.) : MMS 188.
Overgegaan met de Belgische Sectie van de Royal Navy naar het vasteland, voert gelijktijdig het ,, White Ensign " en de Nationale driekleur.
C.O. 20-7-45 tot 31-1-46 : Lt Gheur R.N.R.
Force Navale : Prêté pour huit ans par la GB à la Force Navale, le 1er février 1946 (date de naissance de la Force Navale. Il participe au déminage de la côte, la passe du Scheur en 49.
Il participe aux premières manœuvres de l'Otan (Factorum) à Scheveningen, devient lors des inondations des Pays-Bas en 53, ravitailleur improvisé pour les sinistrés de Zierikzee.
Prend le numéro de coque Otan M942 en 1950. Rendu le 1er février 1954 à la R.N. qui le vend, sur place à Ostende, pour démolition le 25 août 55. Acheteur : A.R. CHALLIS Ltd - London.
Zeemacht : Voor acht jaar door GB aan de Zeemacht geleend op 1 februari 1946 (datum van overgang van de B.S.R.M. naar de ZM - marine adm - hand min). Draagt het rompnummer M942 in 1950 - Op 1 februari 1954 aan de R.N. terug gegeven worden ze te Oostende verkocht voor afbraak op 25 augustus 1955.
Koper : A.R. Challis Ltd London.
C.O. : Ldv Sheur : jusqu'au 31-1-47.
Ldv Cornez : 1-2-47 au 26-7-47.
Ldv Gallice : 27-7-47 au 5-1-49.
Ldv Vervinck : 5-1-49 au 15-8-50.
Ldv Steens : 16-8-50 au 22-9-51.
Asp. Hutse : 23-9-51 au 7-4-52.
Ldv Grandjean : 8-4-52 au 24-9-52.
Asp. Devillers : 25-9-52 au 1-2-54.

Leden van het aktief kader of oudgedienden van de Zeemacht ...
Bent U reeds lid van onze Vereniging voor Hulpbetoon Zeemacht, VZW ?

Onze prestaties ?
— Reeds 3.500 leden sloten aan.
— Ruim 180.000 fr. uitgekeerd aan giften en leningen.

Uw medewerking ?
Ja graag, door storting van de tegenwaarde van **DRIE** pakjes sigaretten (slechts 50 fr. per jaar) op PCR 10 84 51 van de Vereniging, 6, Brusselselaan te STROMBEEK-BEVER.

Membres du cadre actif ou anciens de la Force Navale ...
Etes-vous déjà membre de l'Association d'Entraide Force Navale, ASBL ?

Nos prestations ?
— Déjà 3.500 affiliations.
— Nos interventions sous forme de dons et prêts dépassent largement les 180.000 fr.

Votre coopération ?
Oui, avec grand plaisir par versement de la contre-valeur de **TROIS** paquets de cigarettes (50 fr. par an) au CCP 10 84 51 de l'Association, 6, Brusselselaan à STROMBEEK-BEVER.

TE ONTHOUDEN DATUM
Ja, DE datum die U zeker NIET vergeten mag.
7 FEBRUARI 1969
GALABAL VAN DE ZEEMACHT
Casino-Kursaal te Oostende,
om 21.00 uur
Nadere bijzonderheden zullen verschijnen in de volgende NEPTUNUS (uitgave 3/68).

DATE A RETENIR
Oui, UNE date à NE PAS oublier
7 FEVRIER 1969
BAL DE GALA
DE LA FORCE NAVALE
Casino-Kursaal à Ostende
à 21 heures
Détails paraîtront au prochain NEPTUNUS (Edition n° 3/68).

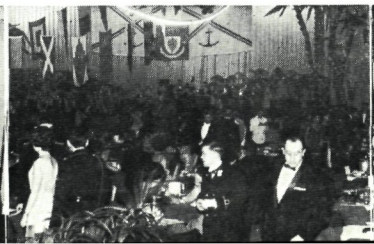
«het bal» van het jaar «le bal» de l'année

Aankomst van de heer Minister van Landsverdediging en Commodore Lurquin.

Arriver du Ministre de la Défense Nationale et du Commodore Lurquin.

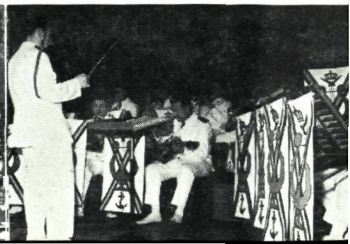
Algemeen zicht in de zaal ... er was beslist stemming

Vue générale dans la salle ...il y avait de l'ambiance.



