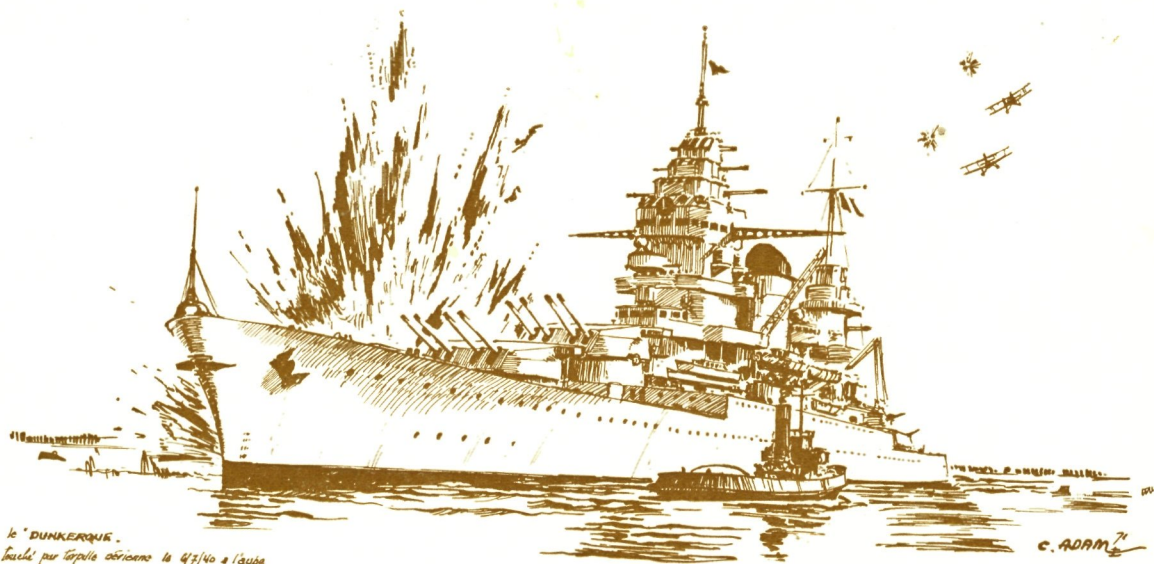


NEPTUNUS

tweemaandelijks maritiem tijdschrift

revue maritime bimestrielle



le "DUNKERQUE".
Touché par torpille allemande le 4/7/40 à l'ouest

Mers-el-Kebir

Amiraux, Capitaines et Corsaires de Belgique

Modelbouw — Modelisme

Maritiem panorama

Maritieme woordenschat





NEPTUNUS

tweemaandelijks maritiem tijdschrift

— revue maritime bimestrielle

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

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke

COLLABORATEURS - MEDEWERKERS
J. Dreesen, J. De Ridder, L. Daneels,
L. Hoornaert, J. Hardy, J. Verleyen,
H. Rogie, V. Segaert, G. Gouwy,
R. Prigneaux, P. Benoidt, R. Harmignies,
C. Adam, L. Lanoo, M. Piret, F. Van
der Taelen, Daloze

Photos - Foto's
R. De Meersman, Ph. Grandclaudon

Dessins - Tekeningen
J.P. De Cupère

Lay-out
E. Van Haverbeke
ADMINISTRATIE - ADMINISTRATION
Briefwisseling, adresveranderingen,
publiciteit, 't winkeltje.
Correspondance, changements d'adresse
publicité, la boutique.

Directeur publiciteit - publicité
C. Beatse b.p. 17, 8400 Oostende
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende
Tel. 059/814 02 ext. 389

VENTES - ABONNEMENTS -
ABONNEMENTENDIENST

C.C.P. 1755 du Société Générale de Banque
Oostende - Compte 40 07 79 de Neptunus.
P.R.K. 1755 van de Generale Bankmaatschap-
pij Oostende - voor rekening 40 07 79
Neptunus.

150 F gewoon - normal
200 F steun - soutien
300 F ere - d'honneur

RAAD VAN BEHEER -
CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président : J.C. Liénart
Voorzitter : J.C. Liénart
Vice-président - Ondervoorzitter : M. Gorts
Secrétaire-trésorier -
Penningmeester-sekretaris : Ch. Freys

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



sommaire

inhoud

't winkeltje - la boutique

à vous amis lecteurs
aan u vriend lezer

mers-el-kébir

congo waterways

50 ans après

modelbouw - maquettisme

'avis de palinure

j.c. liénart

l. lanoo

capt. m. piret

j. verleyen

c. adam,
daloze

hervy

les amiraux, capitaines
et corsaires de belgique

woorden uit de
zeemanskist

chronique de la voile

bundesmarine

marine nationale

bibliographie

bibliografie

de zeemacht

la force navale

j. liénart

j. dreesen

p. benoidt

j. de ridder

j. daneels

e. van haverbeke

redactie

redaction

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

UITGEVER
Oostende

Nr 1 - 1971

BOELWERF

N.V.

TEMSE

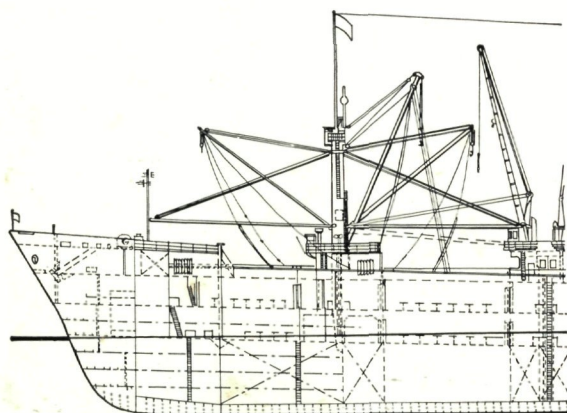
S.A.

Tel. (03) 71.09.80

Telex 31.140

Telegr.

Boelwerf-Temse



Zeeschepen tot 90.000 ton
Navires de mer jusque 90.000 tonnes

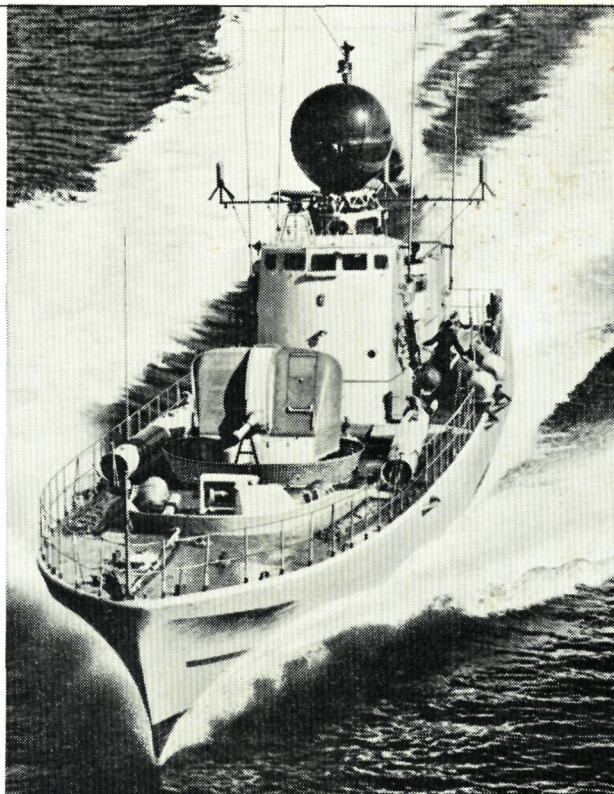
**Bouwers van het motorzeilschip "ZENOBÉ
GRAMME", het visserijwachtschip
"GODETIA" en 4 kustmijnenvegers**

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

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

M20

**SIGNAAL's
geïntegreerde
radar-
vuurleiding-
systemen**



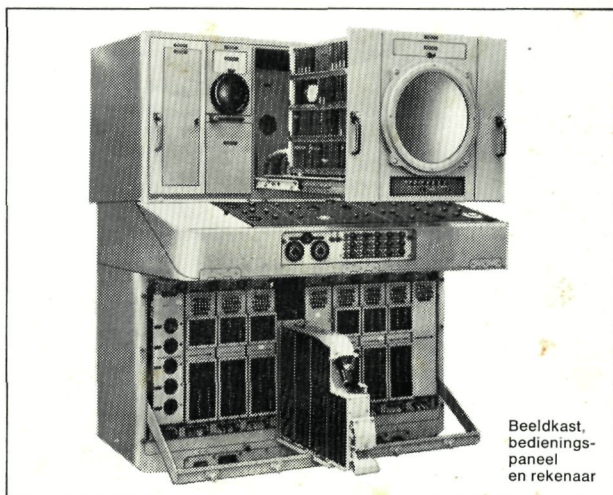
eisen weinig ruimte

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

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



SIGNAAL



Beeldkast,
bedienings-
paneel
en rekenaar

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

**COMPAGNIE
MARITIME
BELGE
ARMEMENT
DEPPE**

engagent pour
entrée en service
immédiate

OFFICIERS de MARINE «pont»

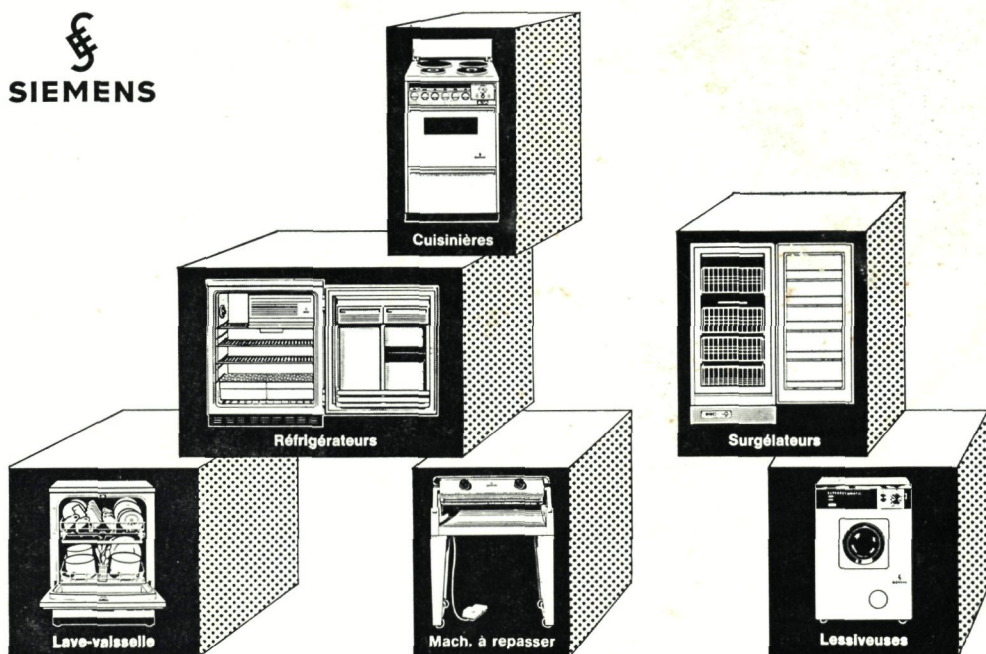
(brevetés Aspirant-Officier, Lieutenant et Capitaine au long cours)

OFFICIERS de MARINE «machine»

(brevetés 3me - 2me et 1re classe)

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

siemens rend la vie plus agréable



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

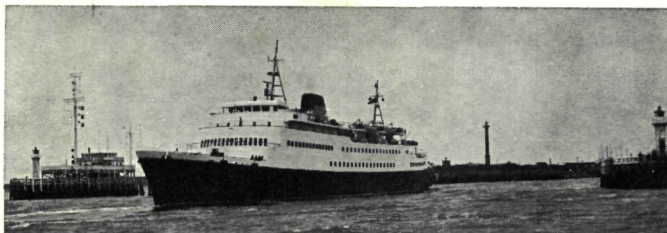
Twee snelle en gemakkelijke verbindingen tussen **België** en **Groot-Brittannië**

OOSTENDE - DOVER (Passagiers- en carferrydiensten)

en **OOSTENDE - HARWICH** (carferrydiensten)

Tot 15 overvaarten per dag, in elke richting, gedurende de zomer. — Gunstige tarieven — Belangrijke vermindering voor groepen. — **Gedetailleerde inlichtingen, kosteloze documentatie, enz. :**

- Zeevaartlijnen Oostende-Dover/Harwich, Zeewezen gebouw, Natiënkaai, 8400 - Oostende
- Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart, Belliarstr. 30, 1040 Brussel (tel. 12.51.65 - 11.58.90)
- Erkende reisagentschappen en automobiellclubs



Deux liaisons rapides et confortables entre la **Belgique** et la **Grande-Bretagne**

OOSTENDE - DOUVRES (Services par paquebot à passagers et par carferry)

et **OOSTENDE - HARWICH** (Services par carferry)

Jusqu'à 15 traversées par jour, dans chaque direction, pendant l'été. — Tarifs avantageux — Réduction importante pour groupes. — **Renseignements détaillés, documentation gratuite, etc. :**

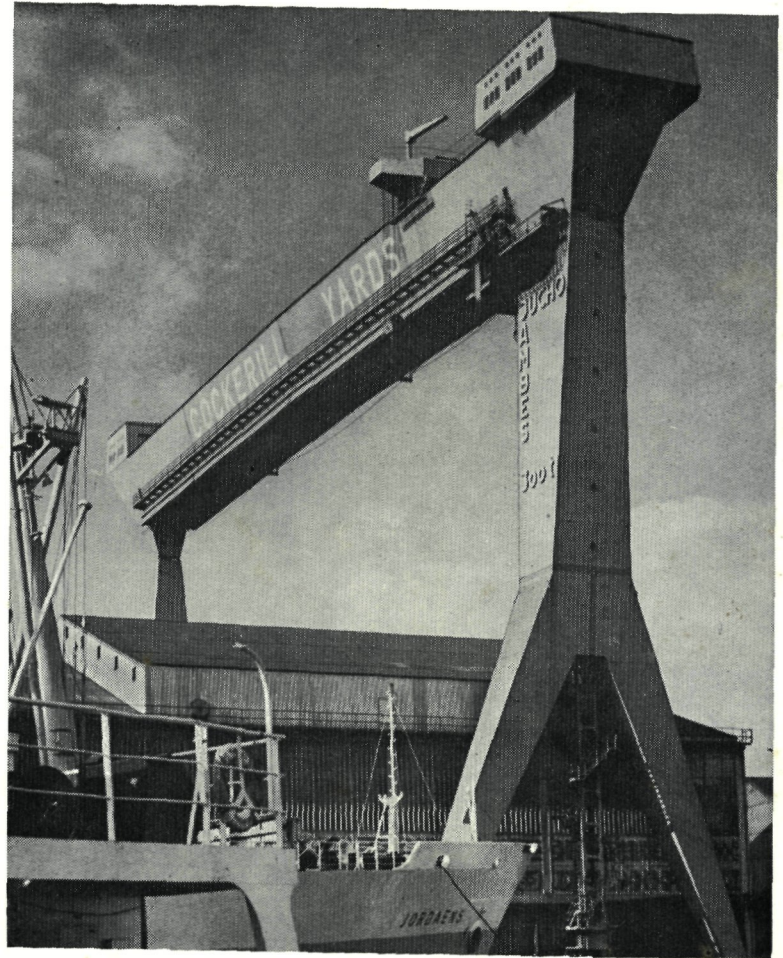
- Lignes Maritimes Ostende-Douvres/Harwich, Bâtiment de la Marine, Natiënkaai 8400 - Ostende.
- Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure, 30, rue Belliard, 1040-Bruxelles (tél. 12.51.65 - 11.58.90)
- Agences de voyages et clubs automobiles agréés.



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

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

telegram : COCKERILLYARDS HOBOKEN



n.v. cockerill yards hoboken

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



GENERAL ENGINEERING & TRADING
naamloze vennootschap

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

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

nv GENERAL ENGINEERING & TRADING sa

Frankrijklei 70
2000 ANTWERPEN



Tel. : (03) 32.42.79
Telex : 3258 2 syncro-
antw-b



SCANDIAFLEX

AFSLUITINGEN

FERMETURES

Zonneblinden
Stores vénitiens

Accordeon deuren
Portes en accordéon

Vertikaal oriënteerbare
gordijnen
Rideaux verticaux
orientables

Bad en douche afsluitingen
Fermetures de bain et de
douche

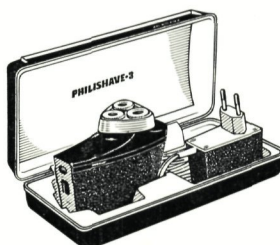
Verkoopburelen

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

Bureaux de vente

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

le Philishave
Rechargeable
branchez 1 fois
pour 3 semaines
de rasage



de Oplaadbare
Philishave

éénmaal op
stopkontakt aansluiten
voor 3 weken scheren.

PHILIPS

n.v. INES-BELGIUM

tel. : 03 - 31.69.25 (5 lijnen)

koningstraat 13

antwerpen

BELGIUM INTERNATIONAL ELECTRONIC SERVICE

vous les connaissez sans doute les fameux produits de la brasserie **PIEDBŒUF**
zonder twijfel kent U ze reeds de befaamde produkten van de brouwerij **PIEDBŒUF**

jupiler 5

jupiler urtyp

parasol

service commercial et de distribution :
torhoutsteenweg 219, stene-oostende

handels- en besteldienst
tel. 767.47 - 769.56

Parmi les 26.000 sous-officiers des forces armées on en compte 1400 à la Force Navale, soit à peine 5 %. Cependant la Force Navale est représentée à 25 % au sein du Conseil National de l'Amsob !

Si, vous croyez que votre profession est toute „rose“, il n'y a, dès lors aucune raison de rejoindre une association. Mais, si vous croyez qu'il reste encore à faire pour améliorer votre profession, ayez alors l'honnêteté d'être membre et d'appuyer votre association professionnelle :

l'alliance mutuelle des sous-officiers de Belgique
pour 200 fr par an, vous serez défendu, aidé dans des tas de circonstances,
et vous bénéficierez de nombreux avantages...

Section Force Navale de l'Amsob, 8, Kievitstraat, Stene-Oostende.

Bij de 26.000 onderofficieren van de krijgsmachten, zijn er 1400 van de Zeemacht, met moeite 5 %. Nochtans vertegenwoordigt de Zeemacht 25 % in de Nationale Raad van het OVBOO !

Als U geen verzuchtingen of wensen heeft betreffende uw loopbaan, dan is er inderdaad géén reden om U aan te sluiten bij een Vereniging. Denkt U echter dat uw loopbaan kan en moet verbeteren, aarzel dan niet om aan te sluiten bij de beroepsvereniging :

het onderling verbond van de Belgische onderofficieren
voor slechts 200 fr. per jaar, zullen uw belangen op een competente manier
verdedigd worden, zonder daarbij de vele andere voordelen te vergeten.

Sectie Zeemacht OVBOO, Kievitstraat 8, Stene-Oostende.

n.v. SIMKENS s.a.

41, Schranslaan — 2210 BORSBEEK

Alle fijne wijnen en likeuren
vertegenwoordigd door

Vins choisis, liqueurs fines
représenté par

C. BEATSE

tél. 02/73.18.66

Bijzondere prijzen voor de leden van de Z.M.

Conditions spéciales pour les membres de la F.N.

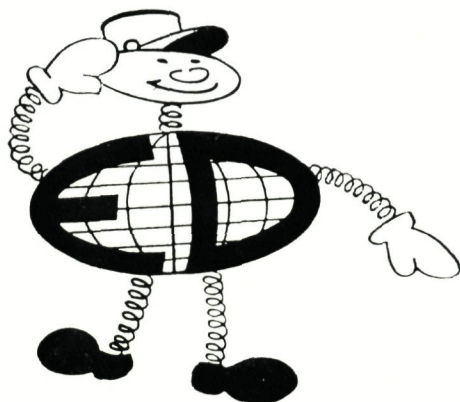
**United
Bonded
Stores
Dealers n.v.**

S.A.

Oude Leeuwenrui 8, Antwerpen 1



EDMOND DEPAIRE S.A.
N.V.



02-26.98.20

**uw vervoerder
votre transporteur**

havenlaan, 94, avenue du port - BXL

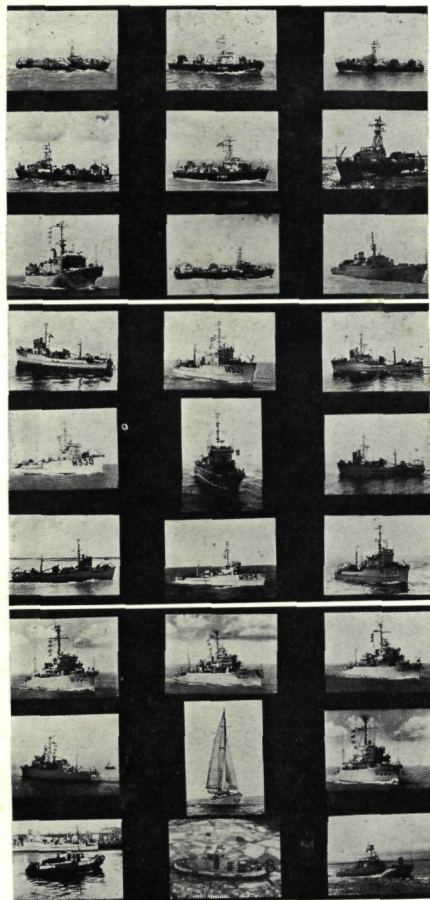
**drukken is een zaak
beter drukken is onze zaak**

drukkerij de vuurtoren

voorhavenlaan, 37 - 8400 oostende
tel. 751.32

beheer : delrue a. + g.

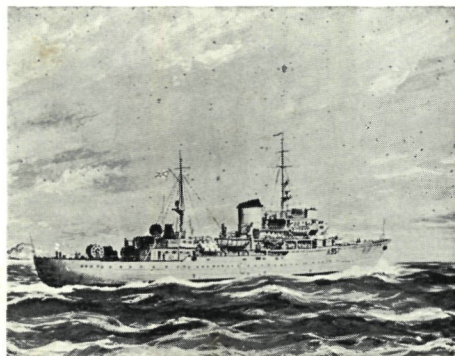
la boutique - 't winkeltje - la boutique



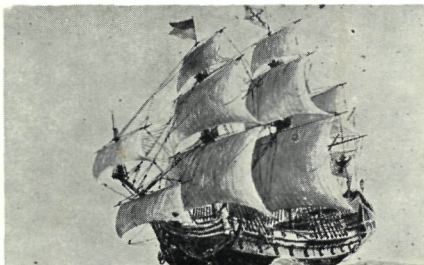
Reeks echte foto's van — bijna — al de schepen van de Belgische Zeemacht. 5,— F stuk
Magnifique série de véritable photos, de presque tous les navires de la Force Navale. 5,— F pièce.



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



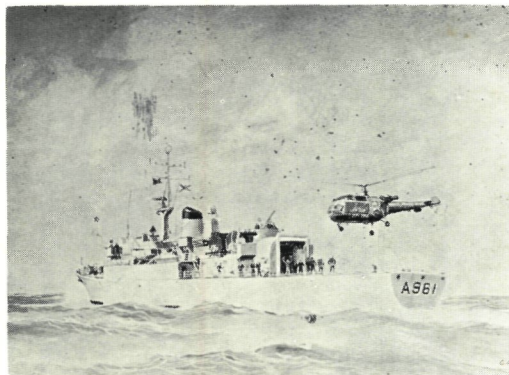
Prachtige gouache, vierkleurendruk, naar C. Adam, formaat 27 x 38, nog slechts enkele in stock, 30,— F per gouache.
Magnifique reproduction de la gouache «Kamina» de C. Adam, format 27 x 38. Restent quelques exemplaires à 30,— F.



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



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



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

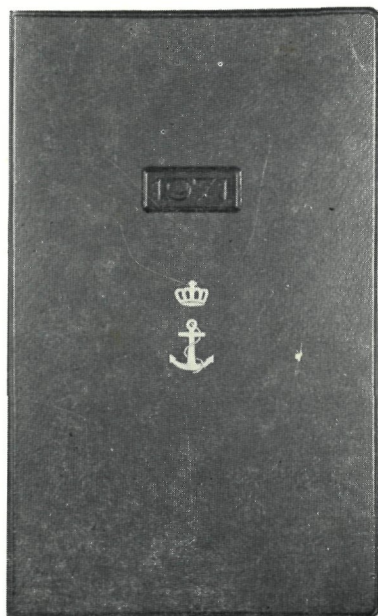
ique - 't winkeltje



Zelfklevend vignet in zeefdrukuitvoering, tweekleuren op goud, voor op uw wagen, 15,— F. Vignette auto-colante ; or-bleu et noir — pour votre voiture, 15,— F.



Wenskaarten, type Kamina, in vierkleurendruk, nog enkele kaarten aan 4 F stuk. Cartes de vœux «Kamina» quadrichromie, 4,— F pièce.



WAPENSCHILDEN

Een reeks - praktisch voor al de schepen - wapenschilden, uitgevoerd door de Oostendse kunstenaar Michiels, in keramiek en in vier- of vijf kleuren, zijn te bekomen bij Neptunus tegen betaling van 150,— F (120,— F + 30 F B.T.W.) plus 25 F verzendingskosten. Ieder wapen werd goedgekeurd door de Heraldische Commissie Zeemacht en is stuk voor stuk een juweeltje. Een mooi en smaakvol geschenk voor de feestdagen.

ECUSSONS

Une série d'écussons, exécutée en céramique polychrome, par l'artiste Ostendais Michiels, est mise en vente à la boutique Neptunus, au prix de 150 F pièce (120,— F + 30 F TVA) + 25 F frais d'expédition. Chaque écusson a été agréé par la commission héraldique de la Force Navale et chacun d'eux est un bijou. Un joli et agréable cadeau pour les jours de fête.



Prachtige bierpot in kunstkeramiek van Bouffloulx, met het wapen van de Zeemacht. Momenteel enkel te verkrijgen bij Neptunus (Kazerne Mahieu Oostende P.B. 17-OOSTENDE. Prijs : 100 F

Magnifique chope en céramique d'art de Bouffloulx aux armes de la Force Navale. Uniquement en vente à Neptunus. (Caserne Général Mahieu Oostende) B.P. 17-OSTENDE. Prix : 100 F.

ZEEMANSAGENDA 1971

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

Alle vlaggen van de wereldvloot en oorlogsmarines. De Vloot 1971 Zeemacht. Afstand in zeemijlen van Oostende naar de voornaamste havens in de Noordzee en van Gibraltar naar de havens in de Middellandse Zee. Omzettafel van Centigrade naar Fahrenheit.

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

AGENDA DU MARIN 1971

Cet agenda, spécialement conçu pour qui s'intéresse à la mer, peut être obtenu chez Neptunus. A côté d'un calendrier très efficace, cet agenda contient encore en quelques planches intéressantes, tous les pavillons des marines marchandes et des marines de guerre ; la Flotte de la Force Navale 1971 ; une Table des distances en milles marins d'Ostende aux principaux ports de la Mer du Nord, et de Gibraltar aux ports de la Mer Méditerranée ; une Table de conversion des températures Centigrade en Fahrenheit.

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



Momenteel verkrijgbaar —

En magasin —

Zeemacht — Force Navale	
Marine basis Zeebrugge —	
Base Navale Zeebrugge	
Zinnia	Heist
Mechelen	Rochefort
Van Haverbeke	Knokke
De Brouwer	Nieuwpoort
Breydel	Koksijde
Artevelde	Veurne
Truffaut	Turnhout
Bovesse	Tongeren
Charleroi	Audenaarde
Malmédy	Ougrée
Spa	Dinant
Stavelot	Andenne

Aan U, vriend lezer...

Neptunus verheugt zich over het feit reeds met het eerste nummer van 1971 bij machte te zijn, met enkele nieuwigheden, bepaalde suggesties van zijn trouwe lezers tegemoet te komen.

Vanzelfsprekend gaan we door met de vertrouwde kronieken en de artikels over onze zeelui van voor vijftig jaar en van hun wedervaren in Congo en elders, doch we hebben ook het voornemen de grote zeeslagen te beschrijven van de laatste twee oorlogen die de Middellandse zee als strijd-toneel gehad hebben en van meetafaan beginnen we met deze van Mers-el-Kébir. Andere nieuwigheid, we schakelen U op de broadcast van de koopvaardij. Een Telex Marmar werd opgedragen U te verzadigen met de allerlaatste nieuwsjes die de marconist van wacht voor U zal ontvangen hebben.

We zullen tevens starten met een zeilkroniek, doch oordeelkundig tewerkgaan daar er tal van gespecialiseerde tijdschriften dit soort nieuws behandelen.

De kans wordt U verder geboden kennis te maken met Palinure, waarvan we hopen dat U de handige knepen naar waarde zult weten te schatten, en last but not least, wordt er gestart met de zeeroman die een schuchtere intrede doet onder de vorm van novellen, van zeeverhalen.

Daar het jaar 1971 de 25e verjaardag vertegenwoordigt van het ontstaan van de Zeemacht, willen we deze kans gretig gebruiken om in ieder Neptunusnummer een bijzondere periode te belichten en herinneringen op te roepen van deze 25 voorbije jaren.

Onze keuze is o.a. reeds gevallen op de meteorologische kruistochten op «statie K» van het fregatschip Lt ter zee Victor Billiet, de ontmijningsdienst van stranden en kustwateren, de «Boatsman Jonhson» en de dienst voor opruiming der wrakken, de Algerines en de zeevisserijwachten, de Congo met de Kamina, om zodoende, rond markante thema's, die de mijlpalen uitmaken van de geschiedenis onzer Zeemacht, alle wetenswaardigheden te vertellen die slecht gekend of reeds vergeten zijn.

Ziedaar in grote trekken, ons programma voor het jaar 1971! Wij hopen hiermede de meesten genoeg te doen en de sympathie van onze lezers te winnen, en verder een groot aantal overtuigen van de vitale noodzaken voor ons land, te weten : een marine, een maritieme geest, een vastberaden dynamisme dat naar zee toe gekeerd is.

A vous, amis lecteurs...

Neptunus est heureux d'offrir à ses lecteurs, dès ce premier numéro de 1971, quelques nouveautés qui répondront à certaines de leurs suggestions. Nous poursuivrons, bien sûr, la présentation des chroniques devenues familières et les articles au sujet de nos marins d'il y a cinquante ans et de leurs aventures au Congo et ailleurs, mais nous raconterons aussi les grandes batailles navales qui ont eu pour théâtre d'opérations la Méditerranée au cours des deux dernières guerres et nous commençons ici par Mers-el-Kébir. Autre nouveauté, nous vous brancherons sur le broadcast de la marine marchande : «Telex Marmar» se devra de vous saturer de toutes les dernières nouvelles que le marconiste de quart aura captées pour vous.

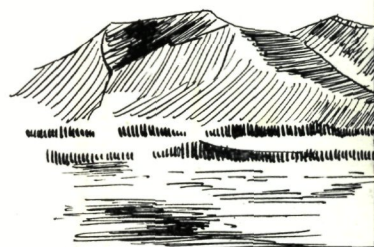
Nous allons aussi ouvrir une chronique de la voile mais avec une certaine circonspection, car ce sujet est déjà très bien et très abondamment traité par nombre de revues spécialisées.

Vous ferez, par ailleurs, la connaissance de Palinure, dont vous apprécierez, nous le souhaitons, les joyeux coups de pinces, et dans le même ordre d'idées le roman maritime fera une entrée timide sous forme de nouvelles, de récits de la mer. 1971 étant pour la Force Navale belge l'année du 25ème anniversaire nous ne pourrons donc mieux faire qu'évoquer des souvenirs d'il y a vingt cinq ans et de ces vingt cinq années passées, en leur consacrant, par numéro, un article axé sur une phase de l'aventure qu'a été l'édification de cette marine.

Nous avons déjà choisi d'évoquer les campagnes météorologiques à la «station K» de la frégate «Lt de V. Victor Billiet», les services de déminage des plages et des eaux côtières, le «Boatsman Jonhson» et le service de dispersion des épaves, les Algérines et les campagnes de garde-pêche, le Congo avec le Kamina, de manière à catalyser autour d'un thème marquant le récit des événements qui ont constitué les étapes décisives de la croissance de la Force Navale et à en raconter ce qui fut la petite histoire, celle qui est mal connue ou presque oubliée déjà.

Voici esquissé à grands traits le programme de cette année. Nous espérons de la sorte répondre à votre attente et gagner avec la sympathie de nos lecteurs, l'intérêt d'un plus grand nombre à ce qui reste primordial pour notre pays : une Marine, un esprit maritime, un dynamisme résolument tourné vers la mer.

MERS EL KEBIR



l.lanoo

Toestand voor het openen van de vijandelijkheden.

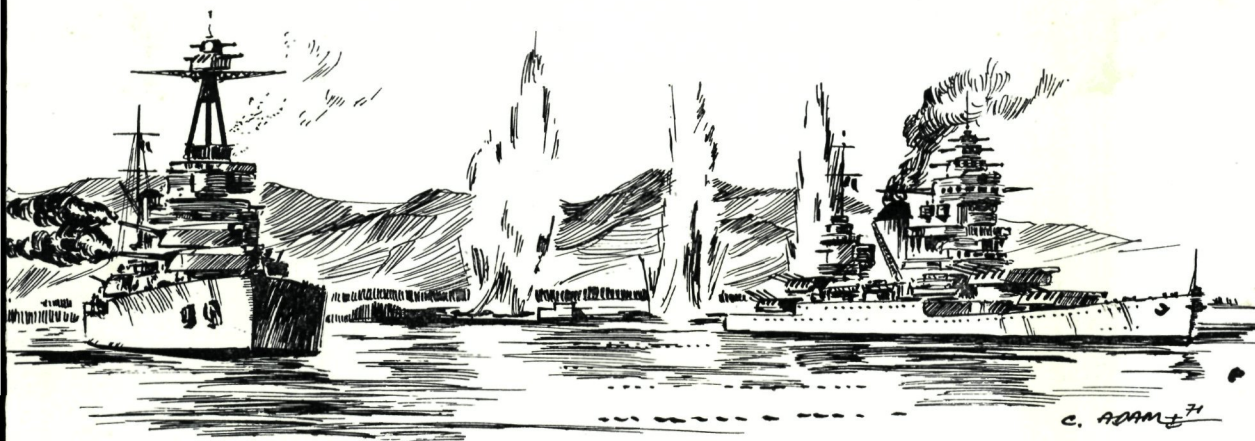
DE BLITZ-KRIEG IN WEST-EUROPA

Om zich een beeld te kunnen vormen van wat zich in het gebied van de Middellandse Zee afspeelde, tussen 10 juni (1) en 3 juli 1940 (2), is het noodzakelijk de kontekst van de ontketening van de tweede wereldoorlog in herinnering te brengen.

31 augustus 1939 : Duitse aanval op Polen, gevolgd door Franse en Britse oorlogsverklaring. Op 7 oktober was Polen onder de voet gelopen en het Duitse vredesvoorstel van 6 oktober werd door de geallieerden afgewezen.

«La drôle de guerre», waarbij Duitsland en Frankrijk mekaar over de Rijn observeerden en de R.A.F. het Reich met propaganda bombardeerde, werd aangevuld door een Duits offensief ter zee, dat met een zeker sukses door een gemeenschappelijke Frans-Britse vlootontplooiing werd bestreden. (3)

9 april 1940 : De Britse strategische berekeningen, gebaseerd op hun meesterschap ter zee, werden door Hitler op brutale wijze gedwarsboomd bij de campagne in Noorwegen. Hij verzekerde zich hiermee de veiligheid van zijn noorderflank en verschaftte zich uitstekende basissen om de positie van de Home Fleet te kunnen omtrekken.



BRETAGNE & DUNKERQUE

tekeningen: c.adam

10 mei 1940 : Duitse aanval op de Lage Landen en op Frankrijk. Op 14 mei werd de Maas overschreden. De gemotoriseerde Duitse troepen, gesteund door een massaal optreden van de Luftwaffe, doorbraken het geallieerde front en isoleerden de Belgen, de Britten en het 1e Franse leger. Op 28 mei gaf het Belgisch leger zich onvoorwaardelijk over. Een nieuwe geallieerde opperbevelhebber, Weygand, kon de bres niet dichten. De Britten slaagden er in, met verlies van alle zwaar materieel, hun expeditieleger uit Duinkerken te evacueren. Op 13 juni stonden de Duitse troepen voor Parijs en bereikten vier dagen later de Loire. Het Franse leger en bestuursapparaat stortten ineen.

Een ultiem beroep van de geallieerden op een tussenkomst van de VS, werd door Roosevelt — om elektorale redenen — slechts platonisch beantwoord en op 22 juni ondertekende Frankrijk een wapenstilstand waarbij een groot deel van het grondgebied werd bezet en de Franse vloot geneutraliseerd zou worden.

DE ITALIAANSE OORLOGSVERKLARING

Wanneer Mussolini op 10 juni de oorlog verklaarde, deed hij dit niet uit sympathie met de Duitse zaak. De hoop op vlugge resultaten (4) en op een deel van de buit (5), bracht hem tot dit besluit. Wel was Italië gehinderd door het embargo, dat Londen op het Duitse handelsverkeer had gelegd. Bovendien werd de beslissing van Mussolini gesteund door de ergernis van vele Italianen tegenover de Franse aanspraken op het leiderschap over de Latijnen, terwijl zij de Britse oppositie tegen hun Abessijnse politiek en campagne niet vergeten waren.

VERHOUDING VAN DE KRACHTEN

In het vooruitzicht van de intrede van Italië in de oorlog en in verband met het geheel van hun strategische plannen (6), hadden de geallieerden een reeks maatregelen getroffen :

- De heropbouw van de Britse zeestrijdkrachten in het oosten van de Middellandse Zee — in sterkte verminderd sinds het begin van 1939 — tot een vloot van 4 slagschepen, 1 vliegdekschip, 8 kruisers en een 20-tal torpedobootjagers (7).
- Verhoging van de defensiemiddelen van Gibraltar, Malta, Alexandrië en Haïfa.
- Het voorzien van de omleiding van de Britse handelsvaart naar het Verre Oosten, om de Kaap.
- Verplaatsing van een groot deel van de MNF (8) van de Atlantische Oceaan naar Mers-el-Kébir (9) en Franse deelname aan de «Force X» onder admiraal Cunningham te Alexandrië (9).
- Versterking van de Franse maritieme middelen in de Middellandse Zee door het baseren van een groep duikboten te Bizerte.
- Verdeling van de verantwoordelijkheden waarbij de MNF voor het westelijk- en de RN voor het oostelijk bekken van de Middellandse Zee zouden instaan.
- De 1e divisie kruisers, gesteund door 14 torpedobootjagers, te Toulon gestationeerd, had tot opdracht de walinstallaties in de Golf van Genua aan te vallen zodra Italië de oorlog verklaarde : «operatie VADO». Andere offensieve acties, o.a. bombardementen door RAF-eskadrilles gebaseerd in Zuid-Frankrijk en uitvallen in de Tyreense Zee en de Dodekanesos, werden eveneens gepland. (10)

De Italiaanse marine, onder admiraal Cavagnari, was uitgebouwd op basis van snelle, lichte kruisers en slagschepen om, op korte afstand raids uit te voeren in het beperkte gebied van de Middellandse Zee. Alle schepen (10bis) hadden een relatief kleine aktieradius en waren niet zo zwaar gepantserd als toendertijd gebruikelijk. Een ingescheept vliegwezen bestond niet. Het Comando Supremo (11) beschouwde de ligging van het schiereiland als voldoende centraal om alle activiteit boven de Middellandse Zee naar de luchtmacht te menen te kunnen verwijzen.

