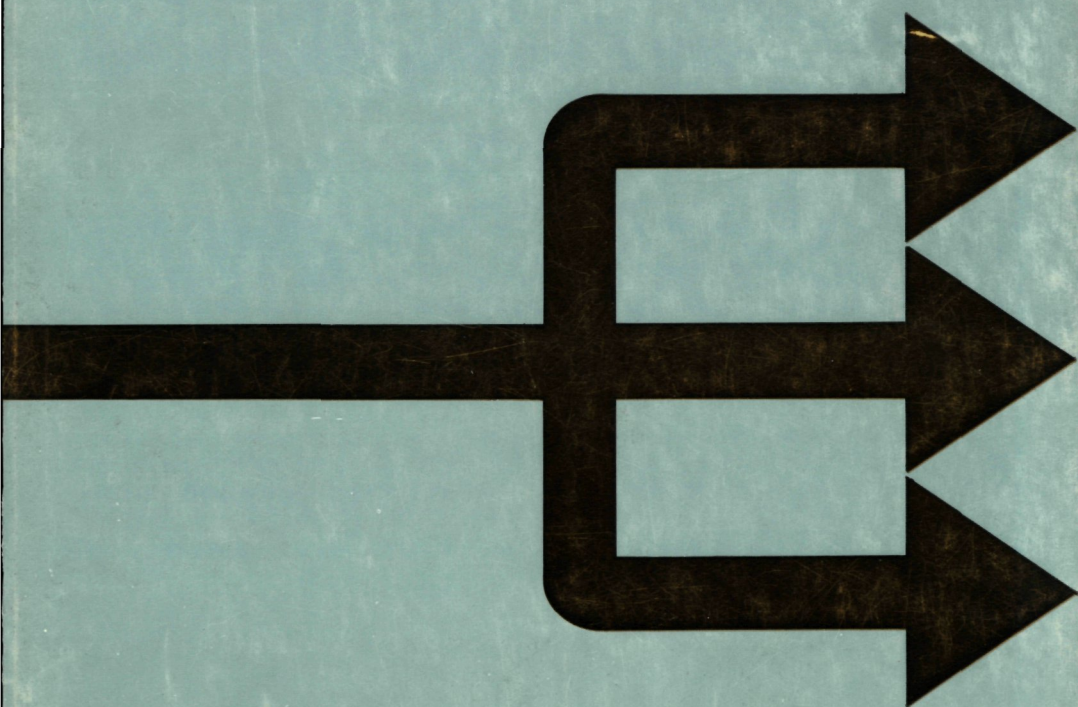


57


neptunus



REVUE NAVALE BIMESTRIELLE
TWEEMAANDELIJKS MARINETIJDSCRIFT

65

nep



les articles, les études
et informations de ce numéro
ont été rassemblés par

hebben de studies, artikelen
en informaties van dit nummer
verzameld

de presentatie en opmaak is van
presentation et mise en page de

5

tunus

r. prigneaux - w. pieters.
m. dubois - g. busard - h. jacquemin.

l. decoster - j. leppert.



U leeft en woont ...
Bezoek de specialist van het

MEUBIBOUW

IJskelder-, Lijndraaier- en Vaartstraat 10
Spoorwegstraat 31
Alfons Pieterslaan 2

Speciale korting voor Zeemacht

MODERN Meubel

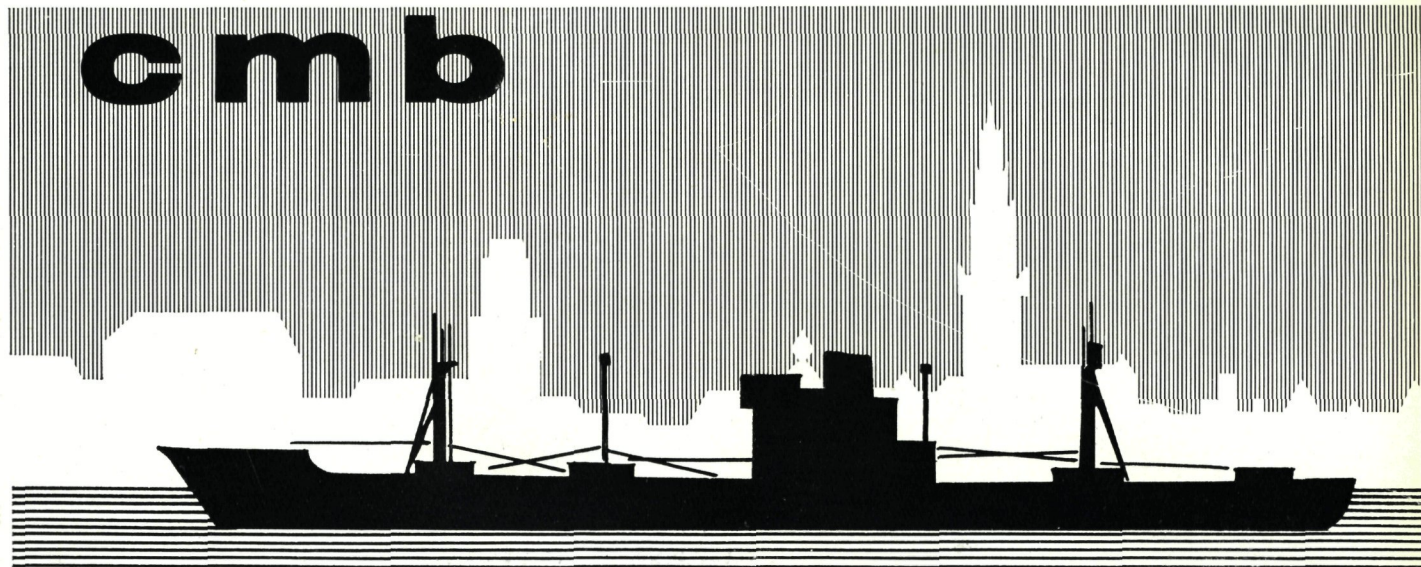
1.500 m² Toonzalen

-	Tel. 744.07	-	Oostende
-	Tel. 730.91	-	Oostende
-	Tel. 724.91	-	Oostende

(Op 150 m van de Zeemacht)

ANVERS : AFRIQUE * AMERIQUES * ASIE MINEURE

cmb



agents-gérants : • AMI • St. Katelijnevest, 61 ANVERS

votre banque...

BANQUE DE LA SOCIETE GENERALE DE BELGIQUE

CHANGE - FINANCEMENTS

PLACEMENTS EN TITRES ET EN ESPECES



CONFRONTATION ! D'un côté, le progrès industriel et ses nouvelles techniques... PHILIPS lui apporte la perfection de ses équipements industriels. De l'autre, le confort et les loisirs accrus... PHILIPS y contribue par des appareils nouveaux et raffinés. De chaque côté : un nom : **PHILIPS... c'est plus sûr !**



CONFRONTATIE ! Aan de ene kant industriële vooruitgang en nieuwe technieken... PHILIPS' bijdrage is de perfectie van zijn industriële uitrustingen. Aan de andere kant *komfort en meer vrije tijd*... PHILIPS verleent zijn medewerking door nieuwe, ingenieuze apparaten. Altijd en overal : een naam : **PHILIPS... steeds betrouwbaar !**

Antwerp Marine Radio CY. n.v.

VERKOOP

HUUR

ONDERHOUD

Radars - V.H.F. telefoons - Dieptemeters - gyro-kompassen
Scheepsradio - sonars

ANTWERPEN

OOSTENDE

ZEEBRUGGE

Ambtmanstraat, 8

H. Baelskaai, 44

Noord-Hinderstr. 31

telex (03) 734

Tel. (03) 33.77.80

tel. (059) 735.24

tel. (050) 542.71

Essence Esso Extra Benzine



**Stop een tijger
in UW tank !**

**Mettez un tigre dans
VOTRE Moteur !**

INES

BELGIUM INTERNATIONAL ELECTRONIC SERVICE

Société Anonyme

ANTWERP, 13 Koningssstraat

La voie directe et agréable vers l'Angleterre
RENSEIGNEMENTS, DOCUMENTATION, etc. :

Agences de voyages et clubs automobiles agréés,
Service des Paquebots à Ostende-Quai. (tél. 776.01).

oostende

dover



De korte en aangename zeeweg naar Engeland
INLICHTINGEN, DOCUMENTATIE, enz. :

Erkende reisagentschappen en automobiellclubs,
Dienst der Paketboten te Oostende-Kaai (tel. 776.01).



FEMADA

Fédération des mutuelles des ayants-droit de l'armée.

BXL 16 - tél. 02 - 73.22.51 et 73.25.15
87, avenue du paepedelle,

Depuis le 1 avril, ASSURANCE MALADIE OBLIGATOIRE POUR TOUS LES MILITAIRES DE CARRIERE (et les VCCT) les agents de l'état et les travailleurs indépendants.

Cette assurance obligatoire consiste en :

- 2,5 % : contribution de l'Etat
- 2,5 % : retenue mensuelle
- + 20 fr : contribution supplétive mensuelle

cette assurance complète couvre le chef de famille et les personnes à sa charge - pour tous les risques pécuniaires de maladie et d'accident.

- + 30 fr : contribution mensuelle complémentaire

assurance facultative donnant droit à des interventions supplémentaires pouvant couvrir la totalité des débours en hospitalisation, opération, accouchement...

Inscription, demande de transfert d'autres organismes, renseignements et remboursements :

J. LOOFFEN
Elsenlaan 9, Stene
(ou Cedra 41-15)

ainsi qu'à l'adresse
FEMADA
(secret. P. ROSKAM)

Le restaurant de renommée

" Au Roy Henry "

65, Promenade Albert I Ostende

Tél. 750.29

Expl. : R. VERMEERSCH-VANHEE

sommaire

inhoud

Neptunus se targue d'une totale indépendance dans les domaines politique et confessionnel.

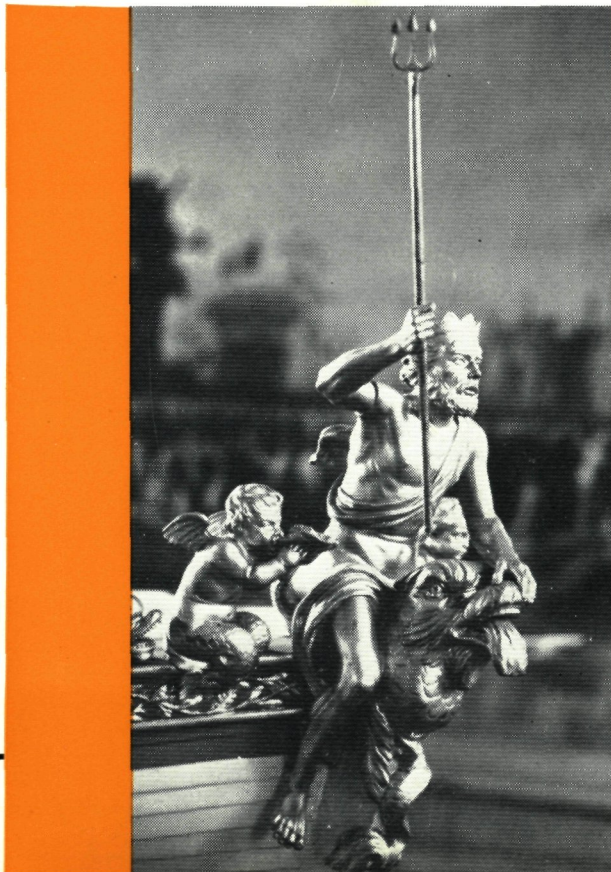
Neptunus gaat prat op zijn politieke en confessionele onafhankelijkheid.

- | | | |
|-----------|---|--------------|
| 11 | jeugd op zee - la mer et les jeunes | ch. b |
| 13 | marine militaire - marin marchand et loi de milice | r. prigneaux |
| 27 | konvooien : blijvende noodzaak ? | l. jacobs |
| 39 | il vaut mieux jeter la bouteille à la mer que vouloir trouver la mer au fond d'une bouteille | m.d. |
| 41 | maritieme actualiteiten van de laatste zes maanden | m. hoornaert |
| 49 | namur, la ville et françois bovesse
le m 909. f. bovesse, dragueur de mines océanique | |
| 65 | ZM - FN | |
| 72 | le personnel - het personeel
keskispas - wisjedat
la réserve - de reserve
Visitex 65 | |
| 79 | F.N. et marine marchande
Z.M. sport | |



Neptunus, figure de proue du canot d'apparat construit en 1810 par les chantiers impériaux de la ville d'Anvers à l'occasion de la visite de l'empereur Napoléon 1er. (Le canot est conservé au Palais de Chaillot à Paris.)

Neptunus, boegbeeld van de keizerlijke staatsiesloep gebouwd in 1810 door de keizerlijke werven van de stad Antwerpen ter gelegenheid van het bezoek van keizer Napoleon I. (De sloep wordt bewaard in het paleis "de Chaillot" te Parijs).



alfo

5



alfo

Chaque semaine, quelques gentilles lettres, venant de tous les coins du pays, encourageant NEPTUNUS à poursuivre l'œuvre entamée : informer nos concitoyens des problèmes maritimes et navals.

Les publications pour jeunes, elles aussi, ont brandi le trident et naviguent dans le sillage des rédacteurs de notre revue.

Que de jeunes miliciens nous font part de leur désir intense d'être un jour emportés au gré des vents et des marées !

Dans nos universités, professeurs et étudiants s'intéressent activement aux recherches océanographiques et dans les locaux de nos établissements d'enseignement supérieur apparaissent les premières photos dont le thème est emprunté à la mer. Signe des temps ?

Depuis que nos moins de vingt ans chantonent "la mer" avec leurs idoles, la mode est aux insignes et habits marins ; les ancrés-bijoux ornent les coiffures et les pulls des belles tandis que leurs amoureux arborent fièrement à leurs bruyantes motorettes toute la gamme des pavillons de signalisation.

Les sports aquatiques et nautiques enregistrent chaque saison des succès toujours croissants ; la voile, l'aviron, le canot à moteur, la pêche sous-marine offrent à la jeune génération des joies et des plaisirs sans cesse renouvelés. Les jeunes répondent à l'appel de la mer.

A nous, qui essayons d'intéresser nos compatriotes aux choses de la mer, d'en profiter, l'occasion est belle puisque les jeunes sont avec nous.

Ch. B.

les jeunes et la mer

de jeugd op zee

Iedere week en uit alle hoeken van het land ontvangen we enkele aardige brieven, die NEPTUNUS aanmoedigen het begonnen werk voort te zetten : onze medeburgers inlichten omtrent de maritieme problemen.

De publikaties voor de jeugd hebben eveneens de drietand opgevist en varen in het zog der redakteurs van ons tijdschrift. Hoeveel miliciens maken ons niet hun innige wens kenbaar om eens te kunnen meegevoerd worden als een speelbal der winden en getijden.

De professoren en studenten van onze universiteiten hebben een actieve belangstelling voor de oceanografische opzoekingen, en in de lokalen van onze instellingen voor hogere studiën verschijnen de eerste foto's waarvan het onderwerp ontleend werd aan de zee. Een teken des tijds ?

Sedert onze tieners, samen met hun idolen, "de zee" bezingen, zijn marine speldjes en kledij in de mode.

Ankertjes versieren de kapsels en pulls der schonen, terwijl de geraas makende brommers van hun geliefden getooid zijn met de ganse reeks van seinvlaggen.

De watersporten boeken iedere dag nieuwe successen. Het zeilen, het roeien, de motorboot en de onderwatervisvangst bieden aan de jonge generatie steeds meer vreugde en vermaak.

Wij, die trachten onze medeburgers te betrekken bij al wat de zee betreft moeten hieruit voordeel halen ; de gelegenheid is mooi, de jeugd is met ons.

r. prigneaux

Les marins marchands comme les instituteurs, les membres du clergé, plus tard les missionnaires du Congo et les médecins bénéficièrent d'un statut spécial au cours de la législation de milice depuis l'indépendance de la Belgique. Ce statut évolua avec les politiques maritimes et militaires suivies par nos gouvernements aux différentes époques de notre histoire.



1960

MARIN MARCHAND MARIN MILITAIRE

1817 - 1830

La loi sur la milice et le recrutement du 8 janvier 1817 (Régime hollandais) prévoyait déjà l'exonération du service pour certaines catégories de marins. Cette loi a régi le recrutement de l'armée jusqu'en 1870, mais lors de l'indépendance de la Belgique, les articles 118 et 119 de la Constitution lui servirent de base - la Constitution se substituant à la Loi Fondamentale du Royaume des Pays-Bas.

A cette époque, la milice était formée autant que possible par enrôlement volontaire ; à défaut d'un nombre suffisant d'enrôlés volontaires, elle était complétée par la voie du sort.

Les gens de mer qui n'échappaient pas à la conscription étaient incorporés dans l'armée de terre. Ceux qui le désiraient, pouvaient servir à la Marine. Déjà en 1831, un avant-projet d'organisation de la marine de guerre prévoyait que "chaque individu qui le 1er janvier de chaque année aura atteint sa 18e année et qui habitant un port ou la côte préférerait se destiner à la navigation, sera exempt de tout autre service militaire". (Devos p 14)

En 1832 un arrêté royal créa à Anvers "pour la durée de la guerre" une Compagnie de Marins qui "serait employée partout où le service des gens de mer pourrait être utile". (Leconte p 43)

En 1835, le premier budget du département de la Marine, présenté par J. Lebeau au cours de sa séance du 2 juin, prévoyait l'admission dans la Marine des "miliciens des côtes maritimes qui préféreraient le service de mer à celui de l'infanterie ou de la cavalerie". (Leconte p 26)

En 1854, une note répondant à une demande de renseignements d'un pays étranger signale que "en temps de guerre, il n'y a point d'exemption même pour les marins au long cours ; en temps de paix, ceux-ci sont exemptés de la milice, s'ils ont plus de deux ans de navigation, les recrues peuvent opter pour la marine". (Devos p 193)

En 1870, compte tenu de la réorganisation de l'armée, la question du recrutement fut reprise et une nouvelle loi sur la milice fut promulguée le 3 juin 1870.

Le projet initialement présenté renfermait une disposition en faveur des marins. Ce projet ne fut pas admis. "Si l'on accorde cette faveur à la grande pêche et au commerce maritime, fut-il dit lors de la discussion, comment la refuser à d'autres industries importantes qui sont en très grand nombre et auxquelles la milice enlève une partie des bras qui les activent, qui les mettent en mouvement ?" (Bonet et Jacquemin p 217)

La Marine Royale - pépinière pour la Marine Marchande - ayant été supprimée en 1862, les gens de mer servirent uniquement dans les unités de terre et "délaissèrent la navigation, l'abandonnèrent à leur retour dans leur foyer pour l'usine et le travail moins pénible, le nombre de matelots marchands diminua sensiblement." Pour remédier à cette lamentable situation, le représentant Hardy de Beaulieu, lors de la discussion du budget de la marine pour 1884, proposa d'affecter tous les miliciens marins à la compagnie des pontonniers de place.

Pendant la saison de pêche et de cabotage, ces hommes obtiendraient des congés afin de pouvoir prendre du service à bord des bateaux de pêche et des navires marchands naviguant sous pavillon belge. Les marins momentanément sans engagement seraient embarqués soit sur le bateau torpilleur du génie, soit sur le bateau-école de l'Etat.

La Direction de la marine confirma que "le métier militaire n'enlève pas seulement des bras à la marine et à la pêche, en ce sens qu'il force les marins à quitter leur métier, mais qu'il les en détourne à jamais."

En présence de la gravité de ces déclarations, le Département de la Guerre résolut d'incorporer les miliciens marins et pêcheurs dans les régiments d'infanterie d'Anvers et d'Ostende. Il fut prescrit aux chefs de corps de permettre à ces militaires de s'enrôler pour un ou plusieurs voyages pendant une certaine période de l'année à bord des bâtiments de commerce ou de pêche. Au retour, ils devaient faire du service en caserne jusqu'à un embarquement ultérieur. La mesure visait 43 marins et 24 pêcheurs, indice brutal de la dégénérescence de ces professions, due à la suppression de la marine militaire. Etaient également incorporés aux régiments d'Anvers et d'Ostende, des jeunes gens désireux, tout en accomplissant leur service militaire, de suivre les cours des écoles de navigation établies dans ces villes. (Leconte p 228)



1909

Le service militaire des gens de mer ne subit guère de modifications jusqu'au vote de la loi du 14 décembre 1909 - loi qui abrogea le tirage au sort et instaura le service obligatoire.

Cette loi accordait l'exemption :

- a) à ceux qui se préparent dans une école de marine ou sur un vaisseau-école reconnus par l'Etat à subir l'examen d'officier au long cours ;
- b) aux élèves de ces institutions munis d'un diplôme d'officier au long cours..

Un délai de deux ans leur était accordé pour obtenir un emploi, en cette qualité, dans la marine de l'Etat ou dans la marine marchande. Après huit ans de service dans la marine, ils étaient définitivement libérés.

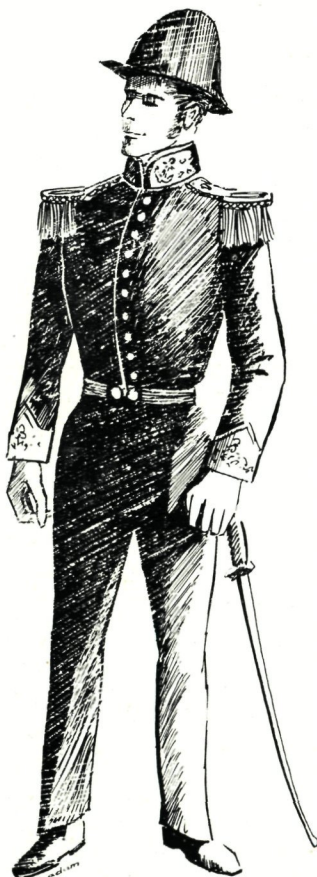
Cette disposition légale trouvait sa source dans un amendement présenté à la chambre le 30 novembre 1909 par Mr Visart de Bocarmé qui l'appuya en ces termes :

"Il s'agit d'une catégorie de jeunes gens dont les études et la préparation à la carrière qu'ils veulent suivre sont incompatibles avec les obligations militaires. D'autre part, ce n'est pas seulement leur intérêt particulier, mais aussi l'intérêt général et le bien de l'Etat qui demandent que leur vocation ne soit pas entravée.

"Il s'agit des élèves des écoles de marine qui sont instituées pour former des officiers au long cours. Veuillez remarquer, en effet, qu'il ne s'agit pas de tous ceux qui font des études maritimes quelconques, mais uniquement de ceux qui désirent obtenir un diplôme d'officier au long cours et qui après avoir terminé leurs études font le stage nécessaire et se consacrent réellement à la navigation.

"Le nombre des jeunes gens qui se vouent à cette carrière est plutôt trop limité et il est désirable qu'il s'accroisse chaque année. Il n'est pas à craindre qu'il n'y en ait trop et, en définitive, les obligations qu'ils contractent sont au moins équivalentes à celles qui peuvent les attendre dans le service militaire. Je pense qu'il est inutile de démontrer que la préparation de l'officier de marine ne peut se concilier avec l'appel sous les drapeaux. Les études qu'ils doivent faire, leur stage sur des navires ne comportent pas les interruptions qu'exigerait le service dans l'armée. De plus, ceux qui sont devenus officiers au long cours peuvent se trouver dans des mers lointaines, dans l'océan Pacifique ou ailleurs, et il leur serait impossible de revenir en Belgique pour satisfaire aux devoirs de la milice."