Ons dansorkest «The Marine blue boys» in volle aktie.

L'orchestre de danse «Marine blue boys» en action.



la réserve active

de actieve reserve

Association Régionale Liégoise

Le 4 et 5 mai : Le mauvais temps n'a pas empêché les 24 heures nautiques de Huy d'avoir un grand succès. Un grand nombre d'Anciens de la région ont rehaussé la réunion par leur présence. La musique de la F.N. s'est chargée d'y créer une ambiance de choix.

Cercles des Anciens de Mons

Les anciens de Mons et de Gand souhaitaient un rapprochement entre tous les anciens du pays et ont montré l'exemple en „ jumelant " les deux sections le 11 mai à Mons. Ambiance très sympathique, très fraternelle au cours du banquet auquel participaient notamment des officiers du Shape et de la FN.

Afdeling Gent en omgeving

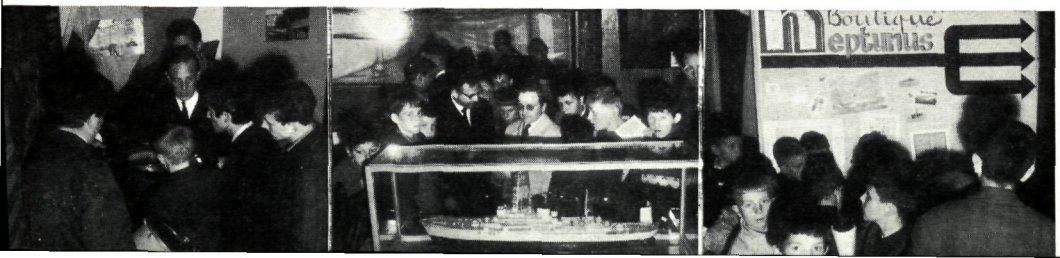
— Op 11 mei heeft de verbroedering tussen Mons en Gent plaats gehad. De plechtigheid werd gevierd met een prachtig banket en een gezellige avond in Mons.
— We moeten de afdeling Gent hartelijk gelukwensen met haar eerste uitgave van „ Argo ". Het driemaandelijks tijdschrift is gratis opgevat ; met de verbetering van enkele kleinigheden is het een prachtig tijdschrift.

Afdeling Kempen

De jaarlijkse dag van de oudgedienden van de ZM der Kempen is zeer goed geslaagd. Spijts het slecht weder is het muziekkorps van de ZM toch opgetreden op de Grote Markt in Geel.
Om 19.00 u. was er een receptie, aangeboden door de oudgedienden. De Heer burgemeester van Geel, verscheidene gemeenteraadsleden, Reserve-Offr van de ZM en talrijke oudgedienden waren aanwezig.

Afdeling Tongeren

De tentoonstelling van de ZM in Alt-Hoeselt is in samenwerking met de oudgedienden van de afdeling Tongeren uitgegroeid tot een zeer geslaagde manifestatie. Bij de opening, op 27 april '68, waren verscheidene hooggeplaatste personaliteiten aanwezig, waaronder de vertegenwoordiger van de gouverneur van Limburg, de heren burgemeesters van Hoeselt, Bilzen, Borgloon, enkele senatoren en volksvertegenwoordigers, een vertegenwoordiging van de luchtmacht en natuurlijk enkele afgevaardigden van de ZM, zowel reserve- als aktief personeel.
Op maandag, 29 april hebben een 500-tal leerlingen van de scholen uit de omgeving de tentoonstelling bezocht. De oudgedienden van Zuid-Limburg hebben werkelijk de wind in de zeilen.



la réserve active

de actieve reserve

VERENIGINGEN R.O./ZM — ASSOCIATION DES O.R./FN

R.O./ZM West-Vlaanderen

Op zaterdag 4 mei had in de Zeemachtkazerne te Oostende een informatiedag voor R.O. van de drie machten plaats. Deze dag was ingericht door de R.O./ZM afdeling West-Vlaanderen. Dhr Ghijs, havenkapitein van Oostende, hield een merkwaardige voordracht over de Oostendse haven. In de namiddag was er een zeetrip voor de deelnemers aan boord van de MSC „ VERVIERS ".