De doktrine was van defensieve aard. De voornaamste taak werd gezien in het sluiten van de Adriatische- en Tyreense Zee en het uitbouwen en behouden van veilige verbindingen met Lybië en de Dodekanesos. Een offensieve actie om de Franse verbindingen met Noord-Afrika af te snijden, werd in overweging genomen.

In het voordeel van Supermarina (11) lag modern en vlug materiaal en zeer goed gesitueerde basissen. In het nadeel speelde het feit dat Italië geen enkele ervaring had opgedaan inzake zeegevecht in een moderne oorlog.

OVERZICHT

Middellandse Zee WEST		Italië (12)	Middellandse Zee OOST	
GB	F		GB	F
Gibraltar	Toulon	Tarento		Alexandrië
	Bizerte	Napels	Malta	Beyroet
	Mers-el-Kébir	Messina	Haïfa	
	Algiers	Augusta		
		Syracuse		
		Palermo		
		Cagliari		
		Tobroek		
		Spezia...		
1 BB	4 BB	6 BB (13)	4 BB	1 BB
—	—	—	1 CV	—
1 CC	10 CC	19 CC	8 CC	4 CC
9 DD	31 DD	54 DD	26 DD	3 DD
...	22 SS	107 SS	12 SS	6 SS

Operaties onmiddellijk na de oorlogsverklaring.

32 divisies vielen de Alpenpassen en de Rivièra-kust aan. Met 3 divisies en nog eens een even groot aantal man aan vestingtroepen slaagden de Fransen er in ze in bedwang te houden; alhoewel hun achterhoede werd doorbroken door Duitse pantserstroepen die in het dal van de Rhône oprukten. Een nieuw Italiaans offensief op 21 juni — toen Parijs al gevallen was en de wapenstilstandsonderhandelingen al begonnen waren — boekte evenmin sukses.

De Italiaanse vloot was het er vooral om te doen, elk treffen met superieure strijdkrachten te vermijden. Op 6 juni had Mussolini aangekondigd dat de navigatie binnen de Italiaanse 12-mijl-zone gevaarlijk was geworden. Hierdoor gewaarschuwd, besloot Cunningham zee te kiezen om bij een eventuele oorlogsverklaring gereed te zijn om de vijand te onderscheppen. «Force X» patroeljeerde in het oostelijk bekken van de Middellandse Zee maar slaagde er niet in met de Italianen contact te maken.

De strijdmacht van admiraal Gensoul verliet Mers-el-Kébir op zoek naar een Italiaans eskader dat door de Britten in de buurt van Gibraltar werd gesignaleerd. Het hun toegewezen operatiegebied werd vruchteloos afgekamd. De «aviso» (14) Curieuse ramde en zonk de Italiaanse duikboot Provana.

Op 14 juni werd «operatie VADO» uitgevoerd. Walinstallaties en brandstofopslagplaatsen in de Golf van Genua moesten het bombardement doorstaan van de CC Foch, Colbert en Duplex en begeleidende DD. Er kwam geen noemenswaardige Italiaanse reactie.

Tijdens de eerste dagen van de oorlog werden bovendien een 100.000 T aan Italiaanse koopvaardij buitgemaakt en 23.500 T gezonken.

Operatie CATAPULT.

FRANSE WAPENSTILSTANDSONDERHANDELINGEN

Op 28 maart 1940 hadden Groot-Brittannië en Frankrijk een akkoord gesloten waarbij elk van de ondertekenaars zich ertoe verbond geen afzonderlijk wapenstilstands- noch vredesonderhandelingen aan te gaan.

Geplaatst tegenover het onvermogen van het Franse leger om aan de Duitse aanval het hoofd te bieden, gaf admiraal Darlin, Stafchef van de MNF, op 28 mei, instructies aan zijn adjunkt LeLuc, die :

Admiraal Cunningham



Admiraal Sommerville



Admiraal Gensoul



- Een gevecht tot het uiterste voorzagen tegen de Italiaanse marine en -walinstallaties, in het geval dat Italië in oorlog was tegen Frankrijk en niet betrokken in een wapenstilstand.

- De schepen die uit dit gevecht kwamen, de opdracht gaf van zich in Britse havens terug te trekken en er zich gereed te houden om zichzelf tot zinken te brengen, dan wel met de Britten de oorlog voort te zetten.

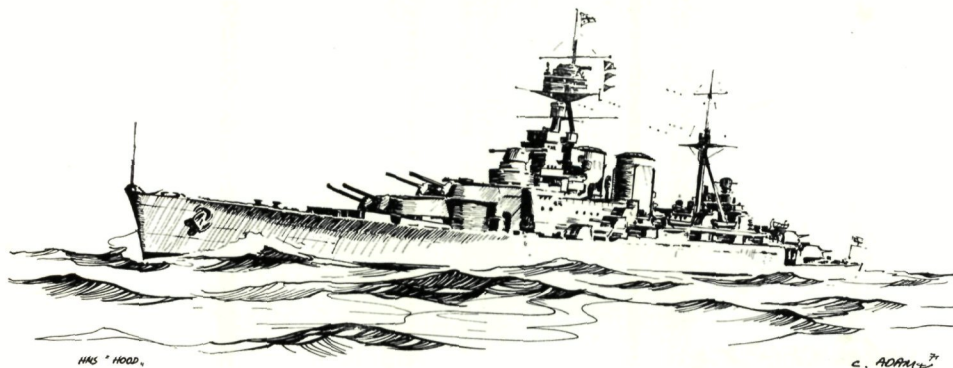
- Een terugtrekken voorzagen naar Britse havens (15) in het geval Italië niet in de oorlog betrokken zou zijn of aan de wapenstilstand zou deelnemen.

Op 13 juni bracht Churchill zijn laatste bezoek aan de Franse regering die zich te Tours had gevestigd. Op de vraag, hoe Engeland zou reageren indien Frankrijk ertoe gedwongen zou worden een wapenstilstand in overweging te nemen, gaf de Britse Premier een ontwijkend antwoord, dat er op neerkwam, dat Engeland in ieder geval door zou vechten. De Franse Eerste Minister, Reynaud, werd aangeraden nogmaals een beroep te doen op de tussenkomst van de Verenigde Staten.

Na eerst zijn ontslag aangeboden te hebben, gaf Reynaud op 15 juni toe aan het aandringen van generaal Weygand en verstuurde diezelfde dag een formeel verzoek aan de Britse regering om toe te stemmen in het Franse onderzoek van de Duitse voorwaarden.

Telefonische instructies aan de Britse ambassadeur, Campbell, lieten deze laatste toe, namens zijn regering aan Reynaud mede te delen dat de Engelsen in het Franse verzoek zouden toestemmen, op voorwaarde dat de Franse vloot buiten het bereik van de Duitsers zou gebracht worden. (16). Dit werd dan bevestigd door een boodschap — maar in strenge bewoordingen opgesteld — aan de Franse Eerste Minister. (17)

Naar een idee van generaal De Gaulle (18), werd dan diezelfde dag een mildering aangebracht in de Britse houding. De Franse regering werd het voorstel gedaan tot het oprichten van een Unie van Groot-Brittannië en Frankrijk, waarbij beide landen zouden ophouden afzonderlijke naties te zijn maar één Franse-Britse entiteit zouden vormen met gemeenschappelijke organen voor defensie, buitenlands-, financieel- en economisch beleid. Elke burger zou tegelijkertijd beide nationaliteiten bezitten. De parlementen zouden samensmelten en één enkel oorlogskabinet zou de leiding hebben over alle strijdkrachten van de Unie. De bedoeling van dit voorstel was drievoudig : enerzijds aan Reynaud steun te geven om zijn regering in de oorlog te houden en anderzijds, hem een middel te verschaffen om die regering naar Noord-Afrika over te brengen — met zoveel troepen als mogelijk — en de Franse vloot naar havens te sturen buiten het bereik van de Duitsers. Een derde reden was, dat Churchill, na overleg met De Gaulle, een laatste poging wilde wagen om de wapenstilstandsonderhandelingen te verhinderen. (19)



De meerderheid van de Franse ministerraad verwierp het voorstel en Reynaud zag zich genoodzaakt zijn ontslag aan te bieden. Maarschalk Pétain vormde daarop een nieuwe regering met Darlan als Minister voor Marine.

Darlan had op 12 juni aan Churchill de verzekering gegeven dat de vloot nooit aan de Duitsers zou overgegeven worden. Anderzijds bezat hij de overtuiging dat het zijn plicht was de vloot ongeschonden en onder Franse souvereiniteit te bewaren. (20) Hij verzette zich dus tegen het wegsturen van de MNF naar Engeland, Amerika of de Franse kolonies maar trof tegelijkertijd maatregelen om zijn gegeven woord te houden. Een order aan zijn onmiddellijke ondergeschikten gebod :

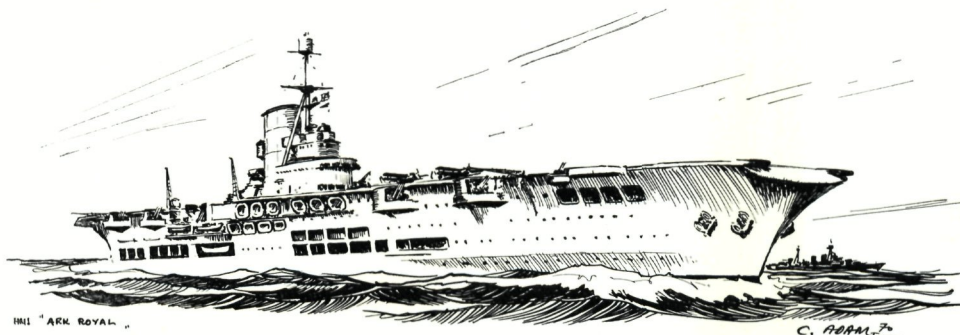
- Verbeten en tot het uiterste te strijden, zolang een rechtmatige en van de vijand onafhankelijke regering geen andere bevelen zou gegeven hebben.
- Niet te gehoorzamen aan elke andere regering.

- Nooit een schip intact in de handen van de vijand te laten vallen, wat voor bevelen er ook gegeven mochten worden.

Op 22 juni ondertekende generaal Huntziger, gemandateerd door de regering Pétain, de wapenstilstand waarbij drie vierden van het grondgebied zouden bezet worden, het Franse leger tot 100.000 man teruggebracht en de krijgsgevangenen — anderhalf miljoen man — in Duitsland gehouden worden. Volgens artikel 8, zou de vloot, met uitzondering van het deel dat de Franse regering tot haar beschikking mocht houden om haar koloniale belangen te kunnen vrijwaren, verzameld worden in nog te bepalen havens. Daar zou demobilisatie en ontwapening plaatsvinden onder Duitse, respectievelijk Italiaanse controle. De aanduiding van deze havens zou gebeuren op basis van de thuishavens in vredetijd. De Duitse regering verklaarde plechtig, niet het inzicht te hebben van deze vloot voor eigen doeleinden gebruik te maken, uitgezonderd eenheden nodig voor het bewaken van de kusten en voor het mijnenvegen. (Deze gematigde eisen moeten toegeschreven worden aan de Duitse voorzichtigheid, die een nieuw Scapa Flow wilde voorkomen.) (21) Artikel 9 hield in dat het Franse opperbevel aan de Duitsers nauwkeurige inlichtingen moest verschaffen over de door Frankrijk gelegde mijnen, over de mijnversperringen in de havens en voor de kusten evenals over de militaire installaties voor verdediging en bescherming.

Italië, dat er op gebrand was die vloot — of tenminste een deel ervan — onmiddellijk in handen te krijgen, moest zich bij de Duitse beslissing neerleggen, zodat artikel 12 van de Frans-Italiaanse overeenkomst, dezelfde inhoud had als die van de Frans-Duitse.

De Britse reactie hierop had een bittere toon (22), waarbij duidelijk een komende annexatie van de MNF in het vooruitzicht werd gesteld. Darlan, wiens woord men aldus in twijfel trok, en hierdoor niet min verbitterd was, weigerde de Britse ambassadeur nog verder te ontvangen. De overige leden van het Franse kabinet namen een gelijkaardige houding aan zodat Campbell met zijn gevolg, dezelfde dag nog, Bordeaux verlieten voor St. Jean de Luz, waar zij aan boord van de CL Galatea naar Engeland terugkeerden.



Op 24 juni maakte Darlan van de laatste mogelijkheid om met zijn schepen in code te kommunikerén, gebruik om aan alle bevelséchelons zijn laatste geheime bevelen te geven :

- Alle gedemobiliseerde oorlogschepen moesten de Franse vlag blijven voeren en onder Franse autoriteit blijven.
- Geheime voorbereidselen voor autosabotage moesten genomen worden opdat, indien vijand of vreemde zou proberen zich van de schepen meester te maken, deze laatste voor hem onbruikbaar zouden zijn.
- Zo de wapenstilstandskommissie — die de akkoorden moest interpreteren — anders besliste dan bij de eerste paragraaf, moest de vloot naar de VS overgebracht worden of, zo dit onmogelijk bleek, tot zinken gebracht. In geen geval mochten de schepen ongeschonden in handen van de vijand vallen.

TOESTAND GESCHAPEN DOOR DE FRANSE WAPENSTILSTAND

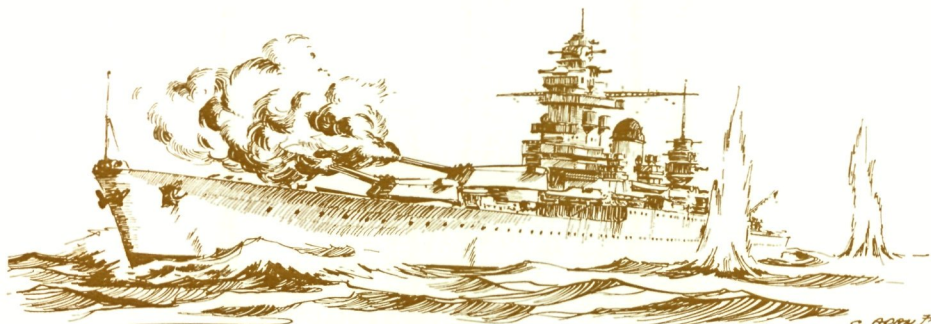
De uitschakeling van Frankrijk bracht in de eerste plaats mee dat Groot-Brittannië alleen kwam te staan in de oorlog. Bovendien waren zijn militaire reserves uitgeput en moesten 368.000 man, uit Frankrijk geëvakueerd, opnieuw bewapend worden.

Het uitvallen van de MNF betekende een ommekeer in de strategische situatie van de Middellandse Zee. Alhoewel Italië omringd en geïsoleerd was door Britse basissen (23), waren het juist die steunpunten die door het abdikeren van de Franse Marine onder zware druk werden gezet :

- Het geallieerde overwicht in de westelijke Middellandse Zee viel weg. Italië zou alle krachten kunnen concentreren op Malta, Gibraltar en Egypte.
- De controle van het Kanaal van Sicilië kon door de Italiaanse lucht- en zeemacht betwist worden.
- Het scheen onmogelijk dat Malta aan meer dan één aanval vanuit zee zou kunnen weerstaan, terwijl zijn waarde als marinebasis mocht afgeschreven worden. (24)
- Alexandrië, enig alternatief voor Malta — Haifa beschikte over te weinig akkomodatie —, kon vanuit de lucht aangevallen worden en had tekort aan faciliteiten voor grote herstellingen.

Bovendien eiste de bedreiging van een Duitse invasie de herkoncentratie van de Britse vloot in eigen wateren.

Men overwoog de mogelijkheid om de vloot van Cunningham op Aden of Gibraltar (25) terug te trekken — wat de sluiting van Suez impliceerde. Toch gaf men er zich reukenschap van, dat een dergelijke maatregel fatale gevolgen zou gehad hebben. (26) Uiteindelijk werd dan beslist een sterke vloot te behouden te Alexandrië — op 3.000 mijl van het Kanaal ! — terwijl de konvooien de Kaaprouté zouden volgen — 6 weken — ; uitgezonderd sommige dringende versterkingen die dan op oorlogsbodems of met snelle konvooien door de Straat van Gibraltar en het Kanaal van Sicilië zouden gebracht worden, onder bescherming van beide Middellandse-Zeevloten.



LE STURBOURG échappe et tire d'un torpilleur anglais

PLANNEN EN AANWEZIGE STRIJDKRACHTEN

Van de Franse afzijdigheid maakte Supermarina gebruik om op 23 juni een uitval te doen met 3 slagschepen, 2 kruisers en een tiental torpedobootjagers. Twee dagen later werden eveneens Italiaanse destroyers gesignaleerd voor de Noord-Afrikaanse kust. In het onzekere over de Franse houding, gaf de Britse regering aan Cunningham het bevel de Franse schepen te Alexandrië vast te houden. Darlan, hierdoor geërgerd, liet door admiraal Odend'hal, zijn marine-attaché te Londen, protest aantekenen bij de Armiraliteit. Bij die gelegenheid bracht Odend'hal de First Sealord Sir Dudley Pound, op de hoogte van de laatste geheime instructies van Darlan, inzonderlijk van zijn inzicht de vloot naar de VS te sturen indien haar veiligheid of onafhankelijkheid in het gedrang werden gebracht. Maar het rapport van Pound vermeldde dit laatste niet zodat de uitvoerder van CATAPULT, een middel zou ontbreken om terzake tot een oplossing te komen. (27)

Om de Franse inzichten te testen, stuurde men de geallieerde bevelhebber van de Westelijke Middellandse Zee, admiraal North, naar Mers-el-Kébir om er met de Franse autoriteiten aldaar te konfereren. Op de vraag, of de «Force de Raid» bereid zou zijn, zich bij de Britten te voegen, zo deze laatsten voor Mers-el-Kébir zouden komen en hen ertoe zouden uitnodigen, antwoordde Gensoul ontkennend. Toen dit antwoord en de weigering om na de wapenstilstand nog gemeenschappelijke operaties tegen Italië te ondernemen, ter kennis was gekomen van de Britse regering, namen de onmiddellijke voorbereidselen van CATAPULT een aanvang.

«Doch allereerst moest één bepaalde maatregel getroffen worden. Die maatregel was onontkoombaar — en keihard.» (28)

Met deze woorden begint Churchill het relaas van de «operatie CATAPULT». — Het is vandaag — dertig jaar na de feiten — nog steeds uiterst moeilijk een objectief beeld te geven van de Britse motivering bij de beslissing tot de aanval tegen een vroegere bondgenoot over te gaan. Ik wil er mij toe beperken een eklektisch overzicht te geven van de voornaamste argumenten :

1. De mogelijke vereniging van de Franse en Duitse — respectievelijk Italiaanse — vloeden, had Groot-Brittannië voor onoplosbare problemen gesteld om zijn meesterschap ter zee te handhaven.
2. Het Britse oorlogskabinet bezat een grondig wantrouwen in de beloften van Hitler. (29) De wapenstilstand kon op elk ogenblik opgezegd worden terwijl de gedemilitariseerde schepen binnen het bereik van de Duitsers zouden geweest zijn en een verrassingsaanval — waarin zij zich ware meesters hadden getoond — elk ogenblik kon uitgevoerd worden.
3. De clausules in het verdrag met betrekking tot het gebruik van Franse eenheden voor kustbewaking en mijnenvegen, zouden door de Duitsers naar goeddunken kunnen geïnterpreteerd worden.
4. Het wantrouwen van Churchill voor Darlan, «één dier echte Fransen die Engeland haten». (30)
5. De onbetwistbare trouw aan de persoon van Darlan zou een ernstig beletsel gevormd hebben om de Franse schepen, die zich toen in Groot-Brittannië bevonden, aan de zijde van De Gaulle deel te laten nemen aan de oorlog.
6. De nervositeit van de Britse regering wier militaire inspanningen door de vijand voortdurend en met gemak werden verhinderd.
7. Samengaand met 6. lag er een psychologische en politieke reden. Zoals Danton in 1793, het hoofd van Lodewijk XVI voor de voeten van de verbonden vorsten van Europa

wilde werpen (31) om het volk ertoe te dwingen de schepen achter zich te verbranden (32) en het de tegenstander — die hen als het ware niet «au sérieux» nam — duidelijk te maken, hoe groot hun beslistheid was en ook om dat volk, van voordien, de mogelijkheid tot een kapitulatie te ontnemen, zo offerde Churchill een vroegere bondgenoot op : niet alleen om strategische redenen maar ook uit politieke berekening en uit psychologische noodzaak.

8. Tevens is er de vraag, of de Britten van de gelegenheid hebben willen gebruik maken om een ernstige konkurrent definitief uit te schakelen. Voor de oorlog hadden zij niets nagelaten om de MNF in sterkte en belang te beperken. (33) Het leidt geen twijfel dat de Frans-Britse haatgevoelens, gekoesterd gedurende eeuwen van rivaliteit op zee, in CATAPULT een aanleiding en een middel gevonden hebben om met een merkwaardige heftigheid naar de oppervlakte te komen. (34)

«Onder de «operatie CATAPULT» werd verstaan het gelijktijdig in bezit nemen, onder ons toezicht brengen, op doeltreffende wijze buiten gevecht stellen of vernietigen van de gehele Franse vloot voor zover voor ons toegankelijk.» (35)

In Engeland werd een overweldigende overmacht voorzien om de schepen onder Britse controle te brengen. De zwaarste opdracht vormden evenwel de vloeten van Mers-el-Kébir en Alexandrië :

«Force H», gebaseerd te Gibraltar en na de Franse kapitulatie aanzienlijk versterkt, kreeg de taak toegewezen, onder bevel van admiraal Somerville, om de «Force de Raid» naar Britse havens te brengen ofwel haar overgave of vernietiging te verzekeren. Somerville moest de Fransen voor de keus stellen :

- De schepen naar Britse havens te varen om er de oorlog aan de zijde van de RN voort te zetten.
- De vloot naar Engeland te brengen waar de bemanningen zouden gerepatriëerd worden.
- De schepen te demilitariseren volgens Britse instructies.
- De schepen binnen de zes uur tot zinken te brengen.

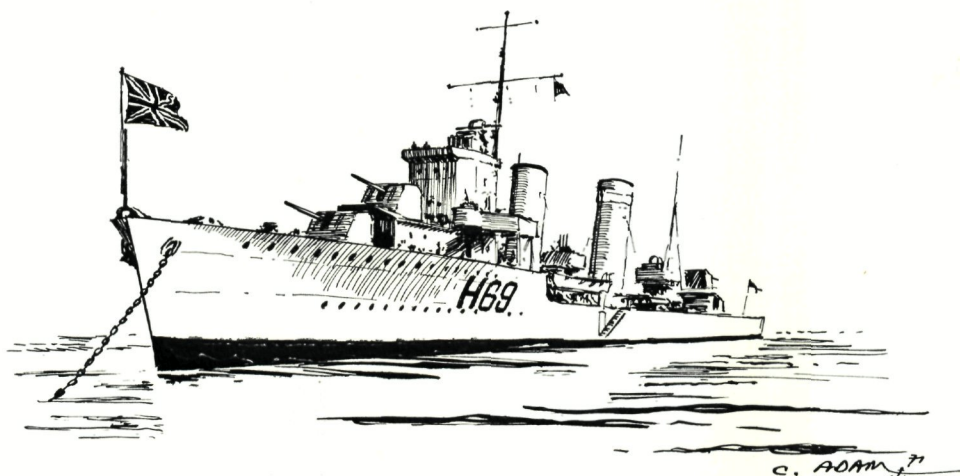
Somerville, niet akkoord met deze handelswijze, stelde een reeks wijzigingen voor om de Fransen de mogelijkheid te laten hun eergevoel met tenminste één van de alternatieven te kunnen verzoenen. Hierop verving de Admiraliteit het derde voorstel door het aanbod, de schepen naar de Antillen of naar de V.S. te brengen, waar zij onder Amerikaans toezicht zouden blijven tot het einde van de oorlog. Wanneer de Fransen niet akkoord gingen met het Britse ultimatum, mocht Somerville in geen geval de strijd aanbinden in volle zee. De Strasbourg en de Dunkerque waren te sterk om ze met enige zekerheid te bekampen, zo zij over al hun middelen zouden beschikken. Een observatie had aan het licht gebracht dat de slagschepen met de achterstevén tegen de kaai waren gemeerd, zodat zij hun voorste stukken niet zouden kunnen gebruiken tegen een aanval uit zee. De «Force H» bestond uit : 3 slagschepen (Hood, Valiant en Resolution) — 1 vliegdekschip (Ark Royal) — 2 kruisers (Arethusa en Enterprise) — 11 torpedobootjagers en 2 duikboten.

Ten opzichte van de Franse deelname aan «Force X» te Alexandrië, stelden de zaken zich enigszins anders. De aanhoudende en nauwe samenwerking met de Britten, het feit dat de schepen de haven niet konden verlaten zonder toestemming van Cunningham (36) en de hechte banden van vriendschap die aldaar tussen beide partners bestonden, wezen een andere aanpak aan. Maar de Admiraliteit besliste er anders over. Op 29 juni liet men Cunningham weten dat men van plan was — tegelijk met de uitvoering van CATAPULT te Mers-el-Kébir —, beslag te leggen op de Franse eenheden onder zijn bevel. Cunningham protesteerde hiertegen en wees er op dat een dergelijke handelwijze de vijandschap van alle Fransen zou opwekken, ook van wie de Britse zaak genegen waren. Op 1 juli beval de admiraliteit alle onderhandelingen op 3 juli te staken en de Fransen voor de volgende alternatieven te stellen :

- De schepen ter beschikking te stellen van «Force X» waarbij de bemanningen de keus zouden hebben verder te dienen onder Brits bevel ofwel naar hun land terug te keren.
 - De schepen onzeewaardig te maken met een beperkte bemanning aan boord om het onderhoud ervan te kunnen verzekeren. Groot-Brittannië belooft dan de schepen niet voor eigen doeleinden te gebruiken tenzij de wapenstilstand zou geschonden worden.
 - De vloot in volle zee tot zinken te brengen.
- Het was duidelijk dat men van de onmacht van Godfroy gebruik maakte om de voorwaarden strenger te houden. Het alternatief, de schepen naar neutraal gebied over te brengen, werd immers weggelaten. In Alexandrië waren toen, aan Britse zijde, gebaseerd : 4 slagschepen (Warspite, Malaya, Royal Sovereign en Ramillies) — 7 kruisers (Orion, Neptune, Gloucester, Sydney, Leander, Capetown en Caledon) — 18 torpedobootjagers — 4 duikboten en verscheidene kleinere eenheden.

DISLOKATIE VAN DE FRANSE VLOOT.

- te Portsmouth en Plymouth : 2 oude slagschepen (Paris en Courbet) — 2 lichte kruisers of «contre-torpilleurs» (Triomphant en Léopard) — 8 torpedobootjagers — 7 duikboten (waaronder de Surcouf, de grootste van zijn tijd) — 23 vedetten — 71 patroeljeschepen en mijnenvegers met in totaal 12.000 man.
- te Mers-el-Kébir : 4 slagschepen met 330mm-geschut (Dunkerque, Provence, Strasbourg en Bretagne) — 1 transportschip voor vliegtuigen (Commandant Teste) — 6 «contre-torpilleurs» (Mogador, Volta, Terrible, Kersaint, Tigre en Lynx);
- te Oran : 3 «contre-torpilleurs» (Bordelais, Trombe en Poursuivante) — 9 torpedobootjagers — 6 «aviso's» — 6 duikboten en een groot aantal patroeljeschepen en mijnenvegers.
- te Alexandrië : 1 slagschip (Lorraine) — 4 kruisers (Duquesne, Tourville, Suffren en Duquoy-Trouin) — 3 torpedobootjagers.
- te Algiers : 6 kruisers.
- te Casablanca : 1 slagschip (Jean Bart), doch zonder zijn geschut.
- te Dakar : 1 slagschip (Richelieu), bijna voltooid.
- te Toulon : 3 kruisers en 14 torpedobootjagers.
- te Fort-de-France (Martinique) : 1 vliegkampschip (Béarn) — 2 kruisers (Jeanne d'Arc en Emile Bertin) — 3 hulpkruisers.



HMS FOXHOUND " En route de Mers el Kébir pendant la négociation

CATAPULT IN ENGELAND

Het deel van de Franse vloot dat in het Zuiden van Groot-Brittannië lag, had tot dan toe geen gehoor gegeven aan de oproep van de Gaulle. (37) Trouw aan Darlan, afkeer voor Muselier — voor wie De Gaulle zelf geen te grote achting had (38) of slecht gevoerde propaganda vanwege de Britten en de Vrije Fransen?

In de morgen van 3 juli werden alle Franse oorlogschepen overrompeld en zonder veel moeilijkheden in beslag genomen. Aan boord van de torpedobootjager Mistral konden enkele kompartimenten onder water gezet worden in een poging het schip tot zinken te brengen. Op de Surcouf vond een handgemeen plaats waarbij drie Britten en een Fransman werden gedood. Het verloop van de operatie versterkte nog de mening van Churchill over de gemakkelijkheid waarmee de Duitsers de schepen — in door hen bezette havens — in handen hadden kunnen krijgen. (39) Waarbij hij geen rekening hield met het feit dat de Fransen meenden, zich in een «vriendschappelijk» gebied te bevinden en hun waakzaamheid daaraan hadden aangepast.

De bemanningen van de buitgemaakte schepen werden geïnterneerd en later naar Frankrijk gerepatriëerd. (40) De bewering van Churchill, dat «vele honderden zich vrijwillig opgaven om aan Britse zijde te strijden» (41) moet niet al te ernstig opgenomen worden. Twee jaar na de oprichting van de «Forces Navales Françaises Libres» was admiraal Muselier er slechts in geslaagd een twintigtal beroepsofficieren aan zich te binden en vele van zijn schepen bleven maandenlang inactief bij gebrek aan bemanning. (42)

MERS-EL-KEBIR

Rond 0700 uur diezelfde dag, arriveerde de strijdmacht van Sommerville voor de Franse basis. De torpedobootjager Foxhound kwam tot aan de netversperring en signaleerde dat de Admiraliteit een afgevaardigde, CPV Holland, aan wal wenste te sturen om met Gensoul besprekingen te voeren. Bij het zien van het Britse machtsvertoon en op het ergste voorbereid, werden de Franse schepen, kustbatterijen en vliegvelden in gereedheid gebracht. Er stelden zich wel enige problemen. De Kersaint beschikte slechts over één schroefas. De duikboten zouden pas binnen de 72 uur hun luchtreservoirs kunnen vullen. De kustartillerie was in volle demobilisatie: de kulassen van de stukken waren gedemonteerd en verpakt terwijl de munitie terug in de opslagplaatsen was gestockeerd.

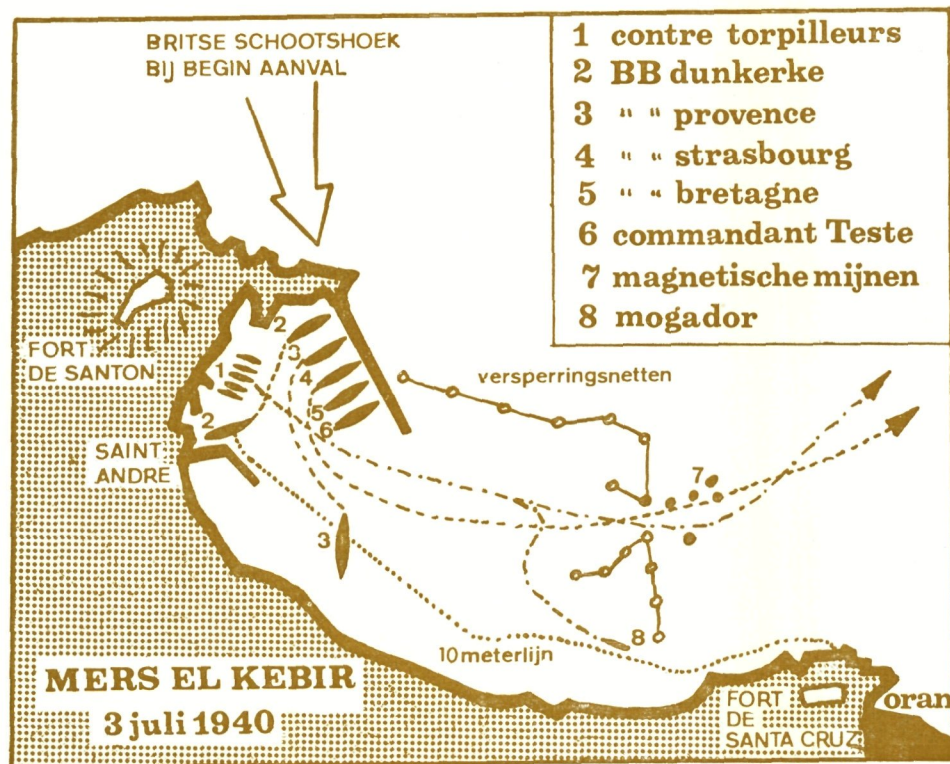
Gensoul stuurde zijn ordonnantieofficier, Dufay, met de boodschap de Engelsen welkom te heten maar hen ervan op de hoogte te stellen, dat zij niet met de wal mochten communiceren noch zich in Franse havens bevoorraden. Dufay was bovendien gemachtigd de dokumenten, besteld voor het Franse bevel, in ontvangst te nemen. Mondelinge boodschappen mochten eveneens langs die weg overgemaakt worden. Holland nam hiermee geen vrede. Het was hem, zo zegde hij, niet toegestaan, met iemand anders in contact te treden dan met de bevelhebber van de «Force de Raid» zelf. Om 0745 uur keerde Dufay terug aan boord van de Dunkerque. Gensoul liet dan de Foxhound weten dat hij zich onmiddellijk moest verwijderen.

Om 0747 uur nam Holland plaats in een sloep die koers zette naar de Dunkerque terwijl de Foxhound zich terugtrok. Dufay werd er opnieuw op uit gestuurd, om Holland de toegang tot de Dunkerque te ontzeggen. Beide boten meerden vast aan een boei binnen de netversperring. Toen het hem duidelijk was geworden dat de Fransen in geen geval zijn bezoek wilden aannemen overhandigde Holland een dokument waarin de Admiraliteit de omstandigheden en implicaties van de wapenstilstand analyseerde en de voorstellen deed die — na de tussenkomst van Somerville — ook het alternatief naar Martinique of de V.S. te gaan bevatten. Het memorandum eindigde met de bedreiging geweld te zullen gebruiken zo de Britse voorwaarden niet werden aangenomen. Gensoul antwoordde dat hij aan admiraal North de nodige garanties had gegeven en deze nog steeds handhaafde maar dat, gezien de inhoud en de vorm van het Britse ultimatum, zijn oorlogsbodems zich met geweld zouden verzetten indien nodig. Om 0900 uur werd dit antwoord aan Holland overgemaakt die, nog steeds in zijn sloep, zich binnen de Franse basis bevond.

Ondertussen was Gensoul in contact getreden met de Franse admiraliteit te Nérac. In zijn bericht (43) verzuimde hij moedwillig de clause met betrekking tot het overbrengen van zijn vloot naar de Antillen of de V.S., clause waarvoor een mogelijk compromis had kunnen bereikt worden, te vermelden. Om 1155 uur beval admiraal Le Luc, die Darlan verving, aan alle Franse oorlogsschepen in de Middellandse Zee, zich te concentreren op Mers-el-Kébir en geweld met geweld te beantwoorden.

Somerville aan zijn kant, ontving richtlijnen van het Britse kabinet, om de karwei voor de nacht af te maken. Hij liet, om 1230 uur, door Swordfish-vliegtuigen van de Ark Royal, 5 magnetische mijnen leggen voor de uitgang van de basis. Om 1310 uur signaleerde de Foxhound dat, zo de Fransen de Britse voorwaarden niet aannamen, het vuur zou geopend worden om 1400. Gensoul, die tijd probeerde te winnen in afwachting van de nacht en steun van andere vlooteenheden, liet daarop weten dat hij bereid was de afgevaardigden van Somerville te ontvangen voor een «eervolle» discussie.

CPV Holland en CPC Spearman werden aan boord gebracht van de Dunkerque en Gensoul toonde hen de laatste geheime instructies van Darlan omtrent de positie van de Franse vloot tijdens de wapenstilstand en de maatregelen om deze vloot haar onafhankelijkheid te doen behouden. Hij liet opmerken dat zijn schepen in volle demobilisatie waren en stelde voor dat de Britten met deze demobilisatie — niet onder hun controle noch volgens hun voorwaarden — vrede zouden nemen. Er kon geen akkoord bereikt worden. (Holland noch Somerville hadden machtiging ook maar iets aan de oorspronkelijke tekst te veranderen.) De Britse delegatie verliet dan, om 1635 uur, de Dunkerque.