Le député Buyl en se ralliant à la proposition de Mr Visart de Bocarmé regretta toutefois que les pêcheurs maritimes ne bénéficient pas de cette faveur.



1913

Les lois sur la milice coordonnées par arrêté royal du 14 janvier 1910 se bornant à reprendre (art 27, Litt E et F) les dispositions de la loi précédente, ce n'est que par la loi du 30 août 1913 (Art. 10) que les marins pêcheurs obtinrent sous certaines conditions l'exemption du service militaire.

Les dispositions suivantes furent en effet ajoutées après les litt E et F de l'art 27 de la loi de 1909 :

"Après douze ans de service dans la pêche maritime, les marins naviguant à la pêche sont définitivement libérés."

"En cas de mobilisation, les exemptés des catégories (E) et (F) sont appelés au service et employés à la défense des fleuves, des côtes et des places fortes. Ils sont tenus de suivre en temps de paix, pendant une période de trois mois, des cours et des exercices à cet effet. Ils peuvent être l'objet de deux rappels de quinze jours chacun."

L'exposé des motifs (pasinomie 1913 p 142) justifiait ainsi cette disposition nouvelle :

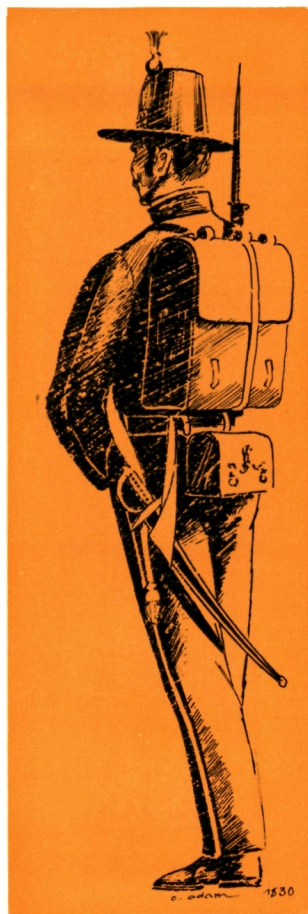
"La profession de marin exige, en effet, un apprentissage ininterrompu, et les raisons qui ont motivé la dispense du service pour les candidats-officiers de marine plaident également en faveur des jeunes marins."

Au cours de la discussion du projet, la Section Centrale posa au ministre la question suivante : "Que faut-il entendre par "marins" ? Sont-ce ceux qui se consacrent à la pêche maritime ?"

REPONSE : "Les marins sont ceux qui s'adonnent, d'une manière permanente, aux métiers que comporte la navigation maritime à bord des vaisseaux à vapeur ou à voiles et à bord des bateaux de pêche. (pasinomie 1913 p 453)

Ces dispositions servirent de base à un A.R. du 4 août 1914 créant un service de défense côtière et fluviale comprenant la préparation et la réalisation de toutes les mesures propres à assurer la défense des côtes et de l'Escaut maritime. (Leconte p 298)

Cet arrêté ne put évidemment pas être appliqué.



1914

La guerre de 1914 nous trouva donc sans marine - à part quelques canonnières - et sans défense efficace vers la mer. Les marins furent peu ou pas utilisés. Les élèves du navire-école qui tous offrirent leurs services à l'armée, furent d'abord envoyés aux pontonniers, ils servirent ensuite à bord des canonnières de réserve et une équipe fut chargée de la batterie antiaérienne.

À la chute d'Anvers, beaucoup de cadets rejoignirent l'armée de campagne à Ostende. (Leconte p 342)

Pour faire face aux besoins nouveaux issus de la guerre, plusieurs arrêtés lois modifièrent la législation de 1913 - l'A.R. du 21 juillet 1916 en particulier appela au service TOUS les Belges âgés de 18 à 40 ans - le régime de faveur prévu pour les marins fut suspendu.

La nécessité d'une force maritime se fit cruellement sentir : aussi le 3 mai 1917 une dépêche ministérielle créa le DEPOT des EQUIPAGES où furent versés les cadets du navire-école. Ce Dépôt des équipages où furent immatriculés les marins belges disponibles était en particulier chargé d'assurer par les marins les plus âgés, l'alimentation des équipages des bateaux de commerce transportant des approvisionnements."

1919 - 1921

Dès l'armistice, l'opinion publique et la presse étant très favorables à la renaissance d'une marine militaire, le Dépôt des Equipages fut maintenu jusqu'en novembre 1919 date à laquelle naquit le Corps des Torpilleurs et Marins (C.T.M.).

En conséquence, les marins marchands et pêcheurs furent soumis au service militaire. La loi de milice du 5 avril 1921 prévoyait que "les marins seraient affectés **dans la mesure des besoins** aux unités chargées de la défense côtière ou fluviale, ou à des services analogues."



1923

La loi sur la milice du 10 mars 1923 si elle apporta de nombreux changements aux lois précédentes ne modifia en rien la situation de milice des marins.

Guidé par la pensée d'utiliser à l'armée les connaissances techniques des miliciens, le législateur prescrivit que "les officiers de marine, les élèves des écoles de navigation et des écoles de pêche, les mécaniciens, chauffeurs et matelots spécialisés de la marine de l'Etat, de la marine marchande et de la flotte de pêche seront affectés dans la mesure des besoins, aux unités chargées de la défense côtière ou fluviale ou à des service analogues".

On remarquera que le texte de la loi de 1923 est beaucoup plus large que celui de la loi de 1913. Celle-ci visait en effet exclusivement les jeunes gens qui se préparaient dans une école de marine ou sur un vaisseau-école RECONNUS par l'ETAT, à subir l'examen d'officier au long cours, les élèves de ces institutions munis d'un diplôme d'officier au long cours et les marins naviguant à la pêche depuis plus de 4 ans. (Jacquemin p 195)

1928

Le Corps des Torpilleurs ayant été supprimé par arrêté royal du 9 juillet 1926 - les enseignements de la guerre 14-18 s'étant estompés - la loi de milice du 7 novembre 1928 modifia la loi précédente de telle sorte que les officiers de marine, les élèves des écoles de navigation et des écoles de pêche, les mécaniciens, chauffeurs et matelots spécialisés de la marine de l'Etat, de la marine marchande et de la flotte de pêche furent dispensés du service actif après l'octroi de huit sursis annuels.

Cette disposition, avant d'être admise provoqua de vives objections. Pourquoi, a-t-on dit, ce privilège accordé à une profession ?

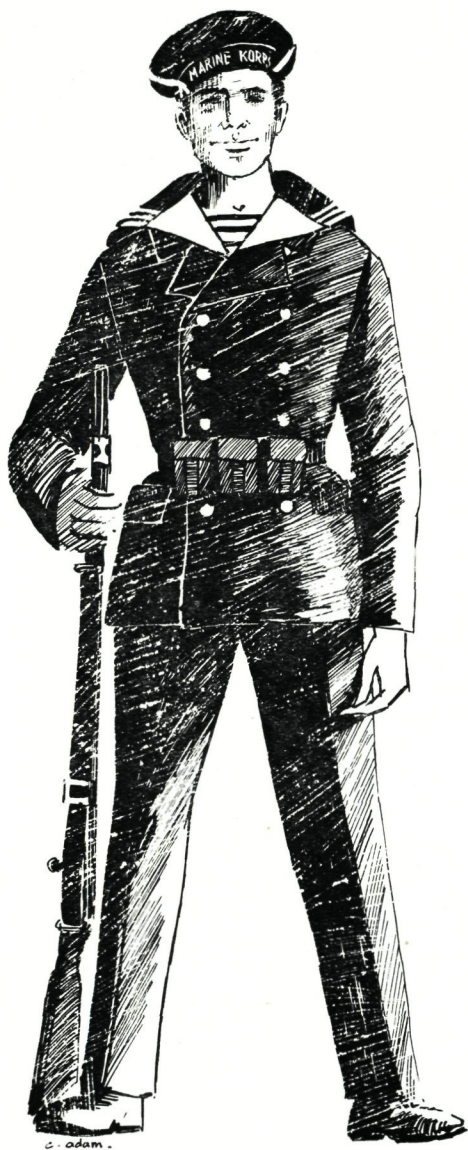
Mr le Ministre de la Défense Nationale a répondu : "que sa proposition n'avait pas pour fin de favoriser telle catégorie de travailleurs, mais était inspirée par l'intérêt du pays et de l'armée qui demande que les marins ne soient pas détournés de leur carrière. En temps de guerre, il y a des missions très difficiles à remplir qui nécessitent la présence de gens de mer rompus au métier.

"Au surplus, il s'agit ici non d'exemption des obligations militaires, mais simplement de sursis d'appel et il semble bien que ceux qui ont combattu le projet sur ce point l'aient perdu de vue.

"Les gens de mer ne seront dégagés de leurs obligations de service en temps des paix que si, à l'expiration de la huitième année, ils n'ont pas abandonné leur profession de marin." (Extrait du rapport de la commission de la Défense Nationale du Sénat - pasinomie 1928 p 437)

Plusieurs modifications furent apportées par la suite à cette loi de milice de 1928 mais les dispositions prévues pour les marins ne subirent aucun changement. A mentionner toutefois qu'en vertu de la loi du 5 décembre 1936, le principe que toute demande en matière de milice doit émaner du milicien lui-même, subit une dérogation au profit des marins : le commissaire maritime pouvant introduire les demandes de sursis et exercer le droit d'appel en leur nom. Il s'agit ici de la sauvegarde des droits des marins qui en raison de l'éloignement du pays ne pouvaient solliciter ce sursis dans les délais prévus par la loi (entre le 1er et le 20 janvier de chaque année).

Ces dispositions légales subsistèrent jusqu'à la guerre 1940-1945.



1940

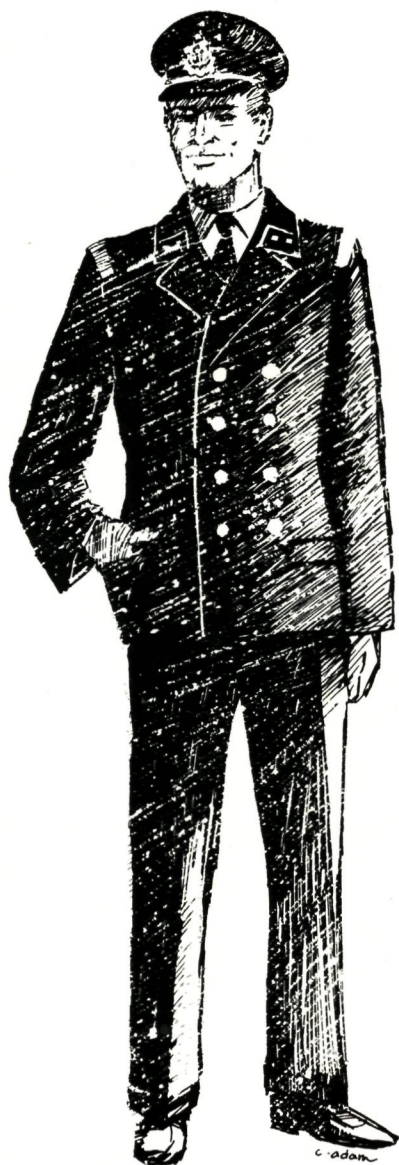
En 1939, les marins qui n'avaient pas sollicité de sursis furent affectés au Corps de Marine mobilisé le 15 septembre 1939. Rejoignirent également ce corps, les marins en congé illimité, ayant donc encore des obligations militaires.

Au cours de la guerre 1940-45, le gouvernement de Londres par arrêté du 30 janvier 1941, soumit aux obligations militaires les Belges âgés de 18 à 45 ans - même ceux qui avaient été exemptés - résidant dans les pays et territoires non occupés par l'ennemi.

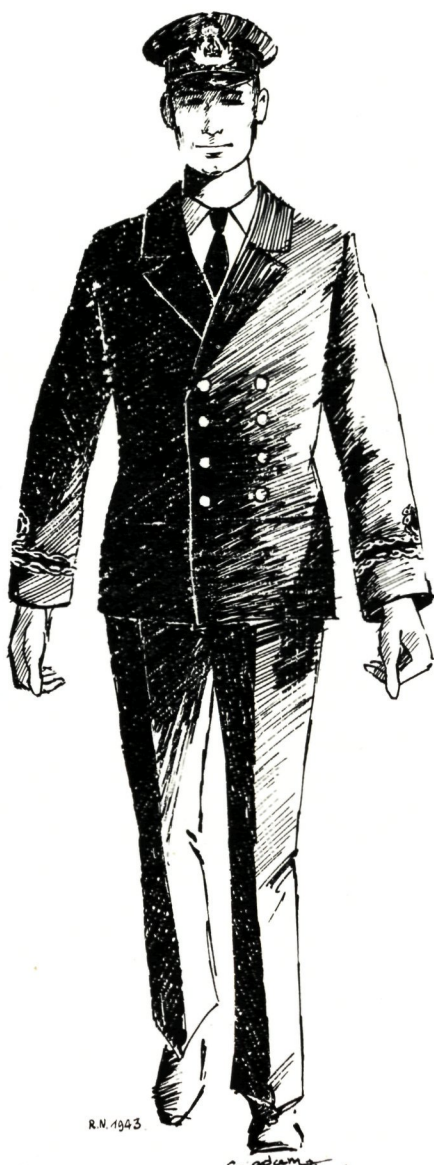
Toutefois les Belges appelés sous les drapeaux étaient exonérés du service militaire pour autant qu'ils acceptent de servir dans la section belge de la Royal Navy (R.N.S.B.) dans laquelle avaient été enrôlés plusieurs des 300 marins belges ayant gagné la Grande-Bretagne après la campagne de 18 jours ainsi que les 40 cadets du navire-école "Mercator" qui, imitant leurs aînés de 1914, étaient également venus rejoindre la R.N.S.B.

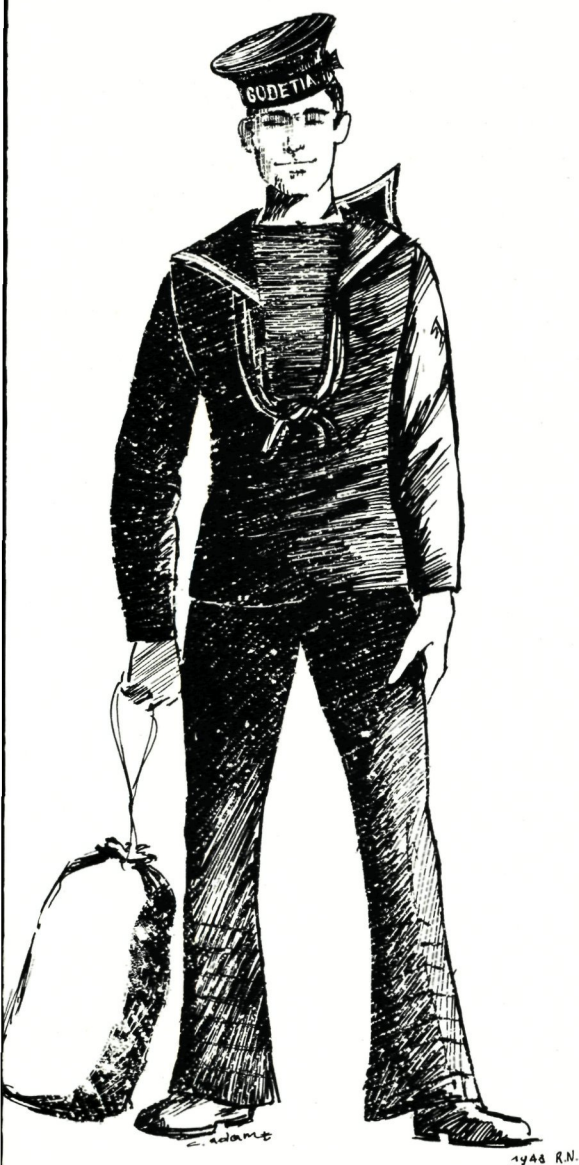
A l'issue de la guerre, le régime normal de milice fut remis en vigueur par l'A.R. du 25 juin 1946, mais une révision de la loi s'imposait par suite des modifications de l'établissement militaire du pays.

Le gouvernement préféra substituer à la législation existante une loi organique nouvelle. Celle-ci fut promulguée le 15 juin 1951.



1940





1951

Bien que la Force Navale ait été constituée par arrêté du Régent du 30 mars 1946 et qu'il eut paru logique - si l'on s'en rapporte aux dispositions des lois antérieures - d'affecter les marins à cette Force, la loi de 1951 accorda la dispense aux marins cinq ans après l'octroi d'un premier sursis.

L'exposé des motifs de la loi justifiait ainsi cette décision :

"La dispense du service a été accordée aux marins dans l'intérêt direct de la défense nationale, pour assurer les transports maritimes en temps de guerre.

L'importance de ces transports s'étant encore accrue, le projet maintient la dispense du service pour les marins nonobstant le rétablissement de la Force Navale."

1962 : régime actuel

Les lois sur la milice, coordonnées le 30 avril 1962 qui sont celles du régime actuel, augmentèrent de deux le nombre de sursis annuels nécessaires à l'obtention ultérieure de la dispense du service.

Les articles de la loi relatifs aux marins sont libellés comme suit :

Art 10 § 2 :

Sont en droit d'obtenir un sursis, comme il est prévu au § 1er : (c-à-d- aussi longtemps qu'il est appelé à former le contingent d'une levée portant le millésime d'une des années pendant lesquelles il atteint l'âge de 19 à 25 ans, l'inscrit est en droit d'obtenir un sursis le rattachant chaque fois à la levée suivante).

1^o

2^o les officiers de marine, les élèves des écoles de navigation et des écoles de pêche, les mécaniciens, chauffeurs et matelots spécialisés de la marine de l'Etat, de la marine marchande et de la flotte de pêche.

Art 12 § 1er :

Est en droit d'être dispensé du service militaire en temps de paix et suit en ce qui concerne la durée des obligations militaires, le sort des miliciens de sa classe :

1^o

2^o

3^o l'inscrit qui en raison de son âge, n'a plus droit aux sept premiers sursis et qui au moment de l'introduction de sa demande remplit depuis deux ans au moins les conditions déterminées à l'art 10 § 2 2^o (voir ci-dessus).

Art 21 § 1er :

Les demandes des miliciens marins doivent être introduites par le commis-



saire maritime ou par l'intermédiaire de ce dernier.

En d'autres termes, pour être exonéré définitivement du service militaire **en temps de paix**, le marin doit obtenir sept sursis annuels.

A titre d'exemple, un milicien marin (ou élève marin) né en 1946 appartient donc normalement à la levée de milice de 1965. Dans le courant du mois de janvier - obligatoirement dans le courant de ce mois aux termes de l'arrêté d'exécution de la loi - des années 1964 à 1970, une demande de sursis a dû ou devra être introduite par le commissaire maritime - ou par l'intermédiaire de celui-ci à l'administration communale du domicile de milice du marin.

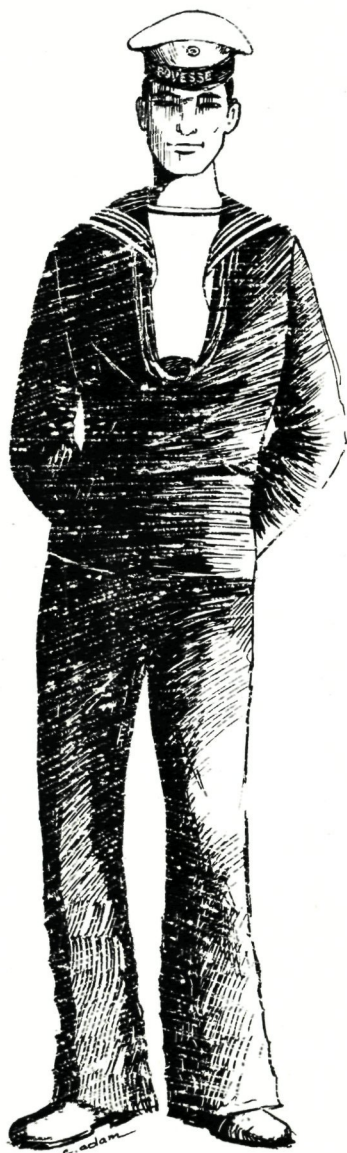
Dans le courant du mois de janvier 71, une demande de dispense définitive du service actif en temps de paix sera introduite. L'intéressé ayant rempli les conditions exigées par l'article 12-1-3 de la loi - ne plus avoir droit au sursis et être marin ou élève marin depuis 2 ans - sa demande de dispense sera agréée.

Le bénéfice des sursis et de la dispense n'est accordé évidemment qu'à ceux qui naviguent sous pavillon belge.

Avec la levée 64, 11 dispenses et 1.325 sursis ont été octroyés à des miliciens par application des Art 12.1.3° et 10.2.2°.

Les sursitaires de la levée 64 se répartissaient comme suit :

Nés en :	1939 :	19
	1940 :	232
	1941 :	214
	1942 :	224
	1943 :	254
	1944 :	206
	1945 :	176



marins en congé illimité de la marine marchande

Certains navigants sur mer ne bénéficient pas des dispositions contenues dans la loi de milice, soit qu'ils aient souhaité accomplir leur service militaire, soit qu'ils aient choisi la vocation de marin après leur terme de service actif.

Le pouvoir exécutif, « dans l'intérêt direct de la Défense nationale, pour assurer les transports maritimes en temps de guerre », a pris à leur égard des dispositions particulières : l'Arrêté Ministériel du 20 février 1961 portant règlement pour les militaires en congé illimité, enjoint à ceux qui désirent prendre un engagement dans la « marine marchande » tant qu'ils ont encore des obligations militaires - rappelés que celles-ci sont de quinze ans - d'en faire la demande à leur chef de corps.

On entend par « marine marchande » pour l'application de cet arrêté, « les bâtiments affectés à des usages autres que des usages militaires ». Cette définition - pour le moins curieuse - permet en particulier aux marins au service de l'Etat (malle Ostende-Douvres, service de pilotage) de bénéficier des mêmes dispositions.

Dès que le chef de corps a accordé l'autorisation de « prendre un engagement à la marine marchande », les militaires en congé illimité des 3 forces sont administrés par le Centre de Gestion du Personnel de la Force Navale (CENPERS) à Ostende qui, afin de pouvoir les maintenir en permanence au service de la marine non militaire, les « place sans affectation de mobilisation » - en d'autres termes, les intéressés, sauf cas exceptionnel, ne sont pas rappelables pendant toute la durée de leur embarquement. Il est évident que cette mesure pourrait être rapportée si les circonstances l'exigeaient comme ce fut le cas en 1941.

Au premier janvier 65, ces dispositions étaient appliquées à 534 militaires en congé illimité (17 officiers, 67 sous-officiers et 450 premier-matelots et matelots) de répartissant comme suit :

issus de		Classes de milice														TOT.
		52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64		
		xx														
Force Terrestre		33	30	41	39	26	22	27	33	27	30	23	9	2	342	
Force Aérienne		3	2	2	2	2	3	2	3	—	2	—	—	—	21	
Force Navale		14	14	18	19	15	17	12	10	8	16	14	8	—	165	
TOTAUX		50	46	61	60	43	42	41	46	35	48	37	17	2	528	
																x

x : 6 officiers appartiennent à des classes antérieures à 1952.

xx : renseignements partiels, la majorité des miliciens 64 étant encore sous les armes.

Si l'on tient compte des effectifs de chacune des forces pour une classe de milice (Force Terrestre +— 40.000, Force Aérienne +— 4.000 et Force Navale +— 2.000), on remarquera que la Force Navale constitue un excellent champ de recrutement - c'est là chose normale - pour la marine marchande.