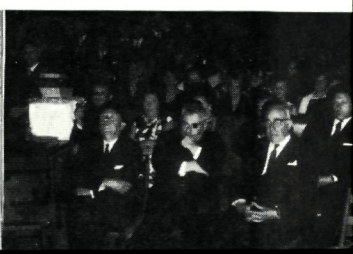
R.O./ZM Antwerpen

De inscheping van R.O. aan boord van ZM-eenheden tijdens de terugkeer van Antwerpen naar hun thuishaven is begonnen. Enkele R.O. hebben reeds de terugreis naar Oostende meegemaakt : EDV (R) Luyten, Lt. gen. M. Fried, 2EV (R) Schrijvers en 2EV (R) Esterbecq. Op 8 mei hield de heer Stelmans, Public Relations bij de Interkommunale E3, in Stella Maris, een interessante voordracht over de bouw van de nieuwe Scheldetunnel. Dit gebeurde in samenwerking met het zeemanscollege.

Rex foto, Deurne
Gedurende het 5e jaarlijks bal van de Afdeling Antwerpen, snijdt Fregatkapitein (R) Deseck met marinesabel de feesttaart aan.
Au cours du 5e bal annuel de la Section d'Anvers, le Capitaine de Fregate Deseck monte à l'abordage du gâteau anniversaire.

O.R./FN Brabant

De très nombreux auditeurs spectateurs, parmi lesquels : le Commodore Lurquin, le commodore e.r. Petitjean, le général en retraite Baele, des officiers d'active et de nombreux officiers de réserve ont chaleureusement applaudi le CPC Robijns qui narra les péripeties de la croisière scientifique du „ Demoor " en Australie. La présentation par, EDV. Van Leeuwen, des diapositives reçu également sa part d'applaudissements. Le CPC Lenoir et son comité ont réussi magnifiquement le „ nouveau départ " de la section.

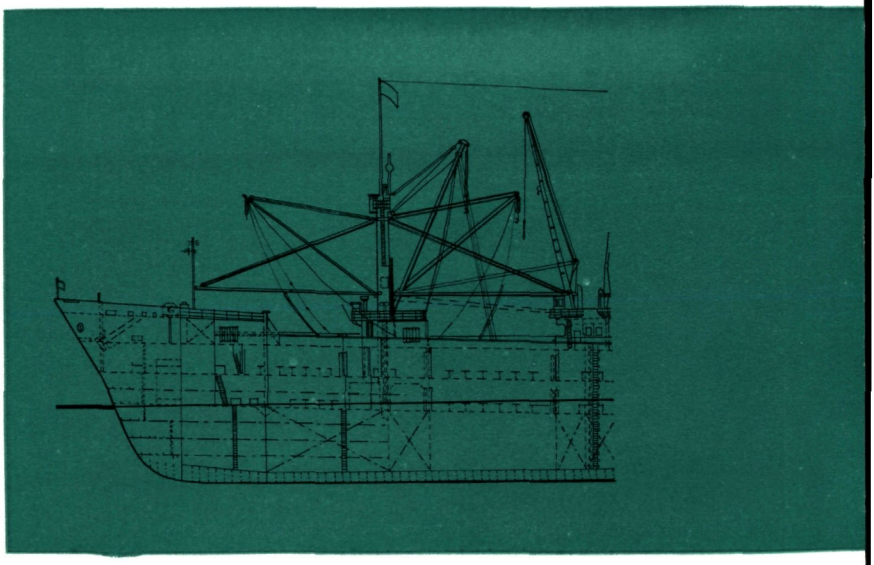


BOELWERF

N.V. TEMSE S.A.

Tel. (03) 71.09.01 Telex 31.140

Telegr. Boelwerf-Temse



Zeeschepen tot 80.000 ton

Navires de mer jusque 80.000 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