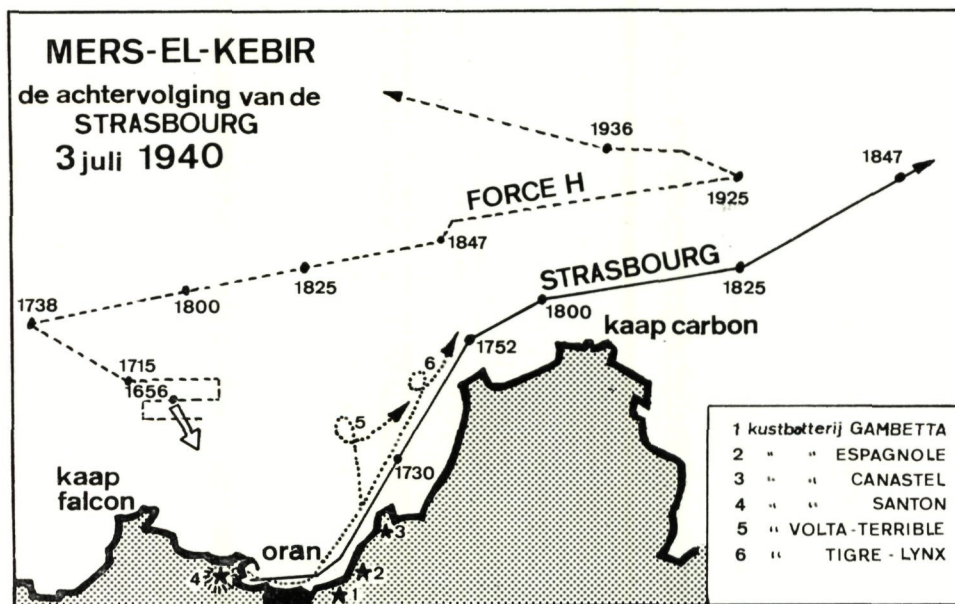


Onmiddellijk daarna maakten de Franse schepen aanstalten om uit te varen. De «contre-torpilleurs» Volta, Lynx, Terrible en Mogador verlieten hun ankerposten. De Strasbourg, Provence en Bretagne braken hun stuurboordketting terwijl de Dunkerque slechts zijn axiale ketting die hem met de kaai verbond, behield.

Om 1656 uur kwam het eerste salvo, maar te kort. De Strasbourg verliet zijn meerpost en opende het vuur. Om 1659 uur trof het tweede salvo de Bretagne, die om 1709 uur kapseisde en zonk. De «contre-torpilleurs» hadden bijna de uitgang bereikt wanneer de Provence en de Dunkerque getroffen werden. Eerstgenoemde moest zich aan de grond zetten. De Dunkerque probeerde de haven van Saint-André te bereiken, binnen de baai maar beschermd door de heuvel van Santon. De Mogador kreeg een 380-mm-granaat in het achterschip en geraakte in brand. Om 1705 uur slaagde de Volta, Tigre, Lynx en Terrible er in, de pas door te varen, gevolgd, om 1710 uur, door de Strasbourg en nog iets later door de Kersaint.

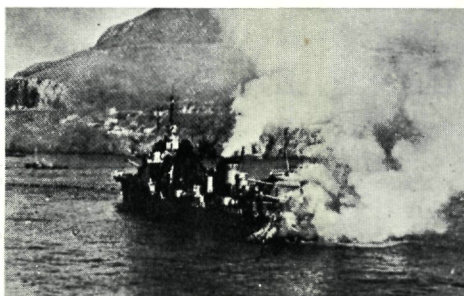
De Dunkerque had een nieuwe ankerpost gevonden bij Santon maar drie van zijn vier geschutturens waren buiten dienst. De Provence vuurde nog steeds op het eskader van Somerville dat vóór Mers-el-Kébir defileerde. Enkele Franse luchtaanvallen hadden geen succes. Door de aktie van de Franse kustbatterijen was Somerville verplicht — na 36 salvo's van 380mm — naar noordwest te komen en zijn vuur te onderbreken.

Om 1715 uur vroeg Gensoul, per radio, aan zijn tegenstander het vuur te staken en liet een vierkante vlag hijsen — het door de Britten geëiste sein — om aan te geven dat hij de voorwaarden van de Admiraliteit aannam. Maar de interesse van Somerville lag nu bij de schepen die ontsnapt waren. Deze laatste : de BB Strasbourg, geëskorteerd door de Volta, Terrible, Lynx en Tigre — de Kersaint was achterop geraakt — en door de «contre-torpilleurs» Bordelais, Trombe en Poursuivante, die uit Oran waren vertrokken, probeerden aan de Britse achtervolging te ontkomen. Om 1745 uur werd het slagschip aangevallen door bommenwerpers van de Ark Royal. Nieuwe aanvallen om 1845 en 1930 uur, brachten evenmin resultaat. Somerville gaf de jacht op. Hij vreesde een nachtgevecht met de Fransen die, vanaf 2000 uur, versterking konden krijgen van de kruisers die uit Algiers vertrokken waren. De Strasbourg en zijn eskorte bereikten de volgende dag Toulon, waar zij om 2010 uur voor anker gingen.





«Force H» voor Gibraltar.



De «Magador» heeft een 350 mm. projectiel in het achterstevan gekregen.

Het Brits eskader trok zich naar Gibraltar terug, de twee duikboten, Pandora en Proteus, ter bewaking van Algiers, respectievelijk Oran, achterlatend. In de nacht van 3 op 4 juli slaagden de 4 Franse onderzeeërs er in te ontkomen en de volgende morgen ontsnapte de Commandant Teste. Om 1358 torpedeerde de Pandora de «aviso» Rigault de Genouilly die in twee brak en zonk. De Britse admiraliteit bood hieromtrent haar verontschuldigen aan bij de Franse ambassade te Londen. (44)

De Engelsen waren er echter niet van overtuigd dat de Dunkerque definitief buiten gevecht was gesteld. In deze mening versterkt door de verklaringen van admiraal Esteva, bevelhebber van de sektor Zuid en onmiddellijke overste van Gensoul, dat de averijen aan de Dunkerque miniem waren en vlug hersteld zouden zijn, besloten zij tot een nieuwe aanval : «operatie LEVER».

Sommerville vertrok op 5 juli opnieuw uit Gibraltar. De positie van de Dunkerque, dicht bij de kust, bracht gevaar mee voor de burgerbevolking bij een scheepsbombardement. Op aandringen van Somerville, werd dan tot een luchtaanval besloten. Op 6 juli, om 0420 uur, lanceerde de Ark Royal 6 Swordfish die, om 0530 uur, met hun torpedos de «patrouilleur» Terre-Neuve troffen. Een tweede golf van 3 Swordfish raakte de Terre-Neuve opnieuw. Om 0602 uur deed de derde aanval de dieptebommen, opgeslagen in het achterschip van de «patrouilleur», ontploffen. De explosie — het wrak van de Terre-Neuve lag vlak naast de Dunkerque — opende een bres van 40 meter in de flank van het slagschip dat nu helemaal op de bodem kwam te liggen.

ALEXANDRIE

In de morgen van 3 juli werd Godfroy aan boord van de Warspite gekonvokeerd waar Cunningham hem de Britse voorwaarden overhandigde.

De Franse bevelhebber verstuurde dan een bericht naar zijn admiraliteit met de integrale inhoud van het ultimatum; bericht dat zijn bestemming niet bereikte. Om 1630 uur daarentegen, ontving hij het bevel onmiddellijk te vertrekken, zo nodig met gebruik van geweld. Korte tijd nadien vernam hij de gebeurtenissen te Mers-el-Kébir. Daarop liet hij zich opnieuw aanmelden aan boord van de Warspite en verklaarde dat hij zich van alle verplichtingen onttrok en de Britse voorstellen in hun geheel van de hand wees. Een gepassioneerde discussie — die duurde tot vroeg in de morgen — bracht het resultaat, dat beiden besloten tot de volgende dag niets te ondernemen.

In de loop van de nacht was echter een nieuw bericht gekomen uit Nérac (45) dat de mogelijkheid van een overeenkomst uitsloot. Bij het aanbreken van de dag liet Godfroy dan ook zijn schepen onder stoom brengen en op gevechtsposten stellen.

Cunningham stuurde een officier van zijn Staf om de Franse admiraal ertoe te bewegen van zijn voornemen af te zien. Tijdens dit onderhoud werd de «Force X» overvlogen door enkele Italiaanse verkenningsvliegtuigen waarop zowel Fransen als Britten hun luchtafweergeschut in actie brachten. Cunningham liet een bericht verspreiden bij alle Franse scheepskommandanten waarin hij benadrukte dat hij de Franse schepen niet

wenste te zinken en waarbij hij verklaarde minstens zoveel spijt te hebben over de gebeurtenissen van Mers-el-Kébir als zichzelf. Dit, versterkt door het psychologisch effect van het gemeenschappelijk vuren op de Italiaanse vliegtuigen, bracht de ondergeschikten van Godfroy ertoe, aan boord van de Duquesne te gaan en er bij hun chef op aan te dringen, niets tegen de Britten te ondernemen. Bovendien waren de materiële en morele kondities aan boord van de Franse schepen erbarmelijk : de bemanningen hadden niet de minste vechtlust., Voor hen was de oorlog gedaan.

Godfroy legde zich bij het advies en het aandringen van zijn kommandanten neer. Het aanbod van Cunningham om de schepen te ontwapenen werd aangenomen.

BILAN EN GEVOLGEN

De Britten slaagden erin 2 oude slagschepen, 2 «contre-torpilleurs», 2 torpedobootjagers, 7 duikboten en een reeks kleinere schepen buit te maken en aan de «Forces navales françaises libres» toe te vertrouwen. De Bretagne, een «avis» en een «patrouilleur» waren gezonken. Het terug vlot brengen en/of de herstellingen aan de Dunkerque, Provence en Mogador zouden vele maanden vergen. De twee laatstgenoemden bereikten in november 1940 Toulon. De Dunkerque volgde pas op 20 februari 1942. In totaal verloren de Fransen 47 officieren, 196 onderofficieren en 1054 matrozen. Bovendien vielen te Mers-el-Kébir 251 gewonden. De Franse schepen die in Alexandrië werden vastgehouden, zouden pas na de landing in Noord-Afrika terug aan de strijd deelnemen.

De gevolgen bij en de reactie van de publieke opinie in Frankrijk werden enigszins verzacht door de chaos waarin het land zich bevond : in twee gesneden door een demarkatielijn met aan de ene kant de Duitse bezetting en aan de overzijde het Vichy-regime dat moeite had om zichzelf te definiëren. De 1300 doden van Mers-el-Kébir konden moeilijk vergeleken worden met de 250.000 slachtoffers van de campagne tijdens de maanden mei en juni en met het anderhalf miljoen krijgsgevangenen dat nog in Duitsland werd vastgehouden.

De politieke en militaire implicaties van de Britse aanval waren daarentegen uiterst belangrijk :

- De Franse ministerraad besloot op 4 juli de diplomatieke betrekkingen met Groot-Brittannië te verbreken. Het kwam echter niet tot een oorlogsverklaring.
- Darlan stelde Supermarina voor — in een typische aanval van ongecontroleerde woede — om een gemeenschappelijke aanval uit te voeren tegen Alexandrië om er de geblokkeerde vloot van Godfroy te ontzetten. Op het laatste ogenblik kon Pétain, hierin gesteund door Baudouin (46) maar niet door Laval (47), deze onderhandelingen te doen afbreken.
- Op 5 juli liet Darlan Gibraltar bombarderen. In een dagorder noemde hij de aanval op Mers-el-Kébir een «grondig voorbereide moord» (48), verbood al zijn officieren nog Britse eretekens te dragen en gaf het bevel alle RN-schepen aan te vallen en de Britse handelsvaart buit te maken. Nieuwe operaties tegen Freetown en Gibraltar werden gepland, maar om diverse redenen niet uitgevoerd. In mei 1941 zou Darlan toegeven aan het Duitse verzoek om de vliegvelden in Syrië te laten gebruiken door de Luftwaffe, die de opstand van Irak tegen het Britse gezag moest steunen.
- De Duitse propaganda in bezet Frankrijk wierp zich gretig op de mogelijkheid, om de vroegere «Entente Cordiale» aan de kaak te stellen. Als het ware bij wijze van beloning werd het uitgangsverbod tot 23 uur verschoven en overal werden affiches aangebracht met het veelbetekenend opschrift : «N'oubliez pas Oran !»
- De ontwapening van de Franse marine werd door de Duitsers en de Italianen opgeschort. De vloot van Darlan mocht zich reorganiseren in 4 grote groepen : een koloniale strijdmacht, een interventiestrijdmacht voor de Middellandse Zee, waarvan de grote schepen bemand en bewapend bleven, een politiestrijdmacht voor de bewaking van de kusten een deels ontwapende groep die 7 dagen nodig had om zich op de afvaart voor te bereiden.
- De positie van De Gaulle was praktisch onhoudbaar geworden. Hij dacht er eerst over over naar het franstalig deel van Canada te gaan, om daar de strijd voort te zetten maar besloot dan toch maar te blijven. In zijn radiotoespraak van 8 juli vroeg hij de



le "MOGADOR", touché à l'arrière et enflamme d'ailleurs.

Britten, zowel voor henzelf als voor de Fransen, er van af te zien, deze betreurenswaardige tragedie als een direkt sukses ter zee voor te stellen.

- Terwijl Churchill voor het Lagerhuis een toespraak hield waarin hij wees op de dramatische noodzaak van de feiten, ging de Admiraliteit door met haar pogingen om de Franse vloot te neutraliseren. Op 7 juli probeerde een kommando van het vliegdekschip Hermes om de schroefassen van de Richelieu, te Dakar, met dieptebommen te beschadigen. De aanval mislukte en de volgende dag werden Swordfish ingezet, die er met een torpedo in slaagden het roer en een schroefas te blokkeren. Het slagschip zou een jaar nodig hebben om de schade te herstellen, gezien de minieme plaatselijke middelen.

BESLUIT

Het praktisch resultaat van «operatie CATAPULT» was dat de Franse vloot — alhoewel sterk gehavend en verzwakt — zich ging veilig stellen te Toulon, een heel stuk dichterbij het bereik van de Duitsers. Het leidt geen twijfel dat een meer diplomatische aanpak voor betere resultaten zou gezorgd hebben. De kansen dat de vloot van Gensoul naar Europa zou teruggekeerd zijn, waren miniem. Het aannemen van een demobilisatie te Mers-el-Kébir zelf — die reeds begonnen was door het naar huis sturen van dienstplichtigen — zonder de daartoe gebruikte methode van een ultimatum met drastische tijdslimiet, was geenszins a priori uitgesloten. De materiële omstandigheden alleen zouden er voor gezorgd hebben.

Het kan evenwel niet geloofwaardig worden dat deze eerste overwinning — het incident met de Graf von Spee buiten beschouwing gelaten — een ernstige steun had gegeven aan het Britse moreel. Al zou de Royal Navy zich, tot 27 november 1942, (49) veel zorgen moeten maken, over de aanwezigheid van de Franse vloot te Toulon, in een voor het Britse Rijk essentieel operatietheater.

Een beter besluit dan dat van Churchill, kan moeilijk gevonden worden : «Dat was dus het Engeland, dat zovelen reeds als verloren en afgeschreven hadden beschouwd en waarvan vreemdelingen hadden gedacht, dat het bevende op het punt van de overgave stond aan de geweldige macht, die het tegenover zich bijeengebracht zag, maar dat nu een meedogenloze aanval uitvoerde tegen hen, die gisteren nog zijn beste vrienden geweest waren, en zich voor enige tijd verzekerde van het onbetwist meesterschap ter zee. Het was iedereen duidelijk geworden, dat het Britse oorlogskabinet niets vreesde en voor niets zou terugdeinzen.» (50)

NOTAS

- (1) 10 juni 1940 : Italiaanse oorlogsverklaring aan Frankrijk en Groot-Brittannië.
- (2) 3 juli 1940 : Britse aanval op Mers-el-Kébir.
- (3) Eerste fase van het gevecht van de Atlantische Oceaan, waarbij de Duitse duikboten er niet in slaagden de Britten verliezen toe te brengen die zij niet dragen konden (Collier B.; A Short History of the Second World War, Fontana Books 1969, p. 174), tot zinken brengen van de Graf von Spee en terugdrijven van de Deutschland.
- (4) Italië kon geen lange oorlog aan, zonder afhankelijk te worden van zijn partner, die beter van middelen en hulpbronnen was voorzien.
- (5) Aanspraak zou gemaakt worden op Nice, Korsika, een deel van Algerië en Soedan — om Ethiopië met Lybië te kunnen verbinden — en grote gebieden in Centraal Afrika. (Jacobsen H.A.; La seconde guerre mondiale, Ed. Casterman 1968, p. 94)
- (6) «Our subsequent policy should be directed to holding Germany and to dealing decisively with Italy, while at the same time building up our military strength to a point at which we shall be in a position to undertake the offensive against Germany.» (Butler J.; Grand Strategy. Vol. II. United Kingdom Military Series, London 1957, p. 10)
- (7) Twee van de slagschepen van Cunningham waren oud en traag. Hij beschikte nooit over voldoende torpedobootjagers om met zijn vloot zee te kunnen kiezen, zonder alle andere activiteiten te moeten stilleggen. Bovendien had hij gebrek aan vliegtuigen met grote aktieradius, nodig voor verkenning. (Collier; op. cit., p. 161)
- (8) Marine Nationale Française. Gesteund op snelle, moderne slagschepen en de sterkste torpedobootjagers van die tijd, was zij van primordiaal belang voor het evenwicht van krachten in de Middellandse Zee.
- (9) Onder bevel van admiraal Gensoul, kwamen de BB Dunkerque en Strasbourg, de CA Gloire en Georges Leygues en de «contre-torpilleurs» Terrible, Mogador en Audacieux op 27 april te Mers-el-Kébir aan. Tegelijk vertrokken van Mers-el-Kébir de BB Lorraine en de CA Duquesne, Tourville en Duplex, onder admiraal Godfroy, naar Alexandrië.
- (10) Zie : Auphan en Mordal; La Marine française dans la seconde Guerre mondiale, Ed. France-Empire 1967, p. 158 e.v.
- (10bis) Ook de slagschepen, maar uitgezonderd de 10.000 T. kruisers.
- (11) Comando Supremo : Italiaans opperkommando met daaraan ondergeschikt : Superesercito (Leger), Superaero (Luchtmacht) en Supermarina (Marine).
- (12) De Italiaanse vloot in de Rode Zee (7 DD en 8 SS) niet meegerekend. Bij deze cijfers moeten nog 42 «escort en local defense destroyers» van ongeveer 700 T gevoegd worden. (Roskill W.; The War at Sea. Vol. I. United Kingdom Military Series, London 1954, Appendix H.)
- (13) Twee moderne slagschepen waren gekommissionneerd — Cavour en Giulio Cesare —, twee nieuwe praktisch voltooid — Littorio en Vittorio Veneto —, terwijl de modernisatiewerken aan de Duilo en de Doria bijna beëindigd waren. Hierbij dienen de Roma en de Impero gevoegd, waarvan de afbouw nog zekere tijd zou vergen. Weze opgemerkt dat het Italiaanse duikboteneffektief bijna het dubbele was van het Duitse (Potter en Nimitz; La guerre sur Mer, Ed. Payot 1962, p. 47) en dat het aantal operationele duikboten vier vijftien bedroeg voor de Italiaanse en nog geen drie vijftien voor de Duitse Marine (Roskill; op. cit., p. 293 en Appendix Q) voor dezelfde periode van juli 1940.
- (14) aviso : kleine destroyer gebruikt voor de koloniale dienst.
- (15) De schepen, in staat om de Atlantische Oceaan over te steken, zouden naderhand gekoncentreerd geworden zijn te Halifax, Canada. (Baldensperger D.; Mers-el-Kébir, Ed. Rouff 1967, p. 35)
- (16) Churchill W.; Mémoires over de Tweede Wereldoorlog, Elsevier, p. 816.
- (17) Ibid., p. 818 : «Onze overeenkomst, waarbij afzonderlijke onderhandelingen, ..., uitgesloten werden, werd aangegaan met de Franse republiek en niet met een speciaal Frans kabinet of een bepaalde staatsman. Daarom is de eer van Frankrijk hiermee gemoed. Niettemin stemt Zijner Majesteits regering, OP VOORWAARDE — DOCH DAN OOK SLECHTS OP DIE VOORWAARDE — DAT DE FRANSE VLOOT HANGENDE DE ONDERHANDELINGEN ONVERWIJLD NAAR BRITSE HAVENS WORDT OVERGEBRACHT, volledig in met een onderzoek door de Franse regering naar de voorwaarden van een wapenstilstand voor Frankrijk.»
- (18) Ibid., p. 819.
- (19) Ibid., p. 823. In dit licht moeten eveneens het annuleren van de telefonische instructies aan Campbell en van de boodschap aan de Franse regering (17) bekeken worden.
- (20) «La France m'a mis à la tête de la flotte, mais la flotte appartient à la France et non pas à moi. C'est à l'heure actuelle la seule arme que la France possède encore et aussi longtemps qu'il y aura pour elle la possibilité de s'en servir, personne n'a le droit de la lui prendre et de l'en priver.» (Baldensperger; op. cit., p. 50)
- (21) In 1919 bracht de Duitse Keizerlijke Vloot zichzelf voor Scapa Flow tot zinken, liever dan aan de Britten te worden overgegeven.

- (22) «Le gouvernement de Sa Majesté a appris avec douleur et étonnement que le gouvernement de Bordeaux accepte les conditions dictées par les Allemands. Si l'armistice est signé, toutes les ressources de l'empire colonial français et de la flotte passeront rapidement aux mains de l'adversaire qui les utilisera à ses propres fins.» (Rede van Churchill voor de B.B.C., aangehaald door Baldensperger; op. cit., p. 64)
- (23) Gibraltar sloot de weg af naar de Atlantische Oceaan, Suez en Alexandrië naar de Italiaanse bezittingen aan de Rode Zee en Malta de verbinding met Lybië.
- (24) Butler; op. cit., p. 212.
- (25) Om deze te concentreren op de verdediging van de Atlantische handelsvaart.
- (26) Men vergete de Britse belangen niet in Egypte (Suez), Perzische Golf (petroleum), Palestina... Bovendien was Churchill van plan hulp te bieden bij een eventuele Duitse aanval op Griekenland, terwijl het steeds zijn bedoeling is geweest, Turkije in de oorlog te betrekken.
- (27) Baldensperger; op. cit., p. 75.
- (28) Churchill; op. cit., p. 843.
- (29) Ibid., p. 844 : «... maar wie — goed bij zijn verstand — zou op Hitlers woord vertrouwen na zijn lange lijst van schanddaden en de feiten van het ogenblik.»
- (30) Ibid., p. 840.
- (31) Ibid., p. 840.
- (31) Ibid., p. 844.
- (32) Robert Aron formuleert het enigszins anders (geciteerd in het voorwoord van Alain Decaux tot Baldensperger; op. cit., p. 9) : «Manière bien anglaise, de bruler ses vaisseaux et immoler ceux des autres.»
- (33) Weze in dit verband gewezen op de Britse houding bij de ontwapeningskonferenties :
 1) Washington 1921 : de overeengekomen referentiecijfers voor slagschepen waren : USN (5,25), RN (5,25), Japan (3,15), MNF (1,75) en Italië (1,75). Dit niettegenstaande de grote Franse koloniale belangen.
 2) Bij de konferenties van 1932-33, deed Darlan het voorstel om de Italiaanse marine te beperken tot twee derden van de Franse. Het Britse tegenvoorstel kwam neer op een totaal van 130.000 T voor de Italianen en 114.000 T voor de Fransen.
- (34) Noguères H.; Le Suicide de la Flotte française à Toulon, Ed. Laffont 1961, p. 18.
- (35) Churchill; op. cit., p. 844.
- (36) Op 23 juni was «Force X» klaar om uit te varen, wanneer een order van Darlan aan Godfroy de opdracht gaf — zo nodig met geweld — Beyroet te vervoegen bij het tekenen van de wapenstilstand. Een hoffelijke weigering van Cunningham, die eveneens af te rekenen had met het feit dat de Fransen over al zijn indikatieven en kodes beschikten, werd door Godfroy aanvaard.
- (37) Radiorede voor de B.B.C. op 17 juni 1940.
- (38) «contre lequel les incidents de sa carrière et les traits de sa personnalité, dressaient dans la marine de nombreux éléments...» (De Gaulle, geciteerd door Noguères; op. cit., p. 21) Muselier had bij het uitbreken van de oorlog een bevel te Marseille waarvan hij na enkele maanden ontheven werd en om discipline redenen op pensioen gesteld.
- (39) Churchill; op. cit., p. 846.
- (40) In totaal werden, voor december 1940, 21.000 manschappen van de marine, 2.000 zeelui van de handelsvaart, 7 à 8.000 soldaten en 200 burgers naar Frankrijk teruggebracht. (Auphan en Mordal; op. cit., p. 202)
- (41) Churchill; op. cit., p. 846.
- (42) Baldensperger; op. cit., p. 145.
- (43) «Force anglaise comprenant trois cuirassés, un porte-avions, croiseurs et torpilleurs devant Oran. Ultimatum envoyé : coulez vos bateaux; délai 6 heures. Réponse : bâtiments français répondront par la force.» (Geciteerd door Baldensperger; op. cit., p. 101.)
- (44) Admiraal Phillips, Vice-Chief of Naval Operations, betuigde aan Odend'hal zijn spijt over het gebeurde dat alleen aan de RN te wijten was. De aanval op Mers-el-Kébir, voegde hij er aan toe, werd beslist door de regering waarbij de RN slechts aan de bevelen gehoorzaamd had. (Auphan en Mordal; op. cit., p. 212)
- (45) «Défense de vous couler passivement. Combattez pour sortir ou pour être coulé. Amiral Gensoul vient de se battre à 17 heures à Oran. Au minimum, œil pour œil.» (Geciteerd door Baldensperger; op. cit., p. 131)
- (46) Baudouin : Minister van Buitenlandse Zaken in het kabinet van Pétain, gevormd na de val van de regering Reynaud (16 juni 1940).
- (47) Laval : zou Minister van Buitenlandse Zaken worden op 28 oktober 1940. Deze kabinetsverandering was ondermeer een gevolg van het uitzuiveren van alle niet anti-Britse leden van de regering.
- (48) Baldensperger; op. cit., p. 148.
- (49) 27 november 1942 : Tot zinken brengen van de Franse vloot te Toulon.
- (50) Churchill; op. cit., p. 850.

MERS EL-KEBIR

Il est 16,56 heures. Les obus anglais commencent à pleuvoir sur l'escadre française enfermée dans le rade de Mers El-Kébir. Nous sommes le 3 juillet 1940. L'amiral français Gensoul a refusé les proposition du Captain Holland de la Royal Navy ; celui-ci bloque la rade ; il a des ordres, il tire. Le cuirassé français «Bretagne» est touché ; il coule. Le «Strasbourg» et les autres navires français larguent tout en grand et tentent de sortir de la rade, tout en tirant sur l'escadre anglaise. Le «Provence», le Dunkerque puis le contre-torpilleur «Mogador» sont touchés à leur tour. Le «Mogador» prend feu.

L'amiral anglais Somerville fait défiler son escadre, crachant le feu de tous ses canons, jusqu'à ce que le tir des batteries côtières le force à se retirer vers le nord-ouest.

En 20 minutes, 4 navires français sont hors de combat ; 6 se sont échappés. En guerre ensemble contre l'Allemagne depuis près d'un an, les Alliés se sont tiré dessus ! Que s'est-il passé ?

Effrayé de la menace que pourrait représenter pour la Royal Navy, une marine française désarmée par les conditions de l'armistice signé par la France avec l'Allemagne et tombant sans coup férir sous la coupe des Allemands le jour qu'il leur plaira, le gouvernement britannique tente par tous les moyens d'attirer la marine française dans ses ports, lui offrant de continuer la lutte aux côtés de la Royal Navy, ou tout au moins de se rendre dans des ports neutres (ou même aux Antilles ou à la Martinique) loin des puissances de l'Axe et d'y désarmer pour la durée de la guerre.

A ces propositions, l'Amirauté française répond par un refus, appuyé de l'avertissement que les navires français ont ordre de répondre par la force à toute tentative de mainmise de la part des Anglais.

Et c'est l'inévitable affrontement.

Situation avant Mers El-Kébir.

31 août 1939 — Attaque de la Pologne par l'Allemagne hitlérienne, suivie de la déclaration de guerre de la France et de la Grande-Bretagne.

9 avril 1940 — La position stratégique sur mer de l'Angleterre est compromise par l'invasion de la Norvège par les Allemands.

10 mai 1940 — Invasion par l'Allemagne des Pays-Bas, de la Belgique et de la France. Le 13 juin les troupes allemandes sont devant Paris ; les forces armées françaises s'écroulent.

10 juin 1940 — L'Italie entre en guerre aux côtés de l'Allemagne.

22 juin 1940 — La France dépose les armes et signe un armistice séparé.

Les pourparlers français d'armistice.

Le 28 mars 1940, la Grande Bretagne et la France s'engageaient à ne pas signer séparément d'armistice ni à commencer unilatéralement des pourparlers de paix.

Etant donné la dégradation de la situation en France, le Premier ministre Mr. Paul Reynaud se vit contraint le 15 juin 1940 de demander l'accord du gouvernement britannique au sujet des négociations de paix qu'il se proposait d'engager avec l'Allemagne.

L'accord fut donné à la condition expresse que la marine nationale française soit mise hors d'atteinte des Allemands.

Le Maréchal Pétain forme un nouveau gouvernement en France, l'Amiral Darlan en est nommé ministre de la marine. Darlan avait le 12 juin 1940 donné sa parole au Premier Ministre Churchill que la flotte française ne tomberait jamais aux mains des Allemands. Il était convaincu, d'autre part, qu'il était de son devoir de veiller à ce qu'elle restât sous pavillon national. C'est pourquoi il s'opposa à ce qu'elle partît pour l'Angleterre ou pour les U.S.A.

L'Opération Catapult.

Le 3 juillet 1940, les bâtiments français pour la plupart en voie de démobilisation, se trouvaient dans les ports suivants :

Toulon, Alger, Mers el-Kébir, Casablanca, Dakar, Fort de France (Martinique), bases navales française.

Portsmouth, Plymouth, Alexandrie : bases navales britanniques.

En même temps que se déroule le drame de Mers el Kebir, dans les bases navales britanniques l'opération Catapult suit son cours.

En Angleterre, les bâtiments français sont pris par surprise. A bord du « Surcouf » les français résistent, trois anglais et un marin français y perdent la vie.

A Alexandrie, le chef de l'escadre française l'Amiral Godfroy se rend à bord du HMS Warspite à la demande de l'amiral Cunningham. Après un entretien tragique interrompu par une attaque aérienne italienne où français et anglais font feu ensemble sur les avions ennemis qui les bombardent, les commandants français acceptent de désarmer les unités françaises sur place.

Le 5 juillet, convaincu de n'avoir touché le « Dunkerque » que superficiellement l'Amiral Sommerville appareille de Gibraltar pour réattaquer Mers el-Kébir. Vers 04,20 Hrs. le 6, il lance du porte-avion HMS « Ark Royal » des avions Swordfish qui bombardent le patrouilleur « Terre-Neuve » qui en explosant ouvre une brèche de 40 mètres dans le flanc du « Dunkerque » à côté duquel il était mouillé.

Bilan et Conséquences.

Les pertes françaises s'élevèrent à 47 officiers, 196 sous-officiers, 1054 matelots ; trois bâtiments furent perdus : un cuirassé, un aviso et un patrouilleur.

Darlan fit bombarder Gibraltar en représailles, le 5 juillet.

La propagande allemande profita largement de ces batailles pour se railler de « l'entente cordiale ».

La position du Général de Gaulle chef de la France Libre devint fort difficile ; beaucoup de Français ne se rallient plus qu'à contre-cœur. C'est ainsi que pour la marine, deux ans après la création des Forces Navales Françaises Libres, l'amiral Muselier ne réussit à convaincre qu'une vingtaine d'officiers de marine, si bien que les bâtiments français qui étaient dans les ports anglais restèrent à quai pendant des mois faute d'équipages.

50 ANS APRES



activité
navale belge 14-18

Avant de céder à nouveau la parole au Commandant G. GOOR, je tiens à signaler au lecteur que je m'abstiens volontairement de citer certaines des caractéristiques des unités de plus en plus nombreuses dont je suis amené à parler (Prince Léopold, Hirondelle, etc.). Monsieur P. Scarceriaux et le Commandant PIRET, dont j'ai déjà parlé, procèdent actuellement à un vaste travail de classement des unités fluviales, lacustres et de mer de notre ancienne colonie. Des renseignements précis et bien souvent des photos pourront ainsi vous être communiqués alors qu'actuellement les divers récits relatifs aux opérations contiennent des discordances notoires sur les dimensions, le tonnage et la vitesse des unités.

De même, désirant faire connaître des détails peu connus, je m'abtiens de donner des précisions déjà contenues dans l'excellent article publié dans le N° 3/1965 de Neptunus dont je ne sais assez conseiller la lecture.

Ceci dit, écoutons à nouveau (et avec quel plaisir!) le Commandant G. GOOR et voyons ce qu'il a à nous montrer.

j. verleyen

. 7 .

Dans les coulisses de la flotille anglo-belge en voie de constitution.

Dans notre dernier entretien, je vous ai esquissé rapidement la constitution de la flotille. Tous cela ne s'est pas fait sans rencontrer des difficultés énormes dues en bonne partie à l'incompréhension manifestée en haut lieu à l'égard des opérations navales. Ceci m'obligeait à adresser rapports sur rapports à l'autorité supérieure en vue d'obtenir du matériel et du personnel. J'ai retrouvé, en faisant de laborieuses recherches à votre intention, quelques doubles de ces rapports. Il s'agit donc de pièces de l'époque et je vous en fournis la preuve tout de suite. Cette preuve est du reste assez amusante. Tous ces rapports furent dactylographiés sur du papier à en-tête d'une factorerie allemande. Ces établissements allemands, pour lesquels travaillaient des arabisés, foisonnaient dans la région et avaient formé un solide réseau d'espionnage. Il fut donc mis fin à leurs activités et comme nous manquions de papier pour rédiger nos rapports, nous avons trouvé là une bonne source d'approvisionnement. Il faut insister, pour commencer, sur le fait que le seul bon port naturel sur le lac était le port allemand de Kigoma, bien abrité au fond d'une vaste baie. Nous n'avions, sur notre côte, qu'une petite baie, au sud du lac, à Vua. C'était la base en temps de paix de l'«Alexandre Delcommune». Notre seul port en puissance est le déversoir de la Lukuga à proximité de laquelle doit aboutir le chemin de fer venant de Kabalo. Ce sera un port artificiel qui sera dénommé Albertville.

Quand j'arrive au lac en décembre 1914, le chemin de fer est encore inachevé. Il manquait encore une trentaine de kilomètres que l'on s'active du reste à construire d'une façon provisoire, ce qui nécessitera beaucoup de précautions dans le trafic. L'«Alexandre Delcommune» est échoué à M'Toa. Cette unité demeurera indisponible jusqu'au 30 septembre 1915 (soit une indisponibilité totale de plus d'un an). Je dispose en tout et pour tout des deux fameux Tchakalas qui ont fait leur apparition sur le lac les derniers jours de décembre.

Voici un extrait de mon rapport FT 8 du 23 février 1915 dans lequel je m'efforce de faire comprendre au Commandant en Chef que je ne sais rien faire de ces Tchakalas au point de vue combat.

Nous disposons d'autre part de deux chaloupes à vapeur, embarcations de rivière non pontées, dont je ne veux citer comme caractéristique de flottabilité que leur tirant d'eau d'un mètre dix à l'arrière, s'alliant à un franc-bord de dix centimètres ! L'une de ces embarcations maintient la pression nécessaire à sa marche pendant une heure, l'autre pendant vingt-cinq minutes à peine quand le combustible est bien sec. Il ne peut être question avec ces embarcations de prendre le large et elles ne peuvent être utilisées que pour des opérations telles que reconnaissances à proximité de la côte, transport de matériel à la Lukuga, pose de mines. Le bruit considérable des machines en marche et, la nuit, la gerbe de fumerolles incandescentes qui s'élève de leur cheminée doivent écarter tout espoir de s'en servir pour prendre l'ennemi par surprise.

Je poursuis en signalant que j'ai peu d'espoir de voir un jour l'«Alexandre Delcommune» reprendre un service utile et j'insiste pour obtenir la «Netta» et le «Prince Léopold» au sujet duquel je précise :

«J'estime, Monsieur le Commandant en Chef, qui disposant d'un bateau ainsi armé, je pourrais avec certaines chances de succès attaquer successivement, malgré la supériorité de leur tonnage, les unités de la flottille allemande et arriver à les détruire ou les immobiliser temporairement. (Cette prophétie a été réalisée de A à Z.)»

Si mes souvenirs ne m'abusent pas, le «Prince Léopold» pourrait être transporté au lac sans être démonté. La chaudière et les machines avec leurs accessoires seraient débarqués au préalable et deux wagons plats supporteraient, je crois, le poids de la coque pour le transport par rail.

Et je conclus en disant que si ces moyens ne peuvent être mis à ma disposition, je me vois contraint de demander mon renvoi en Europe, étant conscient de mon inutilité au lac.

Dans un rapport du 21 mai 1915, je signale qu'outre les deux Tchakalas, je dispose maintenant de la «Vedette» et que j'attends la chaloupe-canonnière (Mosselbak). J'insiste encore pour la «Netta» et le «Prince Léopold». Dans ce rapport très détaillé je dois donc encore me plaindre au sujet du matériel existant et insister sur les avantages que présentent les unités demandées.

J'ai traité dans des correspondances précédentes la question de la valeur de certaines de ces unités qui tout ayant rendu des services appréciables sur le lac à défaut de mieux, n'en doivent pas moins être considérées comme des embarcations de rivière dont toute sortie sur le lac entraîne des possibilités sérieuses de perte.

Parmi celles-ci nous avons les remorqueurs I et II dont j'ai écrit précédemment que je ne voulais citer comme caractéristique de flottabilité de ces bateaux non pontés que leur tirant d'eau d'1 m 10 à l'arrière s'alliant à un franc-bord de 0.10. En marche, leur vitesse insuffisante de 5,4 nœuds, le manque de place à bord, et la nécessité de ne pas augmenter un tirant d'eau déjà exagéré achèvent de démontrer que ces embarcations, si même elles peuvent parfois s'aventurer sur le lac, ne conviennent par pour figurer dans une flottille destinée à combattre.