Nous avons au cours de cette étude repris les arguments avancés par les partisans et les adversaires du service militaire des marins. Nous sommes convaincus - l'histoire étant un perpétuel recommencement - qu'à l'occasion des revisions futures du régime de milice, le statut actuel fera l'objet de « nouvelles » discussions au cours desquelles seront présentés autant d'arguments valables pour l'accomplissement du service militaire que pour le droit à la dispense de nos marins.

ande et de la marine de l'état

Ouvrages consultés.

Les ancêtres de notre Force Navale
Louis Leconte

La petite histoire de la Marine Royale
Belge

Henry De Vos

Commentaires des lois de milice coordonnées de 1923

Bonet et Jacquemin

Lois de milice de 1909-1923-1962-1964
et exposés des motifs

Etude non publiée du capitaine commandant GREMEZ de l'Administration Centrale de la Défense Nationale

dienstplicht volgens de wetten

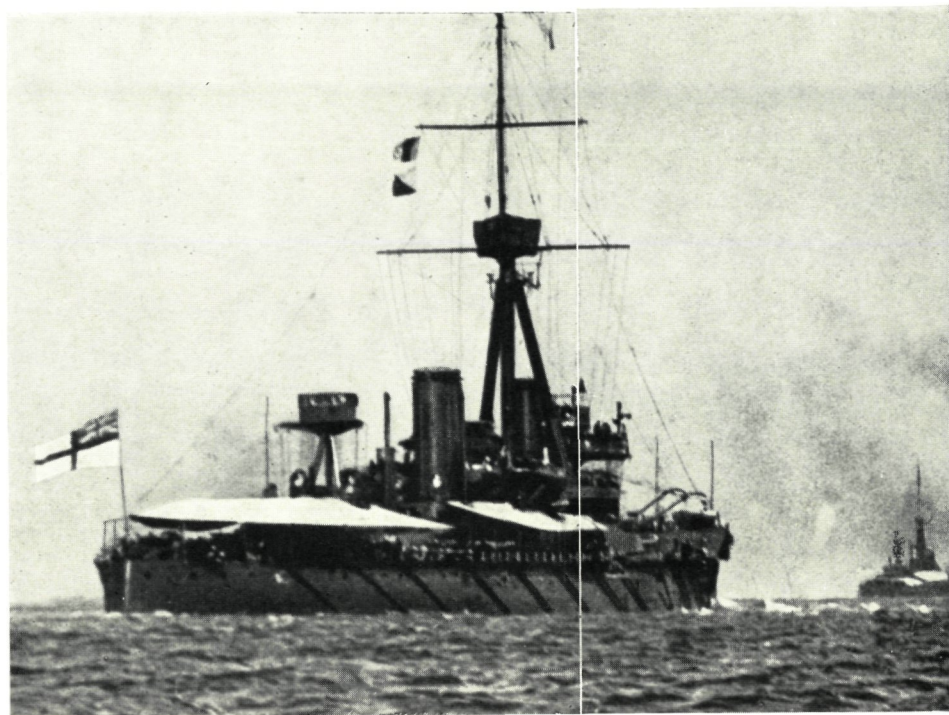
Sedert 1830 hebben de opeenvolgende militiewetten bijzondere maatregelen voorzien voor de koopvaardijlui, dienstplichtig of niet, en dit volgens de noodzakelijkheden van het ogenblik of volgens de politiek door de opvolgende regeringen gevolgd : vrijstelling van militaire dienst, vermindering van dienst, of militaire dienst zoals de andere miliciens.

Het tegenwoordige regime, volgens de wet van 30 april 62 voorziet voor de zeelui het recht elk jaar uitstel te vragen van 19 tot 25 jaar en ontheven te worden van militaire dienst in vredes-tijd na zeven achtereenvolgende uitstellen.

De militairen welke zich bij de koopvaardij voegen na hun militieplicht te hebben vervuld, zijn in beginsel in oorlogstijd vrijgesteld van militaire dienst.



KONVVOOIEN



BLIJVENDE

c. jacobs

De koopvaardijsschepen die de bevoorrading van de geallieerde legers en van de burgerbevolking moesten verzekeren tijdens de twee wereldoorlogen, werden onderworpen aan het konvoisysteem in 1917 en 1918 en tijdens gans de duur van het tweede wereldconflict. Dit belette de vernietiging van de geallieerde communicatielijnen en voorkwam tevens het winnen van de handelsoorlog door de Centralen of door de As-mogendheden. In een eventuele toekomstige oorlog - hij weze beperkt of totaal - lijkt het toch, niettegenstaande tal van technische verbeteringen en innovaties, alsof de konvooiering haar waarde zal blijven behouden. Vandaar het belang dat in vreedstijd nog steeds dient gehecht te worden aan een efficiënte organisatie van het zeeverkeer in oorlogstijd, zowel door grote als door kleine marines.



NOODZAAK?

De meesten van onze lezers weten wellicht dat een konvooi essentieel een groep koopvaardijschepen is, die in een ankerplaats bijeengebracht worden met het oog op een gezamenlijke overvaart, doorgaans in een rechthoekige formatie of orde, naar een bepaalde bestemming, waar het op vastgestelde tijd dient aan te komen. Militaire begeleidingsvaartuigen en/of vliegtuigen staan in voor de bescherming van het konvooi, waarover een konvooi-commandore het bevel voert, die echter op taktisch gebied ondergeschikt blijft aan de commandant van de escorte-schepen.

Het begrip konvooi en nog minder de betekenis van de bevoorrading langs de zee is niet nieuw. De eerste gekende zeeslag in de geschiedenis vond plaats te Salamis tussen de Perzen en de Grieken in het jaar 480 vóór Christus en had reeds de strijd om de verbindingslijnen als inzet. De bevoorrading van het Perzisch leger tijdens de campagne in Griekenland geshiedde inderdaad hoofdzakelijk over zee. De Grieken wisten de Perzen te land, waar het terrein de bevoorrading ten zeerste bemoeilijkte, tot staan te brengen door het vernietigen van de vijandelijke maritieme bevoorradingsweg.

Ook vanaf de zestiende eeuw zouden de handelsschepen, die de schatten van de nieuw ontdekte overzeese gebieden naar het moederland brachten, zich in groepen verzamelen ten einde de aanvallen van piraten en kapers af te slaan. Later werden er oorlogsschepen ter bescherming aan toegevoegd. In 1708 kende de Engelse « Convoys and Cruizers Act » officieel een aantal schepen toe ter verdediging van de koopvaardij in de wateren van het moederland en tijdens de Napoleontische oorlogen was de konvooiering verplichtend voor de Engelse handelsvaartuigen.

In eigen land had het bestaan van de Koninklijke Marine (1) vooral de bescherming en verspreiding van de overzeese handel tot doel. De rederijen konden militaire bemanningen huren voor hun schepen. De schoener « Louisa-Maria » steunde de diverse pogingen tot kolonisatie waarbij Belgische koopvaardijschepen betrokken waren.

De geschiedenis kende dus tal van voorbeelden en de meeste landen hadden door ondervinding begrepen dat vereniging van krachten in een konvooi een doeltreffend middel was om de bevoorrading langs de zee te verzekeren. Waarom er dan van dit empirisme afgeweken werd tijdens de eerste jaren van de « Grote Oorlog » ? We mogen dit toeschrijven aan de onbetwiste Engelse heerschappij op zee sinds Trafalgar (21 oct. 1805) en aan de geschillen op het hoogste vlak zowel tussen de regering en de Admiraliteit, als tussen de vlootvoogden onderling.

Churchill, toenmalige Eerste Lord van de Admiraliteit, was het in 1912 niet eens met Lord Fisher's (2) verwittiging aangaande de dreiging van het toen opkomende onderzeebootwapen en de doctrine van Mahan dat het konvooi-

-
- (1) Koninklijke Marine : 1831-1862 - Verklaring van Minister Rogier : « ... dat de regering afstand deed van een militaire zeemacht, hoewel ze er voorstander van was... »
 - (2) Fel omstreden figuur in de Britse Admiraliteit - zijn vooruitziendheid en de onder zijn impuls doorgevoerde hervormingen waren verantwoordelijk voor de sterkte der Britse vloot aan de vooravond van WO I - was First Sea Lord van 1904 tot 1910, en opnieuw in 1914 om in 1915 zijn ontslag in te dienen naar aanleiding van een meningsverschil met Churchill m.b.t. de Dardanellen-expeditie.

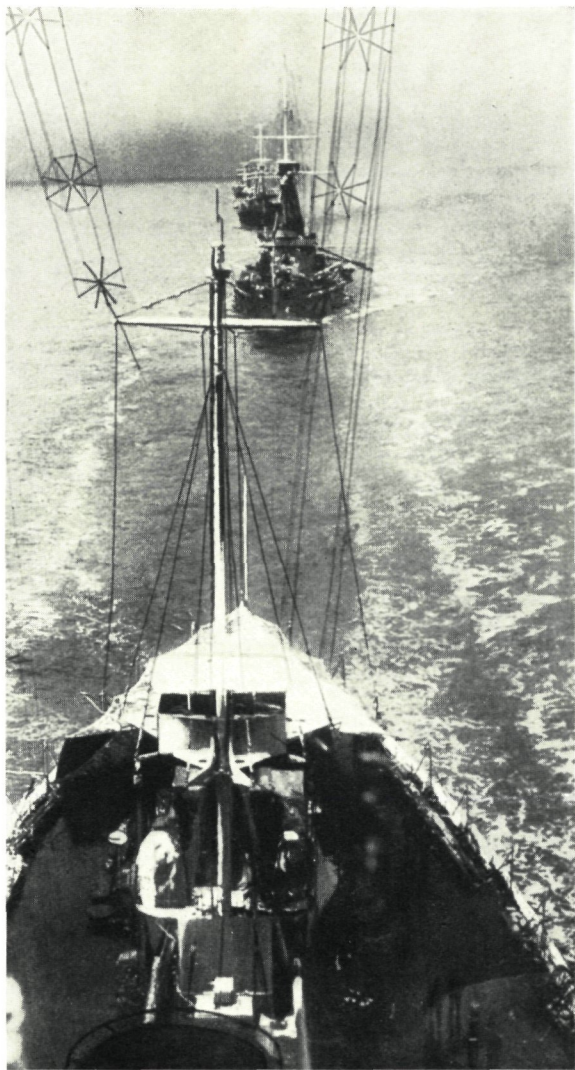
systeem meer succes zou hebben dan het afzoeken van de oceanen naar kapers. Andere admiraals echter vonden het konvoisysteem verouderd gezien de moderne wapens van die tijd; de nadruk werd nog steeds gelegd op het slagschip. Men streefde er naar met de Britse slagvloot de meerdere te blijven van de Duitse «Hochseeflotte». Gezien de alliantie met Frankrijk, dat de continentale strategie huldigde, wenste het Engelse kabinet een landleger van vier miljoen man, doch geen uitbreiding van de «Royal Navy». Slechts na afkondiging van de onbepaalde onderzeebootoorlog (1 feb. 1917) door de Duitsers, zou de regering zich de katastrofale uitwerking van haar vroegere beslissingen inzake maritieme strategie ten volle beginnen te realiseren. Zelfs in januari 1917 verklaarde Admiraal Jellicoe (1) nog dat het niet aangeraden was een konvooi te sturen door een zone waar aanvallen door onderzeeërs verwacht werden. Doch de eerste Minister, Lloyd George, wist dit te ontzenuwen aan de hand van studies en statistieken, afkomstig zowel van marine-officieren als van wetenschapsmensen. Hij bewoog dat de Royal Navy terug de «konvooi-en-escorte strategie» zou toepassen.

De tegenmaatregelen kwamen echter te laat. Vanaf 1914 tot 1 februari 1917 had men de koopvaardischepen zonder escorte langs welbepaalde routes gezonden en er genoeg mee genomen deze routes te patrouilleren door oppervlakteschepen en gedeeltelijk door vliegtuigen en ballons. De historici van de Engelse marine gaven trouwens later toe «that we looked after the routes and let the merchant ships look after themselves». Hoe dan ook, de gepubliceerde cijfers toonden aan dat na 1 februari 1917 de verliezen van alleen varende schepen t.o.v. schepen in konvooi, tien tegen één bedroeg. Slechts massale konvooien, beschermd door oppervlakteschepen, watervliegtuigen en ballons konden het tij doen keren en de enorme verliezen aan tonnage van 1917 (gemiddeld 600.000 ton per maand) vanaf 1918 tot de helft terugbrengen. De uitwerking van het konvoisysteem zou zich reeds in 1917 doen gevoelen. Twee miljoen Amerikaanse soldaten kwamen onder meer zonder verlies over naar West-Europa en zouden te land de definitieve beslissing mede helpen afdwingen.

Tussen de twee wereldoorlogen vervaagden de lessen van 1914-1918 en was de Royal Navy geneigd in hetzelfde euvel te vervallen. In de dertiger jaren spraken de regeringskringen van defensieve politiek wanneer de konvooiering ter sprake kwam. Weer kon Churchill, toen lagerhuislid, zich niet verzoenen met «the policy of convoy and blockade»; hij wenste meer offensieve actie. Toch kwamen de Engelse Marine en de Luchtmacht twee jaar vóór het uitbreken van WO II tot een overeenkomst die de konvooiering voorzag in geval van onbepaalde onderzeebootoorlog. Dit bracht, voor het Britse Imperium althans, het ontstaan mee van een wereldwijde organisatie van het zeeverkeer. Het incident op 3 september 1939, dag van de Engelse oorlogsverklaring, waarbij het passagiersschip «Athenia» gezonken werd door de U-30, had dan ook mede tot gevolg dat de Admiraliteit onmiddellijk de koopvaardischepen opeiste en het konvoisysteem invoerde.

Dit belette niet dat de Duitsers ditmaal met kracht zouden toeslaan. Na het aflassen van de operatie «Seelöwe» (de invasie van Engeland) zouden ze de handelsoorlog in volle hevigheid voeren, ten einde de Engelse aanvoer af te snijden. In vredetijd bedroeg deze vijftig miljoen ton goederen per jaar en voor 1940 was een minimum noodzakelijk van drieënveertig miljoen

(1) Jutland 31 mei 1916 - dit zou hem zijn plaats als First Sea Lord kosten.



april 1918

ton. Dit kwam er op neer dat niet minder dan 9500 Britse schepen actief waren in zee- en kustvaart, zonder van de visserijvloot te gewagen. Aanvankelijk oogstten de onderzeeërs dan ook een aanzienlijk succes en mede door het gebrek aan escorteschepen en vliegtuigen, waardoor niet alle schepen in konvooien konden ondergebracht worden, stegen de verliezen in tonnemaat onrustwekkend. Ze bereikten een hoogconjunctuur tussen 1 augustus 1942 en 31 mei 1943. In deze fase verloren de Geallieerden 726 schepen in de Atlantische Oceaan alleen, of vier miljoen ton. De meimaand 1943 vormde echter een keerpunt in de strijd ter bescherming van de koopvaardijvloot. Voor de eerste maal sinds het begin van de oorlog werden er meer « U-Böte » gekelderd dan de Duitse nieuwbouw er kon afleveren. Dit was te danken aan het verhoogd aantal escortes, aan de uitbreiding van de luchtdekking en aan de escortevliegkampschepen, die meer en meer de konvooien begeleidden. De onderzeeboten werden aangetrokken door de konvooien en daar doeltreffend aangevallen door vliegtuigen en escorteschepen. In 't jaar 1943 bedroeg tevens

het overschot aan geallieerde scheepsconstructie elf miljoen ton : meer schepen, meer konvooien, meer bevoorrading. De slag ter zee was virtueel gewonnen.

Verder doordringen in de onderzeebootoorlog in het kader van dit artikel zou ons te ver brengen, doch de studie van de evolutie ervan tijdens het conflict, en van zijn geheel verloop na de oorlog, bracht interessante gegevens aan het licht m.b.t. de konvooien. Zo bleek het reeds in juli 1941 dat er van de 812 schepen die tot dan toe gezonken werden aan geallieerde zijde, er 21 % in konvooi voeren, 11 % afzakkers waren, doch... 67 % alleen varende. Over het geheel van WO II werden er 30 % van de schepen in konvooi, 70 % alleen varende gezonken. Mathematische analyse wees uit dat het aantal schepen dat verloren ging in een konvooi door een aanval van onderzeeërs, niet noemenswaardig steeg naargelang het konvooi klein of groot was, **voor eenzelfde aantal begeleidingsvaartuigen**. Dit stond in nauw verband met de speciale rechthoekige formatie met breed front dat voor de konvooien aangenomen werd en waardoor een maximum bescherming tegen de onderzeeboten bekomen werd. Men wist ook een optimum konvooigrootte te bepalen, +— 50 schepen, alhoewel uitzonderlijk het grootste konvooi uit de oorlog HXS 300 (Halifax-Engeland) in oktober 1943 uit 167 schepen bestond.

Het lijkt duidelijk dat de luchtsteun aan één enkel schip op gebied van vliegreuen, ongeveer dezelfde inspanning vraagt als de luchtsteun aan een konvooi. In de praktijk kwam het er op neer dat alleen varende schepen niet op dekking uit de lucht konden rekenen. Anderzijds was in het konvooi het AA-schermb tegen vijandelijke vliegtuigen noodzakelijkerwijze vergroot, wegens de plaatsing van luchtdoelartillerie aan boord van de koopvaardij schepen. (1)

Nabij de kusten zorgden de begeleidingsschepen in samenwerking met de mijnenvegers voor een maximum veilige doorvaart van de mijnenvelden. Een afzaker of een alleen varende schip was praktisch steeds op zichzelf aangewezen. Opvallend is hetzelfde % verliezen veroorzaakt door mijnen : 30 % bij schepen in konvooi, 70 % bij alleen varende schepen.

Mede aan de basis van dit konvooi-succes in WO II lag de organisatie van de beweging en de omleiding van schepen, de « Naval Control of Shipping Organisation » (NCSO) met NCS-officieren in de geallieerde havens en met Consa's (Consular Advisers) in neutrale havens. Zij dienden het vertragend effect, het tijdverlies door het wachten naar voldoende schepen en de opstopping van de havens, welke de nadelen van het konvooisysteem zijn, tot een minimum te beperken.

Waar men thans a priori zou stellen dat in een gebeurlijk toekomstig conflict de konvooien hun betekenis zouden verliezen vanwege de nucleaire wapens of gezien de zeer uitgebreide mogelijkheden van de onderzeeërs met kernaandrijving, dan dient vooreerst opgemerkt te worden, dat zelfs in een beperkte oorlog of bij gespannen internationale toestand het transport langs de zee en dus uiteraard de konvooien hun belang zullen behouden. Korea en Cuba zijn daar om zulks te bewijzen. Alhoewel door de geringe tegenstand op zee tijdens de Koreaanse oorlog (25 juni 50 - 27 juli 53) de noodzaak van de konvooien zich minder scherp stelde, bleek toch de rol van het zeevervoer. De lezer sta ons toe nogmaals cijfers te citeren; uiteraard vervelend, vallen ze echter niet te loochenen. Zes op elke zeven personen van de Verenigde Naties kwamen naar Korea langs de zee, 54 miljoen ton goederen en 22 miljoen ton petroleum kwam toe in Korea per schip, voor elke ton luchttransport

was er 270 ton zeetransport. Cuba ligt dicht bij ons. Ook daar maakte zeetransport de aanwezigheid van Russische raketten op dit eiland mogelijk en de « quarantine », destijds door president Kennedy uitgeroepen, bevestigt alleen maar de blijvende belangrijkheid van de maritieme bevoorradingswegen.

Moest een derde wereldoorlog uitbreken, dan mag men een conflict waarin uitsluitend conventionele middelen gebruikt worden, niet uitsluiten. Onder die conventionele middelen vallen de konvooien. Onvoorbereidheid op dat gebied zou een zware aanvankelijke nederlaag kunnen inhouden, gezien de Westerse landen meer en meer afhankelijk zijn geworden van hun overzeese handel. Zo voorziet de EEG b.v. slechts voor 7 % zelf in haar behoefte aan aardolie. Het overige dient ingevoerd te worden. Recente informatie aangaande de Sovjet Marine en het feit dat ze over meer dan vierhonderd onderzeeërs beschikt, wijst er tevens op dat de Russen een conventionele handelsoorlog niet uitsluiten. Wanneer een derde wereldbrand zou gepaard gaan met een massale vernietiging in beide kampen door het gebruik van kernwapens, dan nog zullen de niet of minst getroffen gebieden genoopt zijn konvooien te sturen met materiaal, verbruiksgoederen en mensen. De verspreiding en de aardrijkskundige ligging van de Bondgenoten in wat wij doorgaans het Westerse en meer beperkt het Navo-kamp noemen, zal dat nu eenmaal vereisen.

De dreiging op zee gaat voorlopig alleen van de Russen uit, daar de Chinezen slechts over een kleine vloot beschikken en het vooralsnog van hun miljoenenleger te land moeten hebben. Tegenover het groot aantal Russische onderzeeboten - conventionele en nucleaire -, samen met vliegtuigen de traditionele en potentiële konvooibelagers, wordt er in tal van marines, USN en RN vooraan, de nadruk gelegd op effectieve onderzeebootbestrijding. Tegenover de met geleide tuigen uitgeruste onderzeeërs staan de over doelzoekende torpedo's (Mk 46 e.a.) beschikkende jagers en jagers-geleischepen; tegenover de vermeerderde snelheid en de dieper duikende onderzeeboot staan de grotere ontdekkings- en opsporingsmogelijkheden mede door de veranderlijke dieptesteling van de sonar en het inzetten van helicotervliegkampschepen; tegenover de vliegtuigen plaatste men aangepaste AA-tuigen zoals de Talos- Tartar- en Terrierwapens. Ongetwijfeld zal er ook een oplossing gevonden worden om de thermische discontinuïteit teniet te doen en de mogelijkheden van de helicopter zullen er zeker toe bijdragen.