ereleden - membres d'honneur

son altesse royale le prince albert de liège
monsieur le ministre de la défense nationale
le commodore (e.r.) robins, bruxelles
le commodore (e.r.) petitjean l., woluwe st étienne
le commodore lurquin, chef d'état-major de la force navale
monseigneur cammaert, aumonier en chef des forces armées
generaal-majoor raemackers, oostende
le général (e.r.) truyers, bruxelles
le capitaine de vaisseau (e.r.) béatse ch. bruxelles
le capitaine de vaisseau poskin, bruxelles
le capitaine de vaisseau ceulemans, belgian délégation nato, london
le capitaine de vaisseau giulio de boccard, attaché naval près l'ambassade d'italie, paris
le capitaine de frégate (res) bourguignon, ambassade de belgique à madrid
le capitaine de corvette liénart j.c., oostende
kolonel-geneesheer e. de vlies, oostende
de heer f. deceuninck, kommandant bij het zeewezen, oostende
verbroedering royal navy, oostende
the office of the naval attache, american ambassy, brussels
le baron et la baronne de brouwer yves, etterbeek
comte d'ursel, moulbaix
de heer nicod, consul der nederlanden, brugge
le vicomte poullet, bruxelles
monsieur a. van zeeland, etterbeek
le club prince albert, bruxelles
le capitaine de vaisseau (res) van waesberghe, oostende
fregatkapitein (res) herreman, stene
kapitein ter zee (e.r.) tanghe j. oostende
de heer verberght, rijnkapitein, antwerpen
le commandant d'avi van obergen, klemskerke
le lieutenant de vaisseau 1 cl (res) l. thibaut, dinant
brusselse vereniging van de oudgedienden van de zm (mr. bogaert) bilingue
l'école supérieure de radio-navigation, bruxelles
le cercle nautique de la force aérienne, bruxelles
ms „willi huber" c/o plouvier maritime, antwerpen
ms stad gent, co plouvier maritime antwerpen
ms stad antwerpen
de heer alloo, st kruis
monsieur hamoir, bruxelles
de heer m. boydens, oostende
monsieur pallemaerts, bruxelles
de heer de preitere, kortrijk
monsieur françois, bruxelles
kvgo basket-ball oostende - mr ampe
monsieur g. leonard, bruxelles
l'administration communale de verviers
monsieur schilling, bruxelles
de heer bekaert, oostende
monsieur latinis, bruxelles
de heer h. de hondt, oostende
the north sea yacht club, oostende
de heer smissaert, oostende
de brouwerij van haecht, gent
de heer w. de bie, buizingen
mess onder-officieren van comienav
de heer vleurinck, destelbergen
de heer van hoof, merksem
monsieur m. gillet, bruxelles
le docteur a. beernaerts, lasne
monsieur a. decourrière, bruxelles
les établissements saute, bruxelles
e. bogerd & cie, antwerpen

monsieur p. delahaye, woluwe st pierre
de heer m. glorieux, burgemeester te spiere
madame j. pipijn, bruxelles
de heer m. quaghebeur, oostende
de heer becquaert, berchem
monsieur solvay, la hulpe
mercantile marine, antwerpen
de heer de clerck-aelbers, bruxelles
de heer stobbelaers, menen
de stad knokke
beliard & murdoch, n.v. scheepswerven, antwerpen
de stad diksmuide
p.v.b.a. beeldens w., oostende
scandiaflex & the roof n.v., wilrijk
de heer verhaeghe n., forest
de heer carlier l., antwerpen
monsieur goor g., bruxelles
de heer van caillie, oostende
monsieur de gheldere, bruxelles
monsieur geonet g., couillet
het gemeentebestuur van st truiden
monsieur neufcœur j., molenbeek st jean
monsieur dhont a., st josse ten noode
de heer naudts j., oostakker
monsieur dhont xavier, auderghem
het gemeentebestuur van lier
le comité national de propagande maritime
de heer simkens, borsbeek
monsieur bouchons l., heusy
de officieren van het reservedepot nieuwpoort
monsieur janssens a., uccle
l'administration communale de herstal
monsieur nagelmackers a., liège
la ville de malmedy
de heer windey, steendorp
caddy tailors, oostende
de stad oudenaarde
bibliothèque centrale de la province de brabant, bruxelles
de heer m. knuts, zuun
koninklijke nederlandse gist- en spiritusfabriek, brugge
het gemeentebestuur van st kruis
het gemeentebestuur van vilvoorde
wardroom zinnia A 961
mess onder-officieren zinnia A 961
les établissements r. brulé, bruxelles
monsieur nys, bruxelles
de heer mannaerts, leut
de heer planchar, antwerpen
le capitaine-commandant médecin j. flahaut, den haan
de heer a. bouchat, leuven
l'administration communale de herve
l'administration communale de visé
la ville d'Andenne
de heer janssens m. oostende
de heer vanheste r. oostende
l'administration communale de seraing
de heer dekeyser p. watermael
de heer decuf ch. oostende
l'administration communale de dinant
l'administration communale de andenne
het gemeentebestuur van lokeren
de heer de cooman j. antwerpen
scheepsbouwwerven boel en zonen, temse
n.v. armement deppe s.a. antwerpen
n.v. cie maritime belge (lloyd royal) s.a. antwerpen