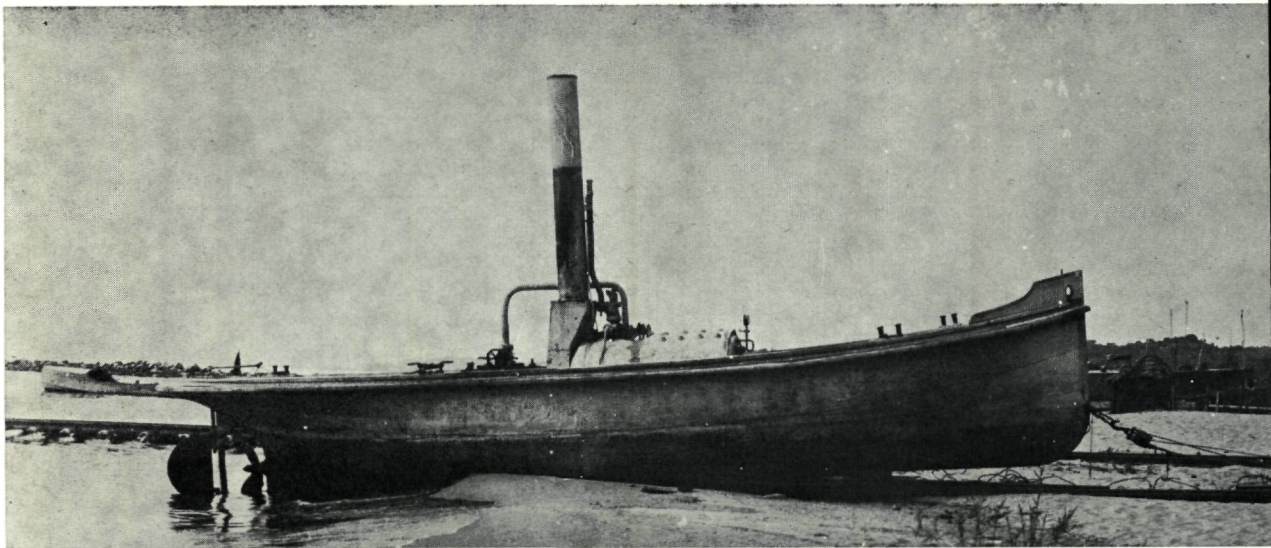
Monsieur l'Ingénieur en Chef des Grands Lacs désirerait que ces embarcations fassent retour à leur service initial. Je ne vois pas d'inconvénient à ce qu'une de celles-ci retourne à Kabalo. L'autre sera nécessaire ici pour la rentrée et la sortie de grosses unités dans la Lukuga et pour le lancement du «Baron Dhanis».

Les essais récents de la vedette venue de Léopoldville nous dotent d'une embarcation de plus qui est inutilisable pour l'exécution régulière du service auquel on la destinait sur le lac.

(je dois dire, pour être objectif, que la «Vedette» était un ...excellent bateaux de service)

Photo Musée Royal de l'Afrique Centrale de Tervuren.

Voici un excellente photo d'un TCHAKALA tiré à sec. Comme cette même embarcation figure sur la photo représentant le H.M.S. MIMI, on peut en déduire que la photo date de fin 1915 ou début 1916. Il s'agit donc certainement du seul Tchakala demeuré au lac. Derrière le remorqueur, on voit, à gauche, la «Vedette» à flot et, à droite, on croit apercevoir la NETTA, également à sec. Cette photo illustre vraiment la description du Cdt GOOR : «c'était une chaudière entourée d'une coque». L'embarcation ne possède pas de barre à l'avant comme on en voit sur la photo de 1946. Il s'agit là certainement d'une transformation ultérieure.

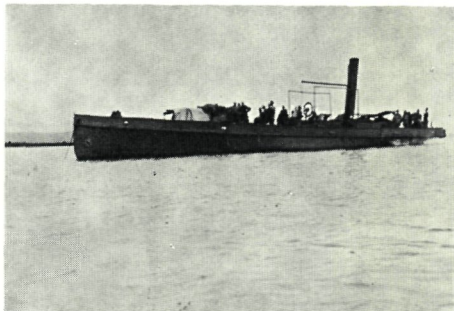


Je rappellerai à cet égard ma lettre F T 13 du 20 mai où d'une manière générale, je préconise la nécessité de l'emploi de bateaux pontés ou à leur défaut de bateaux de formes spéciales adaptées aux actions des vagues très dures du Tanganika.

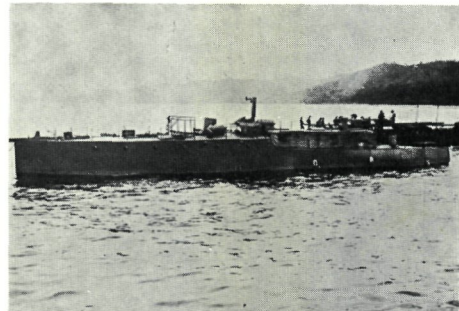
Ces considérations m'amènent à faire toutes réserves au sujet de la chaloupe canonnière de 12 T. annoncée de Léopoldville. En effet, d'après la description que m'en fait le premier sous-officier mécanicien Loppe qui a assisté à son montage, je m'attends à un manque égal de qualités nautiques, à une embarcation d'une modèle conçu sous l'impression que le lac Tanganika offre au navigateur une surface à peine ridée par la brise. Or je mentionne dans ma lettre F T. 13 que le vent dominant, dont la force atteint une moyenne journalière de 6 à 7 de l'échelle de Beaufort soulève sur ce lac des vagues dont les crêtes atteignent la hauteur d'un mètre à un mètre dix et l'écartement entre les crêtes varie de 8 à 9 mètres. C'est dire que seuls des bâtiments de mer peuvent nous être de quelque utilité en vue de la défense mobile du lac particulièrement en saison sèche.

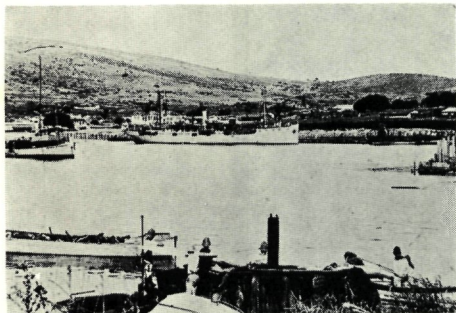
L'«Alexandre Delcommune» est en bonne voie de réparation : des travaux considérables y ont été effectués en un temps relativement court et il est à présumer que, grâce à la coque presque entièrement renouvelée, au pont métallique qui a remplacé l'ancien pont de bois, aux épontilles qui relient à des intervalles rapprochés la fausse quille aux baux, il constituera bientôt un bâtiment capable de tenir le lac. Toutefois, à l'effet de parer aux avaries occasionnées par les obus ou mines flottantes, il serait indispensable de diviser la cale formant le compartiment n° 3 en deux ou trois compartiments par des cloisons étanches ; il est probable, en outre, que les membrures devront être renforcées par des cornières longitudinales pour répartir sur tout le bâtiment la fatigue causée par les affûts des pièces d'artillerie de chasse et de retraite ; si le projet que nous formons d'armer le bâtiment de pièces de sabord était réalisable, il est certain que des mesures similaires devraient être prises pour renforcer aux endroits choisis les couples et baux. J'ai attiré sur ce point l'attention de Monsieur l'Ingénieur en Chef des Grands Lacs qui s'occupe de la question. Ce haut fonctionnaire, après examen des chaudières de L'«Alexandre Delcommune», exprime l'opinion que l'une d'elles, avariée par les obus de l'ennemi et réparée pour autant que le permettent les ressources locales, présente des dangers graves d'explosion ; il émet la proposition de remplacer les machines et chaudières de ce bâtiment par un moteur Bolinder de 120 chevaux dont Monsieur le Commissaire Général du Haut-Congo offrirait la disposition à la défense du lac. Je ne puis qu'appuyer cette proposition avantageuse à tous égards et particulièrement au point de vue de l'allure plus rapide à donner à l'«Alexandre Delcommune» ; le facteur vitesse est en effet le premier dont nous ayons à nous occuper étant donné, à l'heure présente, la supériorité numérique considérable de notre adversaire. De plus son artillerie de marine nous est insuffisamment connue.

La Netta, sous peinture de guerre au moment de sa mise à l'eau sur le lac. A ce moment, elle n'est encore armée que de deux mitrailleuses Colt.



Une excellente photo du Delcommune devenu le Vengeur.





Autre photo trouvée sur un prisonnier allemand montrant la rade de KIGOMA avec à gauche le Hedwig von Wissmann et au fond le von Goetzen.



Le H.M.S. «Mimi». On voit très bien le détail de l'armement avec la mitrailleuse à l'arrière. A noter, la curieuse plate-forme de tir, qui débordé de part et d'autre l'embarcation.

La question des ouvrages de défense de l'«Alexandre Delcommune» serait plus avantageusement examinée à l'arrivée des pièces d'artillerie destinées à son armement ; je préconiserai le type adopté déjà pour la protection du vapeur «Emile Wangermée» sur le Moëro.

J'estime que si l'«Alexandre Delcommune» supportait l'armement mentionné dans l'annexe au présent rapport et que sa vitesse était légèrement accélérée par le changement de moteurs, il pourrait offrir successivement le combat à des unités isolées dont l'éclaireur «Netta» grâce à sa puissante allure lui dévoilerait la présence en un endroit donné. Les caractéristiques de l'«Alexandre Delcommune» sont : longueur 27 mètres, largeur 6 mètres, creux 1,90 mètre. Tonnage 35 T., allure 8 nœuds.

Les caractéristiques du «Netta» vous sont décrites dans la dépêche n° 1805 A.P. de Monsieur le Commissaire Général du Moyen-Congo.
Longueur 18 m. — tonnage 8 T. — vitesse 20 nœuds.

J'ai eu l'occasion de voir ce glisseur en construction en Europe et je suis persuadé qu'il tiendra le lac et nous rendra de très grands services. C'est une seconde unité donc à ranger dans notre flottille effective, unité dont le rôle sera, particulièrement au début, de recueillir quantité de renseignements qui nous sont indispensables avant d'engager toute action sur le lac. Ses qualités merveilleuses d'éclaireur nous permettront, dans la suite, soit de nous assurer une action à chances à peu près égales, soit d'éviter une rencontre par trop désavantageuse pour nous.

Je ne mentionne que pour mémoire le «Prince Léopold» au sujet duquel il ne m'est pas parvenu de réponse définitive. Ce petit bâtiment ponté, qui fait le service du courrier dans le Bas-Congo et prend souvent la mer, conviendrait parfaitement pour le lac et pourrait, armé mentionné dans l'annexe ci-jointe, se joindre au «Delcommune» pour une action d'ensemble. C'est un bateau dont, si mes souvenirs ne m'abusent pas, les caractéristiques sont les suivantes :

Longueur 17 mètres, vitesse 9 nœuds, Tonnage 14 T.

Si à ces unités venait s'ajouter, armé ainsi que prévu dans l'annexe de ce présent rapport, le vapeur des Grands Lacs «Baron D'hanis» dont les caractéristiques sont : longueur 52 mètres, vitesse 9 nœuds, tonnage 300 T, l'avantage au point de vue du tonnage nous serait acquis ; les vitesses de nos unités s'équilibreraient à peu près avec celles des unités ennemies ; jusqu'à découverte du contraire, notre artillerie à

tir rapide surpasserait la leur en portée ; seul la supériorité numérique resterait à l'ennemi avec l'avantage de disposer d'équipages européens rompus aux manœuvres navales. Je crois néanmoins fermement que nous prendrions à l'ennemi la maîtrise du lac.

Et nous l'avons fichtrement prise dès juin 1916, avec le concours des Anglais évidemment et plus tard celui des hydravions dont la présence brisa surtout le moral de l'ennemi après les raids qu'ils effectuèrent, avec la collaboration de la flotille belge, sur Kigoma.

A SUIVRE



BELGISCHE MARITIEME OORLOGSAKTIVITEITEN 1914-1918

VAN VREDE NAAR OORLOG IN AFRIKA (NEPTUNUS 1970 nr 3)

Bij zijn terugkomst van een studiereis in Congo in 1909 was prins Albert van België zo ontsteld over de ellendige omstandigheden waarin sommige inlanders leefden, dat hij de nodige maatregelen nam om in de mate van het mogelijke te helpen de vele noden te lenigen.

De Congolese bevolking werd o.a. geteisterd door de afschuwelijke slaapziekte, een rechtstreeks gevolg van de beet van de tse-tsevlies (*), maar vooral van het gebrek aan weerstandvermogen door ondervoeding bij deze mensen. Het was inderdaad opvallend dat de blanken in deze streken niet als slachtoffer van deze afschuwelijke ziekte vielen, omdat zij een regelmatige en proteïnerijke voeding hadden.

PROTEÏNEN !!! Langs de boorden der meest visrijke meren en rivieren ter wereld, leden de inlanders vooral aan ondervoeding door gebrek aan proteïnen !

Deze zeer paradoxale toestand moest verholpen worden !

De goede Prins Albert gaf aan Commandant Bultinck, van de Koninklijke Stichting Ibis, de opdracht om een experimentele visserijdienst, volgens de toen meest moderne methodes, op de Congolese meren in te richten. Zijn bedoeling was, de duizendjarige Chinese spreuk : «Geef de hongerige een vis en hij zal één dag eten, maar LEER hem vissen en hij zal gedurende zijn verdere leven ALLE dagen eten», letterlijk in praktijk te brengen langs de visrijke Congolese wateren. Een soort voorloper van de nu populaire 11.11.11. aktie zou met deze opdracht, dank zij Prins Albert (de latere ridder-soldaat-koning), een aanvang nemen.

Maar laten wij nu verder Comd GOOR zelf vertellen (dit is de reden waarom de rest van het relaas in de eerste persoon enkelvoud zal volgen) :

Indien ik (GOOR) werd verkozen om de leiding dezer onderneming op mij te nemen, kort na de aankomst van twee kundige vissers en een helper-ambtenaar, welke voldoende noties over visserij bezat om de vissers zo nodig te helpen ; was dit te danken aan de Directeur Generaal van de Staatsmarine, die oordeelde dat ik de meest geschikte man was omdat ik de laatste vijf jaren had doorgebracht aan boord der visserijwachten opleidingschepen «Ville d'Anvers» en «Ville d'Ostende».

(*) tse-tsevlies : niet te verwarren met de T.V.-vlies welke heden ten dage onze streken met een andere variant van de slaapziekte teistert.

Toen ik in Mei 1910 aan het Moëromeer toekwam stonden de Meesters ter Visserij VAN HYFTE en SCHOOLMEESTERS samen met de ambtenaar van de Administratie der Staatsmarine, nog niet verder met het werk dan de keuze van een gunstig gelegen plaats om de visserijbasis te bouwen, maar dit werd dan ook met veel wijsheid, scherpzinnigheid en toewijding aangepakt en spoedig tot een goed einde gebracht. Zodat ik zeer vlug de eigenlijke visserij zelf kon beginnen experimenteren met het door de zending meegebracht materieel en ook dank zij de middelen welke ons, door de weliswaar onzekere verbindingen, druppelsgewijze werden aangebracht door de «Emile Wangermée», een stoomboot welke instond voor vervoer van passagiers en goederen tussen Kassenga en het Moëromeer in het regenseizoen (hoge waterstand) en tussen Kilwe en Pweto bij lage waterstand.

Bij gebrek aan wisselstukken, verschillende soorten smeeroïlen, enz... kon de Finse kapitein (en tevens werktuigkundige) die het bevel voerde over deze stoomboot, ons niet méér dan één of tweemaal per maand zijn schip ter beschikking stellen. Ik had reeds de bouw van een vlot met mast en zeilen overwogen toen ik vernam dat er sedert jaren een zeilboot gezonken lag in het meer. Deze boot was eigendom van een protestantse missie, sedert jaren gevestigd te Lukonzolwa, halfweg Kilwe en Pweto. Op de rechteroever (Noord-Rhodesië) was er niets.

Ik bezocht de zendeling, Reverend Crawford, hoofd van de missie, en kon hem zonder veel moeite overhalen om mij zijn gezonken schip voor 2 £ te verkopen. Met behulp van twee in het woud geveld boomstammen, welke door een honderdtal inboorlingen naar het meer gesleept werden, konden wij zo goed en zo kwaad als het ging een noodlaadboom ineenknutselen en na een week van hard werk en duiken konden wij de «MTUWE WAMANI» (vredesboodschapper), tot de grote verbazing van Reverend Crawford, lichten en weer vlottend krijgen. Wij hadden wel een goed zaakje gedaan, maar lieten later toch een wel zeer troostend geschenk bezorgen voor de kerk van de brave zendeling die nog steeds van zijn verbouwereerdheid niet was gekomen.

't Is vooral aan boord van de «Mtuwe Wamani» dat we experimenteerden met de lange lijnen met aas en de lange haringnetten. Het sleepnet (treil) reserveerden wij voor experimenten aan boord van de «Emile Wangermée». Ondertussen hadden wij ook reeds de grootste bekende prauw uit de omgeving aangekocht. En het werd een begin van vruchtbare, ja meer en meer vruchtbare experimenten. Onze vangsten werden zo geroemd dat Kapema, een oude Balubavisser van Pweto, telkens hij mij ontmoette op de knieën viel en zijn voorhoofd in het zand schurende, uitriep dat ik de grote tovenaars van de visserij was. Met veel moeite kon ik de brave Kapema overtuigen dat er geen toverij in het spel was, door hem met ons mee te nemen om onze lijnen of netten te helpen uitzetten en inhalen.

Ik liet de visserijpost van het Moëromeer onder leiding van de goede en dappere Van Hyfte in begin 1912 en vertrok naar het Tanganikameer waar ik over de «Alexandre Delcommune» kon beschikken om te experimenteren met vislijnen en fuiken daar het treilnet voor de grote diepten van dit meer minder geschikt was. Ondanks de «reuzensangalas» en «hydrocions» tot 1,80 m lang was het Tanganikameer voor de visserij trouwens minder geschikt dan het Moëromeer, o.a. door zijn grotere diepte.

Ik bezocht ook achtereenvolgens de meren : Kisale, Upemba, Kabamba en Kazibaziba waarop de aan de oppervlakte aanwezige papyrusvliezen grote onzekerheden boden voor visserijuitbating met de middelen waarover ik kon beschikken.

Tenslotte bracht ik een kort bezoek aan het Albert-Edwardmeer en het Albertmeer waar de haringfuiken wondere vangsten opleverden ; ja, vooral in het Edwardmeer, zelfs betere vangsten dan in 't Moëromeer.

Einde 1912, keerde ik naar het Moëromeer terug en reisde vervolgens naar België met een rijke oogst aan opmerkingen en gevolgtrekkingen welke nuttig aangewend werden om een tweede, met beter aangepast materieel uitgeruste, expeditie voor te bereiden. Deze zending vertrok uit België in 1913 en was in volle rendement toen de staat van oorlog, tot Centraal-Afrika uitgebreid, deze vredelievende activiteiten brutaal kwam storen. Maar, ondanks alles, kon de visserijpost van Pweto, in September 1914 door karavanen met dragers, tot tien dagmarchen ver, gerookte vis aan onze dappere Belgische troepen

te velde bezorgen. Meer, onze visserijprodukten kwamen in zulke uitstekende staat bij onze jongens te velde toe, dat deze laatsten hun vreugde niet onder stoelen of banken staken telkens een karavaan in zicht kwam.

Wanneer Kolonel Olsen langs Pweto kwam en mijn inlijving als oorlogsvrijwilliger bij de Belgo-Congolese Weermacht in ontvangst nam, werd mij als eerste opdracht de verdediging van het Moëromeer te water opgedragen. Maar, enige tijd nadien, werd mij de taak gegeven het strategisch belangrijker Tanganikameer te water te verdedigen, waar ik het Belgisch gevechtsflottielje oprichtte en commandeerde tot de volledige verovering van het meesterschap te water over het meer door het Belgo-Brits flottielje in 1916.

Ziedaar hoe de leden van de «Ibiszending» zich ter plaatse bevonden om te worden geaffecteerd naar zendingen en opdrachten welke wel enigszins verschilden van deze waarvoor zij uit België naar de grote Congolese meren waren vertrokken, deze laatste opdracht gesproken uit het brein van een EDELMOEDIGE prins, die zeer bekommerd was over het welzijn der inboorlingen welke hij enige jaren tevoren had bezocht. En dit was de oorsprong van een visserijindustrie die zich na 14-18 verder bloeiend zou ontwikkelen, eerst langs het Moëromeer, waar Van Hyfte zijn visserijoperaties nog geruime tijd voortzette om ze nadien in het Tanganikameer te hervatten om alsook daar de visserijpionier te worden die hij in het Moëromeer reeds vroeger geweest was. Maar de visserij ontwikkelde zich vooral aan het Albert-Edwardmeer waar de Belgische staat een visserijpost oprichtte en een weinig later ook aan het Albertmeer waar de Direktie der mijnen van Kilo-Moto er een vestigde en duizende ton vis ving uit de onuitputtelijke reserves dezer wateren.

MTR VAN HYFTE, waarover Comd. G. GOOR ons komt te spreken, overleed in 1949; maar niet zonder ons een verhaal over zijn belevenissen na te laten. Deze tekst, vriendelijk door Mevrouw Weduwe Van Hyfte, steeds te Blankenberge woonachtig, en na tussenkomst van de Heer Burgemeester M. DEVRIENDT van Blankenberge, aan de Heer Verleyen overgemaakt, werd door deze laatste in zijn originele Vlaamse versie in zijn franstalig artikel ingelast (zie NEPTUNUS nr 3/1970 blz. 76). De redaktie vindt het dus nu overbodig om dezelfde tekst nog eens te publiceren.

De Heer Verleyen komt trouwens later nog op deze interessante brief terug.

Maar toch wil de redaktie nu even in 't kort aanhalen dat wij uit de brief van VAN HYFTE vernemen: hoe de Duitsers met hun kanonneerboot «VON WISSMANN» en ook de «VON GOTZEN» de vissersboten probeerden in de grond te boren, om alzo de bevoorradig in vis der geallieerde troepen te verhinderen; maar de «VON WISSMANN» kreeg van hetzelfde laken een Belgische zeemansbroek en werd niet alleen gekelderd, maar door de Belgen weer opgevist en na herstellingen onder de benaming «VENGEUR» door hen in dienst genomen.

De tekst van MTR VAN HYFTE vermeldt ook het Koninklijk Werk IBIS. Comd GOOR verklaart ook: «de zending is wel degelijk deze van het Koninklijk Werk IBIS van 1910 tot 1914 gezien wij de wimpel van het Werk aan de ra van de vlaggemast onzer scheepjes voerden; en de in 1913 in onderdelen meegebrachte scheepjes der tweede zending de beginletter I van IBIS op de voorstevens droegen. Verdere contactnames door de Heer Verleyen met de huidige Directeur van IBIS hebben spijtig genoeg geen meerdere inlichtingen opgeleverd daar deze laatste geen dokumentatie over de activiteiten van IBIS-CONGO bezit.

De Heer Verleyen wil later nog op deze interessante brief terugkomen en dit vooral dan om op punt te stellen welke rol de visserijzending heeft gespeeld bij de voorbereiding van het Belgische Tanganikaflottielje. Hierover belooft de redaktie U dan ook een in het Nederlands geresumeerde vertaling van Verleyens franstalige artikels; maar dat zal dan weer voor een der volgende nummers van NEPTUNUS zijn. De trouwe lezers moeten toch in iets voor hun trouw beloond worden, vindt U niet?





CONGO WATERWAYS

It is traditional that at New Year, wishes ere exchanged. Mine will be : «Happy sailings, tenfold subscribers and good fortune to «NEPTUNUS» and its gentle readers».

It is als traditional that at New Year, new resolutions are taken. This series of «papers» will not fail to this old habit : Thenceforth, the third person style will be abandoned and, I shall write in the first person so as to avoid the longish manner of expressing myself by : «the writer of these lines.....».

Lastly, it is also traditional to be gay at Christmas and, even more so, at the beginning of the New Year : Interrupting for a short while the relation of my conception and compilation of the CONGO river's navigation history, coupled with half a century long personal experience of this African Equatorial Basin, (the third in the world by its output). I am calling for a truce.

* * *

1928 Lived through Anecdote

On a fine day at KINSHASA, forty two years ago, that wonderful year during which I became a LEVER BROTHERS' Congo river steamer captain at the age of twenty five (which after a five year long service as 2nd and 1st Lieutenant with the Armement DEPPE, seemed as if, at long last, I had a real pot of luck — that only lasted until 1932, fatal year which saw my fine s/w «ARUWIMI» a victim of the worldwide financial crisis — after this short flash back, let us resume : some mining prospectors took passage on board s/w «LUSANGA» (see photo accompanying this anecdote, really belonging to CONGO's unwritten history).

This s/w (1) «LUSANGA» was one of the finest LEVER BROTHERS' Congo river steamers of its time. Built by LOBNITZ in 1912, and put into service on the Main River, the KASAI, the KWANGO and the KWILU the same year, she had the following characteristics : length 55,42 m., beam 9,22 m., moulded depth 1,83 m., light draught 0,90 m., a carrying capacity of 175 metric tons and a 375 HP steam double expansion engine twin sternwheeler.

The s/w «LUSANGA» was comfortably appointed (for its time), and had been LEVER BROTHERS' n° 1 Congo river boat for many years.

Her name belonged to that upper KWILU river area, Lord LEVERHULME's first palm oil area in the CONGO. I was really proud of being in charge of her, even for that one and only trip I made on her in replacement of Captain VERBIEST (whom fellow navigators of my age should certainly recall as being the one time OSTEND Navigation School Director and who had accepted a CONGO river command so as to make himself

(1) «S/W» means sternwheeler, propulsion used with the best results for scores of years.

By the way, every technical word written here will be fully explained later, as the possibilities of page setting will allow.

a good pot during a two years' personal leave without pay from the Belgian Marine Administration. In those early days of the CONGO River transport organization; LEVER BROTHERS' had frequently recruited at a very high salary (Five hundred pounds a year short contracts with a red carpet welcome) several other well-seasoned and experienced Belgian Merchant and Administration Services' officers such as captains VAN HULLE, CARLIER, MALPAS, LOPPENS and foreigners from SCANDINAVIA, RUSSIA and ITALY, principally).

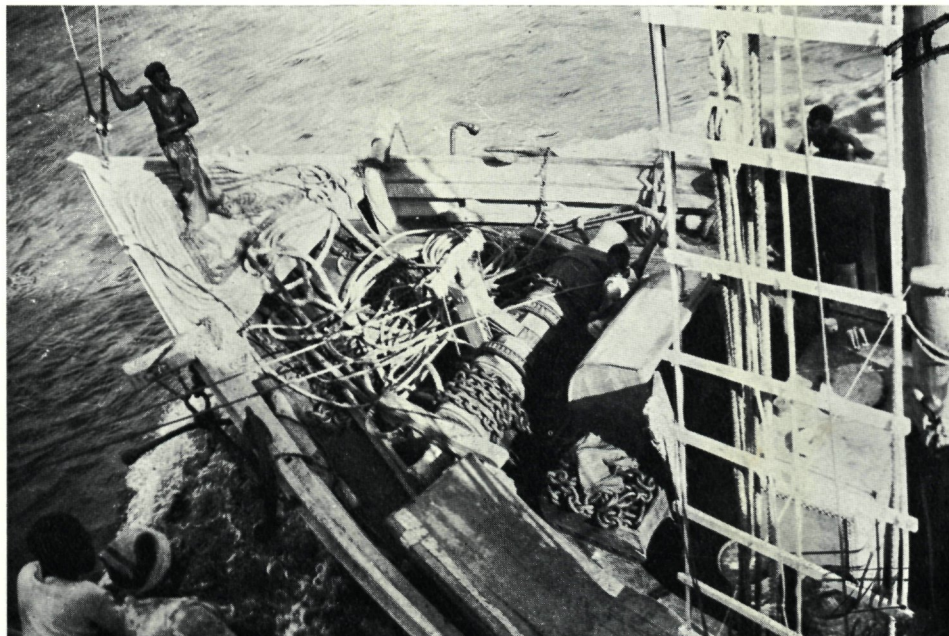
As one can see, the «LUSANGA» was dressed up. And for a very good reason too. King ALBERT was visiting the LEVER BROTHERS' KINSHASA riverside boatyards and port facilities and all the boats and barges carried their bunting for that Royal Visit.

If one looks closely at the photo, my boat, the s/w «BANGUI» can be faintly seen just over the «LUSANGA»'s stern. On the other photo, reproduced from a 1929 picture postcard, my first command in the CONGO is seen portrayed alongside some woodpost, but I cannot be seen aboard as, meanwhile, I had replaced Captain VERBIEST on the previously mentioned «LUSANGA» and Captain Maurice VAN DEN BULCKE had taken over. The latter became later BRUSSELS' harbour captain with the tug service in his special responsibility and care.

The s/w «BANGUI» had been built in 1913 by the CHAUDRONNERIES de l'ESCAUT but, on account of the 14-18 war, had been delayed and only took her service in 1919 on the CONGO river and its many tributaries. She was 38 m long, had a beam of 7 m, a 1,50 m moulded depth, a very small 35 T carrying capacity for a draught of 1,20 which was the maximum that a KWILU run, mail and passenger twinsternwheeler steamer could have in those far away days before any surveying had been done or made of that «mysterious river», 350 km long from KIKWIT to its mouth, its junction with

Pêcheur angolais à T.B. du m/rt «VIVI» entre Underhill et la Roche Noire en 1954.

(Photo Maurice Piret)



the KWANGO (another short but very rocky «interlude») before reaching the mighty KASAI, the latter already better known, but very difficult, more than 150 km long section from BANDUNDU to KWAMOUTH which, as the geographical name indicates, is the junction with the CONGO (river).

The «BANGUI» had a 180 HP steam compound horizontal engine and carried six 1st class passengers and umpteen 3rd and 4th class native passengers. She usually towed two fifty ton oil tanker barges alongside plus maybe one ore more smaller general cargo barges to be dropped at some post on the way. The past tense has been used because, during a very nasty tornado coupled with whirlwinds, she sank abeam of KUNZULU (155 km from KINSHASA) by 40 m of the murky and dark deep CONGO «CHENAL» waters in March 1929 (under the command of a young and inexperienced steamer captain during the time that I was in command of another sternwheeler, the «KWANGO» more which shall be told later).

After these explanatory «flashbacks» and departure from this anecdote's subject, I will simply recall that some passengers, belonging to that mining-age prolific prospectors category, had embarked on their trip accros AFRICA, en route for the MANIEMA mining district.

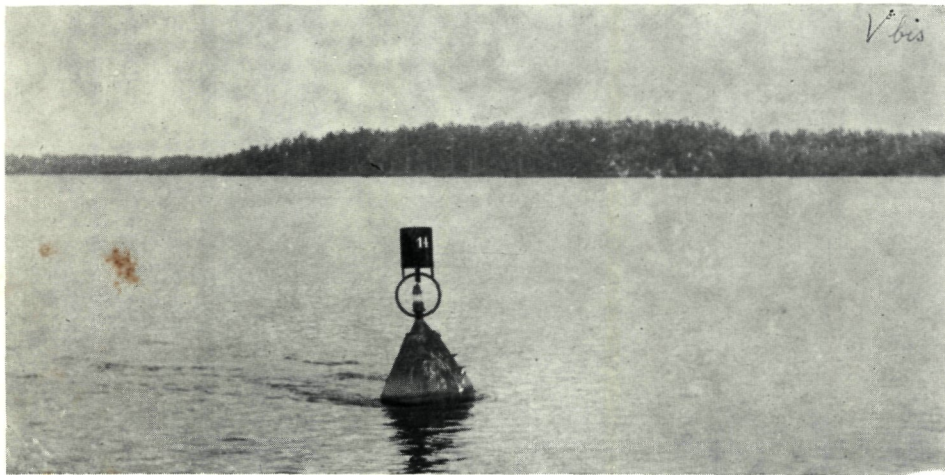
Their team was as usually, made of a Director, a mining Engineer, two technicians, an accountant and a secretary, all male, of course !.....

Apart from this secretary, a very young one — the Company's Manager's son, by the way — the other members of this expedition were old-timers, with long previous experience of AFRICA and up to every trick in the trade.

Leaving KINSHASA (KIN is the usual short for CONGO's capital) — see the 1911 rapid survey of the immediate approaches of the many beaches and river-port facilities that existed sixty years ago in this back of beyond god-forsaken country..... — these fellow-me-lads were slowly recovering from a serious drinking bout. The only passengers on board, they soon found that (for clouded minded rather rough-and-ready «colonialists») time passed very slowly.

Apart from their medical comfort and long bridge sessions, they soon began to think about some other form of entertainment.....

One fine day, — all days were marvellous in those far-away never-to-be-forgotten days, — the trip from KIN to STAN (short for STANLEYVILLE = KISANGANI in native swahili language) 1734 km long (inland we always use the metric system) used to take anything fro mten days (for the fast passenger, mail and cargo rapid UNATRA steamers, such as the «KIGOMA», «TABORA», «EENDRACHT», «GENERAL BARON JACQUES», etc, etc) to four weeks for the slowest of all heavy laden tows pulled by already veteran tugs



La boué n° 14 balisant le côté droit de la passe Malela - Bou labemba en 1953. Cette boué es une des premières bouées servant également de complément de réflecteur RADAR.

«ROI ALBERT», «REINE ELIZABETH», «FLANDRE», «LOUIS GOFFIN», etc, etc — technical and historical details of the UNATRA (OTRACO, now, since 1935), LEVER BROTHERS and sundry other Companies numerous steamers, tugs and craft of all kind, that furroughed the CONGO basin more than **twelve thousand** kilometres inland WATERWAYS, forty years ago, forty three exactly to my own personal knowledge, will, of course be lengthily described when we shall reach KIN during our river trip up this stupendous river, comparable to the MISSISSIPI, the AMAZON, the PARANA and, maybe the YANG-TSE and the VOLGA, — what with two 300 T barges towed alongside, frequent if not daily stops at wood — refuelling beaches. «LUSANGA»'s two boilers needed at least one hundred cubic metres (stères — or cords (of a different cubage, of course...)). The cubic measurement called «cord» in the U.S.A. is a term that used to be common with the MISSISSIPI and many tributaries (such as the MISSOURI, the OHIO, the TENNESSEE region) river captain, pilots, engineers and boatmen.

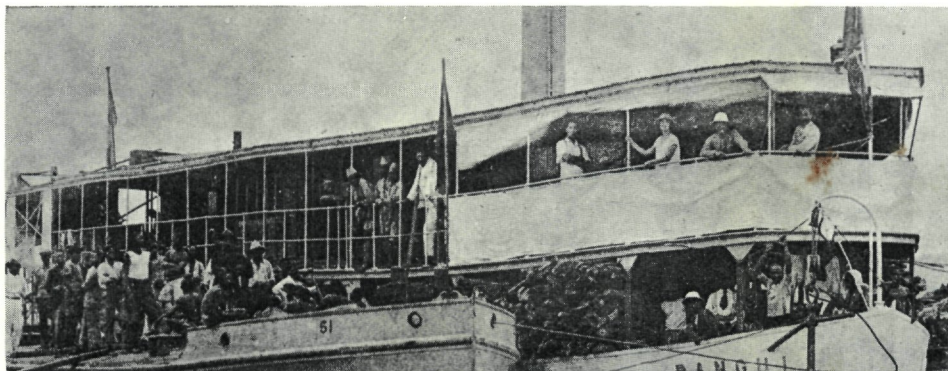
Native passenger (about a hunderd capacity on board) with their colourful impedimenta, including goats and chickens, smelling rotten dried and smoked fish... and their high-pitched voiced numerous wives and multifarious children, from suckling babies to very enterprising and surprisingly intelligent youngsters — malaria, : after the maximum age of ten (which corresponds to our sixteen year old) — accounted mainly for their subsequent rather dull appearance (remember that this story goes back fortythree years, and that, since then, until 1960, doctors of many nations have worked against the evil effects of the stegomia mosquito bite) and the wood carrying part of the crew, did not make sleep easy to get — what with the intensely hot and humid climate and, in those days, cold drinks were rather difficult to obtain on board, and even ashore, as frigidares did not exist yet, and the ice-box, containing frozen blocks obtained from the KINSHASA one and only «BRASSERIE de LEOPOLDVILLE» (KINSHASA's first brewery) was never big enough to satisfy passengers' incoercible thirst.

Disembarking and taking passengers on board, mail and cargo of **all** kind, barter by the native, frequent stoppages in full stream to buy food-stuff — chickens (one franc apiece in those days), fish that was fresh or not so fresh... — natives say that they do not eat the smell...! — goats, suckling or adult pigs, ducks, and so forth, vegetables, fruit, eggs, etc, etc... from multitudes of dug-outs (pirogues) which assailed all boats, tugs and barges) in certain well known sports, reckoned on for the feeding of the inner man (maybe a little traffic in mysterious packages) made quite a native CONGO picture and sound track...!!

The true funny anecdote, appropriate with this gay time of the year, will appear in 1971 NEPTUNUS no 2 !!... i.e. the following issue, but you have smiled at these accompanying photo — the special one !!

UCCLE, Sunday 20th of December 1970
A CONGO navigator

Le S/W BANGUI



telex mar mar

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

● En ce début d'année, comme chaque année d'ailleurs, on présente des rétrospectives un peu partout dans les journaux et les revues, et la très belle revue ESSO Magazine a choisi comme thème le tourisme, et ce avec tous les moyens de propulsion possible, à commencer par nos pieds évidemment. Dans le domaine qui nous intéresse, nous avons trouvé des rappels curieux en ce qui concerne les expériences de notre pays en matière de tourisme maritime. En fait, nos débuts en voyages touristiques par mer furent assez malchanceux. Pour ce qui est de la navigation transatlantique en particulier, le «**British Queen**», acquis par l'Etat, appareilla le 4 mai 1842 pour un service régulier vers New York, et le navire brûla une telle quantité de combustible que 5 voiliers durent être dépêchés vers l'Amérique, avec du charbon afin de ravitailler le «**British Queen**» pour son voyage de retour, où sa consommation fut encore plus grande. Le résultat fut immédiat : le gouvernement prit la décision d'arrêter l'exploitation et de revendre le navire. La liaison Ostende-Douvres fut, elle, plus heureuse. Affaire purement anglaise au départ (c'est-à-dire au début du XIXe siècle) le gouvernement belge louchait avec envie sur cette exploitation qui avait l'air de «bien marcher». Aussi une loi du 9 juillet 1845 permit-elle l'achat de trois navires à vapeur. Le premier, appelé «**Chemin de Fer**» (et rebaptisé «**Diamant**» par après) fut lancé le 3 mars 1846. Durant la première année, 4.548 passagers furent transportés en deux voyages hebdomadaires. L'histoire de nos malles alla bientôt être émaillée de quelques records : ainsi le «**Marie-Henriette**» qui décrocha en 1892 le record mondial pour bateau à aubes avec 22,2 nœuds, performance dépassée en 1905 par le turbinier «**Princesse Elisabeth**» qui atteignait 24 nœuds.