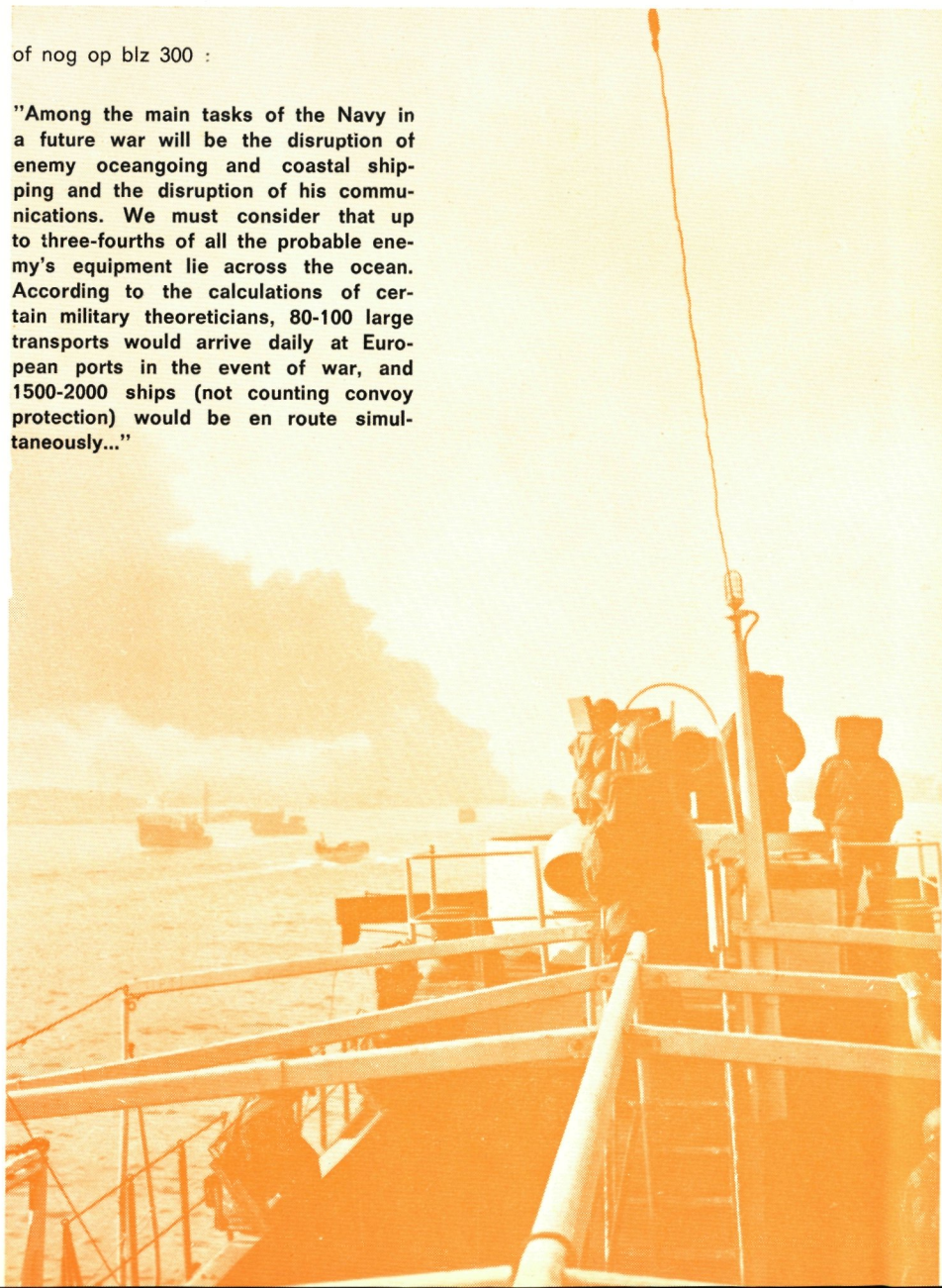
Doch onderzeebootbestrijding als een doel op zich zelf is uit den boze, wanneer de basisorganisatie die instaat voor de verdediging van de verbindingslijnen onvoldoende aandacht krijgt nl. de organisatie van het zeeverkeer en van de konvooiering. Het is verleidelijk voor militairen en voor politici van de Churchillklasse meer aandacht te besteden aan offensieve planning en acties. De lessen en besluiten van WO I en WO II mogen echter niet zonder meer in de vergeethoek geraken. Trouwens er zijn aanduidingen dat de Russen in een toekomstige oorlog de actie ter zee - onder diverse vormen - niet zullen verwaarlozen, maar deze als een noodzakelijk complement van hun landstrategie zullen beschouwen. De tegenwoordig veel geciteerde maar-schalk Sokolovsky schrijft in zijn boek "Military strategy" - Soviet doctrine and concepts" (1) op blz 298 dat...

(1) Engelse uitgave - Pall Mall Press, Londen.

"In a future world war, the fleet may have more responsibilities. The world oceans will be the Navy's theater of military operation. The main aims of operations in naval theaters will be to defeat the enemy fleet and disrupt his naval and sea communications. In addition there may be the task of delivering nuclear missile strikes"....

of nog op blz 300 :

"Among the main tasks of the Navy in a future war will be the disruption of enemy oceangoing and coastal shipping and the disruption of his communications. We must consider that up to three-fourths of all the probable enemy's equipment lie across the ocean. According to the calculations of certain military theoreticians, 80-100 large transports would arrive daily at European ports in the event of war, and 1500-2000 ships (not counting convoy protection) would be en route simultaneously..."





tweede wereldoorlog

met andere woorden : de Russen hebben het belang van de communicatielijnen ter zee en van de handelsoorlog begrepen, en de uitbouw van hun onderzeebootwapen, en de ontwikkeling van hun koopvaardijvloot - thans de 8e ter wereld - zijn hiervan treffende illustraties.

Vandaar dat er ook in de US Navy stemmen opgaan om de wanverhouding aan te klagen tussen de inspanningen die besteed worden aan zekere aspecten van de maritieme oorlogvoering. In the "Proceedings" schreef LCDR Summerfield vorig jaar in september het volgende : "In the Office of Chief of Naval Operations, there is no officer with primary duties in protection of shipping in general, although there is one in shipping control. Compare this with two officers in postal affairs and it is evident how protection of shipping stands in today's Navy." In kleinere marines die over veel minder mogelijkheden beschikken, wordt de bescherming van de koopvaardij, de organisatie van de bevoorrading en van het erbij aansluitende konvoosysteem wel eens stiefmoederlijk behandeld. Ten onrechte. Noorwegen, met één van de grootste

koopvaardijvloot ter wereld, dient er b.v. op te waken dat het over een efficiënte organisatie voor zijn scheepvaartverkeer beschikt om de verliezen bij de aanvang van een wereldoorlog tot een minimum te beperken en zijn schepen zo vlug mogelijk in geallieerde of neutrale havens te verzamelen. Voor België ligt het accent meer op de verdediging van de kustroute en het vrijwaren van de toegang tot de havens (Antwerpen, Zeebrugge, Oostende). De bescherming van deze focale zone en van haar eindpunten noopt de Belgische Zee-macht, naast haar inspanning op het gebied van het mijnenvegen, tot een verhoogde aandacht voor haar NCS-organisatie evenals voor de begeleiding van kustkonvoien.

Wat de organisatie van het zeeverkeer en het konvoieren betreft, werden er in 1964 een tiental mijnenvegers evenals de KAMINA en de O/LT VALCKE naar de Navo-oefening "Teamwork" (1) gezonden van 21 september tot 2 oktober ten einde de schepen en vooral de officieren en staven ondervinding



in konvooiwerk bij te brengen.

Jammer dat, in tegenstelling tot Nederland, Duitsland, Engeland, Denemarken en Noorwegen, geen enkel Belgisch koopvaardijship aan deze oefening deelnam (al betrof het dan ook eventueel gecharterde schepen bij de aangehaalde landen). We dienen nochtans te vermijden dat de NCSO volledig zou overgelaten worden aan het reservepersoneel, dat tijdens een korte wederoproeping om de x jaar de kist met boeken "ad hoc" eens opent en misschien eens aan papieren manoeuvres kan deelnemen.

Op het gebied van de begeleiding wordt de vervanging van de oude Algerines gepland. Doch het beperkt toegestaan budget is er oorzaak van dat dit programma slechts moeilijk op gang komt. Nochtans wees de Heer Minister van Landsverdediging in de Senaat, tijdens de bespreking van de begroting 1965,

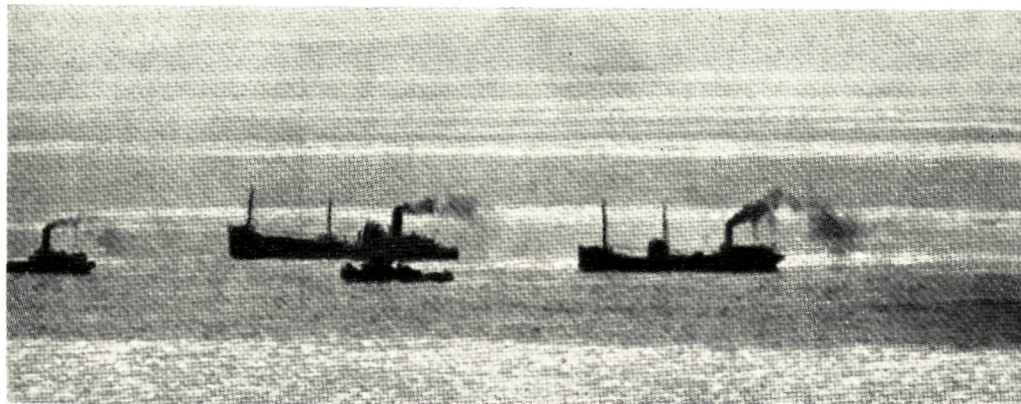
(1) Zie verslag oefening "Teamwork" in Neptunus nr. 5/64 blz 73.

nogmaals op het belang van de Belgische kustroute en van de toegangswegen tot onze havens. In de brochure "Landsverdediging 1961-1965", welke vorig jaar in november verscheen, leest men op blz 42 het volgende :

"De Zeemacht beschikt niet over de gepaste middelen om de verdediging van de kustwateren te verzekeren en in de nationale verantwoordelijkheidsector te patrouilleren. In oorlogstijd worden treilers opgeëist om deze middelen te versterken, maar deze oplossing vertoont ernstige leemten. Daarom overweegt de Zeemacht kustpatrouillevaartuigen aan te schaffen."

We moeten er op waken niet te lang te "overwegen", en ons niet laten verrassen. We dienen steeds een stap verder te staan dan een mogelijke aanval. Zoals de zaken nu staan houden we zelfs geen gelijke tred ; en de reden hiervoor is te zoeken in de middelen toegestaan door de natie aan 't leger in 't algemeen en aan de Zeemacht in 't bijzonder. Nochtans wijst veel er op dat, alhoewel het land zijn plicht t.o.v. het leger niet te nauw neemt, het leger en de Zeemacht toch hun plicht van voorbereiding en paraatheid in vreedstijd niet verwaarlozen. Bij de Zeemacht bestaat er aandacht voor de koopvaardijvloot, het konvooiprobleem en de organisatie van het zeeverkeer in oorlogstijd. Hoe klein onze bijdrage in Navo-verband ook moge zijn, zij dient niet opgegeven te worden, doch steeds te vermeerderen.

Het past misschien te besluiten dat de lessen geleerd uit beide wereldoorlogen geen derde maal mogen vergeten worden. Steeds zullen koopvaardij-schepen de verbindingslijnen moeten in stand houden, ook na een thermo-nucleaire uitwisseling, ook niettegenstaande toenemend onderzeebootgevaar. Steeds zullen konvooien, ondanks bepaalde nadelen, de maximum effectieve tonnemaat in een bepaalde tijd ter bestemming moeten brengen voor een bepaald verlies aan schepen. De geschiedenis en de bestaande statistieken van beide wereldoorlogen wijzen in die richting. Het is de uitgesproken mening van eminente persoonlijkheden en kenners op dit gebied, gaande van Mahan tot Roskill. De konvooien zullen dan ook een blijvende noodzaak vormen, een aangelegenheid die in vreedstijd de nodige aandacht en inspanning waard is, zowel in kleine als in grote marines. België en de Belgische Zeemacht maken hierop geen uitzondering.



Literatuurlijst.

ROSKILL S.W., Captain R.N. The Strategy of Sea Power. Its development and application. Collins, St James's Place, London, 1962.

MORDAL J. 25 siècles de guerre sur mer. Aux temps de la rame et de la voile. Marabout Université, Gerard & Co, Verviers, 1959.

SOKOLOVSKY V.D., maarschalk. Military Strategy - Soviet doctrine and concepts. Pall Mall Press, London...

LOUSSE E., Dr, Diplomatieke geschiedenis sedert 1792. Vlaamse Drukkerij, Leuven, 1951.

CAGLE M.W., Cdr USN & MANSON F.A. Cdr USN. The Sea War in Korea. U.S. Naval Institute, Annapolis, Maryland, 1957.

LECONTE L. De voorouders van onze Zeemacht. Belgische Militaire Taferelen, nr 2, april 1948.

STRANGHE Wm., Capt. (SB), RCN. The Power that is Sea-Power. Current affairs for the Canadian Forces. Vol. 9, nr 4, 15 August 1955.

SUMMERFIELD E. R., Lcdr USN. Protection of Merchant Shipping - Forgotten

VAN REES E.H., Kapitein ter Zee K.M. De rol van onze zeemacht in het atoomtijdperk. Marineblad. 74e Jaargang, maand april 1964.

Lessons. U.S. Naval Institute Proceedings. Vol. 90, nr 9, September 1964, pp. 40-47.

LORD KENNET. De Marine in het Atoomtijdperk. Navo Maandblad, februari 1964.

MINISTERIE VAN LANDSVERDEDIGING. Landsverdediging 1961-1965.

C.J.



«British Coaster» 1939-1945

*" Il vaut mieux jeter la bouteille à la mer que
de vouloir trouver la mer au fond d'une bouteille,,*

(Vieux proverbe d'auteur inconnu)

Un beau jour, à l'instar des "Joyeux gaziers de Bignolle-la-Bruyante" ou encore "des gais compagnons de Patagon-sur-Semois", je me décidai, moi, dont l'auguste "képhalé" est ceint d'un accorte ruban ZM-FN, je me décidai à solliciter mon embarquement à bord d'une de nos fringantes unités.

Sans doute, le précieux ticket d'embarquement s'accorde-t-il plus largement aux joyeux sociétaires de nos multiples sociétés folkloriques; car, de service en service, de bureau en bureau, le long de cette pente savonneuse qu'est la voie hiérarchique, mon modèle B gravita et revint tout auréolé de la gracieuse et péremptoire mention "sans suites".

Bah ! me direz-vous. Il n'y a pas là de quoi fouetter un marsouin ! Il existe une société d'excursions en mer qui fait l'œil doux aux clients. Que je dépose mon obole à son guichet et tel un amoureux transi par l'appel de la mer je m'embarquerai vers une autre Cythère, en l'occurrence Blankenberghe !

Mais par une belle nuit d'août, alors que je m'apprêtais à rejoindre tristement, de long en large, ma chambrée aux horizons de briques, et que les seuls embruns que je respirasse fussent ceux qu'exhalaient mon système digestif noyé, je découvris dans les tréfonds de mon cerveau cette idée, idée qu'à ce moment précis, en cette minute suprême, je trouvai géniale : m'embarquer comme passager clandestin !

Un bateau en partance m'accueillit sur le quai. A son poste de veille, le timonier somnolait et rêvait sans doute à un verre de ce liquide qui clapotait au fond de mon estomac et qui allait faire mon malheur ! Ayant dégringolé quelques traîtres échelles, j'aboutis dans un poste où le grand nombre de dormeurs me confirma dans l'idée que j'étais bien arrivé chez l'équipage et qu'il n'y avait nul danger que je couchasse avec l'état-major. Avisant une couchette miraculeusement libre sur ce radeau de la méduse, poussé aux fesses par le dieu Houblon, j'y grimpai et ne tardai point à m'endormir de ce sommeil qu'un seul homme s'est jamais vu pardonner, à juste titre d'ailleurs, car il s'appelait Noé et ignorait tout d'un péril qu'il affrontait pour la première fois dans l'histoire de l'humanité !

...coups de sifflet stridents... une voix rauque qui aboie : "debout là-dedans !..., un cerveau engourdi, un estomac chaviré : mais diable que se passe-t-il ?... Peu à peu, telle la bulle qui crève à la surface en jaillissant des profondeurs, la mémoire me revient ! Mes yeux s'ouvrent difficilement sur un univers que je pressens étranger et dont je mesure la menace qu'il va bientôt engendrer.

L'angoisse et tout de suite, l'horreur de la situation me transpercent. Je me lève et trouve chez mes compagnons peu de curiosité. Tel un héros de comédie qui s'est fourvoyé dans un labyrinthe de cauchemar, j'opte pour la meilleure solution : retrouver la sortie de ce maudit rafiot, le plancher des vaches, ma bonne caserne. Mon pedigree est vierge de toute tache, quelques jours de salle de police pour une absence illégale qui, à tout prendre vaut cent fois mieux que cette présence illégale ! Pareil aux moutons de Panurge, je suis les gars qui s'en vont et débouche dans l'air frais du matin sur le pont. Hélas ! la voie de la liberté m'est coupée : officier de quart, sous-officiers et le reste me font reculer... "navigare diabolicum est !" voilà ce que j'eusse dû savoir ! Adoptant une mine de circonstance, prenant mon air le plus idiot, je me laisse mener par le destin. Un gars me lance : "T'es pas cinglé de mettre ta bonne tenue pour l'appareillage !"... Le mot "appareillage" sonne comme un glas; mon rythme cardiaque déjà fort éprouvé par la promenade de la veille s'accélère et mon sang pilsé et repilsé galope dans mon système circulatoire. Allons ! Que vais-je empoigner à deux mains, ou la brosse et le seau qu'on me tend, ou mon courage ? J'empoigne la brosse et le seau avec cette lâcheté du potache qui préfère engueuser son mouchoir en nettoyant ses chaussures que de se faire gronder par sa mère.

Je plonge au plus profond du cauchemar. Je m'invente un nouveau personnage, attaque avec une incroyable énergie ce pont qui me brûle les pieds. Oh ! chers copains de chambrée, vous seriez bien étonnés de voir comment bosse cette "grande gueule" qui quotidiennement rechigne à l'ouvrage !

Un rassemblement où je me glisse furtivement, un appel qui heureusement ne fait pas le détail et me voilà bientôt paré pour un petit déjeuner dont mon estomac aigri ne peut apprécier la richesse tant mon inquiétude se polarise dans mes fibres les plus secrètes. Une chance dans mon malheur toutefois : il y a tant de mutations par jour qu'un visage inconnu fait partie intégrante du décor quotidien. Ma barbe vieille de 24 heures me tourmente car elle ne manquera pas d'attirer tôt ou tard l'attention d'un gradé. Pour la première fois, je desserre les lèvres et obtiens d'un collègue attentionné l'ustensile salvateur.

Et puis, nous revoilà sur le pont où un sous-officier distribue les postes d'appareillage. Muni d'un ballon de défense, je me poste sur bâbord et me décide à copier scrupuleusement les gestes de mon voisin. Le départ approche et, avec le quai qui s'éloigne, ma frousse grandit en progression géométrique ! Sur quelle galère me suis-je embarqué ? Combien de

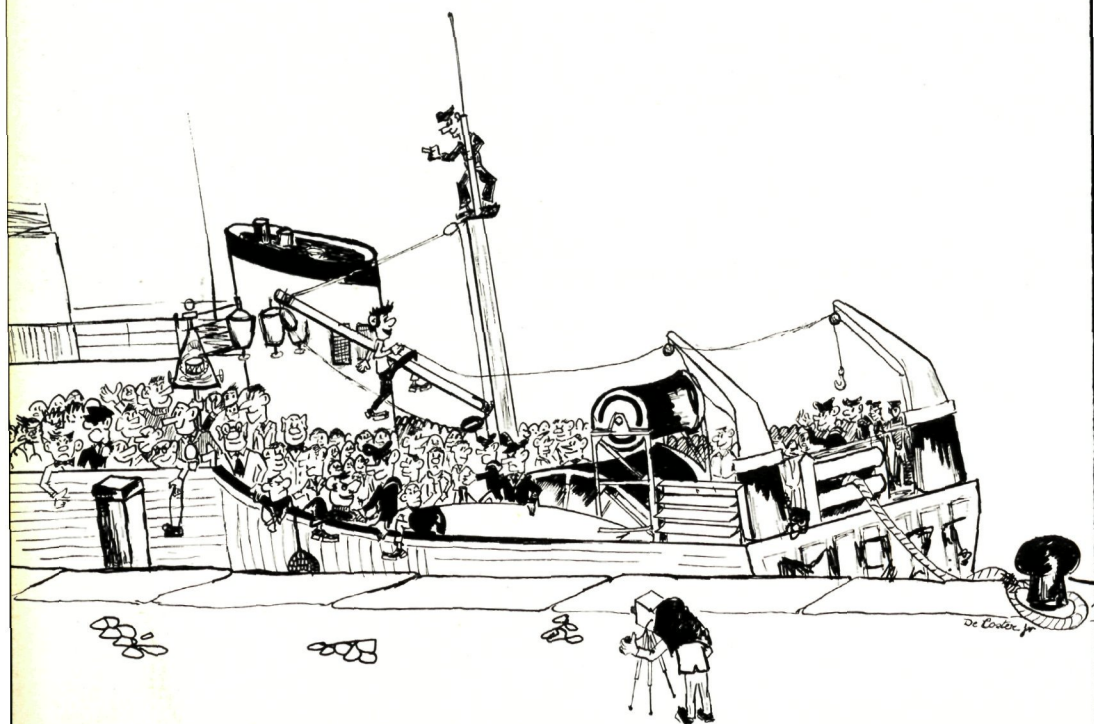
temps durera cette plaisanterie ? A quelle destination est promis ce navire ?

Le suspense sera court : mon voyage ne vaudra que la largeur d'un chenal et bientôt s'ouvre à mes yeux éblouis un autre quai avec des gens à terre, heureux de vivre, de respirer l'air frais du matin, des gens qui reçoivent dans le vacarme du port qui s'éveille nos bienfaitantes amarres !

L'échelle de coupée est posée et, avec ferveur j'entends ce message garant d'espoir : "les hommes pour la visite du toubib sur le quai". J'y vole de toutes mes forces, mon teint défait plaidant indiscutablement en ma faveur si d'aventure, on scrutait mon visage dans l'espoir de repérer le carottier-type. Je foule bientôt ce pavé que j'ai craint ne revoir que chargé de chaînes comme un vulgaire gibier de potence !

Il y a deux ans de cela, deux ans de ce jour où je racontai à mon commandant d'unité une sombre histoire de fille perverse, de bus raté et d'un matelot transi de froid, attendant dans une aube incertaine le complaisant automobiliste qui me ramènerait au bercail. Deux ans déjà... et je vois encore ce brave homme de commandant scruter mon visage repenti, y découvrir sans doute les stigmates de l'affreuse nuit toute consacrée à l'impérieux devoir de rejoindre son unité. Je le revois m'admonestant paternellement pour me congédier sans déployer ses foudres !

Et demain, oui Messieurs, demain, avec tous mes amis de l'orphéon communal "les valeureux sapeurs de Branquignolle", j'embarquerai sur une de vos fières unités et y serai reçu avec tous les honneurs.



MILITAIRE MARINES

MARITIEME
GEBEURTE-
NISSEN VAN
APRIL TOT
SEPTEMBER



41

I. hoornaert



VERENIGDE STATEN

Maritieme politiek

- De noodwendigheden van de oorlog in Vietnam hebben de Marine er toe gedwongen haar potentieel in de Stille Oceaan te versterken, inzonderheid de vliegkampschepen (CVA) waarvan er vier bij de 7de vloot zijn afgedeeld.
- Anderzijds zullen de eenheden van de Marine, belast met de blokkade van de Zuidvietnamese kusten (meestal jagers en mijnenvegers), versterkt worden met 17 patrouilleschepen van de Coast Guard. Het betreft hier het type WPB van 65 ton.
- Als gevolg van het besluit genomen door de Heer Mac Namara waarbij verscheidene scheepswerven, waaronder die van Brooklin en Portsmouth gesloten werden, zouden 14 hulpschepen in Engeland aangekocht worden tegen een lagere prijs dan door de Amerikaanse werven toegepast.
- Het vliegdekschip met kernaandrijving ENTREPRISE heeft een acht maand lange herstelperiode volbracht en zal binnenkort in de Pacific opereren.

Personalia

- Admiraal MOORER heeft het bevel over SACLANT en over de Amerikaanse strijdkrachten van de Atlantische Oceaan genomen ter vervanging van admiraal SMITH die de leeftijdsgrens bereikt heeft.

- Admiraal R. JOHNSON volgt admiraal MOORER op als operbevelhebber van de vloot in de Stille Oceaan. Admiraal R. JOHNSON zelf wordt als bevelhebber van de 7de vloot vervangen door vice-admiraal BLACKBURN.