afgesloten op datum van 31 mei 1968

Juillet

01	0432	1058	1644	2334
02	0517	1142	1729	—
03	0608	0020	1820	1231
04	0705	0114	1920	1330
05	0810	0217	2029	1438
06	0919	0326	2140	1549
07	1025	0433	2247	1659
08	1125	0535	2348	1803
09	—	0632	1219	1903
10	0043	0724	1308	1958
11	0135	0813	1355	2049
12	0225	0859	1441	2138
13	0314	0943	1527	2224
14	0401	1026	1612	2307
15	0447	1109	1656	2349
16	0532	1152	1741	—
17	0618	0032	1829	1240
18	0710	0120	1925	1336
19	0809	0216	2030	1441
20	0916	0319	2142	1551
21	1024	0426	2250	1659
22	1124	0528	2346	1800
23	—	0621	1212	1851
24	0029	0704	1250	1933
25	0106	0740	1323	2009
26	0139	0813	1354	2043
27	0213	0845	1427	2117
28	0250	0921	1502	2154
29	0329	0959	1540	2233
30	0409	1038	1620	2313
31	0452	1117	1702	2354

Août

01	0537	—	1749	1200
02	0628	0041	1845	1253
03	0731	0141	1956	1404
04	0848	0255	2120	1527
05	1010	0413	2242	1650
06	1120	0525	2349	1801
07	—	0626	1214	1902
08	0042	0716	1259	1953
09	0129	0800	1341	2039
10	0212	0841	1422	2120
11	0254	0920	1503	2200
12	0335	0959	1543	2236
13	0413	1037	1621	2311
14	0450	1114	1658	2345
15	0526	1153	1737	—
16	0607	0023	1823	1242
17	0700	0113	1925	1345
18	0816	0219	2051	1501
19	0946	0338	2218	1621
20	1059	0454	2322	1732
21	1151	0556	—	1827
22	0009	0642	1229	1909
23	0045	0717	1300	1944
24	0117	0747	1328	2016
25	0149	0819	1400	2050
26	0224	0855	1435	2128
27	0302	0939	1513	2208
28	0343	1012	1554	2247
29	0424	1051	1637	2327
30	0508	1133	1724	—
31	0558	0012	1820	1227

Septembre

01	0702	0113	1939	1345
02	0834	0237	2122	1521
03	1011	0407	2248	1650
04	1118	0524	2349	1802
05	—	0622	1207	1857
06	0035	0706	1246	1941
07	0115	0742	1322	2019
08	0152	0818	1359	2054
09	0229	0853	1435	2128
10	0303	0929	1511	2200
11	0337	1004	1546	2229
12	0408	1037	1619	2258
13	0439	1112	1652	2331
14	0513	1156	1732	—
15	0557	0016	1829	1256
16	0715	0124	2002	1415
17	0908	0250	2142	1541
18	1026	0416	2250	1657
19	1119	0523	2339	1754
20	1157	0610	—	1837
21	0017	0645	1229	1911
22	0049	0716	1258	1945
23	0122	0749	1331	2021
24	0157	0827	1407	2100
25	0235	0907	1447	2141
26	0316	0947	1530	2221
27	0358	1028	1616	2302
28	0444	1115	1706	2350
29	0536	—	1810	1216
30	0648	0057	1941	1342

Octobre

01	0833	0228	2126	1519
02	1005	0402	2244	1646
03	1106	0518	2338	1753
04	1151	0610	—	1842
05	0020	0648	1227	1919
06	0054	0719	1300	1951
07	0126	0751	1332	2022
08	0158	0825	1406	2052
09	0229	0859	1441	2122
10	0301	0933	1514	2150
11	0331	1005	1547	2219
12	0401	1040	1620	2251
13	0434	1122	1659	2334
14	0515	—	1752	1219
15	0623	0038	1918	1333
16	0814	0202	2054	1455
17	0936	0327	2205	1611
18	1032	0435	2258	1711
19	1115	0526	2341	1757
20	1152	0606	—	1836
21	0018	0643	1227	1914
22	0054	0720	1303	1953
23	0130	0801	1342	2034
24	0210	0844	1425	2116
25	0252	0928	1511	2159
26	0338	1015	1602	2244
27	0427	1109	1700	2338
28	0525	—	1810	1216
29	0643	0047	1939	1338
30	0817	0213	2109	1506
31	0939	0341	2221	1626