Inutile de rappeler la solide réputation de sécurité de nos malles (allez donc le demander aux Ostendais !). Quant à Anvers, jusqu'à la première guerre mondiale, le port a connu un mouvement de passagers

qui, bien que modeste, n'était pas négligeable. Il s'agissait surtout d'immigrants qui s'embarquaient pour les Etats-Unis. C'est pourquoi l'arrivée, le 19 mars 1923, du «**Belgenland**» de la Red Star Line (malgré son nom, il n'a jamais battu pavillon belge) fut, pour l'histoire de notre port, un événement d'importance. Le record du «**Lapland**», jusque là le plus grand navire qui se fut ancré à Anvers, était battu, d'un coup, de 9.000 tonnes. A ce moment, le «**Belgenland**» était le 9ème paquebot du monde, avec ses 27.132 t., 221 m. de long et 257,5 m. de large. Pendant des années, il a assuré la ligne Anvers - New-York et en hiver, il faisait des croisières autour du monde. Il avait été lancé en 1914, mais fut mis immédiatement en service comme transport de troupes. Ce n'est qu'après la guerre qu'il fut aménagé en paquebot de luxe, avec même l'adjonction d'une troisième cheminée, parfaitement inutile mais qui le rendait encore plus imposant. Le «**Belgenland**» vit sa carrière brisée en 1936 à la suite de la crise qui allait évoluer comme nous l'avons trop bien su.



● On notera ici que le premier bateau de la Red Star Line construit en 1872 (mixte : navire à vapeur et à voiles) aurait pu être le premier grand pétrolier du monde, mais lorsque l'on connut l'intention de l'armement qui était d'embarquer 800 passagers en même temps que ce chargement dangereux, les critiques s'élevèrent si nombreuses et si violentes qu'il fallu renoncer au transport du précieux liquide.

● Les navires passagers se font aujourd'hui de moins en moins nombreux, la concurrence de l'avion étant déterminante, mais la croisière ne démerite pas encore pour autant. Le «Rotterdam» et les navires de la série du «Raffaello» sont là pour en témoigner. Selon les calculs de la Holland Amerika Lijn, il n'en coûte que 2 frs au Km aux amateurs de croisières et de bons repas car il est entendu qu'on met ici aussi l'accent sur le service et la cuisine qui sont déclarés de premier ordre.

● Le «Sunday Times» déclare qu'Israël expédie du pétrole arabe vers l'Europe Orientale, avec la bénédiction de l'Union Soviétique et aussi des gouvernements arabes.

«Le fait le plus remarquable dans l'opération israélienne, dit le journal, c'est que tous les gouvernements arabes sont au courant — et font taire leur hostilité idéologique pour en retirer un avantage commercial.

Les Israéliens, de leur côté, voient là une opération commerciale ordinaire, pour obtenir des devises fortes dont ils ont grand besoin.

Sous le couvert du plus grand secret, Israël utiliserait l'oléoduc du Neguev, entre Eilat et Ashkelon, pour amener le pétrole du Golfe Persique en Europe — au lieu de lui faire parcourir quelque 20.000 km par la route du Cap.

Le pétrole aurait commencé à couler dans le pipe-line en février 1970 de cette année.

Selon le journal, l'observation des mouvements de nombreux pétroliers aurait montré que le pétrole brut était dirigé vers la Roumanie, la Yougoslavie, l'Allemagne et l'Italie.

Le «Sunday Times» ajoute : «L'Europe Orientale est désespérément à court de pétrole. Le système d'approvisionnement russe serait insuffisant, et les réserves de Sibérie et de l'Arctique soviétique ne sont pratiquement pas touchées. En conséquence,

au cours des deux dernières années, la Russie a donné le feu vert au bloc oriental pour importer du pétrole de toute autre source». Cette année, estime le journal, l'oléoduc Eilat-Ashkelon aura transporté quelque 13 millions de tonnes de pétrole brut — dont un quart environ pour l'Europe Orientale.

Le journal ajoute : «si le canal de Suez devait être rouvert pour les pétroliers, le pipe-line d'Israël ferait faillite du jour au lendemain. On doit en conclure qu'Israël — et les géants du pétrole mondial — ne s'attendent pas à ce que le canal rouvre. Sous toutes réserves.

● Selon l'annuaire Jane's sur le fret par conteneurs, on verrait pour la décennie 1970-80, une réapparition des dirigeables pour le trafic commercial. M. Eugène Kolesnik, spécialiste des transports par conteneurs, prédit que le fret aérien sera assuré en 1980 par des dirigeables transportant 500 tonnes de conteneurs, à une vitesse moyenne de 160 kmh.

M. Kolesnik précise que la firme britannique «Manchester Liners Ltd» a entrepris des études dans ce sens, et que les conclusions en seront connues au cours de l'an prochain.

Des experts d'autres pays examinent de leur côté la possibilité de construire des dirigeables commerciaux pouvant voler à la vitesse de 400 kmh.

Si la société de Manchester estime le projet viable, elle construira un prototype de 150 m de long, soit à peu près la taille du célèbre dirigeable allemand «Graf Zeppelin» qui traversa l'Atlantique 140 fois. Entre les deux guerres mondiales en effet, l'Allemagne, les Etats-Unis et la Grande-Bretagne avaient opté pour le dirigeable pour effectuer des traversées transatlantiques.

Mais ces appareils, en aluminium léger, étaient gonflés à l'hydrogène, ce qui présentait un grave danger d'incendie.

C'est ainsi qu'en octobre 1930 un R-101 britannique fut pris dans un orage près de Beauvais et prit feu. Et le 6 mai 1937 le dirigeable allemand «Hindenburg» fut frappé par la foudre et brûla comme une torche, alors qu'il était arrimé à son mât sur un aéroport du New Jersey.

On résolut alors de renoncer aux dirigeables, du moins en tant que moyen de transport commercial.

Mais selon l'annuaire «Jane's» la firme Manchester Liners envisage de construire des dirigeables plus légers et plus résistants, en utilisant de la fibre de carbone. On remplacerait d'autre part l'hydrogène par de l'hélium, qui existe maintenant en quantités appréciables en tant que produit secondaire du programme spatial américain.

Selon M. Kolesnik, des dirigeables de ce type seraient aussi d'une construction moins coûteuse, et d'ici une trentaine d'années ils pourraient être aussi répandus que les gros minéraliers ou les superpétroliers actuels.

D'autre pays que l'Angleterre, précise Jane's sont également intéressés par ce problème.

C'est ainsi que les Russes ont déjà construit des prototypes de dirigeables, pour le transport de troupes ou de matériel militaire. Une firme ouest-allemande étudie un projet de dirigeable de plus vastes dimensions et plus rapide, tandis que les Etats-Unis et l'Allemagne Orientale examinent des modèles de dirigeables à triple coque.

- Plus positive a été cette réalisation de la Marine Française à Toulon. Récemment la D.C.A.N. de Toulon a exécuté une opération de changement d'hélice à flot, classique dans son principe, mais exceptionnelle par l'importance du navire et des difficultés rencontrées.

Il s'agissait de remplacer l'hélice unique, pesant 35 tonnes et mesurant 8 mètres de diamètre, du pétrolier suédois «Seven Stars» dont une des cinq pales était rompue au ras du moyeu.

Le fait qu'il s'agissait d'une hélice axiale compliquait singulièrement la manœuvre qui dut être exécutée entièrement à l'aide de palans frappés de part et d'autre de la coque. En fait, les difficultés furent considérablement accrues par suite du déséquilibre de l'hélice qui se présentait de façon incorrecte par rapport à l'étambot contre lequel venait buter l'une des pales avant que le moyeu ne soit sorti de l'arbre. Il fallut frapper d'autres palans et combiner longuement les déplacements de l'hélice avant de pouvoir la dégager. En outre, un violent mistral gêna considérablement les manœuvres d'entrée au bassin et perturba constamment la bonne marche de l'opération. La D.C.A.N. dut, notamment, recourir à un générateur de va-

leur fourni par une entreprise marseillaise parce que les flammes des chalumeaux, soufflées par le vent, ne parvenaient pas à dilater suffisamment le moyeu pour le décoller de l'arbre.

En dépit de tous ces contretemps, malgré le délai supplémentaire nécessité par la remise en état de la boîte du joint d'étanchéité, trois jours et demi après son entrée au bassin, le navire était prêt à reprendre la mer.

- Ces problèmes ne se poseront sans doute pas à Sir Francis Chichester, qui effectua en 1967 le tour du monde en solitaire et qui, à 69 ans, est parti, le 11 décembre pour tenter une nouvelle traversée record, mais cette fois avec un compagnon de route irlandais, M. Leprechaun.

A bord du «Gypsy Moth V» un nouveau voilier gréé en ketch, de plus gros tonnage que le «Gypsy Moth IV», celui de son précédent exploit, il descendait, vendredi, la rivière Beaulieu, en compagnie de son fils et d'amis à destination de Plymouth d'où il appareillera pour la Guinée Portugaise.

Son projet est de relier Bissau, à San Juan Del Norte (Nicaragua) soit un parcours de 4.000 milles en 20 jours, en ne dormant que par périodes de 90 minutes à la fois, ce qui lui sera rendu possible grâce à un nouveau système de pilotage automatique.

Son nouveau voilier, qui a été construit en Irlande, est, dit-il instable et dur à tenir à pleine allure, mais il est capable de faire 9,5 nœuds et de lui permettre de battre le record de cette traversée.

- Le Prince Albert a reçu au château du Belvédère M. Paulin Thoumsin, président du groupement des agents maritimes d'usines d'Anvers, à l'occasion de sa sortie de charge de la fonction qu'il occupe depuis 28 ans.

M. Thoumsin était accompagné de ses vice-présidents, MM. Herfurth et F. Guy Van Elegen.

Le Prince Albert a tenu à souligner l'importance du rôle joué par M. Thoumsin et son groupement pour le développement du port d'Anvers.

- Il est toujours agréable d'enregistrer un de nos succès de plus à l'étranger. Ainsi la SAIT vient d'être choisie par les chantiers maritimes japonais pour la fourniture de l'ensemble du matériel électro-

que de radio-communications destinée à une série de bâtiments dont la construction a été entamée depuis peu. En l'occurrence, il s'agit de navires de la classe «Fortune» mis en chantier par le groupe Ishikajima et dont la première tranche à réaliser, en 71-72, comportera au moins une trentaine d'unités.

Les équipements de la SAIT ont été sélectionnés par les services technique de l'entreprise japonaise à l'issue d'études intensives de près d'un an, englobant l'ensemble des équipements concurrents qui se disputent actuellement le marché international.

Cette commande n'est pas la première que la SAIT décroche au Japon. Du matériel de sa fabrication avait été installé déjà à bord des navires de la classe «Freedom», dont une centaine ont été construits jusqu'à ce jour par le même chantier Ishikajima.

- Un nouveau service de transport de laines par containers Australie-Zeebrugge sera mis en service vers le 15 février '71. Le port de Zeebrugge accueillera donc, à cette date, le premier navire de la nouvelle ligne, bourré de laine.

- La «Overseas Containersline» prolongera cette ligne maritime vers Hambourg et Tilbury. A cet effet, on procède actuellement au montage de deux portiques-grues d'une capacité de 45 tonnes chacun, le long de la jetée ouest du chenal de Zeebrugge. Coût total de l'ensemble des travaux : 103 millions.

D'autre part, les travaux exécutés à la nouvelle gare maritime et au terminus du car-ferry avec parkings, à Zeebrugge toujours, seront achevés vers le 1er juin 1971. Ce qui nous permet d'ajouter 60 millions à notre petit décompte.

- Quoi qu'il en soit, et toujours dans les perspectives d'avenir, il semble bien que le creusement du nouveau canal de Panama crée un problème particulièrement difficile à résoudre. En effet, cette ouverture permettrait à un serpent venimeux (serpent de mer, évidemment), le «Pelamis Platurus», de coloniser l'Atlantique. L'habitat naturel de ce serpent est le Pacifique et l'Océan Indien, où il est même craint par les requins, car le Pelamis Platurus a la particularité de se venger de son ennemi, même à l'intérieur de son estomac. Jusqu'à présent, les écluses du Canal ont empêché ce serpent de se répan-



dre dans l'Atlantique, mais on espère qu'il ne viendra pas jeter un coup d'œil indiscret sur nos plages, déjà suffisamment remplies de choses indésirables de toutes sortes, y compris les transistors.

- Il a été procédé chez BOEL, à Tamise, au lancement d'un des plus gros navires construits à ce jour par ces chantiers, le E.R. BRABANTIA, qui ira rejoindre les E.R. ANTWERPIA et E.R. SCALDIA. Le navire a près de 235 m de longueur hors tout, 32 m de large, possède un tirant d'eau de 13,196 m et fait ses 65.000 tonnes de port en lourd. Il est à un seul pont continu, du type tout à l'arrière, n'aura que 30 hommes d'équipage qui seront logés en cabines individuelles, et disposeront d'un bassin de natation et d'une salle de récréation.

Le navire peut charger du combustilbe pour un voyage ininterrompu de 20.000 milles marins, avec une vitesse moyenne de 16 nœuds.

Rappelons qu'il y a peu, les chantiers Cockerill à Hoboken ont lancé un nouveau navire iranien, le ARYA TAJ (ou Couronne des Aryens). Ce cargo est long de 160 m, jauge 16.600 tonnes et peut filer 20 nœuds. Il est entièrement équipé pour les cargaisons lourdes et ici, l'équipage comprendra 72 hommes.

- En France, la B.P. s'est enrichie du BLOIS, le plus grand pétrolier français de 240.000 t. dw. C'est le premier d'une série de huit unités toutes destinées à la B.P. Celui-ci a 334 m de longueur hors-tout, près de 49 m de large, un tirant d'eau au franc bord d'été de 20 m 341 et dépassera les 15 nœuds à pleine charge. Ce lancement coïncide avec les projets

de transformation (pour 4 milliards de F.B.) du port de Lavera où seront installées de nouvelles unités de raffinage.

● Les Japonais ont mis sur berceau le NISSEKI MARU, qui sera avec ses 370.000 tonnes de port en lourd, le plus grand navire du monde. Il sera aussi le premier navire japonais à avoir, sur 40 membres d'équipage, 4 femmes à bord, en deux équipes de relais.

● La presse a eu l'occasion de vous inviter à jeter un coup d'œil sur les plans de la nouvelle écluse de Kallo, du chenal d'accès, du tunnel sous la future darse et ses deux petites sœurs. Tous ces travaux commenceront au printemps 1971 de façon à laisser l'hiver en dehors des rouspétances des adjudicataires. Car les travaux de terrassement ne prendront que quelques semaines, tandis que l'ensemble des tra-

vaux de génie civil dureront 4 ans, et porteront la jolie étiquette de 1 milliard 266 millions. Cette écluse, qui ne sera donc, en principe, en service qu'en 1975 doit permettre de recevoir les navires de 80.000 tonnes, mais ici aussi, ce sera dans un avenir plus ou moins prévisible, car les conditions hydrographiques sont telles que les clients de la nouvelle écluse ne dépasseront pas 40.000 ou 50.000 tonnes aux premières années de son fonctionnement. Les études concernant le chenal d'accès sont encore en cours au laboratoire de Borgerhout. Au total, écluse, complètement équipée et chenal absorberont 3 milliards de francs. Ceci ne compte pas le tunnel sous la darse (1 milliard de plus) ni la darse elle-même et ses petites sœurs, dont on ne connaît pas encore le prix de revient.

**TOMBOLA
GRATUITE
VISITEURS**

1^{er} PRIX

UNE

**SUNBEAM
1250**



**CHRYSLER
BENELUX**

actualités publicitaires



HEYSEL-BRUXELLES
du 13 au 21 mars 1971

1.000 personnes des plus qualifiées vous attendent dans 6 grands Palais du Heyssel pour vous documenter et résoudre vos problèmes de vacances.

10.000 modèles de bateaux, caravanes, remorques, tentes, chalets, bungalows, résidentielles, accessoires divers + mode vacances, photos, etc...

100.000 suggestions des plus séduisantes pour vos voyages et séjours aux 4 coins du monde. Des vacances « sur mesure » pour chaque budget.

YACHTING - CARAVANING - TOURISME - CAMPING - BUNGALOWS

**SALON DES
VACANCES**



Heures d'ouverture : samedi et dimanche : de 10 à 19 h. Vendredi : de 13 à 22 h. Les autres jours : de 13 à 19 h.

maritiem panorama

la vie maritime

henri rogie

Deze eerste bijdrage tot ons maritiem panorama 1971 brengt een zeer beknopt overzicht van de voornaamste feiten, die zich in de loop van 1970 hebben voorgedaan op gebied van nationaal havenbeleid.

x x x

Dans cette première contribution à notre panorama maritime 1971, nous passerons rapidement en revue les faits saillants qui ont caractérisé notre politique portuaire nationale au cours de l'année 1970.

x x x

Bruxelles.

Le 2 janvier, en guise d'étrennes, voici que la Commission Craen, créée le 9 octobre 1968 pour l'étude économique de nos approvisionnements en matières premières par voie maritime, communique à la presse les conclusions définitives de sa longue étude. L'avis émis par la commission est en contradiction formelle avec les conclusions du rapport Verschave, publié le 6 juin 1969, traitant de l'aspect nautique du problème. Jugez vous-même : la Commission Craen estime, en résumé, que l'aménagement du port de Zeebrugge pour la réception d'unités de 200.000 tonnes dw., préconisé dans le rapport Verschave, ne se justifie nullement et que priorité doit être accordée à l'expansion portuaire de notre métropole.

La publication de ce rapport va déclencher une nouvelle guerre portuaire, la troisième depuis le 9 octobre 1968, date à laquelle le gouvernement marqua son accord pour la construction de l'oléoduc Rotterdam-Anvers.

x x x

Immédiatement, nous assistons à des prises de position en sens divers, émanant des milieux intéressés à notre développement portuaire. A coups de communiqués et de déclarations parfois virulentes, nos quatre ports maritimes se livrent à nouveau une lutte sans merci, où l'intérêt national doit, hélas, souvent céder le pas à des considérations purement régionales.

Le 6 janvier, dix-neuf ministres réunis en comité de coordination économique et sociale, examinent longuement les conclusions déposées par la Commission Craen. Ainsi que le Premier ministre l'avait promis au C.E.W., adversaire du rapport Verschave, aucune décision n'est prise à l'issue de ces délibérations. Une délégation du C.E.W. est reçue deux jours plus tard par

le ministre Leburton à qui elle demande la création d'une nouvelle commission portuaire, ce qui lui est refusée.

x x x

Une deuxième réunion du C.M.C.E.S. consacrée à l'étude des rapports Craen et Verschave, a lieu le 12 janvier. Après cinq heures de discussions, on parvient à se mettre d'accord sur deux points : le plan sexennal pour Anvers, Zeebrugge et Gand sera exécuté, et la coordination des transports sera étudiée par un «groupe national de contact». Une fois de plus, aucune décision définitive n'est prise quant au problème fondamental de notre développement portuaire.

x x x

Le même jour, une délégation de Gand est reçue par le Premier ministre à qui elle demande la construction de sa nouvelle écluse de 125.000 tonnes, tandis que le C.E.W. se déclare opposé à l'expansion portuaire de Zeebrugge et exige à nouveau la création d'une commission portuaire nationale. L'atmosphère devient tendue, d'autant plus que la controverse vient malencontreusement s'insérer dans nos querelles linguistiques. On va même à craindre la démission du gouvernement.

x x x

Le lendemain, 13 janvier, coup de théâtre ! Le ministre De Saegher, partisan d'une solution définitive et favorable aux projets de la Commission Verschave, offre sa démission au Roi. N'ayant pu imposer ses vues lors de la réunion ministérielle de la veille, il préfère s'en aller, mais le Roi refusera sa démission trois jours plus tard.

x x x

Le 16 janvier, important conseil de cabinet. Alors que d'aucuns s'attendaient à la chute du gouvernement, voici qu'on assiste à un «replâtrage» inespéré. En effet, le protocole d'accord stipule que le plan portuaire sexennal, prévu au budget 1969, sera exécuté «avec souplesse», ce qui implique e.a. la construction d'une écluse de 125.000 tonnes à Zeebrugge et l'aménagement de ses accès pour ce tonnage. En outre, la Commission nationale portuaire sera élargie afin que tous les milieux régionaux y soient représentés. Ce compromis ne satisfait pas toutes les parties intéressées et les polémiques continuent de plus belle.

Aussi, le 20 janvier, le contentieux portuaire fait l'objet d'un véritable marathon



au cabinet du Premier ministre, où sont reçus une délégation du C.E.W. ainsi que des délégués du Conseil économique flamand. Les trois parties parviennent à conclure un «gentlemen's agreement»: les travaux portuaires seront limités à l'exécution de plan sexennal, y compris l'écluse de Zeebrugge, tandis que sera instaurée une commission nationale chargée de l'étude de la coordination des transports.

x x x

Le lendemain, 21 janvier, le comité directeur du Conseil économique flamand, étudiant le rapport du précédent compromis, insiste pour l'exécution immédiate du plan de six ans, estimant qu'on possède assez d'avis nautiques et techniques pour entamer les travaux. Les administrateurs du Conseil économique wallon, réunis eux aussi pour étudier ce rapport, se demandent si les 16 milliards prévus pour Zeebrugge sont bien d'intérêt national et exigent des compensations pour le développement industriel de la Wallonie.

x x x

Le 22 janvier, séance du Sénat consacrée en majeure partie à une série d'interpellations sur le contentieux portuaire. Divers orateurs s'étonnent de ce qu'ils qualifient d'«improvisations» en matière de politique portuaire et regrettent qu'une décision finale n'ait pas encore été prise.

x x x

Même son de cloche lors des débats de la Chambre, les 27 et 28 janvier. Certains interpellateurs, soucieux des intérêts de leur région, plaident en faveur d'un port déterminé. D'autres parlementaires, plus réalistes, soulignent la nécessité d'une «maritimisation» de notre industrie ainsi que l'établissement d'une véritable politique des transports, corollaire d'une politique portuaire efficiente.

Ce sera le mot de la fin, car, déjà, ces débats ne sont plus que des combats d'arrière-garde. Les passions s'apaisent tandis que le pays demeure toujours dans l'incertitude quant à son avenir portuaire.

Comme promis le 20 janvier, le ministre Bertrand crée la Commission nationale de coordination des transports au début de février. Il s'agit, en réalité, d'une Commission nationale portuaire élargie, comprenant cinquante membres dont trente-sept appartiennent au secteur privé. Cet organe consultatif sera appelé à donner son

avis sur tout ce qui concerne notre économie portuaire.

x x x

Les travaux commencés en 1968 en exécution du programme de modernisation du complexe portuaire de Bruxelles ont pu être poursuivis activement au cours de l'année 1970. Rappelons qu'il s'agit principalement de la construction de l'écluse de Zemst, de l'élargissement du canal entre l'avant-port et Grimbergen, ainsi que la réalisation d'un débouché dans l'Escaut et de son écluse d'accès à Hingene.

x x x

Nieuport.

Le premier coup de pelle du nouveau centre nautique du yacht-club de Nieuport a été donné le 23 août. Signalons que ce projet de construction attendait sa réalisation depuis plus de quinze ans. Les travaux d'aménagement du port de plaisance doivent permettre l'accès de 2.000 unités, ce qui en fera notre plus grand port plaisancier.

x x x

Ostende.

Dans le cadre du plan portuaire quinquennal 1967-72 fut entamée la construction du nouveau quai en eau profonde, long de 350 mètres, qui permettra l'accostage d'unités de 30 pieds à marée basse. Ces travaux, qui débutèrent au mois de mars, ne seront terminés qu'en 1973 et coûteront 160 millions de nos francs.

x x x

Par ailleurs, les travaux d'aménagement d'un second terminal pour car-ferries, entamés en juin 1969, sont toujours en cours. Il en est de même pour la nouvelle estacade dont la construction débute en avril 1969. Le coût de ces réalisations, dont l'achèvement avait été initialement promis pour 1968, se chiffre respectivement à 55 et 128 millions.

x x x

En ce qui concerne les aménagements à exécuter dans l'immédiat, mentionnons qu'un A.R. du 24 avril alloue un subside de 28 millions pour l'achat de six nouvelles grues, ainsi que 20 millions pour la livraison de deux grues portiques de 32 tonnes. Petit à petit, le port d'Ostende se modernise.

x x x

Au début du mois de mai, un projet de loi portant création de la Régie des Transports maritimes a été présenté au Conseil des ministres. Il s'agit, en résumé, de

créer une personne juridique de droit public, la R.T.M., afin de donner un statut autonome au service des paquebots d'Ostende, ce qui lui assurera de plus grandes possibilités commerciales et financières pour affronter la concurrence et pour s'adapter à l'évolution des conditions d'exploitation.

x x x

La John Cockerill Line qui depuis quelque 50 ans assurait un trafic de marchandises générales entre Ostende et Tilbury, a cessé définitivement ses activités le 1er juillet. L'armement qui comptait cinq unités à Ostende et occupait 128 personnes, ne travaillait plus à plein rendement depuis quelques années déjà. Il est encore trop tôt pour juger des répercussions que la suppression de cette ligne aura sur l'évolution du trafic portuaire. Selon les sources, les activités de la Cockerill Line représentaient de 5 à 17% de l'ensemble du trafic au port de commerce.

x x x

Le 11 juillet, devant un parterre de personnalités réunies au chantier Béliard, avait lieu le lancement du «Mayumbe», drague suceuse et autoporteuse construite pour le compte du ministère des Transports du Congo et financée par le Fonds européen de développement. La drague mesure 81,30 m de long et 14 m de large. La capacité du puits à déblais est de 1.300 m3 avec 14 clapets de fond pour une profondeur de dragage de 18 mètres. L'événement était d'importance car c'était la première drague de ce type jamais construite sur un chantier naval belge.

x x x

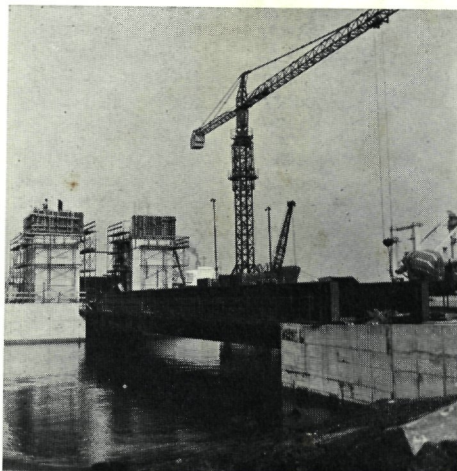
Blankenberge.

L'estacade du côté ouest du chenal, détruite durant la dernière guerre, est en voie de reconstruction. D'une longueur de 435 mètres et construite entièrement en béton, elle préservera le chenal d'un trop grand ensablement, ce dont profitera le nouveau port de plaisance projeté. La construction de cette nouvelle estacade devrait être achevée avant le 1er février 1971.

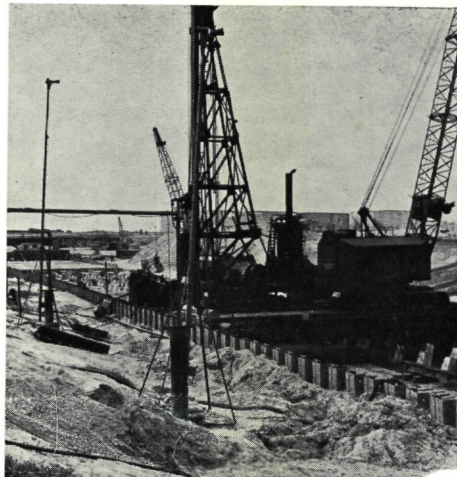
Zeebrugge.

De grootscheepse havenwerken, die sinds enkele jaren te Zeebrugge aan de gang zijn, vorderden met reuzeschreden tijdens het voorbije jaar. Het Westerhoofd is sinds december volledig ingedijkt, zodat 1033 m nieuwe kaaimuren beschikbaar worden. Sinclair en Texaco, die naar de oostkant van het Westerhoofd verhuizen, zijn er druk

bezig met het aanleggen van twee pijpleidingen. Zo komt de westkant vrij voor de transoceanische containerterminal, waar in oktober de montage aanving van twee portaalkranen van 45 ton, alsook het aanleggen van een nieuwe spoorverbinding met het rangeerstation. Momenteel wordt ook koortsachtig gewerkt aan de bouw van een nieuwe carferry-terminal voor de lijn Zeebrugge - Dover. In de onmiddellijke nabijheid hiervan werd op 1 oktober gestart met de bouw van een grote douaneloods. Ongetwijfeld heeft Zeebrugge steeds de wind in de zeilen.

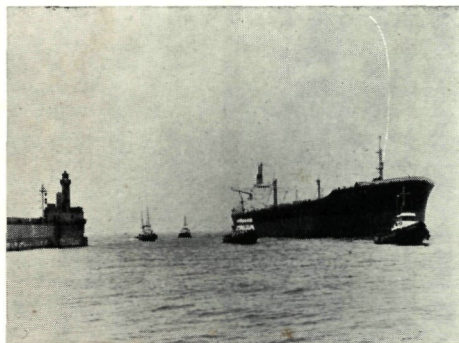


Grootscheepse werken te Zeebrugge.



In de loop van 1970 werden opnieuw talrijke records geboekt in de Zeebrugse haven. Wat betreft de «cruises» met Zeebrugge als aanleghaven, werd de topper bereikt op 22 juli met het binnenlopen van de pakketboot «Achille Lauro», die circa 1.000 passagiers, een absoluut recordcijfer, alhier inscheepte. Bovendien werd tijdens de maand augustus voor de eerste maal de kaap der 100.00 passagiers per maand overschreden op de lijn naar Dover. Anderzijds werd op 4 oktober het record van de hoogste lading op 85.955 ton gebracht — meteen ook een Belgisch record — met het aanleggen van de Japanse tanker «Izumigawa Maru». Tenslotte haalde het Liberiaanse tankschip «Diane» het record van de grootste diepgang toen het op 13 oktober de haven binnenliep met 41'6" diepgang.

x x x



Boven : de Japanse tanker «Izumigawa Maru».
Onder : De «Achille Lauro».



In juli gaf de beheerraad van de Maatschappij der Bruuse Zeevaartinrichtingen haar goedkeuring aan het Zeebrugse havenplan van het ministerie van O.W. Het ontwerp, dat o.a. een 125.00 ton-zeesluis bij hoogwater voorziet, is niet van aard om Zeebrugge tot een volwaardige diepzeehaven te laten uitgroeien. Bovendien sluit dit plan niet aan bij de expansieprojecten van Gent en Antwerpen-linkeroever, hetgene andermaal het gebrek aan een verantwoorde nationale havenpolitiek bewijst.

x x x

Op 25 september maakte minister De Saeger bekend waar de beloofde zeesluis zal gebouwd worden. De inplanting is voorzien op het afleidingskanaal van Schipdonk, tussen de Kustlaan en de spoorwegbrug. Zoals bekend, zal de nieuwe sluis, 500 m lang en 57 breed, eenheden tot 125.000 dwt. kunnen schutten. De aanvang van de werken wordt niet vóór 1972 verwacht. Herhalen we dat de capaciteit van deze sluis fel ontoereikend is en ze bovendien op een zeer ongunstige plaats is gepland.

x x x

Brugge.

De goedkeuring van de Conventiewet door het parlement in 1895 gaf aanleiding tot de bouw van de Zeebrugse haven. Voor de viering van deze 75ste verjaardag werd te Brugge o.a. een belangrijk colloquium gehouden over de toekomst van de Europese havens. Voor de eerste maal wellicht, werd de havenproblematiek er systematisch op Europees niveau getild. Uit de ontleding van de gehouden referaten blijkt hoe ingewikkeld het probleem is, bij gebrek aan voldoende research in dit domein. Op gebied van Europese haven economie blijft een maagdelijk onderzoeksveld open.

x x x

Gent.

In september werd het Gentse stadsbestuur door de Rijkswaterstaat officieel op de hoogte gebracht dat het gedeelte van het kanaal Gent - Terneuzen, gelegen op Nederlands grondgebied, toegankelijk was gesteld voor eenheden met een draagvermogen van 60.00 ton. Tot nu toe moesten volgeladen schepen van deze tonnenmaat en deel van hun lading lossen vooraleer het kanaal op te varen, ondanks het feit dat de nieuwe zeesluis van Terneuzen alsook het vak van de vaarweg gelegen op ons grondgebied, sinds 19 december 1968 voor een capaciteit van circa 60.00 dwt. geschikt waren.



Zeekanaal Gent - Terneuzen, met nieuwe brug te Zelzate.

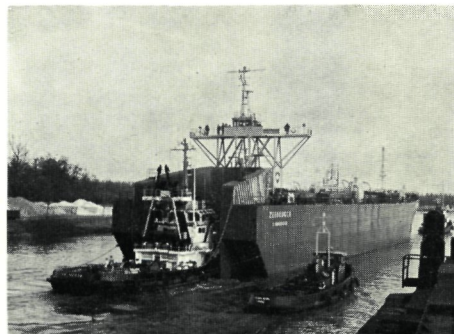
Men weet dat de capaciteit van de nieuwe zeesluis van Terneuzen reeds vóór haar afwerking als ontoereikend werd beschouwd. Als ertshaven in volle ontwikkeling heeft Gent ongetwijfeld behoefte aan een grotere toegankelijkheid dan maximum 60.000 dwt. Daarom hebben zowel stad als provincie in de loop van het jaar herhaalde malen aangedrongen om een nieuwe zeesluis van minstens 125.00 ton te bekomen. Na de prospecten Ossenissee, Zeebrugge en Terneuzen-West, schijnt Gent nu opnieuw voor een superkanaal Zeebrugge-Zelzate te opteren. Doorgegraven tot Antwerpen, met eventuele verlenging tot aan het Roergebied via Luik, zou deze vaarweg inderdaad een nationale en efficiënte oplossing zijn voor ons havenprobleem.

X X X

Temse.

Op 1 maart ondernam de zeelichter van 13.500 dwt. «Zeebrugge» zijn maidentrip voor rekening van Exmar-Antwerpen. Deze lichter, bestemd voor de duwvaart op zee, liep einde 1969 van stapel bij Boelwerf

De «Zeebrugge» en de «Sea Horse» het eerste «multipacketship» ter wereld....



Temse en was de eerste eenheid van dit type, die ooit op een Europese scheepswerf werd gebouwd. Samen met zijn duwschip «Sea Horse» vormde de «Zeebrugge» het eerste «multipacketship» ter wereld. Een «première» waarover ons land prat mag gaan !

X X X

Antwerpen-Linkeroever.

Op 15 oktober had de aanbesteding plaats voor de bouw van een zeesluis te Kallo, waardoor de eerste fase van de ontsluiting van de linker Scheldeoever ingeluid werd. De sluis zal 360 m lang zijn bij 50 m breed en een drempel van 12,50 m onder laag water hebben. Deze werken, voor 1,265 miljard aanbesteed, vangen in in 1971 aan en moeten in 4 jaar voltooid zijn. In feite bestemd voor het versassen van duwkonvoien, zal de sluis van Kallo ook zeeschepen schutten zolang de ontworpen Baalhoekse zeesluis niet is gebouwd.

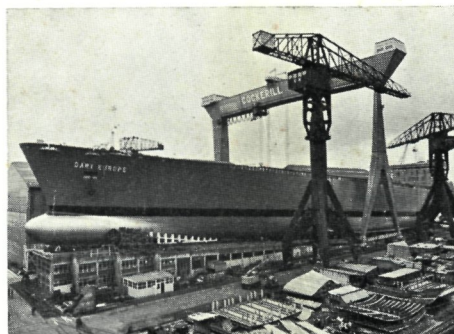
X X X

Hoboken.

Het grootste containerschip ter wereld, de «Dart Europe», liep op 20 augustus van stapel bij de Cockerill Yards te Hoboken. Herinneren wij eraan dat het 22.800 dwt. meet, 231 m lang bij 30 m breed is, 34 voet diepgang heeft, en 1556 containers van 20 voet kan vervoeren met een snelheid van 23 knopen dank zij een dieselmotor van 29.00 p.k. Gebouwd op een Belgische werf voor rekening van een Belgische rederij — de C.M.B. —, vaart de «Dart Europe» nu onder Belgische vlag op de oceanen die ons vasteland van Amerika scheiden. Hebben wij geen reden om hierover fier te zijn ?

X X X

«Dart Europe» op stapel bij Cockerill Yards te Hoboken.



Antwerpen.

Met betrekking tot de doorstek van de bocht van Bath, zou een gunstig verslag over de modelproeven uitgevoerd in het Waterbouwkundig Laboratorium te Borgerhout aan minister De Saeger in februari zijn overhandigd. Het rapport repte echter geen woord over de geplande stormstuw te Oosterweel, waaromtrent onenigheid bestaat alhoewel hij gebonden is aan de verwezenlijking van de doorstek. Herinneren wij eraan dat deze projecten, beter gekend als «Plan Verschave», de toegankelijkheid van Antwerpen beogen voor volgeladen 125.000-tonners.

x x x

Na meer dan een jaar onderhandelingen heeft de Nederlandse regering begin februari haar akkoord betuigd voor het aanleggen van een olieleiding tussen Rotterdam en onze metropool. De maatschappij «Rotterdam - Antwerpen Pijpleiding» zal zich met de bouw gelasten, terwijl de Belgische en Nederlandse regeringen de administratieve procedures zullen besoeidigen voor het verlenen van de concessies. Men weet dat onze regering op 9 oktober haar toestemming gaf aan het olieconsortium Espine-line, op voorwaarde dat een jaarlijks debiet van 9,5 milj ton te Antwerpen verzekerd wordt.

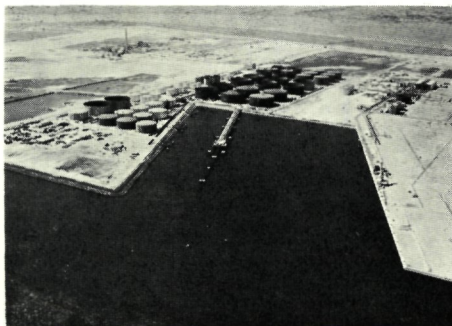
x x x

Begin mei werd de Russisch-Belgische terminal van «Nafta N.V.» langsheen het kanaaldok B2 in gebruik genomen. De 66 opslagtanks, gelegen op een terrein van 22 ha., hebben een totale capaciteit van 850 miljoen liter petroleum. «Nafta N.V.» vestigde zich te Antwerpen met de bedoeling Russische aardolie, afkomstig uit Siberië, op de Westeuropese markt te verdelen.

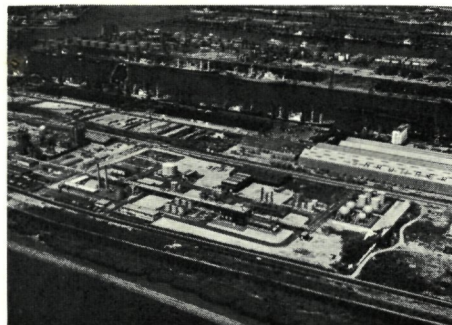
x x x

In het raam van dit bondig maritiem overzicht van het jaar 1970 is het ons niet mogelijk de volledige opsomming te citeren van de talrijke ondernemingen, die zich tijdens het afgelopen jaar in de Antwerpse havenzone kwamen vestigen, er hun installaties uitbreidden, of opties namen voor een inplanting op de linkeroever. Vermelden wij alleen dat de Antwerpse haven-industriezone zich uitbreidde van 127 ha in 1950 tot meer dan 2.300 ha in 1970, terwijl 6.000 ha nieuwe haventerreinen zullen beschikbaar zijn na de ontsluiting van de linker Scheldeoever.

x x x



Russisch - Belgische terminal van de N.V. Nafta langs kanaaldok B2.