Eenheden

- **Voor operationele dienst afgedeeld.**
De SSBN-634 STONEWALL JACKSON, SSBN 635 SAM RAYBURN en SSBN 636 NATHANIEL GREENE werden in operationele dienst genomen.
- **In dienst genomen.**
DLG 27 JOSEPHUS DANIELS, geleide wapenfregat van de BELKNAP-klasse. De escortevaartuigen DE 1041 BRADLEY en DE 1044 BRUMBY van de GARCIA-klasse.
LPD-3 OGDEN (amphibious transport dock) van de RALEIGH-klasse.
- **Te water gelaten.**
 - De volgende Nuclear power fleet ballistic Missile submarines :
- SSBN 656 GEORGE WASHINGTON CARVER, SSBN 654 GEORGE C. MARSHALL en SSBN 645 JAMES K. POLK.
 - De aanvalsonderzeeboot SSN 612 GUARDFISH van de PERMIT-klasse.
 - De helicoptercarrier LPH-1 TRIPOLI van de IWO-JIMA-klasse.
 - Het geleide wapenfregat DLG-34 BIDDLE van de BELKNAP-klasse.
 - Het escorteschip DE-1049 KOELSCH van de GARCIA-klasse.
 - Het landingsdok LPD-6 DULUTH van de RALEIGH-klasse.
 - Het vlootbevoorradingsschip AOE-2 CAMBEN van de SACRAMENTO-klasse.
 - Het experimenteel escorteschip AG DE-1 GLOVER.
 - Het experimenteel glijvaartuig AG (EH)-1 PLAINVIEW.

ENGELAND

Maritieme politiek

- Het budget 65-66 voorziet :
 - de voortzetting van het bouwprogramma der vier voorziene SSBN.
 - het beëindigen van de SSN VALIANT.
 - het indienst stellen van de landingsschip-dokken FEARLESS en INTREPID, een geleide wapenjager van de COUNTRY-klasse, 4 jagers van de LEANDER-klasse, 3 vlootbevoorradingsschepen en 3 onderzoekingsschepen.
 - het ombouwen van de kruiser BLAKE tot helicoptercarrier.
 - de bestelling van 140 supersone PHANTOM II-jagers.
- In het kader der ontwerpen dient de studie vermeld van een nieuw escortevaartuig waarvan de kostprijs slechts twee derden van een LEANDER zou bedragen en van een nieuwe mijnerveger.

Personalia

- De vice-admiraal LE FANU, benoemd tot opperbevelhebber der Britse strijdkrachten in het Midden-Oosten, werd als inspecteur van de Navy vervangen door vice-admiraal LAW.
Admiraal Sir Varyll DEGG, opperbevelhebber in het Verre-Oosten, werd benoemd tot CINC PORTSMOUTH, CINC UK HOME STATION en CINCHAN ter vervanging van de op rust gestelde Admiraal Sir Wilfried WOODS.

Eenheden

- **In dienst gesteld**
 - Escorteschip NAIAD van de LEANDER-klasse.
 - Vloottanker-bevoorradingsschip OLYNTHUS, eerste van een serie van 3 snelle eenheden van 33.000 ton, uitgerust met een helikopter-platform.
- **Stapellopen**
 - Opzoekingschip HECATE.
 - Tanker-bevoorradingsschip OLNA, zusterschip van de OLYNTHUS.
- **Operaties**

Twee MSO's van de TON-klasse, in reserve te Singapour, werden terug in dienst genomen en bemand met Nieuw-zeelands personeel.

Anderzijds werden 2 vaartuigen op luchtkussen WESTLAND SRN 5 operationeel verklaard voor operaties in de kust- en binnenwateren van Maleisië ten voordele van de drie strijdmachten.

FRANKRIJK

- **In dienststelling**

De TCD (Transport de chalands de débarquement) DURAGAN werd in actieve dienst genomen
- **Stapellopen**

De SUFFREN, eerste fregat met telegeleide tuigen van Franse constructie, werd te water gelaten op 15 mei en zal normaal in dienst gesteld worden tegen 1967.

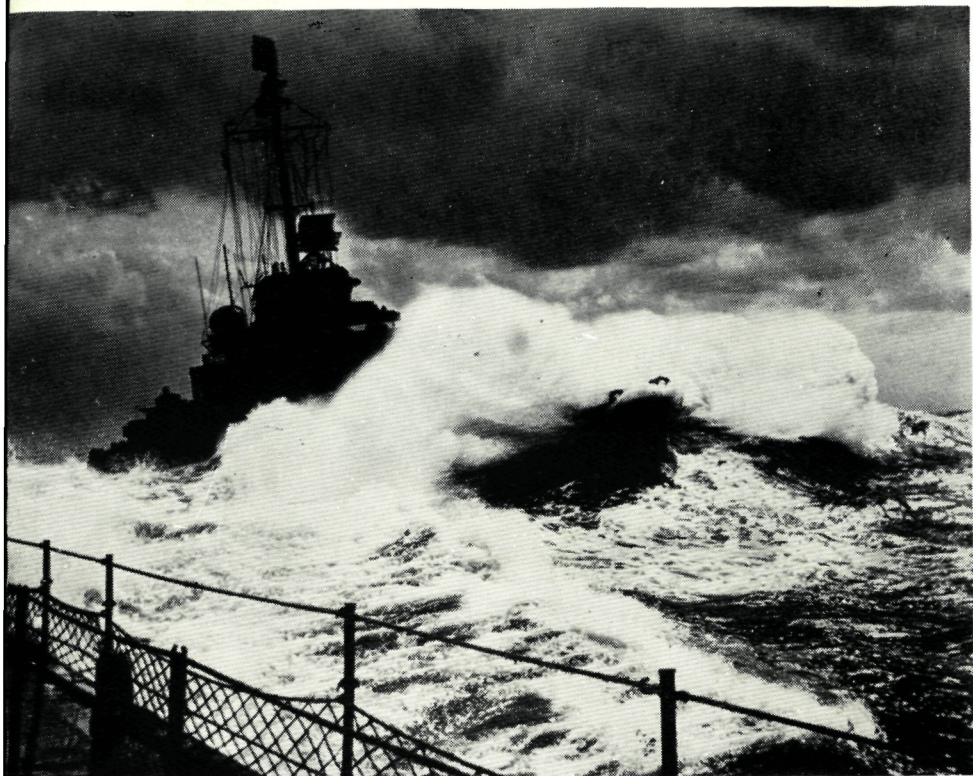
Het schip voor logistieke steun op ABC gebied RANCE liep op dezelfde dag van stapel.
- **Verbouwingen**

De BOUVET, de 3de jager die volledig uitgerust werd met het wapensysteem TARTAR, heeft zijn schietoefeningen in de U.S.A. beëindigd. Zijn voorgangers waren de DUPETIT THOUARS en de DU CHAYLA. Het vierde en laatste te "tartariseren" schip zal de KERSAINT zijn.

DUITSE BONDSREPUBLIEK

Maritieme politiek

- Een bouwprogramma voor landingsvaartuigen is aan gang. Deze eenheden zullen gebruikt worden als lichters voor de verbinding tussen cargo's en het strand, bij voorkeur bij landingsoperaties.
Dit programma omvat :
 - De levering door de USA van 6 landing ships van 1000 ton.
 - De constructie in de RFA van 22 LCU's van 400 ton waarvan de eerste twee reeds in dienst zijn, en 28 kleinere landingsvaartuigen van 140 ton.
- De marine is ook voornemens vóór 1970 een belangrijke formatie helikopters (Marinehubschraubergeschwader) van een 50-tal eenheden op te richten. Deze helikopters zouden het vegen en leggen van mijnen en de onderzeebootbestrijding voor opdracht hebben. Een autonomie van 4 tot 5 uren is vereist.



- De flottilje escorteschepen (Zerstörer Flotille) zou jagers (2 Zerstörer geschwader), fregatten (1 Geleitgeschwader) en hulpschepen voor het bergen van torpedo's (Torpedofangboote) bevatten. In het totaal 6 DD van de FLETCHER-klasse (ex-US), 4 DD HAMBURG-klasse, 6 DE van de KOLN-klasse en 6 à 8 torpedofangboote.
Bij aankomst van de 3 in de USA bestelde DDG's van de Ch.F.ADAMS-klasse zullen de FLETCHER's uit dienst genomen worden.

Eenheden

- **In dienst neming**

De destroyer BAYERN van de HAMBURG-klasse (3de van de serie).
De LCU's BUTT en BRASSE van 400 ton.

- **Stapelopen**

Het tanker-bevoorradingschip WALCHENSEE van 1900 ton.
Het patrouillevaartuig NAUTILUS.

De HOLNIS, prototype van een serie van 20 ondiepwatermijnnevegers van 180 ton.

- **Verbouwingen**

2 LSI's (ex-US) zullen verbouwd worden tot werkplaats-schepen (Hijskraan van 10 ton, helikopter platform, duik-uitrusting).

De escorteschepen KOLN en EMDEN werden uit dienst genomen voor herstelling van de bovenbouw (moeheid van het licht metaal dat gebruikt werd).

CANADA

Eenheden

- De 4 op het programma voorziene helikoptercarriers zullen 142 miljoen dollar kosten. In december 66 zal de kiel gelegd worden van het eerste schip dat klaar moet komen tegen mei 70, het laatste moet klaar komen tussen augustus 68 en juli 71.
De bewapening zal bestaan uit één zware ASM CHSS2 SEA KING helikopter met een BEAR TRAP-landingsstel, een sonar met regelbare dieptestelling (VDS), twee geschutstorens van 5 duim. (127 mm) en een nog te bepalen grondlucht projectiel van beperkt bereik. Actueel is er sprake van de SEASPAR (de grondlucht versie van het luchtlucht tuig SPARROW).
- De SAGUENAY en de SKEENA werden terug in dienst genomen na verbouwing tot anti-onderzeeboot helikoptercarrier.
Van de 7 escortevaartuigen klasse ST LAURENT die deze verandering moesten ondergaan blijft slechts de FRASER over die sinds juni 1965 in de scheepswerf is opgenomen.

Organisatie en personalia

- In het kader van de algemene integratie van de machten werden volgende commando's samengesteld :
Mobile Command, Maritime Command, Training Command, Material Command, Air Defence Command, Air Transport Command.
- Admiraal LANDYMORE cumuleert de functies van hoofd Maritime Command en Flag Officer Atlantic Coast. Hij wordt bijgestaan door admiraal STIRLING, Flag Officer Pacific Coast.

ITALIE

In dienstneming.

Vaartuigen voor allerlei gebruik van 190 t MC590 en 591.

Op stapel gezet.

- De kruiser met telegeleide projectielen VITTORIO VENETO van 8000 ton.
- De conventionele onderzeeboten TOTI en BAGNOLINI van 500 ton.
- Escortevaartuig CARABINIERE van de CIRCE-klasse (herdoopt tot ALPINO).

Dit schip heeft volgende karakteristieken :

Verplaatsing : 1900 t netto, 2450 t bruto.

Voortstuwing : 4 diesels Tosi, 12 cylinders, samen 16.500 pk.
2 gasturbines Tosi, samen 15.000 pk.

Snelheid : 29 knopen.

Bewapening : 6 geschutstorens van 76 mm AA automatisch.
2 driedubbele torpedolanceerbuizen ASM type MK32.
1 automatische ASM mortier LBK 113.
2 lichte helikopters ASM.

Bemanning : 246 man.

De voltooiing van dit programma bezorgt de Italiaanse Marine aldus 7 eenheden bewapend met grond-lucht projectielen, waardoor ze op dit domein de 2de plaats neemt op het Europees vlak, dit na de Royal Navy en vóór de Franse Marine.

Verbouwing.

De destroyer SAN GIORGO werd terug in dienst genomen na verbouwing tot schoolschip. Het betrof vooral de machine-installaties (vervanging van de stoomturbines door diesels en gasturbines) die de aktieradius vergroten ten koste van de snelheid. De bewapening bestaat thans uit :

2 dubbele geschutstorens van 127 mm, 3 enkele geschutstorens van 76 mm, 1 mortier Menon ASM, 2 platformen met driedubbele torpedo lanceerbuisen MK 52.

NEDERLAND.

Organisatie.

De twee operationele groepen (waarvan één op oefening) van de KNM, smal-deel 1 en 5 werden samengevoegd op 3 mei 1965. Het nieuwe smaldeel 5 zal het vliegdekschip KAREL DOORMAN, de geleide wapenkruiser DE ZEVEN PROVINCIEEN, de jagers, de fregatten en de beschikbare onderzeeboten omvatten en zal bevolen worden door schout-bij-nacht Jonkheer W.C.M. de Jonge van Ellemeet.

Eenheden.

De nieuwe fregatten VAN SPEYK en VAN GALEN werden te water gelaten. Deze schepen zijn sterk geïnspireerd door het Britse LEANDER type en hebben dezelfde motoren en bewapening.

Een derde schip van dit type, de ISAAC SWEERS werd op stapel gezet.

INDIE.

Een zending is naar de URSS getrokken om besprekingen te voeren over een eventuele aankoop van verschillende onderzeeboten. Deze beslissing wordt gemotiveerd door financiële moeilijkheden die de Indische regering ontmoet heeft bij de aankoop van Britse onderzeeboten.

Ondertussen heeft de Royal Navy de ASTUTE geleend voor oefendoeleinden.

NOORWEGEN.

De UTSIRA, de 6de onderzeeboot van 350 t gebouwd in West-Duitsland, is in dienst genomen terwijl de UTSTEIN, 8e van de serie, te water gelaten werd. De romp van deze onderzeeboten is niet in magnetisch metaal zoals het geval met sommige ongelukkige soortgenoten van de Bundesmarine, maar in staal van de Bethlehem Steel Co in New-York.

Het kustescortevaartuig SLEIPNER van 600 t werd in dienst genomen.

Dit schip wordt voortgestuwd door 4 diesels Maybach en loopt 20 knopen; de bewapening omvat 2 stukken van 40 AA, twee driedubbele torpedolanceerbuisen en het ASM wapen met gemiddelde draagwijdte TERNE van nationale conceptie.

TURKIJE.

De Verenigde Staten hebben aan de Turkse Marine 3 patrouillevaartuigen en 1 MSC overgemaakt.

I. h.



m 909
F. BOVESSE

NAMUR



le navire
l'homme
la ville



Namur, chef-lieu d'une des plus riantes provinces de Belgique, est Perle de Meuse et Porte des Ardennes.

Ce sont là des titres dont la cité du «Bia Bouquet» peut à bon droit s'enorgueillir.

Mais il y en a un autre qui revêt une importance plus grande encore : c'est celui de Centre idéal de tourisme tant apprécié par les milliers de visiteurs qui lui font chaque année l'honneur d'un séjour.

A 30 minutes de Bruxelles, à quelques heures des capitales de France, d'Angleterre, des Pays-Bas, d'Allemagne et de Suisse, elle est une ville-carrefour, d'un accès aisé à tous ceux qui désirent, pour mieux connaître la vallée de la Meuse et la beauté sauvage des Ardennes, en sentir d'abord battre le cœur.

Blottie entre des collines verdoyantes, au pied d'une Citadelle célèbre, elle permet de se détendre agréablement, dans une atmosphère avenante et reposante qui est bien faite pour plaire à tous ceux qui viennent la visiter et goûter la douceur mosane.

Bien que bâtie sur les deux rives de la Sambre, Namur-la-gaillarde, ville d'histoire, aux origines millénaires, est en effet essentiellement fille de Meuse.

Par sa situation géographique, Namur fut, depuis les temps les plus lointains, un lieu important de rencontres.

Gîte d'étape, protégé contre les pillards à l'époque où la Meuse - la voie qui marche - était le seul moyen de communication entre les côtes méditerranéennes et les pays nordiques.

Dès le haut moyen âge, rendez-vous des marchands et des commerçants.

Place forte redoutable, continuellement disputée, lorsque la Meuse, cessant d'être un lien entre le Nord et le Sud, se transforma en barrière entre l'Est et l'Ouest.

Sa position exceptionnelle valut à Namur, champ de bataille de l'Europe durant les périodes troublées, les nombreux sièges dont s'illustre son histoire.

Le développement des régions industrielles du sillon Sambre-et-Meuse et la prolifération des grands centres urbains allaient réserver à Namur une autre vocation : celle d'une cité accueillante, havre de paix, oasis de verdure, vers laquelle convergent, de plus en plus, les populations des zones surpeuplées, à l'air pollué, désireuses de goûter les charmes de la douceur mosane.

Namur, capitale attractive de Wallonie, doit à cette vocation son allure de riche centre commercial, extraordinairement animé.

La coquette cité de Jean-Biétrumé Picar offre, en effet, bien des attraits. Elle séduit par ses larges boulevards, ses rues commerçantes aux magasins

aux joyeux dimanches



fibule mérovingienne

richement achalandés, aux vitrines luxueuses, par l'enchantement de sa Meuse et les promenades le long de ses quais, par les 70 hectares de sa Citadelle dont un téléphérique permet d'atteindre le sommet en longeant tourelles et redoutes qui chantent le passé prestigieux de la ville-forte.

Le visiteur peut également y avoir accès par la Route Merveilleuse et du haut de la Citadelle, il jouira d'un des points de vue les plus grandioses de notre pays.

Les attractions multiples de la ville, ses riches musées dont celui d'archéologie qui est d'une très grande classe, ses églises, telle l'église St-Loup, en style baroque, chère à Baudelaire, sont autant de trésors capables de charmer et de retenir les visiteurs.

Animée durant toute la saison d'été par de nombreuses fêtes où triomphent les sports, les arts ou le folklore auquel elle est tellement attachée, brillamment illuminée le soir, Namur offre encore le luxe de son Casino, où les touristes peuvent trouver dans un cadre raffiné, tous les divertissements souhaitables.

Namur, qu'on a appelée pour son ambiance de franche gaieté et de bonne humeur, la "ville aux joyeux dimanches", vous attend et sera heureuse de vous réserver le meilleur accueil.

F. Pieltain.
Bourgmestre de la ville de Namur.

FRANCOIS BOVESSE



photo Piron - Namu

C'est parce qu'il incarnait l'âme de la Patrie, parce qu'il était un peu de notre espérance, parce que nous l'aimions, qu'à la faveur des dernières ombres de la nuit, ils sont venus l'assassiner.

18 juin 1949

Bâtonnier Georges Devos

namur, 1er février 1944

7 heures du matin, l'Avenue Cardinal Mercier s'éveille lentement. François Bovesse est encore endormi quand une sonnerie à la porte d'entrée le réveille brusquement. Il cherche par la fenêtre du 1er étage à distinguer ce qui se passe. A la vieille servante qui déclare ne pas pouvoir ouvrir plus vite, on répond de l'extérieur "Si vous n'ouvrez pas on enfonce la porte."

Pensant que c'est la Gestapo qui vient l'arrêter - ce n'est pas la première fois - il rassure Mme Bovesse et invite sa servante à ouvrir.

Quatre individus - trois en uniforme feldgrau et un en civil - font irruption dans la maison et, brandissant leur revolver, se précipitent dans la chambre à coucher.

"Ici Gestapo ... Suivez-nous"

Le gouverneur insistant pour voir leurs papiers, ils le font descendre sous la menace de leurs armes.

Au rez-de-chaussée, à nouveau François Bovesse leur résiste, refuse de les suivre s'ils ne donnent pas les preuves qu'ils sont bien de la Gestapo.

Le civil, qui commande par gestes, sort mais rentre aussitôt.

Les revolvers sont braqués. Deux coups de feu et François Bovesse s'affaisse, touché à mort, en présence de Mme Bovesse atterrée.

Les assassins ayant coupé le téléphone sautent dans une voiture et disparaissent.

Dès le jour même, et pendant 2 jours, ce fut devant le corps du Gouverneur qui porte son habit officiel, l'interminable défilé de personnes de toutes classes et de toutes opinions. Namur la Fidèle, Namur la Résistante, tout entière est en deuil. Plus de huit mille personnes salueront la dépouille de celui qui restera toujours pour eux "Noss Françwès". Les fleurs s'amoncelleront, depuis les plus magnifiques couronnes jusqu'aux plus humbles bouquets.

Son enterrement fut simple et grandiose à la fois.

Les volontés testamentaires de François Bovesse furent respectées : enterrement à dix heures, sans drapeaux, sans décorations, sans discours mais avec des fleurs.

De la neige, un vent glacé... néanmoins quinze mille personnes parmi lesquelles le Gouverneur provincial, les anciens combattants, les administrations, la magistrature, les étudiants, assistèrent aux funérailles de celui qui pendant tout sa vie "avait incarné l'âme de la Patrie."

François Bovesse est né à Namur le 10 juin 1890.

Son arrière grand-père, avait servi dans les armées de la République et s'était fixé en Belgique. Son grand-père paternel fut un important maître bottier de Namur.

Son père fut directeur des Contributions directes de Namur. François était l'aîné de 3 enfants.

François Bovesse entreprend des études à l'Université de Liège et en juillet 1914, il est docteur en droit. En août 1914, il rejoindra le 14e de ligne au Fort d'Evigne - fort de la position fortifiée de Namur.

Les Allemands avancent rapidement et coupent les communications entre les positions de Liège et de Namur... Il faut obtenir à tout prix des renseignements sur les positions ennemies... François Bovesse se porte volontaire pour cette mission. Il réussit pleinement, sauvant ainsi de l'encerclement les 800 hommes de la position investie qui purent se replier. Le soldat Bovesse fut fait Chevalier de l'Ordre de Léopold le 23 août 1914. Il devient patrouilleur et refuse de suivre les cours de candidat officier qui l'éloigneraient du front.

Le 27 septembre 1914, il est blessé gravement au cours d'une reconnaissance. Il reste néanmoins au front, combat sous Anvers et suit la retraite de l'Yser. Evacué sur l'hôpital militaire de Nieupoort, il insiste pour reprendre le chemin des tranchées. Mais il a présumé de ses forces et Bovesse est déclaré inapte le 17 novembre 1914.

Il désire néanmoins continuer à servir et exercera à l'Auditorat militaire en campagne à Calais où il traquera les traîtres. Après la guerre, l'auditeur militaire Bovesse poursuivra les trafiquants de guerre. Démobilisé en 1918, il s'inscrit au Barreau de Namur. Dès ce moment et jusqu'en 1921, date de son entrée au parlement, il donnera les cours de législation militaire à l'Ecole de Guerre.

"Doué d'une voix chaude, vibrante, puissante, sachant adapter dans ses plaidoiries, sa parole aux circonstances, François Bovesse fut un grand maître du barreau - en même temps qu'un excellent camarade pour les stagiaires." Avocat, tribun, ministre ou conférencier, il était l'orateur que l'on écoute et que l'on approuve.

En 1919, François Bovesse, franc-maçon, revendiquant fièrement son appartenance à la Loge, milite dans le parti libéral et devient député de 1921 à 1925. Sa volonté de maintenir en Belgique une armée solide au moment où dans le pays se développait la propagande pour le service militaire de 6 mois, lui valut son échec en 1925. Mais en 1929, il fut réélu et demeura député jusqu'en 1939.

Le 19 mai 1931, François Bovesse devient ministre des PTT dans le Cabinet Jaspar. Deux jours plus tard François Bovesse démissionne et c'est la chute du Gouvernement : le ministre de la Défense Nationale ayant accepté, sur proposition de Mr Mark, député d'Anvers, de supprimer de son budget 400 millions prévus pour financer les premiers travaux défensifs de la frontière de l'Est.

Le 15 juin 1931, il dirige à nouveau le ministère des PTT où il réglementera définitivement les émissions de radiophonie. C'est à cette époque qu'il travaillera, dans le souci constant de la défense de la Wallonie, à divers projets de loi qui devront aboutir à la fameuse législation linguistique de 1932 qui consacrait l'autonomie culturelle des deux régions linguistiques et l'abandon du bilinguisme qu'il estimait néfaste pour les Wallons numériquement inférieurs. Cette législation fut appliquée jusqu'en 1963.