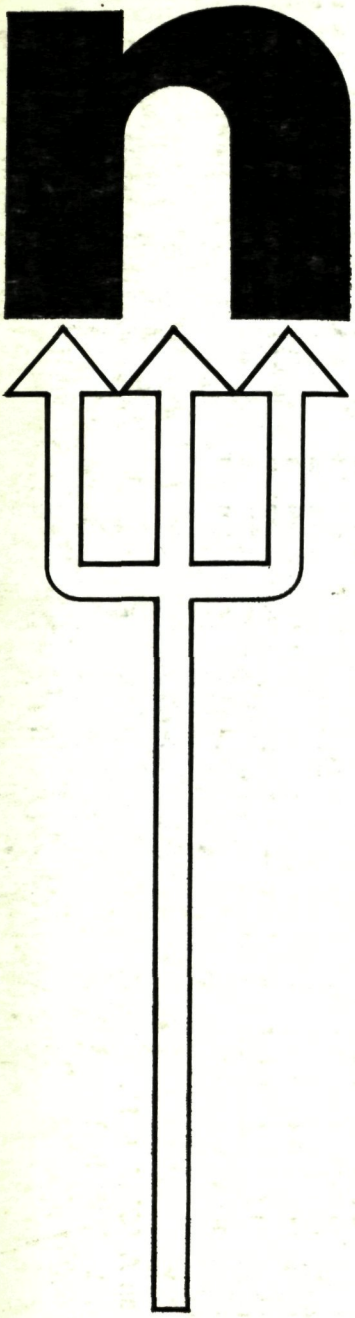
Novembre

01	1039	0453	2314	1729
02	1126	0543	2355	1815
03	—	0621	1203	1851
04	0028	0654	1236	1922
05	0059	0727	1308	1951
06	0128	0801	1341	2021
07	0159	0835	1415	2051
08	0231	0910	1450	2121
09	0304	0945	1525	2145
10	0337	1021	1601	2227
11	0412	1102	1641	2310
12	0454	1152	1732	—
13	0551	0004	1839	1254
14	0710	0113	1957	1405
15	0829	0228	2109	1516
16	0934	0338	2209	1620
17	1027	0436	2300	1713
18	1113	0525	2344	1800
19	1157	0610	—	1844
20	0025	0655	1239	1928
21	0107	0741	1323	2012
22	0150	0829	1411	2058
23	0235	0919	1502	2145
24	0325	1012	1557	2234
25	0418	1109	1656	2327
26	0517	—	1802	1211
27	0624	0029	1916	1320
28	0739	0140	2030	1434
29	0853	0257	2138	1546
30	0957	0406	2235	1648

Décembre

01	1050	0502	2321	1738
02	1135	0548	2359	1819
03	—	0629	1213	1854
04	0033	0707	1248	1927
05	0105	0744	1322	1959
06	0138	0821	1358	2032
07	0212	0858	1434	2015
08	0248	0934	1511	2139
09	0323	1011	1549	2214
10	0400	1048	1628	2253
11	0440	1130	1712	2337
12	0525	—	1803	1217
13	0620	0029	1904	1314
14	0724	0131	2011	1420
15	0832	0239	2117	1527
16	0938	0346	2218	1630
17	1037	0447	2313	1727
18	1132	0544	—	1821
19	0003	0639	1224	1911
20	0050	0732	1315	1959
21	0137	0825	1406	2047
22	0226	0918	1458	2135
23	0315	1010	0151	2222
24	0406	1102	1645	2311
25	0458	1154	1739	—
26	0552	0002	1836	1248
27	0650	0057	1936	1346
28	0754	0159	2040	1449
29	0901	0307	2143	1553
30	1006	0412	2241	1653
31	1104	0512	2332	1745

Temps exprimé en A (GMT + 1).
Tijd uitgedrukt in A (GMT + 1)



2

tweemaandelijks maritiem tijdschrift.
revue maritime bimestrielle. éditeur : a.s.b.l. neptunus boîte postale 17 oostende 1
uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1
abonnement :
150 Fr. (gewoon - normal)
200 Fr. (steun - soutien)
300 Fr. (ere - honneur)
c.c.p. 17.55 société générale de banque oostende cpt 40.07.79
p.r.k. 17.55 generale bankmaatschappij oostende rek. 40.07.79
politiek en confessioneel onafhankelijk
libre de toute attache politique ou confessionnelle.
aangesloten bij de unie der belgische periodieke pers.
membre de l'union de la presse périodique belge.
imprimé en belgique :
chez Imp. "De Vuurtoren" tél. 059 - 751.32 à oostende
in belgië gedrukt bij druk. "De Vuurtoren" - tel. 059 - 751.32 te oostende.