Industriezone achter 5e havendok.

In de loop van 1970 werden een twaalfstal nieuwe scheepslijnen tussen Antwerpen en volgende bestemmingen ingehuldigd : Philadelphia, de Grote Meren, Baltimore, Australië, Japan, Korea, Bilbao, Felixtown, Houston, New Orleans en Zuid-Amerika. Samengevat wordt Antwerpen voor het ogenblik aangedaan door schepen van 70 verschillende naties, die er circa 300 regelmatige lijndiensten verzekeren naar ongeveer 800 overzeese bestemmingen, hetgeen een frequentie van meer dan 13.000 afvaarten per jaar betekent.

Op 15 augustus werd in aanwezigheid van talrijke prominenten het laatste gedeelte van de Kleine Ring, nl. het traject Schijnpoort-Klein Bareel, plechtig voor het verkeer opengesteld. Het nieuwe vak is 7 km lang en omvat momenteel twee afritten. Zijn voornaamste kunstwerk is ongetwijfeld de viaduct van 1.700 m lengte, bestaande uit tweemaal vier rijstroken. Het Europese autowegennet, E3-E39-E10, is hierdoor

opnieuw een zevental km dicht bij de Antwerpse haven gebracht, waardoor een rechtstreekse verbinding met het havengebied tot stand komt.

x x x



Kleine Ring rond de Stad Antwerpen

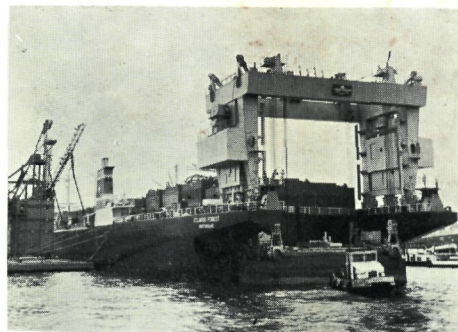
Met het aanleggen van het lichterschip «Atlantic Forest» op 4 september beleefde Antwerpen haar «première» op gebied van Lash-trafiek. Het was inderdaad de eerste maal dat een eenheid van dit type de haven van onze metropool aandeed. Het Lashvaartuig, 860 voet lang en metende 43.000 dwt., loste aan de Sobelgra-kaai o.a. 66 lichters geladen met papierpulp, voedingswaren en chemische producten. Het laadde er 61 barken met ondermeer staalproducten en voertuigen. Hiermede was een regelmatige Lashdienst tussen ons land en de V.S. ingehuldigd.

x x x

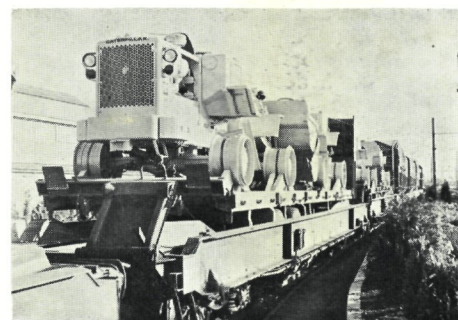
Op 9 november werd in aanwezigheid van talrijke prominenten uit de haven- en transportsector de nieuwe terminal voor «kangoeroe»-vervoer in het goederenstation Antwerpen - Schijnpoort officieel geopend.

ZEEBRUGGE (een toemaatje)

De «EXOTIC» bij het binnenlopen te Zeebrugge — enkele weken geleden — liefst 150.308 ton..... !

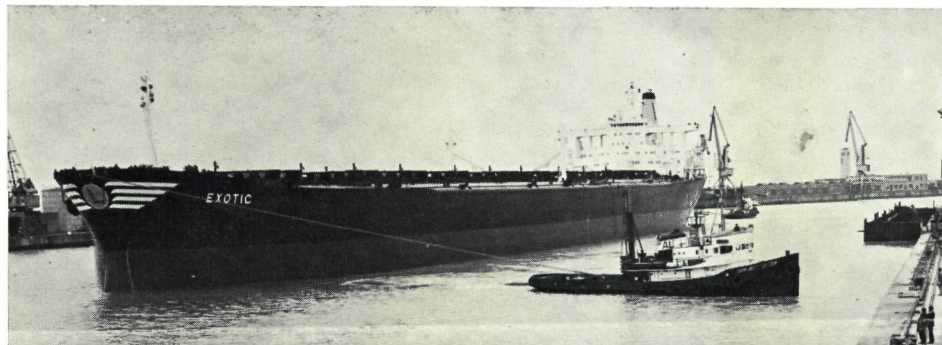


De «Atlantic-Forest»



Goederenstation Antwerpen - Schijnpoort.

Het «kangoeroe»-vervoer — niet te verwarren met Lash-systeem — is een techniek voor gecombineerd landvervoer, waarbij de opleggers het grootste gedeelte van het traject op spoorwagens afleggen, terwijl voor- en natransport over de weg geschiedt. Met de inhuldiging van deze terminal werd de Antwerpse haven rechtstreeks aangesloten op het Europese «kangoeroe»-net, dat in volle uitbreiding is.





MAQUETTISME MODELBOUW

Les Bofors A/A 40 mm : Je suis d'accord avec vous, on a peur de commencer en voyant le nombre de petites pièces que nous aurons à découper et à coller ! Mais un modéliste qui se respecte ne recule jamais !

La première pièce à construire est le socle du canon «A» (fig. 1).

Ensuite vient le châssis «B» qui est constitué par du fil de cuivre de 5/10. Tout l'ensemble est soudé très finement à l'étain. Les plates-formes «A» et «B» de la figure 2 sont en tôle de 2/10 et reçoivent un bord de 4/10.

Le développement de la pièce «C» (fig. 2) est une tôle de 5/10 qui est pliée suivant les pointillés «C».

Les deux côtés pliés à 90°, constitueront les deux flasques du canon. Les engrenages pour le modéliste sont bien souvent une chose très ennuyeuse, et ce point noir, nous le retrouvons à la figure 1, pièce «C». En réalité cette pièce est faite d'un morceau de tôle de 5/10 (fig. 3), la partie «O», dont la base reçoit par collage un secteur denté «S». Où trouver ce secteur ? Eh bien ! Nous ne le chercherons pas, nous le fabriquerons.

Si nous étalons un morceau de plomb (fig. 4), sur une surface plane, et que nous plaçons une petite roue dentée dessus, il ne nous reste plus qu'à faire rouler celle-ci dans le sens de la flèche «C», en appuyant légèrement et vous verrez une empreinte nette sur le plomb. Vous coupez avec une lame suivant le pointillé «D», la largeur qu'il vous faut et ensuite la longueur.

Le procédé vaut également pour la construction d'engrenages de treuils (fig. 5) qui ont généralement la couronne dentée,

De Bofors L.A. 40 mm : ik ben het met U eens, we ontzien het om te beginnen bij het zien van al deze kleine stukjes die we uit te snijden en te lijmen zullen hebben ! Doch een echte modelbouwer laat zich nooit afschrikken !

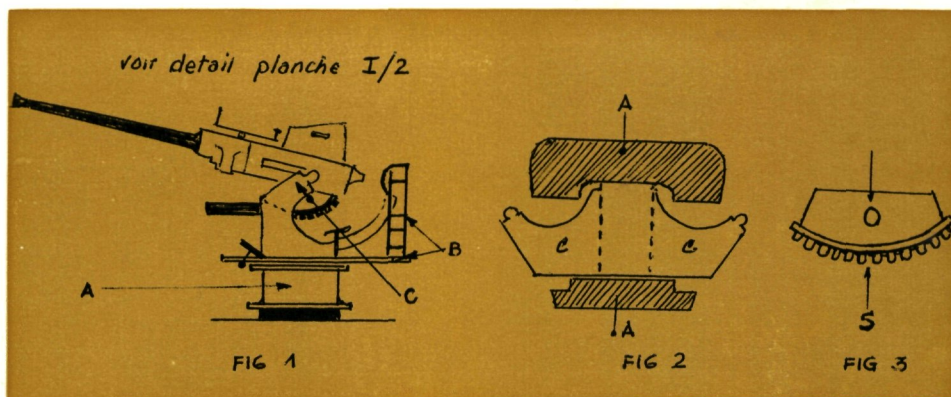
Het eerste stuk dat moet geconstrueerd worden is het voetstuk van het «A» kanon (fig. 1).

Dan komt de beurt aan het châssis «B», dat gemaakt is van een koperen draad van 5/10. Het geheel is gelast met tin. De «A» en «B» platformen van fig. 2 zijn gemaakt van 2/10 platen en worden voorzien van een boord van 4/10.

Het stuk «C» (fig. 2) werd gemaakt van een 5/10 plaat die geplooid werd volgens de stippellijn «C».

De beide kanten op 90° geplooid stellen de 2 zijwangen van het kanon voor. Voor de modelbouwer is het vervaardigen van tandwielen heel vaak een vervelende zaak, en dit zwarte punt vinden we terug in fig. 1 stuk «C». In werkelijkheid is dit stuk gemaakt van een stuk 5/10 plaat (fig. 3). Het stuk «O» waar aan de basis een getande sector door lijmen gevoegd wordt. Waar vinden we deze sector ? Wel, we zoeken hem niet, we maken hem ! Op een stuk lood (fig. 4), dat we op een effen oppervlakte zullen geplaatst hebben doen we een tandwiel heel en weer rollen in de zin «C», door er lichtjes op te drukken ; hierdoor zullen we in het lood de afdrukken van de tandjes terugvinden. Met een mes snijden we volgens de stippellijn «D» de gevraagde breedte en nadien de nodige lengte.

Deze werkwijze geldt ook voor het maken van windstandwielen (fig. 5), waarvan de getande kroon gewoonlijk breder is



plus large que le support. Il y a toujours moyen de cacher le joint de raccord en l'orientant dans un sens qui n'est pas visible à l'œil des curieux.

Armoires

Sur la planche 17, nous pouvons voir deux armoires : la 12 et la 22. Elles ont une particularité bien décorative: leur treillis. Pour que l'effet décoratif soit rendu au maximum, nous devons placer un treillis, et cela d'une façon un peu spéciale.

Le bloc se fait d'une pièce en pratiquant un développement complet (fig. 6). Dès que tout est plié et collé, vous peignez l'ensemble en gris. A l'endroit où vient le treillis, vous peignez la surface en noir. Le treillis est la toile métallique que l'on emploie pour les filtres à essence et qui est à mailles très fines. Cette toile métallique sera peinte en gris un peu plus clair. Vous découperez des morceaux que vous collerez sur les parties peintes en noir. Ne pas oublier les pieds des armoires, les charnières et les fermetures des portes.

Si nous savons faire des cylindres en plomb, il nous reste encore à réaliser des tubes coniques.

Pour cela il nous suffit d'avoir quelques mandrins en bois dur (fig. 7).

Pour avoir une série complète nous aurions intérêt à confectionner quatre cônes de 6 cm de long, dont les dimensions augmenteront de 2mm en 2mm, soit pour le premier : base 4 mm, partie supérieure 2mm. En choisissant un des mandrins qui convient, nous pourrions faire un cône tronqué qui nous donnera les pièces (7) de la planche 30. Si je vous donne ces détails techniques, c'est pour deux raisons : Primo, se trouve parmi nous des modélistes

dan het draagstuk. Het is altijd mogelijk de verbindingsnaad te onttrekken aan de blikken van nieuwsgierigen door het een bepaalde richting te geven.

Kasten

Fig. 17 stelt twee kasten voor : de 12 en de 22. Beide hebben het vlechtwerk als decoratieve particulariteit. Opdat het versierend effect op zijn best zou weergegeven worden moeten we het vlechtwerk volgens een bijzondere werkwijze maken. Het geheel wordt uit één enkel stuk gemaakt (fig. 6). Van zodra alles geplooid en gelijmd is wordt het geheel in het grijs geschilderd. Daar waar het mazenwerk komt schilderen we de oppervlakte in het zwart. Dit metalen mazenstuk kan men gerust maken uit een benzine filter, nadien wordt het met lichtgrijze verf geschilderd. Dan snijden we hieruit stukjes die we op de zwartgeschilderde panelen zullen lijmen. De poten van de kasten niet vergeten, evenals de scharnieren en de deursluitingen. Indien we loden cylinder kunnen maken, blijft er ons ook nog kegelvormige tuben te fabriceren. Hiervoor volstaan enkele hard houten konische vormstukken (fig. 7) Om er een volledige reeks te hebben zouden we er voordeel bij hebben 4 kegels van 6 cm te maken waarvan de afmetingen toenemen om de 2 mm, hetgeen op het volgende neerkomt voor de eerste : basis 4 mm tot 2mm. Door het kiezen van het gepast vormstuk maken we een afgeknotte kegel die ons de stukken van fig. 30 zal bezorgen. Voor twee redenen geef ik U deze technische bijzonderheden : ten eerste alle modelbouwers beschikken niet over een draaibank, ten tweede ze betekenen een aanzienlijke tijdswinst.

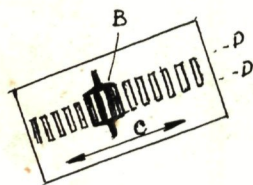


FIG 4



FIG 5

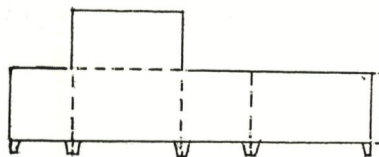


FIG 6

qui n'ont pas de tour à bois ou à métaux. Secundo ils apportent un gain de temps appréciable, ce qui n'est pas à négliger. La construction des bouées de sauvetage est un jeu de patience car nous en trouvons un peu partout sur le modèle.

Le travail en série permet de gagner beaucoup de temps. Le principe du mandrin nous revient à nouveau. Sur un morceau de bois dur et rond de diamètre voulu, nous enroulons du fil de cuivre de 1mm, que nous coupons pour obtenir des anneaux. Ceux-ci seront, en fait, nos bouées. Pour qu'elles aient vraiment l'aspect que nous recherchons, nous les aplatissons d'un petit coup de marteau.

Ainsi elles auront le profil de la figure 8. Chaque pièce sera peinte en blanc mat, et pour les faire sécher, vous les enfilerez sur une aiguille à tricoter. Dans une feuille de papier de soie rouge vous coupez des bandes de 1 mm de large que vous tronçonnez ensuite tous les 5mm. Sur une des

De la bouw van de reddingsboeien vergt veel geduld, daar we er overal op het model terugvinden.. Het seriewerk doet ons veel tijd winnen. De manier van werken bij middel van het vormstuk is hier ook welkom.

Om een rond, hard stuk hout van gepaste doormeter wikkelen we koperen draad van 1 mm die we doorsnijden om ringen te verkrijgen. Deze zullen eigenlijk de basis van onzes boeien uitmaken. Om ze nog meer gelijkenis te geven met reddingsboeien zullen we ze lichtjes platslaan met de hamer. Zodoende zullen ze eruit zien zoals weergegeven door fig. 8. Ieder stuk wordt in het matwit geschilderd en om ze te laten drogen worden ze op een breinaald geregen. Uit een roodzijden papierblad snijden we repen van 1 mm breedte en van 5 mm lengte. Op een der vlakken van de ring lijmen we een stukje roodzijden papier. We draaien de ring om, zodanig dat het papier op het tafelblad ligt. Een stuk

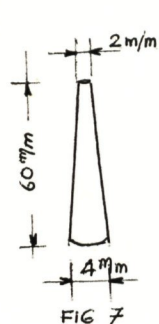


FIG 7

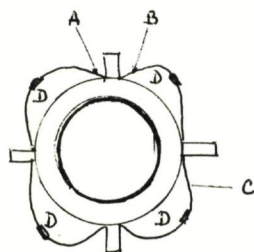


FIG 9



FIG 8

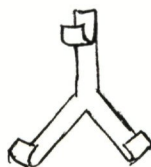


FIG 10

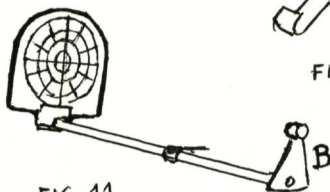


FIG 11

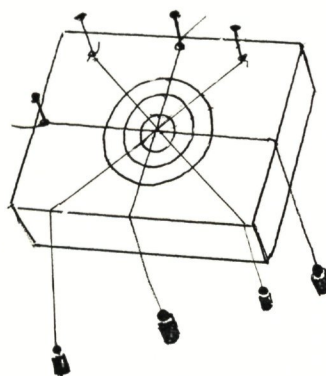


FIG 12

faces de l'anneau, on colle un petit morceau de papier de soie rouge, on retourne l'anneau afin que le papier soit contre la table. Un bout de fil blanc à coudre n° 100 sera plongé dans du café pour qu'il devienne légèrement brun. Vous placez ce fil «C» comme l'indique la figure 9. Dès qu'il est en place, vous faites faire un tour complet à chaque bande de papier, que vous collez. Tirez sur les fils A et B pour que les boucles «D» soient plus ou moins égales. Quand la chose est faite, coupez l'excédent de fil avec une lame de rasoir. En général les bouées étaient accrochées à une ferrure en forme de «Y» renversé (fig. 10).

Le fin du fin

Sur les navires de guerre, l'artillerie tient une place primordiale. Malheureusement on voit très souvent, sur les modèles réduits, des canons et des mitrailleuses très mal faits.

Dès qu'un connaisseur regarde un «Bofors» il doit au premier coup d'œil, reconnaître ce que vous avez représenté. Je vous assure qu'à l'échelle 1/100 on peut représenter 80% des pièces.

La pièce la plus fine et la plus délicate que l'on trouve sur les canons anti-aériens, est le collimateur (fig. 11). La réalisation de cette pièce est plutôt du ressort de l'araignée, du fait de sa forme.

Avant de vous décrire la façon de la construire, je voudrais vous faire remarquer que tout ce que je décris est réalisable. Et que si vous ne parvenez pas à le réaliser du premier coup seule votre inexpérience en est la cause.

Je suis obligé de vous écrire cela, car dernièrement j'ai lu des articles expliquant certains tours de main soi-disant impossibles à reproduire. C'est bien regrettable et faux car la patience mène à tout.

La figure 12 vous montre le travail que nous allons exécuter. Sur un bloc de bois d'un centimètre d'épaisseur, collons un morceau de «stratifié». Cet ensemble est la table de travail qui résistera à la chaleur de notre fer à souder. Avec du fil de cuivre de 2/10 nous ferons une série d'anneaux de 4 mm de diamètre, puis une deuxième série de 2,5 mm de diamètre. Bien entendu avant de faire les anneaux, vous aurez passé ce fil au papier de sable fin.

Au centre du bloc de bois que nous avons préparé, placez un anneau de 4 mm et dans cet anneau celui de 2,5 mm. A chacun

un witte naaidraad nr 100 wordt in koffie ondergedompeld zodanig dat het lichtbruin wordt. We plaatsen deze draad «C» op de wijze, weergegeven door fig. 9. Eens zo ver, doen we een volledige draai met iedere papieren reep. Op de draden A en B trekken opdat de lussen «D» min of meer van gelijke grootte zouden zijn. Dan snijden we de overtollige draad door bij middel van een scheermesje. In het algemeen werden de boeien aan een omgekeerde «Y» smeedstuk opgehangen.

Het neusje van de zalm

Op de oorlogsschepen is de artillerie van groot belang. Spijtig genoeg bestatigen we bij modelbouw dat kanonnen en machinegeweren heel dikwijls niet met de nodige zorg uitgevoerd worden.

Bij de eerste oogopslag moet de kenner een Bofor kunnen herkennen.

Ik verzeker U dat we op schaal van 1/100 80% der stukken kunnen voorstellen.

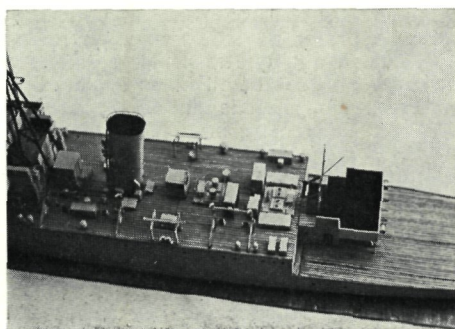
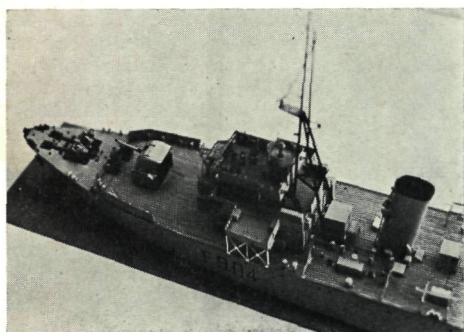
Het fijnste en meest delicate stuk dat we op de luchtafweer kanons terugvinden is het ringvizier. (fig. 11)

Zijn vorm doet ons denken aan het werk van de spin. Vooraleer over te gaan tot de beschrijving van de werkwijze houd ik er aan te herhalen dat al datgene dat beschreven wordt te verwezenlijken is, en zo U er niet mocht in lukken, dit te wijten is aan uwe onervarenheid. Ik ben ertoe verplicht deze oppuntstelling te doen, want onlangs las ik dat sommige werkmethodes niet uit te voeren waren. Dit is spijtig en onjuist. Het geduld leidt tot alles.

Fig. 12 toont U het werk dat we zullen verwezenlijken. Op een houtstuk van 1 cm dikte lijmen we een stuk «formica».

Dit geheel maakt de werktafel uit die we zullen gebruiken en die zal weerstaan aan de hitte van onze soldeerbout.

Van een koperen draad van 2/10 maken we een reeks ringen van 4 mm doormeter. Nadien een tweede reeks van 2,5 mm doormeter. Vooraleer de ringen te maken moeten we de draad schoonmaken bij middel van fijn schuurpapier. In het midden van het houtstuk leggen we een ring van 4 mm en binnenin een van 2,5 mm. Aan elke nagel die we op de tekening kunnen zien binden we een draad van gelijke dikte en aan het andere uiteinde binden we een licht gewicht. Alle draden moeten zich op één en hetzelfde punt kruisen.



des clous qui figurent sur le dessin, vous amarrez un fil de même épaisseur et au bout vous suspendez un poids pas très lourd. Tous les fils doivent obligatoirement se croiser en un même point. Dès que tous les fils sont bien en place, vous appuyez sur l'ensemble avec un fer bien plat, et cela sans faire bouger le tout. Par cette action vous aurez donné plus de stabilité à tous vos fils. Tout cela est le côté facile du travail. Le plus difficile est de souder le tout. Vous déposez une goutte d'acide dénaturé au centre du collimateur. Avec votre fer à souder, bien chaud, et que vous avez étamé d'une façon convenable, vous pratiquez la soudure. Pour cela vous n'employez pas le bout de la panne mais un côté, que vous couchez à plat sur le collimateur. Le résultat de la soudure dépend de la quantité de soudure employée. Vous remarquerez que des espaces libres du collimateur se boucheront. Pour enlever l'exédent de soudure, il faut: 1° essuyer la panne du fer avec un chiffon et enlever la soudure adhérent encore au fer. 2° Replacer le fer sur la pièce et après quelques secondes le retirer. L'opération peut se reproduire plusieurs fois, c'est-à-dire jusqu'au moment où la soudure sera parfaite. Le tout terminé, vous coupez les bouts des fils, à l'exception d'un seul qui restera et servira de support, ce fil recevra un œilleton «B» (fig 11).

Eens alle draden ter plaatse, drukken we op het geheel bij middel van een vlak ijzerstuk er zorg voor dragende dat alles in zijn oorspronkelijke plaats blijft. Dit zal meer stabiliteit aan de draden geven.

Tot hier was het gemakkelijk! Het moeilijkste bestaat er in het geheel te lassen. We plaatsen een druppel gedenatureerd spiritus van zout in het centrum van het ringvizier. Bij middel van uw goed verwarmde lasbout die goed vertind werd zult U de lasnaad uitvoeren. Om dit te verwezenlijken gebruikt ge niet de punt van de lasbout maar wel de zijkant welke ge plat legt op het ringvizier.

Het resultaat van de lasnaad hangt af van de gebruikte hoeveelheid lasmaterie. U zult ondervinden dat open delen van het ringvizier gevolgen zijn. Om dit overtuigend lasmateriaal weg te nemen zullen we als volgt handelen :

- 1° Met een vod het uiteinde van de lasbout afvegen en alle lasdeeltjes die eraan kleven wegnemen ;
- 2° de lasbout op het stuk terugplaatsen gedurende enkele seconden.

Dit kan verscheidene malen gebeuren, tot de lasnaad perfect uitgevoerd is. Eens zo ver snijden we de uiteinden van de draden op één na, namelijk deze die als steun zal dienen die dan ook van het oogje «g» zal voorzien worden. (fig. 11)





L'AVIS DE PALINURE

UNE FEMME DANS CHAQUE PORT

On a souvent dit que le cheval est la plus noble conquête de l'homme, assertion qui provoquait d'ailleurs un rire amer, au temps des régiments de cavalerie, de la part des cavaliers... démontés ! Mais devons-nous créer un nouvel adage : l'homme est la plus noble (!) conquête de la femme ?

«A woman in every port», suivant l'expression maritime anglaise établie sur les bases solides maintes fois vérifiées au cours des siècles au temps de la marine à voile et depuis. C'en est-il fait de ce surmenage des marins de toutes races ? Les «petites alliées» de Claude Farrère, les «Madame Chrysanthème» de Pierre Loti ont-elles fait leur temps ? Il semble...

La pudibonde Angleterre se préoccupe de mettre le holà aux débordements extra-conjugaux des braves marins.

Le syndicat des gens de mer britanniques demande qu'un plus grand nombre de femmes soient admises à bord, «avantage» qui n'est accordé qu'aux officiers et à quelques marins. Le motif principal de cette revendication est que les séjours au port sont moins longs, de sorte que les marins sont de moins en moins longtemps avec leur femme. Les navires porte-containers dont les armateurs ont été les premiers à conclure un accord avec la National Union of Seamen pour le séjour des femmes à bord restent moins d'une semaine au port, alors que les gros cargos de ligne qu'ils remplacent y restent trois semaines, et la rotation des pétroliers est encore plus rapide. Cette revendication ne rencontrera que peu d'opposition de la part des compagnies de navigation, qui ont fait beaucoup de chemin dans ce sens au cours des vingt dernières années. La plupart autorisent maintenant le commandant et le chef mécanicien à prendre leur femme à bord à tous les voyages et les autres officiers de temps à autre, selon les lignes et selon leur grade. Les marins qui ont un certain nombre d'années de service, donc des gens rassis, peuvent prendre leur femme de temps à autre à bord du «Queen Elisabeth 2», et des dispositions semblables sont en vigueur dans d'autres compagnies.

La présence des femmes à bord n'est cependant pas unanimement approuvée. On se souvient dans la marine de certains drames obscurs dont la présence d'une femme à bord fut l'occasion et il suffit d'avoir lu le mystère de la «Mary Céleste» pour s'en convaincre. Mais ceci est une autre histoire. Une enquête d'opinion qui a été pratiquée au début de

cette année dans le cadre de la commission Rochdale a montré que la moitié des marins souhaitait que leur femme fût tout le temps à bord, ce qui paraît indiquer que l'autre moitié ne le souhaite pas ! De plus, la proportion de ceux qui souhaitent la présence des femmes est de 60 p.c.... parmi les marins célibataires (tiens, tiens !), mais elle n'est que de 50 p.c. parmi les intéressés.

Quant aux femmes elles-mêmes, elles n'ont pas été interrogées, et c'est bien dommage ! Mais on estime, comme cela, à vue de nez, que beaucoup seraient satisfaites de faire un voyage en mer de temps à autre, en particulier les femmes mariées et celles dont les enfants sont élevés, mais que beaucoup d'autres ne souhaiteraient pas quitter leurs enfants ou leurs occupations à terre et que d'autres encore trouveraient ennuyeuse l'oisiveté à bord d'un navire. Rien n'empêcherait toutefois à cet égard d'installer un ouvroir avec machines à tricoter, à coudre, à repriser, etc...

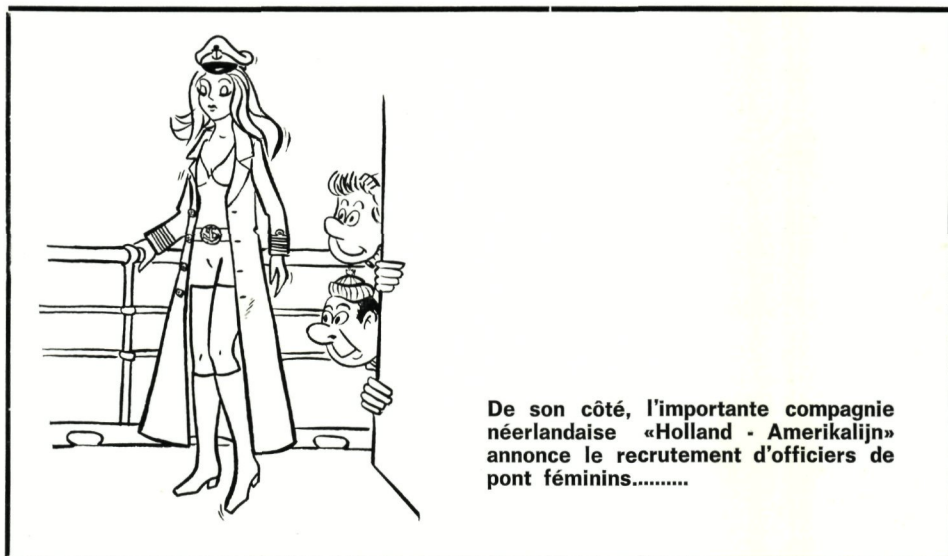
Etant donné qu'une partie des marins souffrent de l'absence de leur femme, tandis que d'autres s'en félicitent vivement, il est possible que les compagnies hésitent à étendre cet avantage de crainte d'exaspérer les seconds. De toutes façons, l'obstacle majeur est le manque de place. A bord des nouveaux navires, les officiers disposent de vastes cabines et d'un grand lit, mais la présence des femmes de marins poserait des problèmes à bord des unités plus anciennes où plusieurs hommes partagent la même cabine.

D'autre part, un nombre croissant de femmes sont employées à bord, mais les compagnies britanniques ne souhaitent pas qu'un mari et son



La commission Rochdale a montré que la moitié des marins souhaitait que leur femme fût tout le temps à bord..... ??

épouse travaillent à bord du même navire, et l'enquête d'opinion à montré que 90 p.c. des marins sont du même avis.



De son côté, l'importante compagnie néerlandaise «Holland Amerika Lijn» annonce le recrutement d'officiers de pont féminins, mais seulement pour les paquebots. Cette restriction a provoqué de vives protestations de la part de l'association des capitaines et officiers de la marine marchande. Et cela se comprend. Puisque les femmes prétendent à l'égalité avec les hommes, qu'elles acceptent les charges et qu'on ne leur réserve pas les confortables paquebots, abandonnant à leurs prétendus égaux cargos plus frustrés et pétroliers nauséabonds ! A salaires égaux, dit l'association, travail égal sans discrimination.

Sur des navires de l'URSS et de la Pologne naviguent déjà des femmes capitaines et officiers : ont-elles le droit d'emporter leur mari dans leurs bagages ? Nous manquons de renseignements à cet égard.

Enfin, d'un façon générale, les femmes-marins sont-elles d'avis d'avoir leur mari à bord et ne préfèrent-elles pas le charme des escales solitaires ? On ne le leur a pas demandé, et ce serait pourtant bien intéressant.

Que devient dans tout cela le vieux principe de la femme au foyer, comme le disait un barbu célèbre (*).

PALINURE



répertoire biographique

R (suite)

- | | |
|---------------------------------------|--|
| Charles Remy
(H.M.) | Capitaine (1628)
Commande, en 1628, le «St Georges». |
| Lievin Janssens Raes
(H.M.) | Capitaine de Dunkerque (1634) |
| Pierre Ravage
(H.M.) | Capitaine de Dunkerque (1635) |
| Antoine Rosemont
(H.M.) | Capitaine (1636-1646) |
| J. Rombout
(H.M.) | Capitaine de Vaisseau
Commande en 1636 le «Dragon d'Or», 14 canons de fer, 12 de bronze, 130 hommes. |
| Michel Rombout
(H.M.) | Capitaine en 1636-1644 |
| Mathieu Rombout
(H.M.) | Vice-Amiral de Flandre (1628-1641), mort en mer.
Commande, en 1628, un des navires de l'escadre royale sous de Ribera et combat, avec Jacques Besage, l'amiral hollandais Piet Hein.
La nuit du 26 juin 1629, il est fait prisonnier par Tromp, second de Piet Hein. Libéré, on le voit commander deux navires de 17 et de 14 canons et tuer au combat le chef de l'escadre hollandais Cornil Janssen de Haen ; il perd son navire à ce combat mais rentre victorieux.
En 1639, sous le vice-amiral Michel Dorne, il se heurte à nouveau à l'amiral Tromp qui bloque le port de Dunkerque, alors qu'il doit escorter en Corogne 12 galions et 8 marchands chargés de troupes. Le combat dure de 8 h. du matin à 3 h. Les Flamands sont obligés de rallier le port. Rombout perd son navire sur un banc et l'incendie. L'année suivante, il fait avec M. Dorne, 11 prises et réussit le convoi vers la Corogne. Il comman- |

Mathieu Roels
(H.M.)

de, en octobre 1640, le «Nuestra Senora de Montagudo» (N.D. de Montaigu) et tire d'un mauvais pas l'amiral Oquendo qui est bloqué par 100 vaisseaux hollandais de l'amiral Tromp. A la nouvelle de la révolte du Portugal (juillet 1640) il est envoyé dans le Tage rejoindre l'escadre de Flandre où il commande un galion de 38. Les Hollandais ont eu vent de son départ, et bloquent le port. Sommé de sortir par le gouverneur espagnol, Rombout est pris par l'amiral hollandais, Witte Wittenzen et succombe sous des forces trop supérieures en nombre. Il ne peut que se défendre comme un lion et se faire tuer (4 juin 1641)

Capitaine de Vaisseau de Dunkerque (1623)
Reçoit en même temps que le Capitaine Jacques Colaert, des lettres de marque l'autorisant à commander un Hekboot : le «St Ignace» (17 sept. 1623)
(Arch. Com. Bergues St Winocq EE 5 i)

Georges Roels
(H.M.)

Capitaine (1637-1639)

Georges Roll
(H.M.)

Capitaine Corsaire de Dunkerque (1639)
Ramène, le 13 octobre 1639, une prise chargée de 90.000 livres de tabac.

Jean Roll
(H.M.)

Capitaine (1640)

Lievin de Rudder
(H.M.)

Capitaine (1637)

Etienne de Rudder
(H.M.)

Capitaine Corsaire († 1638)
Attaque de conserve avec le Capt. Gaspard Bart, un convoi hollandais protégé par le Capt. Nieuhof, et est tué au cours de l'action (AR Com. Correspondance — Lettres de Penincq à Gottignies).

Etienne de Rudder II
(H.M.)

Capitaine Corsaire (1644)

François De Rudder
(A.M. 566)

Capitaine Corsaire d'Ostende (1674)
Commande, en 1674, le seneau «Les Armes d'Angleterre».

Michel Reddinck
(H.M.)

Capitaine de Dunkerque (1640-1642)

Clément Reide
(H.M.)

Capitaine Corsaire de Dunkerque en 1645.
Entre avec une prise à Dunkerque, le 21 août 1645, malgré le siège ; il y a 30 vaisseaux ennemis qui bloquent le port et à terre, les armées françaises ont déjà pris une fois Mardick et sont maîtres de Bourbourg depuis le 14. Dunkerque se vide de sa population. Reide réussit à y rentrer avec une autre prise le 11 septembre.

Martin de Ruelle
(H.M.)

Capitaine (1646)

Jean Rycx
(H.M.)

Capitaine de Dunkerque (1641-1642)

Bernard Roserbiert
(H.M.)

Capitaine (1642)

Guislein Reynaert
(H.M.)

Capitaine Corsaire d'Ostende (1652)
Sert sous Erasme de Brouwere et navigue, en 1656, avec un escadre combinée d'Ostende et de Dunkerque, qui fera 20 prises en mai, et pour 150.000 florins de prises en juin, puis 70 prises en juillet dont 11 pinasses de 34 canons, et 10 de 20 canons.

Christian Rycx
aussi **Rick**
(AR AM n° 564
Reg. des Prises n° 582)

Capitaine Corsaire d'Ostende (1649-1653)
Commande en 1649, le «St Teresa» frégate de 120 Tx. En 1653, il commande la barque «St Antoine de Padoue» de 8 pièces (c.-à-d. de 40 last = 80 Tx) armée de 10 canons. Il fait, en juin 1649, une prise vendue à Ostende pour 15.972 florins dont le bénéfice net sera de 12.968 florins (il s'agissait d'un smaecque «de Fortuyn» de Hambourg, qui était chargé de seigle (prise n° 17), et, en août 1653, une barque de vin prise aux environs de Marcol (prise n° 59).

Adriaen Rycx
(AM n° 582 Reg. des
Prises)

Capitaine Corsaire d'Ostende (1649)
Amène au port d'Ostende, en septembre 1649, «een open gribaen» qui fut vendue 207 florins (dont le bénéfice net fut de 96 florins).

Pierre de Ruelle
(H.M.)

Capitaine (1655)

Pieter de Ro
(H.M.)

Capitaine Corsaire d'Ostende (1666)
Attaque, en 1666, la frégate française «N.D. des Anges», 16 canons, 15 hommes, commandée par Alexandre Jacobsen et lui prend une prise qu'il avait faite. Jacobsen contraint par le mauvais temps le suit à Ostende; là, sa frégate est saisie par les officiers de l'Amirauté et il est emprisonné (!) à la taverne «de Katspel». C'est là une des premières escarmouches entre Ostendais et Dunkerquois maintenant que Dunkerque est devenue française (en 1662). Il y a en ce moment 40 corsaires à Ostende contre 2 à Dunkerque.

Nicolas De Ridder
aussi **de Rudder**
(AM 566)

Capitaine Corsaire d'Ostende (1647)
Commande, en 1674, le seneau de 80 T, 4 c. «Den Vlaemsche Ridder» puis le dogger de 60 T. «Sta Maria». En 1675 et 1676, le «Jesus Maria Anna», seneau de 36 T.