En décembre 1932, estimant que le gouvernement dans lequel on désire sa présence - à tout autre ministère que celui de la Défense Nationale - ne réalisera pas son programme militaire, il refuse le portefeuille des transports et pendant trois ans entamera et poursuivra une violente campagne pour la mise en état de la défense de notre frontière. Deux thèses s'affrontent à cette époque, au sein même de l'Etat-Major : l'une prévoit la défense de tout le territoire avec l'aide des alliés - ainsi que le souhaite Bovesse -, l'autre préconise uniquement la défense d'Anvers par nos seuls moyens.

Le 13 juin 1934, il accepte le portefeuille de la Justice dans le ministère de Broqueville et restera en fonction dans le ministère de Theunis jusqu'en mars 1935.

A la Justice, F. Bovesse fera voter plusieurs lois renforçant la défense du régime - en particulier, les dispositions pénales relatives aux crimes et délits contre l'état et celles prévues par le C.P. militaire contre les excitateurs à la désertion et à l'indiscipline.

Le 25 mars 1935, il devient ministre de l'Instruction Publique dans le gouvernement tripartite de Rénovation Nationale présidé par Mr Van Zeeland. Il le restera jusqu'au 12 avril 1937. C'est dès ce moment que débutera la campagne de dénigrement qui allait se poursuivre jusqu'à la mort de François Bovesse.

A l'Instruction Publique, F. Bovesse bouscule les méthodes d'enseignement existantes et fait appliquer le Plan d'études à l'usage des écoles primaires.

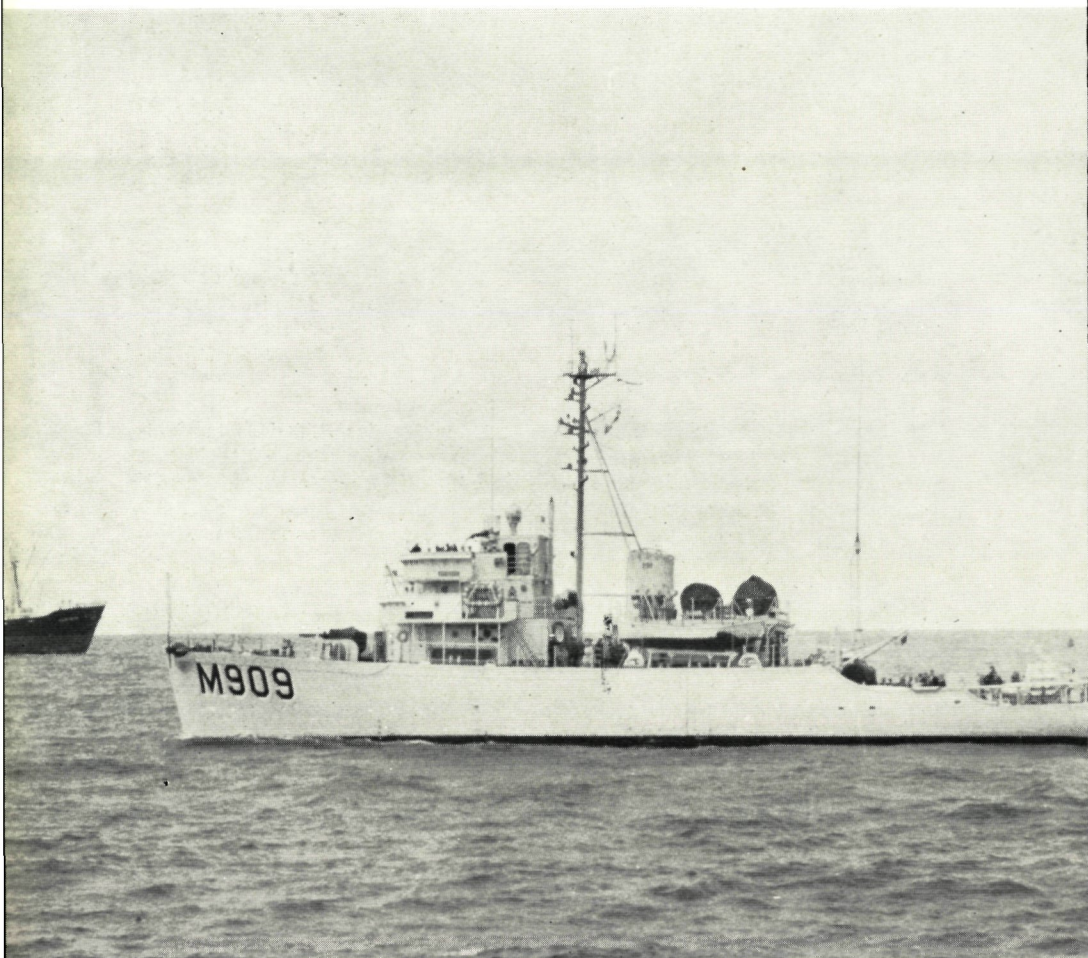




photo Piron - Namur

Le Plan d'études prescrit, outre l'étude du milieu par l'observation active, une méthode d'enseignement où la langue maternelle sera le noyau central, le pivot de tout l'enseignement des 4 premières années d'études primaires.

François Bovesse institua également le "Centre d'Orientation professionnelle" "précurseur" des Centres psycho-médicaux actuels et du Centre d'Orientation de l'Armée.

François Bovesse fut également un grand ministre des beaux-arts. Sa sollicitude allait surtout à la littérature; François Bovesse fut d'ailleurs toujours et avant tout homme de lettres. En 1912, il crée l'hebdomadaire "Sambre et Meuse" où il se propose de publier les œuvres des auteurs de Wallonie, d'en faire connaître les arts et les artistes.

Parmi ses œuvres, outre les nombreux discours et articles dans plusieurs journaux, nous citerons :

- "La Meuse" 1939 Féerie Lyrique (musique de E. Montellier)
- "La douceur Mosane" 1937 : poèmes dont A.P. DOHET a dit "le Fleuve aimé est saisi dans sa vérité poétique et peint sous ses divers éclairages, ainsi qu'en des tableaux impressionnistes."
- "Molière" 3 actes en vers, créé au Théâtre du Parc en 1938
- Histoires d'un autre temps : recueil de nouvelles dont la plus importante est Zante LAIMABLE.

Le 15 avril 1937 - au lendemain de l'élection partielle de Mr Van Zeeland contre Degrelle - F. Bovesse est nommé Gouverneur de la Province de Namur. Il jouit d'un prestige énorme et est extrêmement populaire. Il ne considère pas ses fonctions comme une charge honorifique, il travaillera comme il a travaillé dans les divers départements ministériels. Bornons-nous à citer ses interventions efficaces dans ce qu'il a appelé la bataille de l'eau : la distribution de l'eau alimentaire dans toute la Province, dans le développement du Tourisme, dans la protection des monuments et des sites et dans l'organisation des œuvres de guerre car François Bovesse fut toujours plein de sollicitude pour les défenseurs du pays de 1914-18 et pour ceux qui, mobilisés, allaient connaître une nouvelle guerre.

En mai 1940, le Gouverneur Bovesse se replie, avec l'Administration provinciale, vers le nord de la Province de Namur, puis en France, où sur proposition de l'Ambassadeur de Belgique à Paris, il exercera les fonctions de Haut Commissaire belge pour l'Hérault à Sète et s'occupera des compatriotes réfugiés en France. Cette mission s'étendit ensuite aux douze départements français du Sud-Est. Il entra en Belgique en septembre 40, accompagné de ses fonctionnaires avec le dernier train des réfugiés.

Il était à ce moment l'objet d'une cabale odieuse fomentée par les séides de l'ennemi et savamment orchestrée par la presse à la solde de l'occupant. Bien que le collège des Secrétaires généraux eût décidé de le réintégrer dans ses fonctions, François Bovesse se vit interdire par l'ennemi toute activité publique. Ne pouvant donc reprendre ses fonctions de gouverneur il sollicite sa réinscription au barreau.

Ses plaidoiries, dans lesquelles il ne se fit pas faute d'exprimer vigoureusement ses sentiments patriotiques, ne font qu'amplifier la haine des collaborateurs de l'ennemi à un point tel qu'il sera insulté par des rexistes dans la rue comme en cette veille de Noël 1941 où il ne se contient plus et traite ses insulteurs de "jeunes boches".

Le lendemain il est arrêté : un conseil de guerre le condamnera à six mois de prison à St-Gilles. Libéré, il reprend sa place au barreau, usé et vieilli mais ne trouve pas grâce devant ses persécuteurs et lorsque le "contre-terrorisme" commença les exécutions de patriotes, le destin de François Bovesse était scellé; il périt sous les balles en ce 1er jour de février 1944.

r. p.

Voulez-vous en connaître plus sur François Bovesse ?

Marc Delforge : François Bovesse, glorieux gamin de Namur, - éd Godenne Namur

Robert Hicquet : François Bovesse 1890-1944 - éd Labor Bruxelles

Divers auteurs : Hommage à François Bovesse (Savoir et Beauté 1952 n° 5 et 6)

Camille Joset : Face à l'occupant - éd "L'Armée et la Nation 1948"

meuse

O Meuse, mon pays, mon doux pays, ô Meuse,
Je t'aime pour ce qui te fait ce que tu es,
Pour chaque matinée à l'écharpe brumeuse
Où, dans le brouillard bleu, chaque jour tu renais.

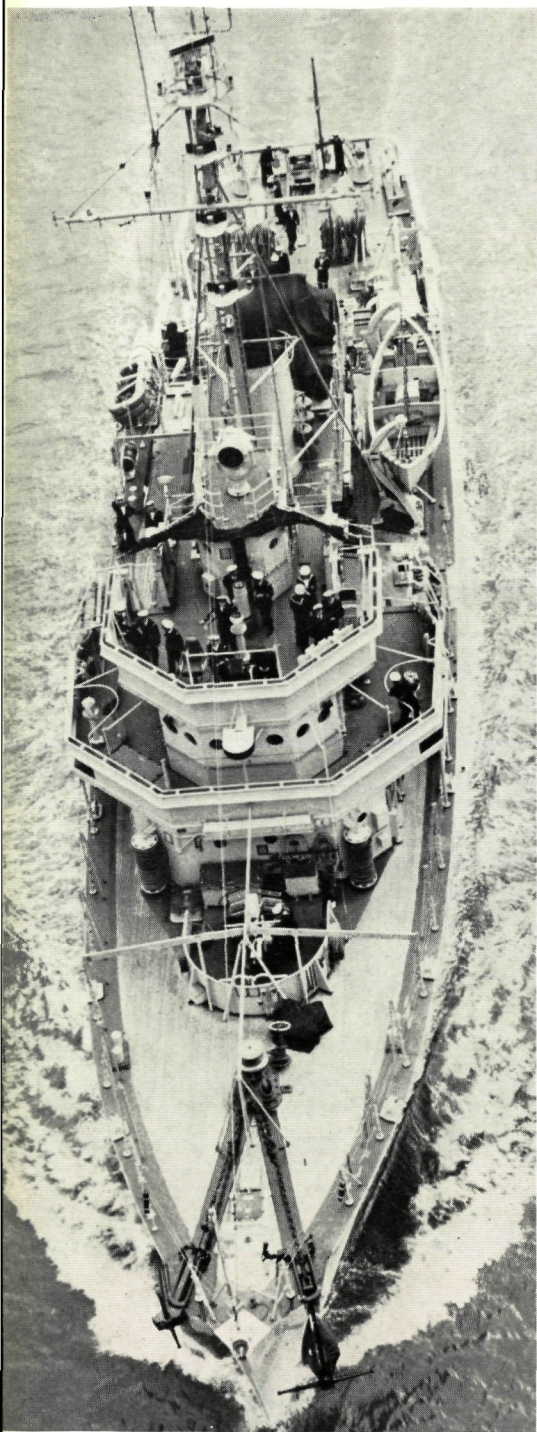
Pour tes brefs horizons que cerne une colline
Pour tes rochers moussus de verdure couverts
Près pour encadrer ta grâce féminine
Et mirer leurs clartés au fond de tes yeux verts.

Parfois tout au sommet des coteaux, singulière
De corneilles cernée, on voit de vieux châteaux
Une tour qui subsiste, à demi sous le lierre
Une tour sans guetteurs, où chantent les oiseaux

Je t'aime, mon pays, pour ta fine lumière
Qui met des reflets roux sur le bleu de nos toits
Et des baisers dorés sur nos maisons de pierre
Où de simples bonheurs parlent un lent patois

Patois fleurant le sol, la rivière embaumée
Sur laquelle paisible avance un beau chaland
Clair parler des aïeux, fleur de la Gaule aimée
Aussi fraîche que l'onde au rythme nonchalant.

Près des ponts, au dos rond sur des jambes arquées
Les gueux de mon pays, au rire goguenard
Se chauffant au soleil, racontent les "pasquées"
De leur aïeul fameux, Jean Biétrumé Picar.



le dragueur de français

Le 17 janvier 1957 c'était fête à la base navale de Charleston en Caroline du Sud : le "minesweeper ocean 516" était officiellement et solennellement remis à la Belgique dans le cadre du programme d'assistance mutuelle.

Après une Brabançonne transposée à la mode du Sud des Etats-Unis, le pavillon national montait en tête de mât de ce dragueur océanique qui, dès cet instant s'appellait le François Bovesse et figurait à l'annuaire de la flotte militaire belge sous le numéro M909.

L'équipage, dont je faisais partie, était heureux de prendre enfin possession d'un morceau de territoire devenu belge en quelques instants et de se sentir chez soi comme les voisins, ceux du Georges Truffaut, M908 son "sistership" ex-Mso 515 depuis octobre déjà.

Et cependant il faudrait encore huit mois quasi jour pour jour avant de revoir les côtes belges, et ces quelques 550 m2 de bois verraient beaucoup de sueur d'hommes occupés à apprendre ce métier ingrat mais attachant de dragueur de mines.

En quelques semaines d'un entraînement intensif comme la U.S. Navy sait le produire, n'importe lequel des 75 membres de l'équipage, et même Lucy notre chien-esquimaux, en connaissait le moindre pouce carré et réagissait avec une promptitude que plus jamais nous ne retrouverions, à toute panne ou alerte. Les pannes ne manquaient pas, mais cela faisait partie d'un exercice à peine plus vrai que de coutume si bien qu'en fin d'entraînement les américains accordèrent au Bovesse le "E" tant convoité des navires excellents à tous points de vue. En compagnie de son inséparable Truffaut, le Bovesse entreprit de se déplacer de Charleston à Norfolk et de Norfolk à Charleston avec la régularité des cars "Grey Hound". Puis ce fut Washington, la capitale fédérale qui recevait le pavillon belge pour la première fois, et, après l'incroyable revue navale en baie de la Chesapeake parmi les mas-

mines océanique

bovesse

todontes de 28 nations, nous pouvions commencer le décompte des jours qui nous séparaient de la Belgique.

Les Bermudes, les Açores et Ostende pour terminer après 11 mois la plus longue course de la Force Navale.

Et alors que la joie du retour aurait dû éclater ce 19 septembre 1957, ce fut un retour triste et endeuillé par la mort accidentelle du maître Fernand Sleuyter à Ponta del Gada.

15 jours plus tard, le Bovesse était à Brest et débutait ainsi sa véritable carrière de dragueur de mines qui allait le mener des manœuvres de l'Otan en Mer du Nord à la Méditerranée avec l'escadre française de Toulon, de la Baltique à l'embouchure du Congo lors des événements de 60, avec entretiens les périodes de repos à la base de réserve de Zeebrugge et les entretiens à Ostende.

Chaque jour le bateau et l'équipage, dans les grandes croisières comme dans les missions locales sur les bancs de Flandres ou sur l'Escaut, justifient le droit de porter le nom prestigieux de leur parain : le gouverneur François BOVESSE.

I. d.

Dragueur de mines océanique M909 François BOVESSE

construit à Tampa (Floride) en
1956

commissionné à Charleston en
jan. 57

rentré en Belgique le 19 sept 1957

longueur : 50,30/52,70 m

largeur : 10,70 m

tirant d'eau : 3,20 m

tirant d'air : 22,10 m

tonnage : 780 t.

propulsion : 2 diesels de 800 CV

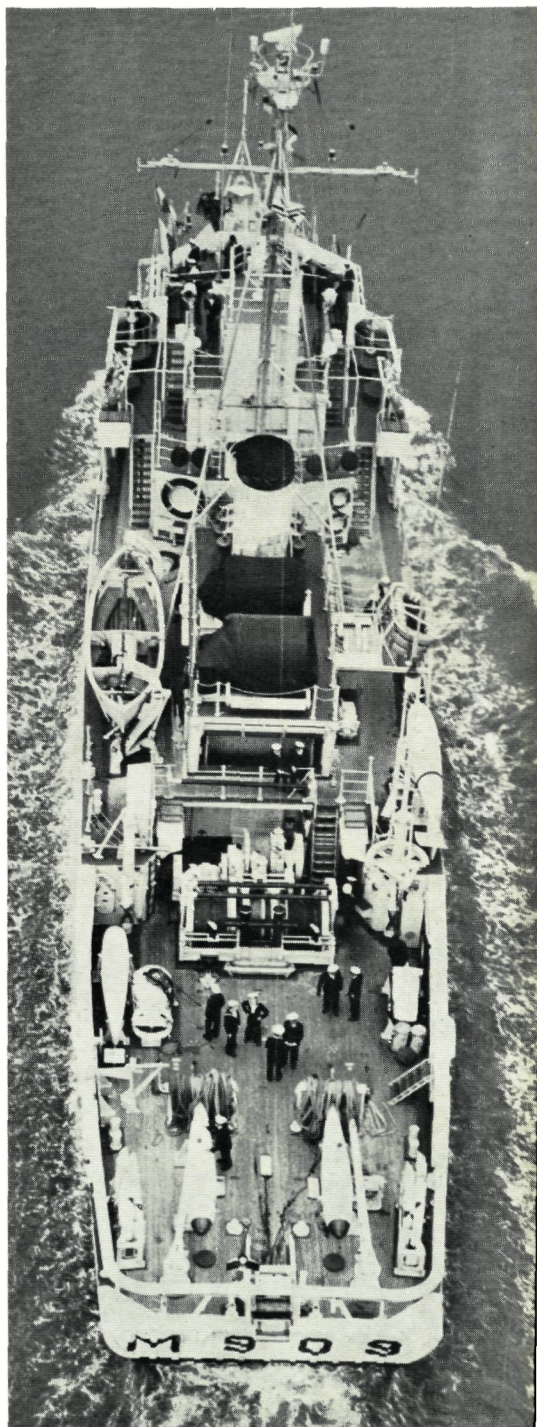
armement : 1 canon de 40 mm

toutes dragues.

équipage : 5 officiers

34 sous-officiers

33 matelots



navires anglais et français appelés NAMUR

Namur aux temps modernes fut une des premières places fortes de toute l'Europe. Enjeu des grandes puissances, elle est prise, en 1692, par Louis XIV et pendant un moment la ville est française. Trois ans plus tard, en 1695, le roi d'Angleterre, Guillaume III, la reprend au cours d'un siège très acharné et très sanglant.

Ces sièges furent des événements de portée internationale suivis par toute l'Europe. Aussi chaque puissance ne manquait pas de rappeler ses souvenirs glorieux en donnant à des unités de sa flotte les noms de victoires.

En 1693, une frégate de la flotte française, attachée à l'amirauté de Nantes, est appelée "La ville de Namur", et prend part à la capture de bateaux anglais (1). On ignore si le navire perdit son nom quand les armées de Louis XIV durent rendre Namur à Guillaume III.

La marine britannique semble avoir gardé plus longtemps le nom de notre ville. Dès la fin du XVII^e siècle, un de leurs bateaux de guerre est appelé "Namur". Pendant une grande partie du XVIII^e siècle, un des vaisseaux amiraux porte sur les mers le nom de la ville et le souvenir du siège. En 1744, le vaisseau amiral "Namur" de l'Escadre blanche est commandé par le contre-amiral Thomas Mathews (1731-1786) (2). En 1805 encore, un autre bateau de la flotte britannique aux ordres du capitaine Halsted porte toujours le même nom.

Les vaisseaux britanniques "Namur" ont été engagés dans de nombreux combats (3). On pourrait même en retracer toute l'histoire puisque les archi-

(1) Voir en Annexe le procès-verbal des prises.

(2) Une gravure de J. Faber d'après le portrait de l'amiral Mathews conservé à Greenwich porte cette légende : "Done from an original painting taken on board the Namur in Hieres Bay January 1742/3."

(3) Cf. Harry Parker, *Naval Battles, from the collection of prints formed and owned by commander Sir Charles Leopold Cust*, 2 vol., Londres, 1911, dans lequel il y a plus de huit citations au sujet de Namur. Cf. aussi Laird Clowes, *The Royal Navy*, 5 vol., Londres, t. 3. 1898, citations de Namur à la table.

ves de Grande-Bretagne conservent les livres de bord des officiers annotant les grands comme les menus faits de leur vie aventureuse. Le journal du capitaine de chaque bateau est conservé au **Public Record Office** (Archives nationales à Londres), tandis que le journal du premier lieutenant est resté au **Maritime Museum** de Greenwich.

Josy Muller.

Conservateur adjoint aux
Musées royaux

ANNEXE

Inspection médicale à Nantes des prises faites par les frégates "La Ville de Namur" et "Vaillant" de Saint-Malo. 1693.

Je soussigné René Le Beau, conseiller du Roy et médecin ordinaire de Sa Majesté, certifie à tous ceux qu'il apartiendra qu'en exécution des ordonnances des dit et onzième de ce mois de monsieur le lieutenant général du siège de l'amirauté de Nantes et du procès verbal par moi rapporté dans la prison du Boufflay dudit Nantes des équipages de quatre navires pris sur les Anglois par la frégate nommée la ville de Namur de cette rivière et celle nommée le vaillant de St Malo, j'ay déplacé dudit Nantes le jour d'hier au matin et me suis rendu au soir à la rade de Paimbad et que ce jour j'ay esté conduit en compagnie de M. Morand conseiller du Roy audit siège de l'amirauté et Bouhier subituid de monsieur le procureur du Roy audit siège dans le navire nommé la résolution estant à l'ancre à laditte rade pris par laditte frégate la ville de Namur, ou ayant veu et visetté chascun en particulier avec toute l'exactitude possible le nombre de quatorze tant officier que matelots francois et étrangers à la solde des armateurs, mis sur pour conduire laditte prise en ce lieu, nous les avons trouvé tous en parfaite santé, et leur ayant demandé si depuis qu'ils se sont mis en pocession dudit navire, aucun tant des marins qui estoient dessus que d'iceux François et autres des leurs il y en a eu quelqu'un de malade, ils m'ont respondu que non, et comme cette prise est chargée de coton, j'ay fait ouvrir les écoutilles affin de voir s'il n'y avait rien de corompu et de mauvaise odeur enfermée, mais bien loin d'y avoir remarqué de tel, il en a sorti une odeur très forte et très agréable... ce que considéré et au regard à la bonne disposition de l'équipage étranger pris dessus et à présent prisonnier et des Francois qui ont eu la pocession et à leurs relations mentionnées dans mon procès verbal de l'onzième de ce mois qui portent qu'ils n'ont pratiqué depuis les huit mois de leurs voyages avec aucuns lieux suspects de maladies contagieuses, j'estime qu'il est inutile de faire des parfums et d'user d'aucunes autres précautions tant pour les marchandises dont le navire est chargé que pour les hommes qui l'ont monté. En continuant ma visite, je me suis fait conduire dans la même rade au vaisseau nommé l'amitié de Bristol pris par les armateurs de la frégate nommée le vaillant de Saint Malo...