Cornelis Rees
(AM 566)

Capitaine Corsaire d'Ostende (1674)
Commande en 1674 la frégate de 12 c. «Ste Marie».

Passchier Rovenier
alias **Perre**
(AM 566)

Capitaine Corsaire d'Ostende (1675)
Commande en 1675 la barquelongue «Het Heilige Gezin» of de «Heilige Familie» (La Sainte Famille).

Jacob Reubbens
(AM 567)
(AM 566)

Capitaine Corsaire d'Ostende (1676)
Commande en 1676, le «Habrums Offrande» (L'Offrande d'Abraham) de 50 T.

(à suivre)



woorden uit de zeemanskist

j. dreesen

V A D E M

Tot de op zee gebruikte maten rekent men voornamelijk de VADEM, de KABELLENGTE, de ZEEMIJL en de KNOOP. Alhoewel men tegenwoordig veelal geneigd is deze maten als onderdelen van elkaar te beschouwen (1 zeemijl = 10 kabellengten = 1000 vadems) is dit in werkelijkheid niet zo.

We beginnen met de VADEM (BRASSE — FATHON - FADEN) die als de oudste in de reeks zeematen mag beschouwd worden. Ten getuige hiervan vermelden we LUCAS die in zijn HANDELINGEN DER APOSTELN over de schipbreuk van PAULUS te Malta het volgende schreef :

«...27. Toen nu de veertiende nacht gekomen was, alzo wij in de Adriatische zee herwaarts en derwaarts gedreven werden, omtrent het midden des nachts, vermoedden de scheepslieden dat hun enig land naderde. 28. En het dieplood uitgeworpen hebbende vonden zij twintig VADEMEN en een weinig voortgevaren zijnde wierpen zij wederom het dieplood uit en vonden VIJFTIEN VADEMEN. 29. en vrezende dat zij ergens op harde plaatsen vervallen mochten wierpen zij vier ankers van het achterschip...

De vadem is de afstand tussen de toppen der middelvingers bij zijwaarts gestrekte armen en is hierdoor de dieptemaat bij uitstek, want wat is er natuurlijker dan deze wijze van meten bij het ophalen van een sloep- of handlood.

Zoals bij alle oude maten verschilt de lengte van de vadem van streek tot streek. Men gebruikte de Rinlandse vadem van 1,884 m, de Amsterdamse van 1,698 m en de Franse die slechts 1,625 m mat. Door het veel voorkomend gebruik van de Engelse zeekaarten werd vanaf de 19de eeuw de Engelse vadem (1,83 m) door de meeste zeevarenden als de standaard dieptemaat aangenomen. Maar ook deze maat wordt geleidelijk aan naar het terrein van de geschiedenis verwezen, want sedert 1968 worden de nieuwe Engelse zeekaarten voorzien van diepte-aanduidingen in meters en decimeters. De onderverdeling van de vadem, de VOET is als zodanig geen zeemaat, maar wel een scheepsbouwersmaat, net als de EL, want eertijds werd de lengte van vaartuigen uitsluitend in el of voeten uitgedrukt.

Een KABELLENGTE (soms KABELSLENGTE) (ENCABLURE — CABLE — KABELLANGE) was oorspronkelijk de lengte van een KABEL, zijnde een zwaar touw (meestal als anker-touw gebruikt) met een omtrek van om en bij de 10 duim.

De lengte was in zekere mate afhankelijk van de LIJN- of TOUWBAAN waar het touw geslagen was en verschilde dan ook alnaargelang de oorsprong, gaande van 180 tot 225 meter. Deze maat werd reeds vroeg door de zeelieden gebruikt voor de benaderende bepaling van niet al te grote afstanden bv. de afstand tussen twee schepen of tussen een vaartuig en een niet al te ver verwijderd vast punt aan de wal of op zee. Onder invloed van de Britse Hydrographic Service werd deze eertijds bij verschillende naties in afmeting uiteenlopende afstandsmaat, vrij algemeen op 1/10 zeemijl gesteld. Er zijn

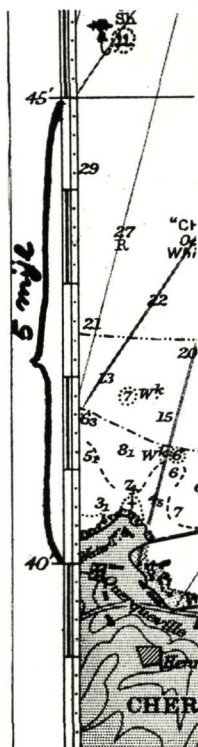
echter uitzonderingen, zoals bv. in Frankrijk waar «une encâblure» 200 m is en in Nederland waar ze 225 m waard is.

De afstandsmaat met het meest roerige verleden is waarschijnlijk de ZEEMIJL (MILLEMARIN, NAUTICAL MILE, SEEMEILE) waarover hier een korte geschiedenis volgt :

ERATOSTHENES (276-196 A.C.) mat een stuk van de Meridiaan van Alexandrië en vond 252.000 stadia (stadia = 600 voet). Voor een graad gaf dat 420.000 voet, voor een mijl 7.000 voet.

POSIDONIUS had geen vertrouwen in 't werk van zijn voorganger en deed het nog eens over, hij mat en vond 180.000 stadia of 300.000 voet voor een graad, wat 5.000 voet voor de mijl was.

PTOLEMEUS, (ongeveer 100-178 na C.) een zeer gezaghebbend man, nam dit laatste getal aan en geleidelijk aan aanvaardden de zeevarenden dat 5.000 voet = 1 zeemijl. Met een fout van iets meer dan 1.000 voet per mijl reisden onze voorouders de oudheid en de middeleeuwen door, verkenden onze aardbol en brachten hem in kaart, tot in 1615 SNELLIUS de lengte van de meridiaansgraad op 352.347 voet bepaalde, wat 5.872 voet was voor een zeemijl. Iets later, in 1635, mat NORWOOD tussen York en Londen de meridiaan nog eens op en vond 6.120 voet per mijl. Vanaf de eerste helft van de 17de eeuw namen de grote zeevaarders dan ook 6.000 voet aan als standaardmaat voor de zeemijl. Uiteindelijk werd in 1756 door de ACADEMIE ROYALE DES SCIENCES DE PARIS de lengte van een breedtegraad tussen Parijs en Amiens nagemeten en men vond voor de meridiaansminuut, en meteen voor de zeemijl, 6080 voet. Van 1756 tot in onze eeuw wordt dit cijfer in de verschillende landen volgens de breedte en de omstandigheden aangepast en vaart iedereen met een maat van om en bij 6080 voet. Tot in 1929 op een Internationale Conferentie te Monaco de zeemijl een vaste maat krijgt. Men bepaalde de lengte ervan als zijnde gelijk aan 1852 maal het internationaal prototype van de meter. Deze zogenaamde Internationale zeemijl wordt door een reeks landen aangenomen. Engeland, en meteen al de landen die hun nautische publikaties van Engeland betrokken, blijven zich houden aan de British Nautical Mile van 1853,18 m totdat de Hydrographer of the Navy in Sept 1970 eindelijk het besluit neemt over te stappen naar de Internationale Zeemijl.



ADMIRALTY NOTICES TO MARINERS

Week ending 19th September, 1970

1518. THE INTERNATIONAL NAUTICAL MILE.

To conform with other Government Departments and international usage, the Hydrographic Department, as recommended by the International Hydrographic Bureau, has adopted the International Nautical Mile in lieu of the British Nautical Mile of 6,080 feet.

The International Nautical Mile is 1,852 metres (6,076.6 f^t) which is the average length of a Sea Mile or minute of latitude. It corresponds with the Sea Mile in latitude 45°.

The change will make no practical difference to the Mariner.

Hydrographic Department. (H. 3227/70.)

389. ADMIRALTY PUBLICATIONS — (1) New Metric Chart — Superseding Chart of the Same Number.

Chart.	Published.		Page of Catalogue 1970 Edition.	Price s. d.
72	28.11.69	Spain, S.W. Coast, Approaches to Puerto de Huelva. (Folio 18). Scale 1 : 50,000	33	11 0

Op dit ogenblik gebruiken we dus nog twee soorten zeemijlen. De eerste die van 1852 m, de lengte van een meridiaansminuut op ongeveer 45° breedte, zoals vastgelegd in 1929 te Monaco, en een tweede gegeven door de lengte van de meridiaansminuut op de breedte van een bepaalde plaats. Deze lengte is afhankelijk van de breedte en de gebruikte aardvorm en varieert tussen 1842,9 meter en 1861,7 meter en is de afstandsmaat die we gebruiken op de grote schaalkaarten als we de VERHEID op de breedteschaal afpassen.

(4) New Metric Charts to be Published Shortly.

SOUNDINGS IN FATHOMS
(Under Eleven in Fathoms and Feet)

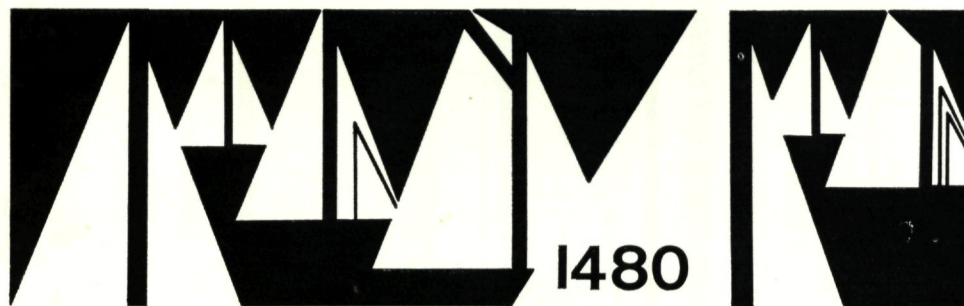
*Peilingen in decimeter, herleid tot het lokaal
gemiddeld laag laagwaterspring*

De KNOOP is de eenheid waarin de vaart van een schip op zeker ogenblik wordt uitgedrukt. Men zegt dat een schip op zeker ogenblik wordt uitgedrukt. Men zegt dat een schip TIEN KNOPEN LOOPT als het in een uur tijd 10 x 1852 m aflegt. Deze term stamt nog uit de zeiltijd, toen de HANDLOG het instrument was om de vaart van het schip te bepalen. De hierbij gebruikte loglijn werd met knopen gemerkt, waarbij de lengte van de lijn tussen twee opeenvolgende knopen, zich moest verhouden tot de zeemijl, als het tijdsverloop, waarvoor de log is berekend, zich verhoudt tot een uur. De lengte tussen 2 knopen moest 15,43 m bedragen voor een tijdsverloop van 30 seconden (gegeven door een zandglas). Men gooide het log-plankje over boord, liet een bepaalde lengte van lijn uitlopen, de VOORLOOP (om het plankje vrije van het zog te krijgen), draaide het zandglas en telde dan het aantal knopen dat in 30 seconden de hand passeerde. Waren het er bv. zes, dan LIEP HET SCHIP ZES KNOPEN, dat waren dan even zoveel zeemijl per uur.

Alhoewel diepten in meters en decimeters zoveel efficiënter zijn, voelen we toch en tikkeltje spijt omdat het zo kleuriger «6 vadem groot», gedoemd is uit ons spraakgebruik te verdwijnen.



chronique de la voile



Soucieux de traiter de tous les sujets touchant à la mer, NEPTUNUS publiera dorénavant une chronique de la plaisance et plus spécialement du sport de la voile.

p. benoît

Pourquoi parler de voile dans une revue maritime ? Tout simplement parce que comme il est dit ci-dessus NEPTUNUS tient à traiter de tout ce qui se rapporte à la mer ; parce que les sports nautiques prennent une place de plus en plus importante dans les loisirs actuels et, tout naturellement parce que cette activité est un sport de marin par excellence. Mais ceci n'est pas tout. A notre époque de haute technicité, d'électronique et d'automatisme la voile joue un rôle très important dans la formation du marin et reste le meilleur moyen didactique pour mettre l'homme au contact de la mer, pour tremper son caractère, en un mot, pour aborder une philosophie qui est nouvelle pour le terrien.

Sur un petit voilier, l'homme travaille «en direct» avec les éléments qu'il aura à affronter ou à utiliser dans sa carrière. Il y est imprégné des notions de mer, vent et courant, il apprend à composer avec ces forces, à respecter leur puissance et ainsi à épargner son navire. Que l'on ne se méprenne pas : Il n'est pas dans l'intention des partisans d'une instruction à la voile de prôner la formation d'officiers ou commandants de voiliers, ce qui est une spécialité, mais uniquement de rendre familière à des néophytes la mer elle-même, de l'approcher, de mieux la comprendre.

En outre il est notoire que l'entraînement à bord de petits voiliers influe sur la personnalité même des individus qui y sont soumis : esprit d'équipe, dons de chef s'y développent tout naturellement dans une ambiance où la brutalité est bannie au profit de la force et de l'endurance, où la finesse, la volonté, la persévérance et la patience sont de rigueur.

C'est là, dans les embruns, au ras de l'eau, c'est penché dégoulinant sur une table à cartes à la fin d'une longue nuit, lorsqu'il faut négocier durant des heures les derniers milles, vent debout pour rejoindre le port, c'est là seulement que l'on devient marin, un peu, c'est à dire homme de mer.

Les amphithéâtres, les classes, les salles de projection... aussi beaux soient-ils ne remplaceront jamais l'inconfort, l'humidité, les mouvements... en un mot l'environnement mer et vent... De même ce n'est pas dans ces belles salles de classe que l'on forgera un caractère, que l'on développera les qualités d'un futur chef.

Les notions de «lenteur» et de «dérive» propres aux voiliers sont aussi une bonne préparation à la «vitesse de dragage» et à l'angle «écho» de nos dragueurs. Quant à la vie à bord d'un petit voilier elle est une bonne préparation à la vie à bord d'autres petits navires, je veux dire : les dragueurs ou 80% de notre flotte.

Tout cela n'est pas nouveau ; dans toutes les marines du monde il existe, sous une forme ou une autre un entraînement à la voile. Certains pays consacrent des budgets importants au maintien en service de grands voiliers écoles où tout le personnel subit un entraînement obligatoire ; d'autres nations recommandent et encouragent la pratique du yachting pendant les loisirs à bord d'une quantité de petits voiliers mis à la disposition des amateurs. Partout, même à l'Est, les vertus du sport de la voile sont reconnues et appréciées.

Dans un prochain article nous parlerons de la voile à la Force Navale.

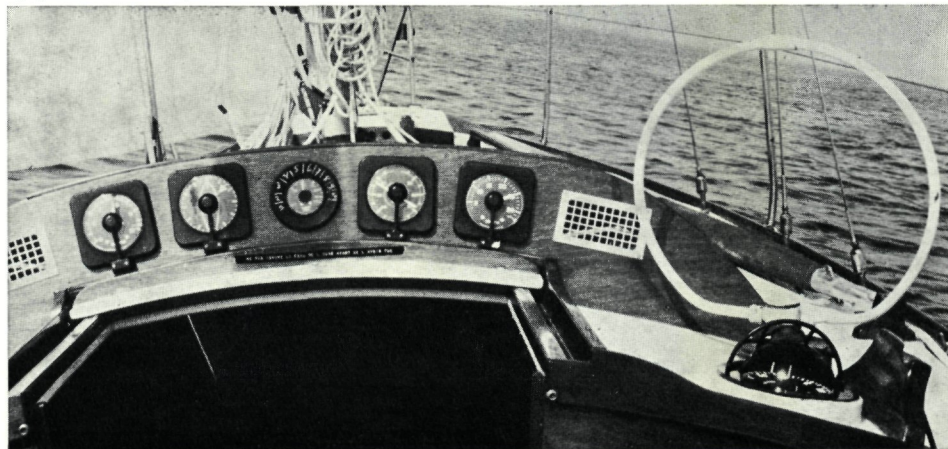
AU JOUR LE JOUR

L'hiver met en veilleuse l'activité de nos yachtmen. Les bateaux sont tirés au sec dans les hangars, certains hivernent à l'eau, désarmés. Les listes des menus travaux à faire sont dressées et les chantiers travaillent à plein, qui pour livrer de nouvelles unités, qui pour réparer, repeindre les coques et gréements.

Une grande partie des plaisanciers s'adonnent eux-même à foule de travaux et se transforment durant les week-ends en peintres, voiliers, boscos, mécaniciens, plombiers, charpentiers et j'en passe. Tout doit être fini pour le printemps. Si certains dériveurs jouissent d'un repos bien mérité il y a quelques mordus qui continuent à s'entraîner sur le GALGENWEEL, à HOFSTADT, sur la MEUSE, à GAND ou en d'autres lieux, pourvu que l'eau ne soit pas gelée.

Les comités de Clubs se réunissent, font leurs comptes, élaborent leurs budgets, préparent leurs régates.

Equipement électronique sur un voilier moderne.





Maitriser 30 m2 de voile.



«ESQUILO» de Nieuport, aux Antilles.

A LONDRES puis à PARIS, les salons nautiques présentent des centaines de bateaux et attirent la grande foule. LONDRES nous gâte avec ses belles coques d'unités importantes où l'on remarque de plus en plus l'empreinte des dessinateurs de SPARKMAN and STEPHENS. PARIS présente comme toujours de nombreux petits voiliers de croisière bon marché et astucieux. Cependant cette année de nombreux bateaux plus importants sont exhibés tel le SORTILEGE de 12,50 m. de long en polyester du chantier DUFOUR.

Et puis il y a ceux qui naviguent à l'autre bout du monde, sous le soleil des tropiques. Nos compatriotes n'ont rien à envier aux célébrités du genre. Qu'on en juge : Nicole van de KERCKHOVE, 25 ans, fait voile vers la Martinique, retour des Galapagos via le canal de Panama à bord de son cotre de 9 m. «ESQUILO». Sur son «VENT DE SUROIT», René HAUWAERT était il a quelques temps aux Iles Maurice ; il est probablement en Afrique du Sud à l'heure actuelle. André MASURE d'Ostende cingle avec son ARPEGE vers un port des Antilles où il doit aborder en janvier. LOUMARAN, toujours aux Antilles a failli être perdu. Son équipage Monsieur et Madame DECORTE avait débarqué sur un îlot désert, bateau bien embossé sous le vent. Une brusque tornade rompit le mouillage et LOUMARAN en dérive disparut rapidement. Ses propriétaires, véritables Robinsons vécurent des jours d'angoisse et de famine n'ayant que des œufs d'oiseaux de mer à se mettre sous la dent. Un navire remorqua LUMARAN rencontré abandonné au large. Actuellement ce voilier est réparé et nous ne savons pas quels sont les projets des propriétaires.

Pour terminer voici les dates de 2 salons nautiques pouvant intéresser nos lecteurs :

AMSTERDAM — HISWA, 5 au 14 mars.

BRUXELLES — (Heyssel) — Salon des vacances : 13 au 21 mars.

BUNDESMARINE



LE LIVRE BLANC.

Le ministère de la défense a promulgué un nouveau «LIVRE BLANC» pour l'année 1970, dont ci-dessous quelques extraits concernant la Marine fédérale allemande :

La Menace.

Dans la Baltique, l'OTAN a une double tâche : d'une part, protéger le littoral et les îles contre des attaques et, d'autre part, empêcher une percée vers la mer du Nord ou l'Atlantique. Le nombre de bâtiments de guerre dont disposent les Marines allemande et danoise pour exécuter cette mission est de loin inférieur à celui du Pacte de Varsovie. Aux 55 croiseurs, frégates et destroyers que le Pacte de Varsovie maintient dans cette région, l'OTAN ne peut opposer que 19 bâtiments de tonnage équivalent, mais de construction plus ancienne. Aux 66 sous-marins et 146 chasseurs de sous-marins du Pacte de Varsovie correspondent, du côté occidental, 15 sous-marins et 9 chasseurs de sous-marins. De plus, le Pacte de Varsovie dispose de 247 vedettes rapides dont pas moins de 63 sont dotées de missiles guidés modernes ; l'OTAN, par contre, ne peut disposer dans la Baltique que de 56 vedettes rapides.

Les Unités affectées à l'OTAN.

3 escadres de destroyers (dont une armée d'engins, en cours de mise sur pied), 1 escadre d'escorte, 4 escadres de vedettes rapides, 1 escadre de sous-marins, 6 escadres de dragueurs de mines, 1 escadre de bâtiments de débarquement, ainsi que des unités de l'aéronavale avec 3 escadrons de chasseurs bombardiers, 1 escadron de reconnaissance et 1 escadron de reconnaissance lointaine et d'avions anti-sous-marins (Bréguet Atlantic).

Les Problèmes de structure de la Marine.

L'actuelle structure de commandement de la Marine, qui place sous la responsabilité de l'Etat-Major de la Marine (Ministère fédéral de la Défense) le Commandement des Forces navales avec ses formations opérationnelles et de soutien, ainsi que l'Office général de la Marine avec les établissements d'instruction, les centres d'essai et d'autres services subordonnés, a fait ses preuves. L'organisation et le déroulement des différentes opérations dans les secteurs de l'Office général de la Marine et du soutien des forces navales font néanmoins l'objet d'analyses scientifiques destinées à obtenir un maximum d'efficacité (cf. schéma ci-dessous).

Avec la mise en service des destroyers lance-missiles et des sous-marins en cours de construction, la Marine obtiendra dans l'essentiel son volume final tel qu'il est prévu actuellement. Il s'agit maintenant d'attaquer et de résoudre un certain nombre de problèmes prioritaires, dans le but d'augmenter la préparation opérationnelle et la puissance de combat de la Marine.

- (1) Il s'agit ainsi de créer un système de commandement des forces navales qui soit à la hauteur de l'évolution technologique, et devant transmettre rapidement et complètement au commandant d'une force navale toutes les informations disponibles afin de lui permettre de prendre des décisions immédiates et de les traduire en ordres spécifiques.

Il est prévu de remplacer le P.C. actuel de la Marine, qui est insuffisant comme instrument de commandement, par un nouveau quartier-général qui sera équipé de façon à répondre aux besoins techniques de la transmission et du traitement électronique des données.

- (2) A l'exception de certaines unités, les formations de combat sont encore essentiellement dotées de matériels — vedettes rapides, destroyers, dragueurs, sous-marins, avions F-104 — de la première génération. Ce matériel doit être successivement modernisé. La question de savoir si notre Marine, dont la mer du Nord et la Baltique sont les principales zones d'opération (voir le chapitre «La Bundeswehr dans l'Alliance»), continuera à pouvoir accomplir ses missions et assurer ses fonctions, dépendra essentiellement du succès que la Marine obtiendra dans ses efforts de modernisation.

En temps de paix, la Marine n'est pas en mesure de maintenir en état opérationnel la totalité des moyens nécessaires à l'accomplissement de ses missions opérationnelles. Une partie des dragueurs, bâtiments logistiques etc. (actuellement un total de 37 bâtiments) est donc mise en cocon, à titre de Flotte de réserve. La mise en œuvre de ces unités n'est pas possible sans personnel réserviste.

Les Effectifs de la Marine.

Au 1er mars 1970 :

Officiers de carrière :	3.625
Officiers sous contrat :	628
Sous-officiers de carrière :	3.198
Sous-officiers sous contrat :	10.535
Matelots engagés à long terme:	9.365
Matelots conscrits :	9.046
Total :	36.407

Des Nécessités de la Reconversion.

La Marine fédérale se voit obligée de mettre hors service les unités navales désuètes et de les remplacer. Les cinq destroyers de la classe FLETCHER, encore en service et mis à la disposition de la Bundeswehr par les Etats-Unis à titre de prêt, datent de la 2ème guerre mondiale. Le plan, déjà approuvé par le Bundestag, de remplacer ces destroyers par quatre frégates, dont le prix unitaire dépassera largement 200 millions de DM, est en cours de révision sous le double aspect financier et militaire.

Quant aux 40 vedettes rapides de la Marine fédérale, leur vie opérationnelle touche à sa fin. Elles présentent des signes évidents de fatigue à la suite des sollicitations considérables du matériel. Il est donc d'abord envisagé de remplacer, à partir de 1974, les dix premières de ces vedettes par dix autres, armées de missiles (déplacement : 350 t; système d'arme à triple emploi «Standard Missile la», deux canons de 76 mm et des torpilles).

La construction des sous-marins U-13 à U-24 et des sous-marins appelés à remplacer les sous-marins U-3 à U-8 non pleinement opérationnels vient d'être lancée (prix unitaire: 50 millions de DM). Ils seront mis en service dans la Flotte à partir de 1972. D'un déplacement de 450 t, ils sont armés chacun de 8 tubes lance-torpilles.

La Marine planifie aussi le remplacement des F-104 par des MRCA dans la deuxième moitié de la présente décennie. Encore avant 1973, le service de sauvetage en mer sera modernisé par l'achat de 22 hélicoptères du type SEA KING SAR (prix unitaire : 10 millions de DM).

Afin d'assurer une meilleure protection des unités navales et de l'infrastructure de la Marine contre les avions volant à basse altitude, 250 canons automatiques de 20 mm (embarqués) et 330 pièces à terre (au prix unitaire* de 80 000 DM) seront achetés avant 1974.

Les Coûts de la Défense.

Une comparaison des prix unitaires budgétés met en évidence la montée en flèche des prix. Il faut cependant tenir compte du fait que chaque relevé de génération amène nécessairement une augmentation des dépenses en raison d'une amélioration considérable des performances du système d'arme. Ainsi pour les destroyers de la 1ère génération de la Classe «Hambourg», le prix unitaire était de 105 millions de DM, alors que ceux de la 2e génération de la Classe «Lütjens» reviennent à 207 millions de DM.

Les Succès remportés par la Marine.

223 unités navigantes de la Marine ont participé à 14 manœuvres de l'OTAN ; deux navires — la frégate «Braunschweig» et le destroyer «Hamburg» — ont été affectés à la «Standing Naval Force Atlantic» (STANAV-FORLANT) pour une durée respectivement de 11 et de 15½ semaines.

Des manœuvres bilatérales ont été réalisées avec les Marines française et danoise. Dans le cadre du «Shake Down Training» organisé par les Forces navales américaines, les destroyers lance-missiles «Lütjens» (highly good) et «Mölders» (outstanding) purent occuper de très bonnes places lors du contrôle précédant la remise. Le résultat obtenu par le «Mölders» est le meilleur enregistré depuis des décennies.

L'aéronavale a participé aux manœuvres nationales et à celles de l'OTAN ; les résultats obtenus lors des concours de l'OTAN «Bulls Eye», «Big Click» et «Third International Rescue Competition» à Thorney/Islande étaient satisfaisants dans leur ensemble. Mentionnons en outre, de nombreux voyages effectués dans 11 pays.

Les grands Projets de la Bundeswehr.

Les commissions du Bundestag Allemand ont pris acte depuis 1968, des grands projets suivants concernant la Marine.

Projet	Nombre	Dates auxquelles en a pris acte	
		la Commission de la Défense	la Commission du Budget
1. Frégate classe 121	4	25 janvier 1968	23 janvier 1969
2. Vedette rapide lance-missiles	10	8 janvier 1968	18 juin 1969
3. Sous-marin		et 3 juin 1969	
(nouvelle construction U-13 — U-24)	12	25 janvier 1968	23 janvier 1969
4. Sous-marin (remplacement U-3 — U-8)	6	26 février 1970	19 mars 1970
5. Hélicoptère Sea-King	22	3 juin 1969	18 juin 1969
6. Avion de combat F-104 G. Startfighter (construction sous licence)	36	24 octobre	27 novembre '68
7. Canon automatique 20 mm, et	6630*)	3 et 4 juin 1969	18 juin 1969
— affût de campagne	1074		
(Forces terrestres et navales)			
— affût pour canon bitube	1670		
antiaérien (Forces aériennes)			



MARINE NATIONALE

De mijnenjager «Circé»

De mijnenjager «Circé», prototype van een reeks van vijf schepen, werd op 15 december te Cherbourg in dienst gesteld.

De Marine Nationale is op deze manier de eerste marine die een mijnenjager, als zodanig gebouwd, in dienst neemt. Tot op heden zijn alle andere jagers omgebouwd de mijnenvegers.

Het ontwerp van een mijnenjager dateert reeds van 1961. De bouw van de «Circé» werd in 1968 toevertrouwd aan «Les constructions mécaniques de Normandie». De sonar is volledig Frans en werd eerder aan boord van de MSO «Narvik» beproefd. Bij de indienststelling werd aan de «Circé» het oorlogskruis met palm (14-18) toegekend, ter nagedachtenis aan de onderzeeboot «Circé» die op 20 september 1918 in de Middellandse zee werd gekelderd.

Karakteristieken en Vooruitzichten

Lengte over alles	51 m
Grootste breedte	9 m
Diepgang	2,5 m
Waterverplaatsing	500 Ton

Twee voortstuwingsmiddelen : Eén dieselmotor met enkele schroef (diameter 2,4 m) die het schip tot 15 knopen zal stuwten ; twee actieve roeren die 7 knopen zullen toelaten tijdens het jagen.

Speciale aandacht werd besteed aan de magnetische- en akoestische kenmerken van het schip.

De «Circé» beschikt over een rompsonar die grondmijnen kan opsporen en classificeren. Aan boord zijn nog steeds 6 duikersontmijners voorzien, maar een telegeleid wapen zal toelaten de mijnen te identificeren en te vernietigen. De navigatie gebeurt met een precisie - radio - navigatie - systeem dat thans rond Brest wordt opgericht, of m.b.v. boeien met kleine zwaai-cirkel.

De bemanning bestaat uit 4 officieren, 13 onderofficieren en 31 matrozen.

Na de proefvaarten zal «Circé» Brest ver-voegen omstreeks 15 februari 71. In juli 71 wordt dan het vaartuig operationeel. Het tweede schip «Clio» zal over 7 maanden te water gelaten worden. De drie laatste schepen (Galliope, Cybele en Ceres) volgen dan telkens om de drie maand. De hele divisie mijnenjagers zou moeten operationeel zijn in de zomer van 1972.

Te Oostende wachten wij met spanning op een eerste bezoek van de «Circé», vermoedelijk nog in de loop van dit jaar.

Charles de Gaulle

Bij het heengaan van Charles de Gaulle vergeet de Marine Nationale niet dat de generaal ook een van hen was alvorens hun chef te worden.

Wij vergeten niet dat hij ook de «Forces Navales Françaises Libres (F.N.F.L.)» in het leven riep en wij vergeten evenmin hoe hij gevolgd werd door bijvoorbeeld alle vissers van het eiland Sein. Bovendien mijmeren we even bij deze anekdote die Yvonne Salmon verhaalt in «La France et son Empire dans la guerre» :

«Un ouvrier de l'arsenal de Brest, rentrant de son travail, trouve sa femme devant une valise fermée ; elle dit à son mari : «Le Vieux va signer l'armistice, un général continue à se battre en Angleterre, voilà ta valise et pars !» — Est-ce que je peux attendre le gars pour lui dire au revoir ? — «Oui, répond la femme. Le gars arrive et apprenant l'histoire, il veut partir aussi. «Je l'avais bien pensé», dit la mère, «il y vos affaires à tous les deux là-dedans.» Père et fils s'engagent à Londres dans la Marine ; au mois de mai 1941, le père navigue seul, portant deux croix de la libération sur la poitrine, la sienne et celle de son gars, tué à ses côtés, en mer.»

I. daneels

Nogmaals over de Franse Nieuwbouw

In een vorig nummer kondigden wij de bouw aan van het oceanografisch opzoekingschip «D'Entrecasteaux». Ondertussen werd het schip op 10 oktober in dienst genomen. Een eigenaardigheidje daarbij is de lier die moet toelaten een anker uit te brengen tot op 6000 (zes duizend) meter diepte.

De nieuwbouw heeft waarlijk wind in de zeilen. Op 21 november werd de «ACON1», 3.000 Ton, maar prototype van de nieuwe korvetten van 4.500 Ton, te Lorient in dienst genomen. De eerste korvetten krijgen bovendien de gekende namen van resp. «TOURVILLE» en «DUGUAY TROUIN».

A propos de la collision de la «GALATÉE»

Le ministère d'Etat chargé de la Défense nationale a publié le 5 novembre dernier, le communiqué suivant : «Le 20 août 1970, vers 20h30, le sous-marin français «Galatée» et le sous-marin sud-africain «Maria van Riebeeck» sont entrés en collision aux abords du port de Toulon, alors qu'ils naviguaient en surface, feux clairs.

Les deux commissions d'enquête, l'une française, l'autre sud-africaine, ont abouti à des conclusions communes sur les circonstances et les causes de cet accident. Les deux bâtiments ont des responsabilités en ce qui concerne l'application du règlement pour prévenir les abordages en mer.

La «Galatée», qui voyait l'autre bâtiment par tribord, porte la responsabilité initiale de la collision pour avoir effectué trop tardivement les manœuvres que lui imposaient les règles 19, 22 et 23 de ce règlement, et pour n'avoir pas indiqué ces manœuvres (règle 28).

La «Maria van Riebeeck» porte également une part de responsabilité pour n'avoir pas maintenu sa route et vitesse initiale (règle 21) et en venant vers la «Galatée», qu'elle a ainsi gênée. Elle n'a pas non plus appliqué la règle 28.

La collision elle-même, rappelle le ministère, n'a causé aucune victime. Les six décès à bord du sous-marin français sont survenus postérieurement à l'abordage, au cours des manœuvres destinées à empêcher le sous-marin de couler par grands fonds, et qui se sont terminées par l'échouage de la «Galatée» près du cap Cepet.

La «Maria van Riebeeck» a pu regagner Toulon la nuit même par ses propres moyens. Quant à la «Galatée» déséchouée trois jours plus tard, elle a été remorquée dans l'arsenal de Toulon, où sa remise en état a été aussitôt entreprise.»

Note importante

Combien de fois n'oublions-nous pas d'indiquer nos manœuvres par les signaux sonores prévus par la règle 28 du règlement ?

Opération «CHAMISEINE»

Du 17 au 24 novembre, les dragueurs «Alençon», «Cantho» et «Vinh Long» de la 2ème Escadrille de dragage de Brest, ainsi que le 1er Groupe de plongeurs-démineurs de Cherbourg (embarqué à bord du dragueur «Myosotis») et le remorqueur de haute mer «Infatigable» ont mené une opération de chasse aux mines (baptisée «CHAMISEINE») en baie de Seine, dans une zone suspectée de receler des mines de la 2ème Guerre Mondiale et interdite à la navigation.

Cette opération a conduit à la destruction de cinq mines et de deux bombes.

L'Exploration des océans

Très prochainement, la Marine Nationale va prêter son concours au Centre National d'Exploitation des Océans, (C.N.E.X.O.) pour réaliser un premier dragage expérimental de nodules polymétalliques.

Il s'agit de petit corps sphériques qui parsèment le fond des mers et contiennent, en forte proportion, des minerais précieux et tout spécialement du manganèse. Plusieurs pays s'intéressent actuellement à la récupération puis au traitement de ces nodules, incontestable source de richesse pour l'avenir.

Ce dragage expérimental doit se situer en Polynésie et sera effectué par un ou plusieurs petits bâtiments de la Marine, normalement affectés au centre d'expérimentation du Pacifique et basés à Papeete.

Concours de la Marine à la suite de l'échouage du paquebot «Antilles».

Dès l'échouage du paquebot «Antilles», le dragueur «Arcturus», basé à Fort-de-France, a reçu pour mission de transporter sur les lieux de l'accident des plongeurs afin de reconnaître la voie d'eau, puis de repérer la position exacte de l'accident, afin d'assurer la surveillance de l'épave du paquebot.



BIBLIOGRAPHIE BIBLIOGRAFIE

BIBLIOGRAPHIE BIBLIOGRAFIE



De Blauwe Wimpel

Onder een nieuwe omslag — een omkrullende watergolf, mét het internationale vlaggesein «Ik wens U goede reis» — verscheen het lijvige december-nummer van «De Blauwe Wimpel». Dit is dan meteen het 300ste nummer en tegelijkertijd het laatste van de 25ste jaargang van dit zo bekende tijdschrift voor scheepvaart en scheepsbouw in de lage landen aan de zee! Deze bijzonder fraai verzorgde jubileum-uitgave (aan de abonnee's gratis aangeboden!) is geheel aan één thema gewijd, nl. «Het Schip Van Morgen». Een aantal bij uitstek terzake bevoegde medewerkers geeft zijn visie op dit even delicaat als fascinerend onderwerp: géén science fiction, maar wél redelijk te verwachten realiteit in de «shipping» van de zéér nabije toekomst! In deze omvangrijke en zoals gebruikelijk rijkelijk geïllustreerde aflevering van «De Blauwe Wimpel» zijn een 17-tal bijdragen opgenomen, handelend over toekomstige schepen ter lengte van een halve kilometer (!); Lash-schip, Seabee-clipper en B.O.B.-schip; elec-

tronische ontwikkeling in de scheepvaart; Nederlands koopvaardij-atoomschip?; containerterminals van morgen, zeevaartonderwijs, gigantische zuiger- en baggeroperaties voor de deur; de ophefmakende Stirling-motor; het zeiljacht van morgen; olieboeren met behulp van diepzeesatellieten; het reddingswezen van morgen; de kustvaart in de komende 25 jaar, e.a.

Dit jubileum-nummer van «De Blauwe Wimpel» is zowaar een «must» voor eenieder die én beroepshalve iets met de scheepvaart en de scheepsbouw te maken heeft, én voor hen die deze uitermate boeiende materie als hobby beschouwen.

Dit speciale nummer is los in de handel verkrijgbaar tegen de prijs van 100 fr. Overigens blijft de abonnementsprijs voor 1971 ongewijzigd, nl. 12 nummers voor slechts 300 fr. Hiervoor kan ingeschreven worden via de boekhandel, ofwel rechtstreeks bij de N.V. Uitgeverij De Branding, Korte Winkelstraat 15 — 2000 Antwerpen, waar eveneens — op eenvoudige aanvraag — een gratis proefnummer kan bekomen worden.

The Belgian Shiplover

«The Belgian Shiplover» est le bulletin de l'association belge de documentation maritime, «la Belgian Nautical Research Association» (BNRA), association internationale qui groupe des chercheurs, documentalistes et collectionneurs du monde entier, animés d'une même passion: l'histoire, l'iconographie, la biographie des navires, des compagnies de navigation et des marines de toutes nationalités, d'autrefois et aujourd'hui.

Le bulletin qui paraît tous les deux mois est rédigé pour et par les membres et à leur usage.

e.a. van haverbeke

Il comporte de 90 à 100 pages dactylographiées, consacrées pour une moitié à des textes, pour l'autre à des listes de navires. On peut y lire des communications, des services d'échange de plans de navires et de modélisme, des études et des articles spécialisés. On y trouve des index et des nomenclatures, des petites annonces, des demandes de renseignements et des réponses, une revue des livres maritimes parus récemment dans le monde et commentés avec sérieux, des nouvelles du monde maritime de caractère historique ou archéologique etc...