Fait ... le 13e octobre 1693.

Par coppie collationnée sur l'original demeuré au greffe du siège de l'amirauté de Nantes.

Paris, **Bibliothèque nationale, Ms, Collection Clairambault**, no 882, fo 274.

les namurois et la force navale

Complétant la tradition navale du vaisseau "Namur" dont nous venons de parler, les namurois apportent par leur présence leur tribut naval.

- **Enseigne de vaisseau** : J. Fievet.
- **Enseignes de vaisseau de 2e classe** : M. Bribosia, J. Karler, J. Ledoux, M. Van Schel.
- **Aumônier de 2e classe** : G. Gendebien.
- **Quartiers-mâtres** : P. Bertrand, J. Boseret, A. Delhez, J. Francois, W. Massaux, P. Nigot, G. Petit.
- **Premiers-matelots** : C. Charbot, B. Dupiereux, F. Hendschel, J. Septon, J. Van der Putten.
- **Matelots** : S. André, A. Brichart, G. Cabu, J. Cambier, G. Crucifix, L. Crucifix, G. Dardenne, E. Delree, V. Deneumoustier, M. Deom, J. Dufey, J. Gauditiaubois, Y. Gillain, J. Gilliard, M. Jamart, H. Lechanteur, J. Lescrenier, Cl. Luc, C. Marchese, J. Marique, P. Mathieu, R. Mathieu, F. Neukelmance, M. Nicolay, L. Peret, F. Puissant, Cl. Romain, J. Steveny, M. Tillieux, E. Van Bever, M. Verberckt, R. Verlaine, D. Wiame.

BELGRADE

- **Quartier-maitre** : J. Collard.
- **Premier-matelot** : D. Haesaert.
- **Matelots** : J. J. Baily, G. Goblet.

BOUGE

- **Matelot** : A. Dimanche.

BOVESSE

- **Matelot** : L. Dufeys.

EMINES

- **Matelot** : W. Minne.

JAMBES

- **Quartier-maitre** : R. Abras.
- **Premier-matelot** : F. Florimont.
- **Matelots** : G. Absil, L. Bonami, J. Briac, R. Collard, M. Colot, R. Douret, E. Dubois, Cl. Duvivier, J. Flohimont, A. Godflet, B. Joassin, J. Pinchart, E. Pochet, P. Rekko, O. Rigaux, H. Rostenne, M. Rotiers, P. Sottiaux, J. Toucheque, A. Toucheque.

RHISNES

- **Quartier-maitre** : A. Depas.

ST SERVAIS

- **Quartier-maitre** : G. Pirot.
- **Premier-matelot** : P. Istace.
- **Matelots** : F. Claes, M. Gaziaux, J. Guelle, A. Marquet, G. Rasse.

VEDRIN

- **Quartier-maitre** : J. Van Lippevelde.
- **Premier-matelot** : J. Brulmans.
- **Matelot** : G. Dupuis.

WEPION

- **Matelots** : J. Cremer, C. Legreve, J. Mathieu, R. Van Ruysevelt.

quant aux adresses, Neptunus B.P.17 Ostende se fera un plaisir de les communiquer sur demande.



cadre actif aktief kader

- **enseigne de vaisseau - vaandrig-ter-zee**
Goberecht R.H. (technicien - technicus)
 - **premier-maitre-chef - eerste meester chef**
Leva J. (pont - dek), Leclercq L.J. (technicien - technicus), Van Praet B.H.
 - **premier-maitre - eerste meester**
Benten T.J., Allard G., Devestel R.H., Honnay C.J., Hanton M.L., Bogaerts E.P., Olligschlaeger P. (pont - dek)
Thys F.A., Saelens W.J., Allaerts J.E., Lauwers H.A., Thirry M.R., Boydens J.C., Vanhoutte J.C., Salvioli A.G. (techniciens - technici)
Roelens J.A., Ruythooren E.S., Herremere J.P., Despagne A.J., Boone P., Denys G., De Meersman R., Vandevenne G. (services - diensten)
 - **maitre - meester**
Serruys L.G. (pont - dek)
Vande Castele W., Schoutetens W.G., Van den Bergh P.A., De Bondt E.B., Coulon J.G., Vlaeminck J.G., Dautel R.G., Desmet M.J., Van Caillie E., Jacobs A., Wagemans A.E., Desmet A. (services - diensten)
 - **quartier-maitre - kwartiermeester**
Van Swartenbrouck G., Klein J., Saenen A., Van Aerde R., Buyse E., Van Hauwermeiren E., Pierart J., Drappier G., Vervenne J., Huon J., Herlant J., Schabergs R., Moens A., Denoel G., Bruyere F., De Smet J. (pont - dek)
Florkin A., Van Hinsberg F., Casteleyn O., De Corte R. (techniciens - technici)
Ackerman R., Laga F., Doll J., Denis C., Wets E., Van Troostenberghe L., Desmedt M., Pil P., Hanssen L., De Smet M., Verniers R., Put J., Kesck C., Martens J., Bonte E. (services - diensten)
- promotions A.R. 11 oct
bevorderingen K.B. 11 okt.
- **luitenant-ter-zee - luitenant de vaisseau**
Macoir P. (services)
Ghijsel N. (diensten)
 - **enseigne de vaisseau - vaandrig-ter-zee**
Demuylder (services - diensten)

cadre de complément aanvullingskader

- **lieutenant de vaisseau - luitenant-ter-zee**
Linnekens J. (dek)

cadre de réserve reservekader

- **capitaine de corvette - korvetkapitein**
Renard J.V.
- **lieutenant de vaisseau - luitenant-ter-zee**
Huysman H.M.J., Clerx F.C.A.E. (pont - dek)
- **enseigne de vaisseau - vaandrig-ter-zee**
Colman R.A.O., Pesesse L.J.E.G., Bekaert Y.F.R.C., Hesbois E.A.M.J.C., Liebaert A.O.M. (services - diensten)
- **lieutenant médecin - luitenant geneesheer**
Van Cauwenberghe F.L.J., Rappe J., Leonet J.P., Suys J.J.A.
- **enseigne de vaisseau de deuxième classe - vaandrig-ter-zee tweede klasse**
Van de Vondel D., Soru L.M.C., Gelise P.A.M.A., Vierin P.G., Van de Wal-
le P.L.J., Pasqué H.F.M., Drossaert J.A.J., Robert D., Wackens J.E., Van
Humbeeck L.C., Ransquin P., Van Dyck R., Cooman F., Janssens J.G., Ver-
gote N.K., Casse J.M., Dalle F., Bussers J., Dermaut P. Colfs L.J. (pont -
dek)
Verbrugghen A.S., Lootens P., Rousseau M.A., de Pape A.A., Proot D.G.H.,
Ceulemans J.F., Rombouts R.C.J.J., Lingier E.A., Sintobin J.H.R.M.J.O.,
Moens R.F., Duquet A.J.A.C.C., Beckers L.G., Dugniolle E.J.G.C.G., De
Boek W.F., Comte de Beaufort H.A.M.G., Bouckaert J.B.H.C.M.J., Duque
P.P.J.M., Van Doorslaer P.J.M., Regnier P.M.A., Dessain A.G.E.M.J., Ren-
ders E.M.J. (services - diensten)
Holzkenner H.J. (technicien - technicus)

divers verscheidene

- **passage à la Force Navale dans le corps des officiers des services**
capitaine-commandant
Decorte J., de Munter J., Boydens H.
capitaine
De Jonckheere G., Coppejans J.
lieutenant
Daelemans F.
- **admis dans le cadre de réserve**
capitaine de frégate - fregatkapitein
Van Laethem V. (services - diensten)
- **admis à la pension - op pensioenstelling**
capitaine-commandant
Peire M.
enseigne de vaisseau
Tordeur R. (services - diensten)
- **sortie des cadres de réserve - uittreden uit het reservekader**
capitaine de frégate - fregatkapitein
Van Hoof (services - diensten)
lieutenant de vaisseau de 1e classe - luitenant-ter-zee 1e klas
Gallis K., Maldeghem E. (techniciens - technici)
enseigne de vaisseau - vaandrig-ter-zee
François R. (pont - dek)
- **démission - ontslag**
enseigne de vaisseau - vaandrig-ter-zee
Meysman R. (technicien - technicus), Deleu S. (pont - dek)



Ce n'est un secret pour personne : à l'armée il existe deux sortes d'individus - les instructeurs et les élèves, - et l'on passe au cours d'une carrière normale d'une catégorie à l'autre. Nous avons relevé dans la multitude des cours que suivent nos marins :

- un cours à U.S. Naval College Newport (R.I) U.S.A. cours intitulé "Naval Command and staff course for foreign Senior officers" durée 11 mois.
- un groupe sous forme de stage au Groupe d'études et de Recherches Sous-marines (GERS) de la Marine Nationale à Toulon, ce stage a pour but de préparer un de nos médecins à l'emploi du caisson thérapeutique multiplan (le premier en Belgique) qui sera fourni d'ici peu à la Force Navale.
- un cours à l'Ecole Supérieure de Guerre Navale à Paris - durée un an - suivi d'un cours de cinq mois à l'Ecole Inter-armées.



rsm d'hondt

Eerste meester chef 1 cl. A. Dhondt nam op één oktober afscheid van de Zeemacht, na een 37 jaar lange loopbaan, waarvan twaalf bij de Zee-macht.

Hij is beter als R.S.M. van de kazerne Mahieu gekend. Functie die hij uitoefende sedert 1960.

Matroos Boutelière Jacques thans in dienst als fotograaf bij de lithografie op COMLOGNAV is een veelbelovend cineast in het burgerleven.

Hij verwezenlijkte reeds twee korte films : "Tant volera la mouette" en "Leçon de pierres". Deze film werd trouwens gepresenteerd, en op het festival van Antwerpen, en op het festival van Bergamo in 1964. Thans werkt hij aan een nieuwe 30 minuten lange kleurenfilm over onze Zeemacht. De film zal waarschijnlijk tegen eind december '65 klaar komen.



alfo

Suite aux pluies continuelles que la Belgique a connues durant les mois d'août et septembre, Monsieur le Ministre de la Défense Nationale a autorisé l'armée à venir en aide aux agriculteurs dont les récoltes pourrissaient sur place.

L'activité de la Force Navale s'est tout naturellement cantonnée en Flandre Occidentale où elle a fourni 1439 journées de travail : Corvée patates.

Par corps, ces journées de travail se répartissent comme suit :

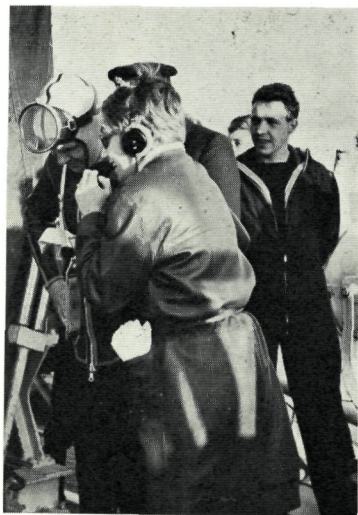
COMLOGNAV	382
COMIENAV	382
COMARANT	322
COMSERVOST	203
COMCEDRA	112
CENPERS	38

De hulp van de Zeemacht aan de landbouwers bedroeg 1439 werkdagen.



Aux chantiers BOEL en ZONEN à Tamise se poursuit activement la construction de l'A 960 GODETIA que la Force Navale destine à la garde de la pêche maritime; le lancement est prévu pour décembre et la mise en service dès mi-66.

Op 7 oktober hebben een 15-tal vooraanstaande personaliteiten uit de industrie, allen leden van het Seminarie voor Productiviteitsstudie en -onderzoek van de Rijksuniversiteit te Gent, een bezoek gebracht aan de Logistieke Groepering. Aan boord van de M 908 Truffaut hebben zij van 10 u 30 tot 13 u 00 een korte zeetocht gemaakt. Dit gebeurde in het kader van het Top Management programma 1964-1965 van de Rijksuniversiteit.



alfo

Op 16 oktober verzorgde de RTB (Radio Hainaut) een 3 uur lange rechtstreekse uitzending in samenwerking met de drie Machten.

Cecile Vincent, de bekende journaliste van de RTB, scheepte samen met een veertigtal jongeren in aan boord van de M915 "Arlon", voor een Oostende-Zeebrugge-Oostende reis. Onderweg werden door een helikopter verschillende oefeningen uitgevoerd. Het overbrengen van een kikvorsman van de helikopter naar de M915 boekte veel succes.



In mei 1964 werd een kledijcommissie gevormd die de mogelijkheid diende te onderzoeken om het bestaande reglement te hervormen en aan de evolutie van de moderne tijden aan te passen. Zij heeft dan ook getracht de zomer- en winterkledij zo doelmatig mogelijk te verbeteren.

Ter inlichting volgen hier enkele voorgestelde veranderingen :

- de ouderwetse duffel-coat wordt vervangen door een moderne "parka" bestaande uit een waterdichte broek, vest en kap gevoerd met molton.
- de werkkledij zal vervaardigd worden uit een nieuwe stof van betere kwaliteit en krijgt een meer verzorgde snit.
- voor het ingescheepte personeel is een dikke wollen trui met hoge boord voorzien als boorddotatie.
- de onderofficieren zullen de keuze hebben tussen een mantel of een gabardine.

Vooraleer echter de voorstellen van de commissie van kracht worden moeten ze aangenomen worden door een intermachten commissie.

Tevens zullen deze verbeteringen grotere uitgaven voor gevolg hebben; zodat nog geen positief resultaat kan verzekerd worden.

Depuis le premier octobre et pour sept mois, les coiffes blanches des bérêts et casquettes se sont envolées. L'hiver est proche...

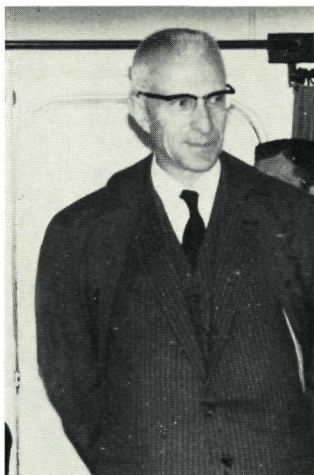
De koude donkere winteravonden zijn een tijd voor feestelijkheden bij uitstek. Bij de Zeemacht worden dan ook heel wat dansavonden ingericht.

- 8 oktober : Logistieke Groepering van de Zeemacht.
- 15 oktober : Zeemachtpolitie (NP).
- 29 oktober : de verbindingdienst van de Zeemacht.
- 15 november : onderofficieren van de Zeemacht.
- 5 februari : de officieren van de Zeemacht.
- 19 maart : de reserveofficieren (sectie Antwerpen) te Kallo.

Le 16 octobre après-midi, le hall d'Eguermin s'était transformé en quartier général des communications... L'émission "jeunes-20" de Radio Hainaut y assurait une émission de trois heures en direct avec la collaboration de la Force Aérienne, les hélicoptères du Service Terrestre de Reconnaissance, et pour la Force Navale, le M915 "Arlon" qui avait embarqué Cecile Vincent et un groupe des "20 de Rétines".

L'acrobatie lieutenant Bodart des Commandos de Marche-lez-Dames effectuait face à l'Ecole de la Guerre des Mines une descente vertigineuse d'une centaine de mètres de long d'un cordage amarré à l'hélicoptère. Solution originale en l'absence d'un parachute...





Le 3 septembre, eut lieu la désormais traditionnelle croisière de l'Etat-Major des quatre forces hôtes de la Force Navale à bord du KAMINA.

Il serait difficile de trouver un rassemblement qui puisse compter autant d'officiers généraux au mètre carré, un endroit où l'élite des quatre forces soit aussi au coude-à-coude et cependant là n'était pas le plus exceptionnel...

Le KAMINA arborait la marque du MDN. Monsieur le Ministre de la Défense Nationale accompagné de Madame Moyersoen, ouvrait ses contacts avec la Force Navale en naviguant !...

A 10 h 45, par une visibilité réduite et un temps de Mer du Nord, le KAMINA appareillait de Zeebrugge. Le temps pour les invités de reconnaître les lieux, guidés par l'équipage et c'était l'atterrage de Flessingue. Avec le soleil, la brume s'ouvrit pour laisser aux invités le spectacle de l'Escaut Maritime, et en complément aussi inattendu qu'original celui que présenta l'hélicoptère de Coxyde. A l'aplomb de la plage arrière, un homme grenouille - Roméo moderne - descendit le long du filin d'un hélicoptère et vint fleurir Madame Moyersoen puis s'envola comme il était venu.

Sans imprévu, le voyage se termina vers 17 h 30 au numéro 21 des bassins du port d'Anvers, et chacun rejoignit, qui son quart, qui son ministère, enrichi de ce contact qui fait se mieux connaître et s'apprécier.

Een maand na zijn eerste kontakt met de Zeemacht, aan boord van de KAMINA kwam de Heer Minister van Landsverdediging op bezoek bij de Zeemacht aan de kuststreek.

Het bezoek aan de basis van Nieuwpoort, de schouwing van de eredetachementen in de Generaal Mahieu Kazerne, het bezoek aan de Mijnenbestrijdingsschool en het Mijnenveegcentrum werden in een record tempo volbracht tussen 8 u 30 en 11 u 45.

Daarna begaf de Minister zich aan boord van de Van Haverbeke waar een lunch werd aangeboden en een mijnenjaag-demonstratie plaats greep. Letterlijk en figuurlijk een zonnige dag.

la réserve - nouvelles - rappels ...

SOUS-OFFICIERS DE RESERVE

- L'Etat-Major Force Navale étudie actuellement les modalités d'avancement des sous-officiers de réserve. Tous les quartier-maitres seront informés en temps utile des conditions à remplir pour accéder au grade de maitre.
- Répondant au vœu émis par plusieurs sous-officiers de réserve, le Service Information des Organismes de mobilisation envisage la création en 1966 d'un bulletin d'information qui leur serait destiné.
- Pourquoi, à l'instar des OR/FN, les sous-officiers de réserve ne se grouperaient-ils pas en association, ASBL par exemple ? Nombreux sont ceux qui conservent un très bon souvenir de la Force Navale, nombreux sont ceux qui répondraient "oui" à un appel de l'un des leurs : la bonne volonté ne manque certainement pas. A vous de jouer, messieurs les réservistes ! la collaboration de la Force Navale et de Neptunus vous est assurée.

RAPPELS

L'activité des réservistes ne s'est pas ralentie au cours du troisième trimestre 65.

Une trentaine d'officiers de réserve rappelés ont subi avec succès les examens théoriques et pratiques de lieutenant de vaisseau - dix huit autres furent pendant 15 jours, élèves à l'Eguermin.

- L'exercice TEST MATCH a nécessité le rappel au COMAROST et au COMARANT d'une cinquantaine de réservistes - officiers, sous-officiers et matelots - au même moment nos canonnières se réadaptaient au tir au COMIENAV.
- Depuis le 6 septembre, les MSC ARLON et STAVELOT accueillent chaque quinzaine, des réservistes - équipages complets - qui ont à cœur de prouver aux "bleus" de CEDRA qu'ils n'ont rien perdu de leur allant.
- On nous annonce également pour cette année le rappel probable de la grande vedette du disque : Robert COGOL.

RESERVE ONDEROFFICIEREN

- De Staf van de Zeemacht bestudeert thans de bevorderingsmodaliteiten voor de reserve onderofficieren.

Al de kwartiermeesters zullen tijdig ingelicht worden over de te vervullen voorwaarden voor de toetreding tot de graad van meester.

In antwoord op de wensen uitgesproken door verschillende reserve onderofficieren, overweegt de Informatiedienst der Mobilisatieorganismen het oprichten in 1966 van een bulletin voor hen bestemd.

- Waarom zouden de reserve onderofficieren zich niet in een vereniging (VZWD bijvoorbeeld) groeperen, zoals de RO/ZM.

Talrijk zijn diegenen die een schone herinnering hebben aan de Zeemacht, talrijk zijn diegenen die "ja" zouden antwoorden aan een oproep van een van hen.

Nu, uw beurt, Heren reservisten ! Op de medewerking van de Zeemacht en van Neptunus kunt u staat maken.

Geef aan de Keizer.....

en aan CPF DE GEYTER het kommando over het 1e Smaldeel Verdediging/ZM, dat wij bij vergissing van tekst, toegekend hadden aan CPF DESECK.

ACTIVITES DE L'ASSOCIATION DES OFFICIERS DE RESERVE FORCE NAVALE. ASBL.

L'Association des Officiers de Réserve de la Force Navale s'étant constituée en association sans but lucratif a poursuivi et amplifié ses activités tant sur le plan national que sur le plan régional.

MER - AIR - TERRE tel est le thème d'action des sections régionales

La MER évidemment reste le pôle d'attraction principal des officiers de réserve Force Navale qui, à l'initiative de quelques-uns d'entre eux, peuvent se livrer aux plaisirs du yachting au sein du "Belgian Naval Reserve Club" (Président Commodore 1LV(R) LETEN).

C'est également sous le signe de la "MER" que la section de Flandre orientale a reçu de façon charmante les Etats-Major des bâtiments de guerre faisant escale à Gand à l'occasion de la Foire Internationale.

TERRE ou plus exactement la ROUTE a vu les exploits des officiers de réserve de la Section du Brabant à l'occasion d'un rallye automobile dans la région bruxelloise.

AIR - La Section de la province d'Anvers, toujours très active a voulu se rendre compte de la situation "de haut".

Une vingtaine d'officiers de réserve ont en septembre survolé le port d'Anvers à bord d'un hélicoptère.

Ajoutez à ces manifestations, les concours et exercices de tir aux armes légères : Concours Provincial (section de Flandre orientale) - exercices à Anvers et à Malines (section de la Province d'Anvers), à Ostende (section de la Flandre occidentale) et pour joindre l'agréable à l'utile les réunions intimes (Rijsttafel à Anvers - souper intime à Ostende) et vous vous rendez compte que l'association des officiers de réserve FN est en passe de devenir une des plus actives des forces armées.

Une mention spéciale à la Section de Flandre occidentale :

Après une mise en marche laborieuse, elle paraît vouloir se hisser au niveau de ses aînées. A son programme : exercice de tir, visite du Zénobe Gramme, et séance d'information avec films.

KANDIDAAT RESERVEOFFICIEREN BEEINDIGEN HUN OPLEIDINGSPERIODE.

In de Mijnenbestrijdingsschool had op zaterdag 2 oktober de gebruikelijke plechtigheid plaats ter gelegenheid van het einde van de theoretische vorming der 25ste en 26ste promoties.

CPF M.O. Vervynck, directeur van de school, heette de genodigden welkom, waarna CPF J.P. Pesch, bevelhebber van de Opleiding en Training van de Zeemacht, zich meer in het bijzonder tot de nieuw gepromoveerden richtte. Hij wenste hen geluk met de behaalde resultaten maar wees vooral op het groot belang van het praktisch gedeelte van hun vorming, dat zij aan boord van varende eenheden zullen ontvangen. Hierna werd overgegaan tot de proclamatie van de uitslagen en de overhandiging van de brevetten.

De plechtigheid werd besloten met een erewijn en een rondgang door de lokalen van de school.

De nieuw gepromoveerden zijn :

25ste promotie : DEBRUYNE - DENIS - DUBOIS - GEVERS - LAMY - LA-VIOLETTE.

26ste promotie : DANIELS - DOMBRECHT - HAEZEBAERT - NAUTS - T JOENS - VAN HEES - VEYT.

Mouvements de nos unités

Le KAMINA qui avait participé les 4 et 5 septembre aux fêtes commémoratives de la libération d'Anvers y a subi son carénage annuel.

Cela lui permettra d'être fin prêt pour réaliser du 4 novembre au 20 janvier 66 une croisière africaine au cours de laquelle il visitera successivement Casablanca, Banana, Lobito, Le Cap, Tamatave, Durban, Luanda et Dakar et être rendu à Ostende le 20 janvier.

Du 13 au 24 septembre le LECOINTE a effectué dans la Manche une croisière garde-pêche avec escale à Nantes.

Il a déjà repris la mer le 25 septembre pour Cadix, d'où il nous est revenu le 6 octobre.

Une nouvelle croisière en Mer du Nord attend notre garde-pêche, du 12 au 27 octobre, avec escale à Oslo.

Le 19 septembre, les dragueurs côtiers ROCHEFORT, HEIST, BASTOGNE et VEURNE ont en compagnie du GERLACHE, leur ravitailleur, appareillé d'Ostende à destination de la Méditerranée où ils participeront au large de la Sardaigne à un exercice OTAN. Ils rallieront Ostende le 28 octobre après avoir relâché à Gibraltar, Palma de Majorque, Cagliari et Cadix.

Parti d'Ostende le 22 août, le MECHELEN poursuit sa campagne de mesures au profit du Sous-Comité de Recherche Océanographique de l'OTAN. Au cours de sa longue croisière de plus de deux mois, le bâtiment visitera Cadix, Casablanca, Lisbonne et Funchal, pour ne rejoindre Ostende que le 25 octobre.

Nos trois types de dragueurs ont été présentés à la ville de Bruxelles puisque l'MSO BOVESSE, l'MSC BASTOGNE et l'MSI TONGEREN y ont fait escale du 10 au 14 septembre.

A cette occasion l'amicale des O.R. de Bruxelles et du Brabant avait organisé une réception à bord tandis que les officiers de la 82e division de l'Ecole de Guerre embarquaient pour le voyage de retour.

Tout cela ne peut nous faire passer sous silence les innombrables sorties en mer effectuées par les autres bâtiments, au profit de la Division d'Etudes et de Recherches et de l'Ecole de la Guerre des Mines, pour l'entraînement de notre personnel de réserve, à l'occasion d'escortes de régates ou de remorqueurs en transit, pour un passage en cale sèche à Anvers ou sur la cale de halage à Nieuport, etc...

Visite des voisins...

Du 13 au 17 sept., à Gand, les MSC britanniques THAMES et KILMOREY.

Du 14 au 20 sept., à Gand, l'escorteur rapide français LE PICARD.

Du 21 au 23 sept., à Ostende, le dragueur côtier anglais CURZON.

Du 23 au 30 sept., à Ostende, les bâtiments britanniques suivants : le mouilleur de mines PLOVER, l'auxiliaire RECLAIM, les chasseurs de mines côtiers KIRKLISTON et IVESTON ainsi que le dragueur de mines côtier LEWISTON.

Du 24 au 27 sept., à Anvers, la frégate norvégiens HAUGESUND.

Du 28 sept. au 1 oct. à Bruges, le sous-marin anglais OSIRIS.

Du 1 oct. au 3 oct. à Ostende, le tender anglais BEMBRIDGE.

Du 2 oct. au 3 oct. à Zeebrugge, le dragueur côtier anglais WARSASH.

Du 11 au 18 oct. à Ostende, les dragueurs côtiers français MERCURE, CAPRICORNE, PHOENIX, VERSEAU et ETOILE POLAIRE.

Du 7 au 19 nov. à Ostende, les dragueurs de petits fonds allemands SKORPION, SCHUTZE, WAAGE, DENEK, JUPITER, PEGASUS, ATAIR, ALGOL, WEGA et PASSAU ainsi que leur ravitailleur ISAR.

Dans le petit lexique édité à l'usage du parfait officier de marine OTAN, on trouve en regard du mot "VISITEX" la définition suivante : exercice monté sur mesure pour un ou plusieurs bâtiments visitant un port de l'OTAN.

En l'occurrence Ostende était le port visité; quant à nos hôtes, il s'agissait de bâtiments de Sa Majesté Britannique : le mouilleur de mines HMS PLOVER, l'auxiliaire HMS RECLAIM, les chasseurs de mines côtiers HMS KIRKLISTON, HMS IVESTON et le dragueur de mines, côtier également, HMS LEWISTON.

Ne pouvant certes laisser nos hôtes anglais seuls à la tâche, des bâtiments belges prirent sur eux une part de la besogne : le dragueur-chasseur océanique VAN HAVERBEKE, comd LDV Lescrauwaet, les dragueurs côtiers ARLON M915 comd LDV Antoine, et STAVELOT M928 comd LDV De Cleyn.

Comme le dragage reste une opération qui s'effectue avant tout au profit de la marine de commerce, il fut fait appel à d'autres unités de la Force Navale, dont le rôle était de simuler des navires marchands. Ce furent les dragueurs de petit fonds TONGEREN M475 comd LDV Van den Haute et ANDENNE M485 comd EDV Vindevogel. Ce rôle fut également assumé par notre remorqueur de haute mer S/LT VALCKE aux ordres des 1MR Franssen et Duvernoy.

Cet exercice anglo-belge eut lieu du 24 au 28 septembre et il éprouva simultanément les deux tactiques de déminage maritime, celle du dragage et celle de la chasse aux mines.

Tous les éléments étaient du reste réunis pour que le travail puisse être mené à bien. En gros, le RECLAIM récupérait les mines d'exercice que bien entendu le PLOVER avait mouillées, une fois qu'elles avaient été localisées ou draguées par les chasseurs ou les dragueurs; il les transbordait sur le PLOVER qui "remettait ça".

Il fut donc constitué une division de chasseurs et une division de dragueurs au sein desquelles les bâtiments des deux marines se trouvaient mêlés; d'un côté, il y avait le KIRKLISTON, l'IVESTON et le VAN HAVERBEKE, de l'autre, le LEWISTON, l'ARLON et le STAVELOT.

Pour pousser davantage l'intégration entre les navires de la R.N. et ceux de notre F.N. il fut procédé à des échanges temporaires de personnel, tant officier que subalterne, entre les bâtiments alliés.

Ainsi, durant plusieurs jours, les dragueurs allèrent œuvrer du côté du Westhinder pour établir dans le champ de mines un chenal dragué, tandis que les chasseurs passaient au crible le mouillage du Wenduine Bank où nos "navires marchands" évacués du port d'Ostende, étaient venus à l'ancre, y attendre des jours meilleurs.

Il faut noter que les équipages de l'ARLON et du STAVELOT étaient constitués à plus de 50 % par des réservistes des classes 59-60 principalement et rappelés pour deux semaines.

Nos Anciens qui s'étaient remis à l'ouvrage avec beaucoup d'entrain et de bonne humeur eurent droit en début d'exercice à une démonstration effective de dragage par un de nos hélicoptères aux commandes duquel se trouvait LDV Vandegehuchte.

Ce fructueux entraînement en commun se termina aussi bien qu'il avait commencé et l'au-revoir qui en ponctua la fin n'était pas une simple formule de politesse puisqu'en novembre prochain, nos bâtiments retrouveront leurs collègues anglais, pour un autre Visitex mais cette fois en Ecosse.

FORCE NAVALE et

Embarquement d'OR/FN à bord d'unités de notre marine du commerce

Chose assez peu connue, nos officiers de réserve / pont peuvent à l'initiative de leur association obtenir un embarquement d'une quinzaine de jours à bord d'une unité de notre flotte marchande, CMB et Armement PLOUVIER.

C'est ainsi que LDV (R) RANDOUR et EV2 (R) VAN ESSCHE embarquèrent à Anvers à bord du CONGO MOKO, Comd O. FONTIER, pour un voyage en Mer du Nord du 19 au 30 juin 65.

Courtes croisière certes, mais bien remplie cependant puisque le CONGO MOKO, de la Compagnie Maritime Congolaise fit successivement escale à Hambourg, Brême et Rotterdam.

Si la nature des eaux fréquentées ne permit pas à nos deux O.R., embarqués comme assistants de quart, une grande pratique personnelle de la navigation, d'autant plus que le bâtiment était souvent confié aux pilotes locaux, ils eurent par contre l'occasion de vivre la routine d'un bâtiment marchand, de suivre de près les opérations de chargement et de déchargement, etc.

Plus important encore fut pour eux d'avoir à partager la vie de nos collègues du commerce et de pouvoir constater qu'après quelques heures ils étaient intégrés au navire et adoptés.

Il faut donc leur laisser le soin de tirer les conclusions de cette expérience enrichissante :

"Nous avons rencontré non seulement de la compréhension mais aussi une entière sympathie de la part de tous les officiers... Il n'y a absolument plus aucune trace de l'animosité qui a existé envers la FN; au contraire une réelle sympathie..."

Personnel instructeur F.N. à bord des navires écoles de la marine marchande

Depuis le retrait du service du MERCATOR, les cadets de l'Ecole Supérieure de Navigation d'Anvers effectuent leur amarinage à bord de plusieurs cargos de notre flotte commerciale, entre autres les MONTALTO et MONTHOUET de la CMB et le EEKLO de l'UCEM.

Mais qui dit élèves, dit aussi professeurs. Or la dissémination des cadets implique par contre-coup une augmentation des effectifs en instructeurs besoins que l'ESNA ne peut satisfaire.

C'est pourquoi depuis plusieurs années la F.N. embarque régulièrement à bord des unités-écoles de la marine marchande des officiers de réserve en service actif, issus généralement du corps enseignant et qui sont chargés de donner les cours généraux aux cadets embarqués.

Outre des O.R., la FN embarque périodiquement à bord de ces cargos des sous-officier spécialistes dont la mission est d'enseigner aux cadets tout ce qui a trait à la signalisation : signaux flottants, morse lumineux, etc.

Ont ainsi embarqué à bord d'unités-écoles de la marine marchande durant l'année d'amarinage 1964-65 :

- Le 2EV Harteel et le 1MR Pauwels a/b de l'EEKLO du 11 déc. 64 au 19 juil. 65 à destination de : U.S.A., Chili, Japon.
- Le 2EV Van den Bossche et le MTR Everaert a/b du MONTALTO du 10 déc. 64 au 14 fév. 65 à destination de : Canaries, Congo (Brazza), Congo (Léo), Allemagne.
- Le 2EV Blommaert et le MTR Everaert a/b du MONTALTO du 18 fév. 65 au 28 avr. 65 à destination : Canaries, Congo (Léo), Angola, Congo (Brazza), Allemagne et du 29 avr. 65 au 2 juil. 65 pour le même voyage avec en plus des escales au Gabon et au Cameroun.

MARINE MARCHANDE

- Le 2EV Soubotko a/b du MONTHOUET du 18 déc. 64 au 8 avr. 65 à destination de : Egypte, Kenya, Zanzibar, Mozambique, Aden, Soudan, Allemagne.
- Le 2EV Soubotko et le 1MC Wauters a/b du MONTHOUET du 15 avr. 65 au 19 juin 65 à destination de : Canaries, Angola, Congo (Léo), Congo (Brazza), Allemagne.

En plus des télégraphistes devant servir à bord des bâtiments de la F.N. notre Groupement Instruction-Entraînement forme également chaque année des opérateurs radio dits "télégraphistes MARMAR".

Ces jeunes gens tous miliciens candidats s/officiers de réserve reçoivent une instruction longue mais appropriée qui leur permettra en cas de nécessité d'être embarqués à bord des unités de notre flotte de commerce, soit pour étoffer l'état-major d'un commodore de convoi, soit que le faible tonnage du bâtiment en cause n'ait pas nécessité jusqu'alors la présence à bord d'un marconiste.

Une fois leur formation terminée, ces télégraphistes MARMAR sont embarqués à bord de cargos pour y effectuer une croisière qui leur permet de connaître d'une manière concrète le milieu où ils pourraient éventuellement à œuvrer plus tard.

Le tableau suivant présente les embarquements de télégraphistes MARMAR qui furent effectués cette année.

Navire	Télégraphiste	Voyage du au		Pays visités
BREUGHEL	QMT Bals E.	8 juin 65	1 oct 65	U.S.O. Congo Pays Bas
RUBENS	QMT Vuylsteke B.	10 mai 65	9 sept 65	U.S.A. Afrique
MOBEKA	QMT Misom G.	25 mai 65	12 août 65	Tanganika Mozambique Sud-Ouest Afric. Canaries
JORDAENS	QMT Delmotte M.	26 mai 65	30 juin 65	U.S.A.
MOKOTO	QMT Bollaert R.	9 jan 65	12 août 65	Tanganika Mozambique Sud-Ouest Afric. Canaries

marine en de jeugd

(vervolg)

In vorige nummers van Neptunus kon U reeds kennis nemen van de adressen van het kadettenkorps van de L.M.B. en van de Sea-Scouts van België.

Ook het V.V.K.S. - Vlaams Verbond der Katholieke Scouts - helpt de jongeren op te groeien tot man in een maritiem midden.

Naast een opvoedingssysteem, wil het bij de jeugd tevens de belangstelling opwekken voor al wat met de zee en de scheepvaart in verband staat.

Centrum Antwerpen :

1e Georges de Hasque-groep : Frits Vander Ploeg, Alf. Schneiderlaan 175, Deurne (Antw.)

2e Corneel Mayné-groep : Jos Daems, St Mattheusstraat 53, Borgerhout

13e St Joris-groep : Paul Descamps, Cor de Haerdtsstraat 37, Mortsel

Klipankerstam : G. Westerlinck, Lange van Bloerstraat, 55, Antwerpen

Vriendenkring 13e Zeescouts v.z.w. : Marcel Antheunis, Unitaslei 97, Deurne

Basis : V.V.K.S.-Zeescoutsbasis, Thonetlaan 165, Antwerpen L.O.

Centrum Brugge :

St Leo-groep : Matthieu Van Acker, Ezelsstraat, 16, Brugge

St Leo-voortrekkersstam : Roger Cuypers, Groeningestraat 41, Brugge

Centrum Gent :

Stormvoelsgroep : Johan De Cordier, Groot Brittanniëlaan 39, Gent

Gonio-stam : Hubert Timmermans, Botermarkt 6, Gent

Radar-voorstam : Yves Böting, D. Tenierslaan 3, St Denijs-Westrem

Basis : Schippershuis, Dok 24, Gent

Centrum Kust :

Prins Albert-groep : Eugène Weynen, Elisabethlaan 14, Oostende

St Leo-groep : Jan Waes, Fonteinstraat 6, Brugge

Commissaris V.V.K.S.-Zeescouts :

Leon Huylebroeck, Van Duyststraat 88, Deurne-Antwerpen

waarom geen brieven ?

In iedere aanleghaven gebeurt het. Nog maar pas afgemeerd en één voor één schuiven de bemanningsleden voorbij de postman. Iedere keer wordt bijna fluisterend en met een bekrompen hart dezelfde vraag gesteld : "Nog geen brieven". Van dat briefje van "moeder" hangt ook zoveel af en het mocht eens mislopen.

Het thuisfront blijft hierbij evenmin onbewogen, de vele telefoontjes die de Zeemacht dagelijks moet beantwoorden zijn hiervan een stille getuige.

De zeunwachtigheid is echter al even groot. De vragen stellen zich enigszins anders : "Hoe komt het dat mijn... man nog geen brief heeft ? Ik heb nochtans tijdig geschreven !..."

Dat de postdienst belangrijk is zal niemand betwisten. Het blijkt echter dat velen niet voldoende op de hoogte zijn van de juiste procedure.

Hierna geven we in het kort de belangrijkste punten.

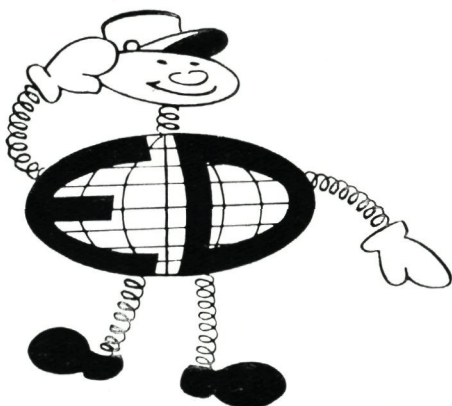
- Altijd het onveranderlijk adres :
X (geadresseerde)
a/b M932 (identificatie v.h. schip)
Zeemacht
OOSTENDE

- De postmeester van de Generaal Mahieukazerne (tel. 776-31 uitbr. 144) is op de hoogte van de ligplaats der schepen. In de Belgische havens is er een dagelijkse bestelling.
Voor de schepen in een vreemde haven wordt een postzak samengesteld en langs de dienst der buitenlandse verzendingen van het bestuur der Posterijen per vliegtuig overgebracht naar de desbetreffende haven.
- **Posttarieven**
 - Brieven en postkaarten voor een Europese haven die het gewicht van 20 gr niet overschrijden moeten gefrankeerd worden volgens het Belgisch binnenlands tarief. Dus geen toeslag voor luchtpost.
 - Brieven en postkaarten voor niet Europese havens of voor Europese havens indien meer dan 20 gr, moeten gefrankeerd worden volgens het Belgisch binnenlands tarief vermeerderd met de toeslag voor luchtpost. Inlichtingen in verband met het bedrag van deze toeslag kunnen bekomen worden in ieder postkantoor.

Votre transporteur S.A.
Uw vervoerder N.V.

Ed. DEPAIRE

tél. (02) 26.98.20



Miliciens et volontaires démobilisés,
Si le transport vous intéresse,
adressez-vous 94 av. du Port, Bruxelles

Miliciens en vrijwilligers die afzwaaien,
En die belang hebben in de vervoerproblemen,
Wenden zich tot Havenlaan 94, Brussel

ZM SPORT

MILITAIR VOLLEY-BALL KAMPIOENSCHAP

Nadat onze ploeg in Duitsland glansrijk de halve finale had gewonnen, werd met een volle autobus koers gezet naar Brussel, waar ze uitkwam tegen de eeuwige militaire kampioenen, de Kon. R.W. School. Deze laatsten kwamen enkel met de bedoeling een laatste formaliteit te vervullen alvorens de kampioenstitel opnieuw op zak te steken.

Aanvankelijk had het er alle schijn van dat onze jongens zouden afgeslacht worden, de stand was toen 8-0. Het tij keerde echter, het werd achtereenvolgens 8-5, 11-13, 12-13 en 13-15. Al hadden we geen titelambities, toch hadden we reeds één set gewonnen. Gedurende de tweede set werden onze jongens volledig ingedrukt en een woedende R.W.-ploeg maakte er algauw 15-1 van. Gedurende de derde set was Comlognav echter terug aan bod.

De R.W. ploeg kon maar geen evenwicht in de stand brengen en verloor ten slotte met 13-15.

Paniek in het R.W.-kamp !

De vierde set bracht twee nijdige ploegen tegenover elkaar.

Comlognav had het moeilijk. Na een 4-12 achterstand konden we terugkomen tot 12-13. En toen gingen onze moedige Jantjes door de knieën. Het werd 12-15. De vijfde en beslissende set werd een formaliteit. Een vinnige R.W.-ploeg riskeerde en... lukte alles, daar waar onze ploeg geen enkel risico meer durfde nemen.

Het was wel de eerste keer dat de R.W.-kampioenen zo hebben moeten vechten voor de overwinning en het is ook de eerste keer dat de uitslag 3-2 is geworden.

Een proficiat aan alle spelers van onze ploeg voor hun fair-play en hun overtuigend spel.

MILITAIRE KAMPIOENSCHAPPEN ROEIEN

Op 19 september richtte de Dienst van de Lichamelijke Opvoeding en de Sport van het leger, in samenwerking met Sport Nautique Oostende en de Belgische Roeibond, de militaire kampioenschappen in voor Skiff en Yole-roeiërs. Deze wedstrijden werden nog omlijst door Klubkampioenschappen en de finales van de Beker van België in skiff.

De militaire skiff-titel werd fel betwist tussen de matrozen van de Zeemacht en een roeier van de Luchtmacht. Het is uiteindelijk deze laatste die als overwinnaar de eindmeet der 1.500 meter-baan overschreed en het felbegeerde schildje in de wacht sleepte.

In het militair kampioenschap voor Yole-roeiërs werd de wedstrijd niet zo spannend. De titel werd hier veroverd door de Zeemacht in row-over.

Militair skiff-kampioenschap 1.500 meter

- 1) Wilfried Van Herck (Luchtmacht)
- 2) Michel De Meulemeester (Zeemacht)
- 3) Trentels John (Zeemacht)
- 4) Pieters Roland (Zeemacht)

Militair Yole-kampioenschap

- 1) Belgische Zeemacht row-over

(R. Pieters - P. Hansoul - G. Masyn - J. Trentels - Stuurman : E. Relaes)

Deux membres de la Force Navale au sein du "quatuor" prévu dans le cadre de la convention "Comité olympique Belge - Institut National d'Education Physique et des Sports" d'aviron s'occuperont des élites nationales.

Le 1MC Van Houtte, "Stan" pour ceux qui suent sous sa direction, assure les fonctions d'entraîneur technique alors que celles d'entraîneur physique sont confiées au 1MC Baes L.

vous recevrez les six numéros
de l'année, en versant :
120 fr.
300 fr. (abonné d'honneur)
au :
c.c.p 1755 de la
banque de la société générale
de belgique / ostende
compte : 40.07.79
neptunus

u zult de zes nummers
van het jaar krijgen door
storting van :
120 fr.
300 fr. (erelid)
op :
p.c.r. 1755 van de
bank van de société générale de
belgique / oostende
rekening : 40.07.79
neptunus

pour l'étranger - voor het buitenland
united kingdom
1 pound
2 guineas (honour member)

france :
15 fr.
30 fr. (abonné d'honneur)

nederland
10 gulden
25 gulden (erelid)

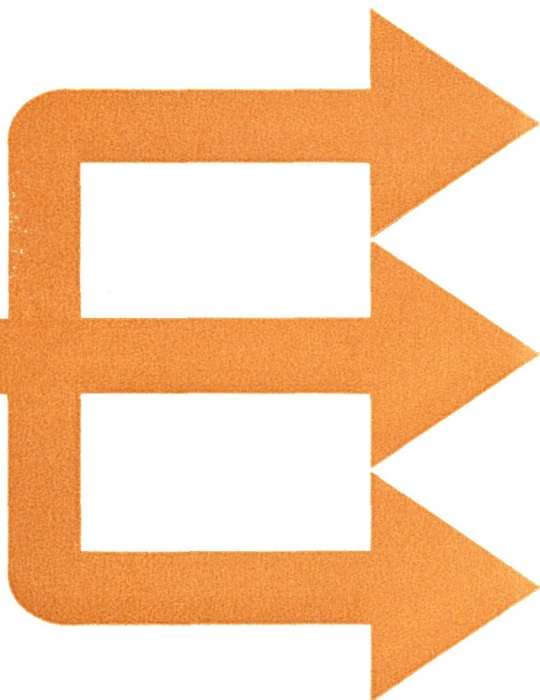
suisse :
12 fr.
25 fr. (abonné d'honneur)

u.s.a. - canada
3 dollars
6 dollars (honor member)

l'éditeur responsable
de verantwoordelijke uitgever
k. beatse
b.p. 17
oostende

a confié l'impression de ce numéro à
heeft dit nummer laten drukken door
drukkerij "de vuurtoren"
059 - 751.32
oostende

les clichés sont réalisés par
photogravure van uffelen
09 - 25.47.86
gent



n