Bref une source incomparable d'informations de tout premier ordre, recoupées, contrôlées par des membres épris avant tout d'exactitude.



Services connexes :

Services d'échange et d'identification: deux branches : marines marchandes (EIBM), marines de guerre (EIBW)

Service de mise en circulation de périodiques maritimes. Répertoire central de possesseurs d'annuaires et registres, service photo, plans, livres.

Le bulletin paraît en anglais.

Cotisation : membre ordinaire (annuel) 450 Frs. Droit d'inscription (première inscription) : 100 Frs.

CCP 76708 Belgian Nautical Research Association.

16 av. J. Stobbaerts 1030 Bruxelles.

Président Fondateur: Paul E.R. Scarcériaux, membre de l'Académie de marine — même adresse.

J.C.L.

Neptunus félicite chaleureusement sa consœur «La Belgique Militaire» à l'occasion de son 100e anniversaire



La Belgique Militaire et la Marine de guerre

La Belgique Militaire, l'organe de presse de la Société des officiers retraités a cent ans. C'est en effet le 1er janvier 1871 que, à l'initiative du général Brialmont, parut son premier numéro.

Dans un excellent article de son n° 84 — janvier 1971 — le général Wanty rappelle les péripéties du combat mené par les équipes successives de rédaction au cours de 100 ans d'existence. Incidemment, il signale que — tout comme Neptunus — La Belgique Militaire fit peau neuve à différentes époques et que la présentation actuelle de la couverture a été réalisée grâce à l'équipe de rédaction de Neptunus. Nous signalons d'autant plus volontiers ce jubilé qu'à maintes reprises, la Marine de guerre trouva en La Belgique Militaire une alliée fidèle.

A preuve, cet article intitulé «Funestes conséquences de la suppression de la Marine de guerre belge» paru dans son numéro de 23 juillet 1882.

Souvenons-nous que la Marine Royale créée en 1832 fut «torpillée» par la chambre des députés le 11 avril 1862.

A cette occasion, Charles Rogier, ministre des Affaires étrangères fit cette ahurissante déclaration «le gouvernement renonce à la marine militaire, bien qu'il en soit partisan!»

«Ce fut — devait écrire en 1925, l'avocat général Charles de Ryckere — une erreur et aussi une grande faute dont les

effets ne tardèrent pas à se faire sentir. Le pavillon belge disparut des mers à l'heure précise où l'intérêt et la dignité du pays exigeaient sa présence».

Notre pays connu, en effet, certains mécomptes.

Des troubles graves avaient éclatés en Egypte, des sectes musulmanes menaçant très sérieusement les étrangers qui y résidaient. Les pays européens s'inquiétèrent et dépêchèrent des bâtiments de guerre dans le port d'Alexandrie pour protéger leurs ressortissants. La Belgique n'ayant plus de navire de guerre, nos nationaux furent abandonnés à leur sort ; toutefois le gouvernement avait demandé à nos voisins du nord qui avaient décidé de l'envoi du MARNIX de recueillir à bord de cette unité, les Belges désireux de quitter l'Egypte.

«La Belgique Militaire, se saisissant de l'incident remarqua que «cela prouvait que si nous avions une marine de guerre pour protéger le commerce belge au loin, nous n'aurions pas dû, par économie, nous humilier jusqu'à demander à une autre nation la faveur de protéger les nôtres menacés d'être égores».

Quelle leçon pour les politiciens à courte vue qui, pendant tant d'années ont soutenu la thèse absurde de l'inutilité d'une marine militaire pour protéger et développer le commerce belge dans les contrées barbares ou demi-civilisées.»

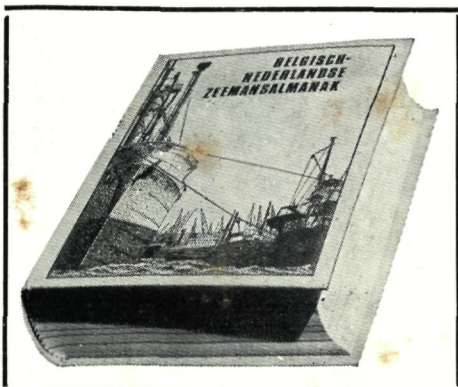
Parlant de l'isolement dans lequel se trouvait un navire de commerce chargé de marchandises destinées au rives du Niger et du Benué, elle poursuivait :

«Nous rougissons pour notre pays en constatant cet effet déplorable de la suppression de la Marine militaire belge (Marine Royale), un acte de lésinerie, d'imprévoyance et d'incurie qui fait honte au gouvernement et à la législature.»

Comme on le voit, La Belgique Militaire, ne mâchait pas ses mots. Cette liberté d'expression lui avait valu d'ailleurs d'être mise à l'index par le général Gratry, ministre de la guerre.

Les critiques de la La Belgique Militaire furent dans une certaine mesure bénéfiques pour l'«idée navale» : En 1884, le même ministre de la guerre se déclara partisan d'un bataillon de Mariniers, mais ceci est déjà... une autre histoire.

R. Prigneaux



BELGISCH-NEDERLANDS ZEEMANSALMANAK

Oostende, P. Vandenberghe, H. Baelskaai 30, 1971, 8°, p. ca. 1200, 440 F.

We ontvingen van de uitgever het onlangs verschenen «Belgisch-Nederlands Zeemansalmanak 1971.» Deze 32e editie is uitgegroeid tot een lijvig boek van ruim 1200 blz., en is werkelijk een onmisbaar instrument geworden voor iedere bevelhebber van een schip, maar ook voor het kantoor van ieder maritiem bedrijf.

Een greep uit de rijke inhoud zal iedereen overtuigen van het nut : Getijtafels der havens aan de Noordzee gelegen - kaarten der stromingen rond de Britse eilanden - sterrekundige coördinaten en tabellen - koersen, vuren, lichtscheppen en boeien - betonningsstelsels in de Noordzee - allerhande seinen - reglementen, wetten en voorschriften - visserijreglementen - radio-rubriek - instrumenten en radio-navigatiemiddelen - praktische wenken en inlichtingen voor schipper en scheepspersoneel - visserijwetten, besluiten en rijksinstellingen in Nederland - nuttige inlichtingen nopens officiële en andere diensten - sociale kroniek voor de zeevisserij in België - rubriek voor de vishandel - lijst der Belgische en Nederlandse vissersvloot - alle gegevens over de Beneluxhavens en Antwerpen - noodprocedure, opsporing en redding.

Het boek bevat dit jaar de onderrichtingen inzake B.T.W. voor alle visserijangelegenheden en de B.T.W.-nummers van alle Belgische reders ter visserij, iets dat zeker op prijs zal worden gesteld !!

Reeds 33 jaar uitgegeven, verzorgd en vertroeteld door de heer P. Vandenberghe, is het in al deze jaren steeds verbeterd, niet alleen in omvang en inhoud, maar ook op grafisch gebied.



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

de reserve - la réserve

OFFICIERS DE RESERVE
RESERVE OFFICIEREN

Afdeling Antwerpen
HAWAÏ A VOTRE PORTEE !...

Si vous rêvez :

- d'une douce brise printanière aux mille parfums de fleurs exotiques...
- de la douce musique des mers du Sud...
- d'être accueillis à la manière polynésienne...

- de goûter au vrai «Hawaiian Punch»...
- secouez votre torpeur langoureuse, et assistez au 8e bal annuel des Officiers de Réserve de la Force Navale — Section d'Anvers :

«HAWAIIAN CALL»

le 13 mars 1971, à partir de 21.00 h., au TERMINAL - (CMBS) — Bassin Léopold, quai 214, Anvers-Bassins.

Commandez MAINTENANT des cartes à 150 fr. par personne au CCP n° 161.64 de la Kredietbank à Deurne (Ant.) pour le compte n° 1055/13/01222 des «RO/ZM-ANTWERPEN» avec la mention : «Hawaiian Call — 13.03.71 — x personnes» (Ces cartes donnent droit à la Tombola gratuite).

Revêtez :

- la robe de soirée pour les Dames
- le smoking pour les Messieurs
- la petite tenue de soirée pour les Officiers-FN

(Tenue n° 14 ou substitut pour OR)

Votre escale de rêve à Hawaï sera conduite par l'orchestre bien connu de EDDIE LANE. Inscrivez-vous à temps, arrivez tôt : les places sont limitées !

OULDGEDIEDEN ZEEMACHT
ANCIENS DE LA FORCE NAVALE

Vereniging Oudgedienden ZM - Gent
en omgeving

Dit programma is niet volledig maar omvat enkel de punten waarover zekerheid bestaat. Wij houden U op de hoogte van iedere bijkomende aktiviteit.

6.3.71 : Algemene Vergadering en gezellig samenzijn in de zaal St. Elooï te St. Amandsberg.

16.5.71 : Reis naar Rotterdam.

27.6.71 : Reis naar Eftelingen.

3.7.71 : Zeetrip van een halve dag. — 's Avonds rijsttafel en danspartij in de Mess-Onderofficieren te Oostende.

zeemacht force navale

Eerste Meester Chef C. BAUWENS op rust.

Op datum van 1 jan. 71 verliet Eerste Meester Chef C. BAUWENS de actieve dienst om met rustpensioen geplaatst te worden, een rust die zeker eerlijk verdiend werd.

De heer Bauwens werd geboren te Oostende op 14 oktober 1914, hij kreeg een vissersopleiding bij de IBIS. Laten wij hier «Charles» zelf aan het woord :

«Toen de oorlog uitbrak was ik 2de stuurman aan boord van een vissersvaartuig. We lagen gemeerd in Cornwall. We aarzelden natuurlijk niet om onmiddellijk koers te zetten naar Oostende om er onze families te komen oppikken. Maar deze hadden ons niet opgewacht zodat we achter het net visten toen we aankwamen. De 13de mei zijn we dan terug afgevoerd vanuit Oostende met enkele vluchtelingen aan boord. In het kanaal werden we onderschept door een eenheid van de Franse marine die ons verplichtte Dieppe aan te doen. Daar aangekomen begaf ik mij onmiddellijk naar het Rode Kruis om er voedsel te vragen voor de kinderen die we aan boord hadden. Terwijl ik onderweg was, werd de stad gebombardeerd.

Ons schip kreeg een bom in het visruim en werd gekelderd in de haven... enkele van de vluchtelingen zijn, helaas, in dit bombardement gebleven. 's Anderendaags ben ik dan met een garnalvisser afgevoerd naar het eiland Wight. Daar heb ik

een drietal weken in een confituurfabriek gewerkt totdat men zeelui vroeg om dienst te nemen aan boord van de SS SAFIR van



1 MC. Bauwens — toen 1 MR. — met de ontminingsploeg.

de Cockerill-lijn. Gedurende een viertal maanden heb ik dan als dekmatroos gediend aan boord van deze eenheid die wol transporteerde tussen Londen en Hoal. Op zekere dag werden we beschoten zodat ons schip voor herstelling in een droogdok moest in de haven van Hoal. Intussen was ik erachter gekomen dat mijn ouders in Cardiff waren. We mochten wel niet buiten de 5 mijl-zone, maar men kent een Belg, hij denkt altijd dat hij erdoor geraakt. Dus ik op weg naar Cardiff! Natuurlijk voor dat ik in Cardiff was zat ik al lang in de «bak». Gelukkig had de voormalige commodore Timmermans van de regering in Londen de toelating gekregen om een Belgische sectie van de Royal Navy op te richten. Dat is mijn redding ge-

«Charles» in actie...



weest. Want nadat ik zo een uur of zes in de gevangenis had gezeten en wel en goed een dienstcontract bij de Navy had ondertekend, mocht ik weer op vrije voeten rondlopen. Nadat ik dienst had genomen bij de Navy heb ik allerlei kursussen moeten lopen.

Nadien heb ik gevaren op de oude Godetia en op mijnenvegers. Juist voor de landing ben ik afgemonsterd van de Godetia en dan ben ik met de Commodore Lurquin naar een school in Schotland getrokken om er het demagnetiseren van schepen te leren. Intussen was België bevrijd en zijn wij, de Commodore en ik, via Oostende naar Antwerpen afgezakt om er de koopvaarders te



Tijdens de afscheidsreceptie was ook Commodore Lurquin aanwezig.

demagnetiseren. Wij moesten alle schepen behandelen die Vlissingen, Gent, Oostende, Zeebrugge en Antwerpen aandeden. Toen dat werk afgeknapt was ben ik terug naar Engeland gegaan en ben ik een cursus gaan volgen van torpedomaker. Intussen was ik met een meisje uit Plymouth getrouwd, ik had al een zoontje en ik wist niet of er een Zeemacht zou komen of niet. Ik ben dan maar in Engeland gebleven. Op 25 januari 1946 ben ik afgezwaid en heb ik dienst genomen bij de Britse spoorwegen als electricien tot ik in augustus 1948 een telegram kreeg van de «Prins Regent» die mij vroeg om naar de Belgische Zeemacht over te komen.

Onnodig eraan toe te voegen dat ik op 1 september 1948 dienst heb genomen bij onze marine. Mijn twee oudste zonen hebben hun dienst gedaan bij de Zeemacht en de jongste bij de Landmacht. En dan ja,

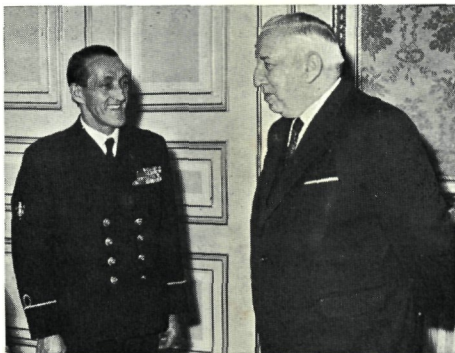
de Zeemacht. Ik heb gevaren op alle Algerines, ik ben er drie mee gaan halen, en ik heb lessen gevolgd. Bij de Zeemacht moet men veel kursussen lopen. Eerst alle brevetten; klas III, II en I en dan cursus demolitie en bommen- en mijnendemon- teerder in Nederland, enz.

In 1953 ben ik dan overgegaan naar de groep duikers-ontmijners... en daar hebben we dan veel gevaarlijke munitie langs onze kust opgeruimd. Men mag zeggen bijna alle dagen, zelden ging er een dag voorbij, of we moesten naar hier of naar daar om wat op te nemen. Het was niet altijd even gevaarlijk... maar toch. Ik heb het altijd graag gedaan. Gelukkig blijf ik een nauw kontakt onderhouden met de Zeemacht nu ik gepensioneerd ben.»

In IMC Charles Bauwens, ziet de Zeemacht een waardevol medewerker, op rust gaan. De aanwezigheid van Commodore L. Lurquin, Stafchef Zeemacht, Kapitein ter Zee D. Geluyckens, Comopsnav en Fregatkapitein, J.C. Liénart, Commandant Marine Basis Oostende, op de afscheidsreceptie van IMC. Bauwens, bewijst dat de Staf van de Zeemacht, de verdiensten van deze keur- onderofficier naar waarde weet te schatten.

Ook de ontvangst op het kabinet van de heer Minister van Landsverdediging, is een eer die niet iedereen te beurt valt. In Charles Bauwens, verliest het onderofficierenkorps een goede vriend en trouw kollega. Wij zijn er echter van overtuigd dat «Chief Bauwens» nu hij op rust gaat, de weg naar de Zeemacht en ...onderofficierenmess niet zal vergeten.

1 MC. Bauwens werd ontvangen door de heer Minister van Landsverdediging P.W. Seghers.



weet u het nog...
vous souvenez vous...
do you remember...



Decrop...



Ryssen...

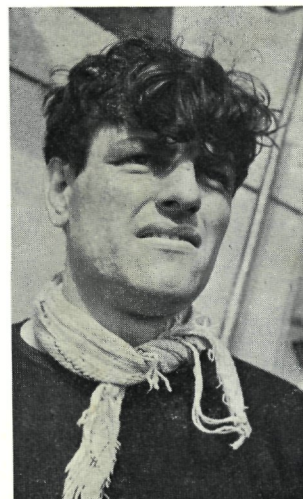


de Schutter...



Jonckheere...



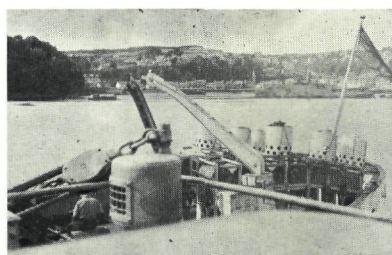
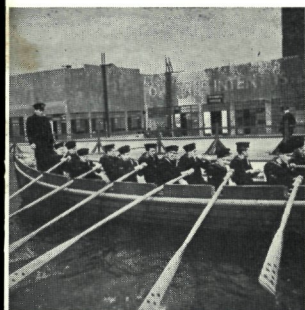


Libert...

Batton...

Beernaert...

Stoker «Paye»...



VAN ONZE «SKOO»-MEDEWERKER...

Van zee naar land te Leopoldsbuurg

Zondag 18 oktober 1 uur in de namiddag. In de gang van ons logiesgebouw Blok VREYS, waren niets dan lachende gezichten.

Voor de eerste maal in het bestaan van de School voor Kandidaat Onderofficieren van de Zeemacht werd er een kamperperiode te Leopoldsbuurg van één week voorzien.

Zeër mooi weer en zachtlopende motoren deden ons aan insti'gen denken.

In volledige reuechtskledii, met wapen en bajonet werd vooraf een groepsfoto gemaakt en alleen al aan de houding van de jonge kandidaten kon men merken dat ze erop rebrand waren eens echt soldaatje te spelen.

De reis verliep uitstekend, zelfs geen klein pannetie met onze voertuigen, wat op zichzelf reeds een sukses mag genoemd worden. Onreuever een kleine vier uur duurde de trip en we waren ter bestemming.

De lories werden bezet, en hier en daar werd de neus onreuehaald en in menig gesrek hoorde men St-Kruis vernoemen... want proner was het niet.

Zo verliep de officiële start en bij het doven van vuren en lichten werden verschillende helfdhaftige soldatendromen in elkaar gesponnen.

Maandag 19 oktober 6 uur 's morgens. Een zwaar bewolkte hemel zou reeds een kleine stempel op de algemene geestdrift zetten. Na het morrenmaal werd rond 8 uur verzameld voor de eerste ronde taktiek in de Limburgse heide. On het menu : kamoefflae en afstandsschatten, al waarnemend werd een schietstelling gezocht, de schildwacht werd uitaezet die op zijn beurt werd benaderd in verschillende gangen — rechtop gebogen houding, handen en knieën — zelfs zeer lane dekking, die fameuze field craft werd niet vergeten. Ondertussen was het weerkundig instituut van Ukkel ons zeer ongunstig geworden, want boven onze hoofden werden de sluisen lichtjes opengezet. Na een paar uur waren we allemaal lelijke eendjes, van motoren werd het regen die on zijn beurt overging in stortregen. En op de tonen van «Kom bij de marine» werd het kamp bereikt.

Gevolrd door middagmaal en één uur later waren we terug op stap, ditmaal werd gezongen uit volle borst «trek aan de rie-

men, wij varen» want van ophouden met reuen was geen sprake.

Ditmaal maakten we kennis met een fuselierssektie, 10 man en 10 verschillende funkties. Ieder op zijn beurt werd sektiekommandant wat wel in goede aarde viel, want bevelen deden ze graag die jonge leeuwen.

En maar regenen...

Dinsdag 20 oktober 6 uur 's morgens. Zwaar bewolkt en koud. Hoofdopdracht van die dag : reueerschieten 200 meter, machine-reueerschieten 300 meter, offensieve en defensieve oranaten gooien. Het resultaat stond in verhouding met het weer : twijfelachtig.

Om 10 uur was het de beurt aan de granaten. Alhoewel men in de klas had horen spreken van de explosie, konden ze zich niet voorstellen dat die knal zo hard was... Hard waren ze niet allemaal, want regelmatige hoorden we de luitenant roepen «ketser», wat betekende dat het tuig anno 1950 niet gefunktioneerd had, en ondertussen schuddebolde de eerste sergeant-majoor ontmijner maar steeds met zijn hoofd en lispelde ! «oude munitie... oude munitie...»

In de namiddag werd de sektiekommandant duchtig onder vuur genomen en zijn reakties bleven niet uit. Van de tien maal werd de vijand negen maal vernietigd, slechts éénmaal kon hij ontsnappen, waarschijnlijk omdat het zicht te beperkt was door de regen.

Woensdag 21 oktober. Aan te leren stof : tanks vernietigen, andere doden zijn ook goed, maar bij voorkeur tanks en dat hebben we dan ook gedaan.

Eerst schoten we met de energa prac, waar enkel de terugslag van het wapen de moeite waard is te onthouden.

Van 10 uur tot 12 uur waren het dan echte bommen die naar het doel vlogen. Sommige jongens waren wel wat kalmer geworden wanneer de containers of de verpakking van die bommen opengingen. Zijzelf moesten dat springtuik klaarmaken. Natuurlijk onder het waakzaam oog van een oudgediende. Ook voor zo iemand was dat een bijzondere belevenis. 90% zijn trefers geworden, 10% volgens de eerste sergeant-majoor ontmijner, was oude munitie. Oude munitie — steeds maar schuddebollen en deze maal geen regen.

Na de middag, het neusje van de zalm : battle inoculation, voor de niet-ingewijden: vuurdoop. Onder woorden brengen wat men

voelt, wanneer men sluipt onder de salvo's van 4 mitrailleurs met links en rechts ontploffingen van springstoffen en dit alles gekruide met een door zware luidsprekers versterkt oorlogslawaai, van vliegtuigen die in scheervlucht mitrilleren enz..., is onbetonnen werk. Wat wel fris in het geheugen zit is dat de luitenant een gele helm kreeg, de twee onder-officieren een rode en de manschappen een blauwe genummerde helm hadden, kortom het was voor geel, rood of blauw bijzonder lastig, maar ook dit werd tot een goed einde gebracht en met een fiere, vuile, beslijpte borst verlieten we het terrein waar men aan battle inoculation deed.

Donderdag 22 oktober. Een toemaatje. Piste d'assaut of beter gekend als de stormbaan. Iets voor kranige mannen en dat waren de leerlingen van het 1e jaar SKOO want een naderingsweg volgen met hindernissen en dan nog doel treffen met scherpe patronen, men moet het toch maar doen.

Na de middag stond de oefening in het teken van de nachtoefening. Naderen, ontplooiën in tirailleur, bestormen, reorganiseren en... uitblazen, want ook dit was geen klein bier.

Donderdagavond 22.30 uur. Een stille, niet verlichte nachtaanval. Met resultaat. De vijand vernietigd en de opdracht was uitgevoerd. Zo werd het de laatste nacht in LEOPOLDSBURG. De vrijdag stond in het teken van schoonmaak en in het in orde maken van materiaal en logies. En na de middag verlieten we het kamp, want zo wordt het genoemd, met een heel klein tikje tegenzin maar toch in die week zijn onze kandidaten echte kandidaten geweest, en voor het kader en leerlingen zal de kampperiode 18-23 oktober 70 een zeer levende herinnering blijven en meteen werd de weg gebaad voor zeer vele jongeren die zullen volgen.

A. VANDEVOORDE

Service de Tourisme de l'armée...

Le service Tourisme à l'armée qui a vu le jour sous l'égide du Général Legrain se réjouit d'accueillir en ses murs du bloc V, caserne Baudouin — Place Dailly — Schaerbeek — quiconque désirerait s'informer ou voyager. Le Commandant Veretts — un service d'information... des hôtes et des réservations tout est là pour vous offrir de nouveaux horizons.

A vous de jouer !

Le M909 «DE BROUWER» revoit son parrain.

A la date du 30 nov. 70 le Baron de Brouwer rendit visite au dragueur Océanique «M904 DE BROUWER» dont la famille de Brouwer a le parrainage.



Fond d'encouragement aux études.

Le dimanche 13 décembre a eu lieu à Bruxelles, la séance académique de remise des prix du «Fond d'encouragement aux études.»

La Force Navale était représentée par le CPC. Mathieu, Officier d'information et des relations publiques de la F.N.

Un prix d'un montant de 2.500 francs, offert par Monsieur Alexandre Wauters, Président de la F.N.C. Woluwé, a été attribué à Ingrid Hoogewys, fille de feu 1MC Alfons Hoogewys.

Kunstschilder en kanonnier...

Eerste meester kanonnier, Herbert Beniest, is inderdaad niet alleen een bekwame instructeur bij de artillerieschool van de Zeemacht, maar ook een kunstschilder die de laatste jaren meer en meer in de aktualiteit komt.

Van 30 oktober tot 15 november jl. stelde hij zijn werken tentoon in de galerij Vikonje-hoeve te Bredene. Dat Beniest er de laatste jaren is op vooruit gegaan, bewijzen de unaniem lovende kritieken in de dag- en weekbladen.

De Heer VAN BUGENHOUT op bezoek

Op datum van 14 dec. 70 bracht de Heer J. VAN BUGENHOUT, burgemeester Koksijde, een bezoek aan de kustmijnenveger «M933 KOKSIJDE», waarvan de Gemeente Koksijde het peterschap heeft.

Association Navale Belge de Yachting (ANBY)

L'ANBY-BMVY possède un centre de réunion qu'il jusqu'à présent se trouvait à BREDENE. A partir de janvier 1971, un nouveau club-house sera ouvert à OSTENDE, cette fois, Square Stéphanie, dans un coin tranquille de la ville, près du parc et pas loin de la mer. Ce club-house sert à la fois de lieu de réunion pour les membres et de logement. Des locaux communs sont mis à la disposition des membres : bar, salon, cuisine, salle à manger, salle de bain, etc... D'autre part, des chambres sont mises à la disposition des membres qui peuvent, soit se réserver une chambre pour toute l'année qu'ils meublent à leur goût (de 900,— à 1400 Frs par mois) et reste en permanence à leur disposition, soit occuper pour un ou plusieurs jours une chambre ou un lit dans un dortoir (de 50,— à 70 Frs par nuit).

Renseignements au secrétariat : Alf. Pieterslaan, 122 — 8400 OOSTENDE ; ou Président : Ooststraat, 67 — tél. 059/72294 — 8400 OOSTENDE.



Zeiljacht SUROIT van de BMVY
Voilier SUROIT de l'ANBY

Belgische Marine Vereniging voor Yachting (BMVY)

De BMVY-ANBY werd in 1963 opgericht

door een kleine kern actieve en reserve-officiëren van de Zeemacht met al doel de praktijk van de yachting onder al zijn vormen te bevorderen tussen de leden van de Krijgsmachten, nauwere banden te scheppen tussen iedereen aangetrokken door de ze een tenslotte bij de jongeren de roep tot de zee en de interesse voor het maritiem leven op te wekken.

Om dit doel na te streven beschikt de BMVY-ANBY over twee zwaardboten en drie zeewaardige kajuitjachten. Geoeffende leden gelasten zich vrijwillig met de opleiding van beginnelingen vanaf het Paasverlof tot na de zomer. Na een zeilseizoen is ieder beginnening zeker bekwaam zijn man te staan in een zeilploeg.

Voor een kleine jaarlijkse bijdrage van 1.800 fr. is het mogelijk de zeilsport te beoefenen zonder eigenaar te zijn van een duur en kostbaar yacht. Als tegenprestatie wordt wel de medewerking van de leden verzocht voor het onderhoud van de boten (ongeveer 1 à 2 weekends in de wintermaanden).

Inlichtingen op het secretariaat : Alfons Pieterslaan, 122 — 8400 OOSTENDE ; of bij de Voorzitter : Ooststraat, 67 — telefoon 059/72294 — 8400 OOSTENDE.



Zeemacht zes jaar achtereenvolgens overwinnaar

Marinebasis Oostende	65
10e Jacht en Bommenwerperswing	63

In aanwezigheid van Commodore Lurquin Stafchef Z.M., CPV Geluyckens Cdt Groepering Operaties en CPF. Liénart Korpscommandant NCP/OST behaalde de basketploeg van de Zeemacht voor de zesde achtereenvolgende maal de militaire landstitel. Net als de voorgaande campagnes had de Marine Basis geen moeite ondervonden

om tot de finale door te dringen. CI Nr 2 (83—42), 18e RA (98—70), 1 Mon Grp RW (88—34), 2JBW (80—30) en 15VVBW (88-50) werden achtereenvolgens verslagen. De Luchtmachtploeg debuteerde met twee forfait overwinningen en «klopten» dan OCTER (87—66), 9WMSL (97—60), KMILO (72—38).

De Zwemschool van de Logistieke Groepering leerde reeds 7000 kinderen zwemmen

Deze populaire kosteloze zweminitiatie bereikte onlangs het rekordcijfer van ZEVEN-DUIZEND nieuwe zwemmers.

Deze lovenswaardige zwemlessen voor niet-zwemmers, is na de diensturen toegankelijk voor :

- de kinderen van het militair- en burgerlijk personeel van de Zeemacht ;
- geestelijk- en lichamelijk gehandicapten ;
- «Les enfants du Home de Hainaut» uit Bredene ;
- de zeeklassen uit het Centrum Blutsyde ;
- de kinderen van het Rijkswacht garnizoen Oostende en het Zeewezen.

Een terugblik op de stijgende opgang van dit lovenswaardig zweminitiatief van onze Groepering geeft volgende cijfers :

1968 : 1260 leerlingen leerden zwemmen en slaagden in het schoolbrevet (25 meter).

1969 : 3363 nieuwe zwemmers die slaagden in het schoolbrevet.

1970 : 2377 leerden de zwemkunst, waardoor hiermede het getal van zeventuizend bereikt werd.

Fastes du Groupement Logistique.

Comme chaque année, le Groupement Logistique de la Force Navale a célébré ses Fastes le 4 décembre écoulé. Ce Groupement se trouve depuis le 14 septembre 1970, sous le commandement du Capitaine de Vaisseau (S), Breveté d'Etat-Major, H. LEMAIRE.

La journée a débuté par une Messe Solennelle en l'Eglise décanale SS Pierre et Paul, concélébrée par l'Aumônier Général, PLATTEAU et deux aumôniers de la Force Navale.

Ensuite eut lieu la cérémonie militaire traditionnelle dans les installations du Groupement Logistique. Y assistaient entre autres autorités, le Commodore LURQUIN,

Chef d'Etat-Major de la Force Navale et le Commodore VAN DIJCK, Inspecteur-Général et Aide de Camp du Roi ; l'Aumônier Général PLATEAU ; le Lieutenant-Général RAEMAEEKERS, Chef de l'Administration Centrale de la Défense Nationale ; le Général-Major TOUSSAINT, président de la Commission d'Etude pour la réforme de la Logistique ; le Capitaine de Vaisseau GELUYCKENS, Commandant du Groupement Opérationnel de la Force Navale et Commandant intérimaire de la Province ; le Lieutenant-Colonel ILIANO, Commandant du Groupe Territorial de la Gendarmerie de la Flandre Occidentale ; Messieurs DESMET et SMOLDERS, Directeurs-Généraux auprès de l'Administration Centrale ; Monsieur VAN DEN BOSSCHE, Inspecteur Général des Finances ; des Conseillers et Auditeurs auprès de la Cour des Comptes ; Monsieur LAUWEREINS, premier échevin de la ville d'Ostende, Monsieur DE GEEST, Auditeur Militaire, etc...



Etaient également présents le Chief MAAG Colonel USAF, ADAIR et le Captain HEALD, Chief Navy Section BELLUX.

Dans son allocution, le Capitaine de Vaisseau LEMAIRE a remercié les invités de leur présence et a passé en revue les différentes activités de l'année écoulée dans les domaines d'entretien et de ravitaillement de la flotte, traitant aussi particulièrement les aspects touchant le domaine du personnel et l'information interne.

Une réception a clôturé la cérémonie officielle de la matinée. Ensuite un repas commun a réuni le cadre et le personnel du Groupement, dans une ambiance extrêmement sympathique.

L'après-midi a été consacrée à une manifestation sportive et à la visite des in-

stallations par les familles du personnel de carrière et milicien.

Un grand bal, qui s'est prolongé jusqu'aux petites heures, a clôturé cette magnifique journée.



Galabal Zeemacht ...enorm sukses !!

Dit bal dat doorging in de Ambassadeurszaal en het foyer van het Casino-Kursaal te Oostende op vrijdag 5 februari jl. kende een zeer groot sukses.

Reeds voorgaande jaren, werd deze mondaine gebeurtenis bestempeld als «het mooiste bal van het jaar».

Commodore LURQUIN, Stafchef van de Zeemacht, mocht tussen de honderde aanwezigen, talrijke personaliteiten verwelkomen, o.w. Senator PIERS, Burgemeester van Oostende, Volksvertegenwoordiger Dr. DEVLIES, de Heren MAENTAKANEN, McHUGH en ULGEN, Eerste secretarissen en vertegenwoordigers van de Ambassadeurs van Finland, Ierland en Turkije, de Militaire-Zee- en Luchtmacht-attachés van Groot-Brittannië, Verenigde Staten van Amerika, Canada, Frankrijk, Italië, Nederland, China, Rusland en Duitsland, de Commodores VAN DYCK, ROBINS en PETITJEAN, Luitenant

Generaal RAYMAEKERS en Luitenant Generaal van de Rijkswacht LORGE, de Generaals-Majors BLONDIAU, Chef van het Militair Huis van de Koning en Dr. VAN TIGGELEN, de Generaal-Majors van de Luchtmacht CREKILLIE en DELHAYE, Rear Admirals KANE, SHANAHAN en WESCHE van de NATO, Baron de BROUWER, provincie- en gemeenteraadsleden, de havencommandanten van Oostende en Zeebrugge, enz. Ook de aanwezigheid van talrijke reserveofficieren en oudgedienden Zeemacht werd fel opgemerkt.

Tot in de late, of moet het tot in de vroege uren (?), werd deze bijzonder geslaagde feestavond geanimeerd door Merino Costa en zijn orkest, disc-jockey Jan Sando van BRT 2 en door de jonge beloftevolle zangeres Eloise.

De inrichters dienen van harte gelukwens te worden voor de puike organisatie van dit 6de «mooiste bal van het jaar», dat meteen de start betekent van een reeks plechtigheden en festiviteiten die de Zeemacht overweegt in te richten in de loop van het jaar 1971, naar aanleiding van de 25ste verjaardag van deze macht, waarvan de oprichting teruggaat tot 1 februari 1946.

Bezoek vreemde schepen

Visite de bateaux étrangers

Du 1er au 12 février 1971, neuf bâtiments de la Marine Royale néerlandaise, appartenant à la 3ème division de dragage, rendront visite au port d'Oostende.

Il s'agit des dragueurs de mines côtiers «BEEMSTER», «BLARICUM», «BORNE», «BROUWERSHAVEN» et «BRUINISSE»; des dragueurs de mines de petits fonds «MAHU», «ALBLAS» et «VAN WELL GROENEVELD», ainsi que du navire d'escorte «ONVERMOEID».

L'ensemble de ces bâtiments est commandé par le lieutenant de vaisseau de 1ère classe A. Tortike.

Les équipages comprennent au total 288 officiers, sous-officiers et matelots.

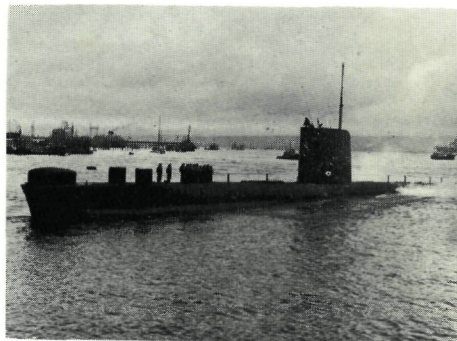
Du 2 au 4 février 1971, la 11ème division de dragage de la Marine Royale néerlandaise fera escale à Ostende. Cette division est composée des dragueurs de mines côtiers «BREUKELEN», «BORCULO», «BRIELLE», «BOLSWARD» et «BEDUM». Elle est commandée par le lieutenant de vaisseau H. Nijsberg.

Les équipages de ces navires comprennent au total 185 officiers, sous-officiers et matelots.

Van 20 tot 25 januari 1971 was een Britse onderzeeboot op bezoek aan de haven van Oostende. Het betreft de «HM S/MS OPOSSUM» onder het bevel van LT. Cdr. MEYRICK.

De onderzeeboot heeft volgende eigenschappen : een lengte van 89 m. ; een breedte van 8 m. ; een diepgang van 5,4 m. De totale bemanning behelst 6 officieren en 62 manschappen.

De onderzeeboot was gemeerd aan het vlotdok 1 (opslagplaats van de Douane) en werd op zaterdag 23 januari en zondag 24 januari 71 opengesteld voor bezoekers.



GENERAAL MASU TE OOSTENDE

Begin december mocht de officiersmess te Oostende het bezoek van de Franse Generaal Masu ontvangen, dit ter gelegenheid van een voordracht in de Kursaal.



WEEK VAN DE MATROOS SEMAINE DU MATELOT



Opening van de boekbeurs te Oostende.



St.-Kruis : opening tentoonstelling «Vrije Tijdsbesteding Matrozen».

Muzikale begeleiding van de H. Mis.



X X X

Recherche anciens numéros «Neptunus» 1966 nr. 1 - 2 ; 1965 nr 1 - 2 et tous les N° des années antérieures à 1965. Faire offre de prix. Adresse : R. Toussaint, Ter Looigemweg 23 — 8000 Brugge.

ereabonnementen - abonnements d'honneur

Son Altesse Royale le Prince Albert de Liège
 Monsieur le Ministre de la Défense Nationale
 Monseigneur Cammaert, Aumonier en Chef des
 forces Armées
 Le Commodore Lurquin, Chef d'Etat-Major de la
 Force Navale
 Luitenant-Generaal Raemaekers, Oostende
 Le Luitenant-Général e.r. Truyers, Ixelles
 Le Commodore e.r. Robins, Laeken
 Le Commodore e.r. Petitjean, Dilbeek
 Le Capitaine de Vaisseau Ceulemans, Belgian
 Delegation Nato London
 Le Capitaine de Vaisseau e.r. Van Waesberghe,
 Oostende
 Le Capitaine de Vaisseau e.r. Béatse Ch.,
 Auderghem
 Le Capitaine de Vaisseau Poskin, Bruxelles
 Kapitein ter Zee e.r. Tanghe, Oostende
 Le Capitaine de Frégate Liénart J.C., Oostende
 Le Capitaine de Frégate res. Bourguignon,
 Ambassade de Belgique à Madrid
 Le Capitaine de Frégate res. Loze, Oostende
 Fregatkapitein res. Van Avermaet, Deurne
 Fregatkapitein res. Willems, Wilrijk
 Fregatkapitein res. De Cooman, Antwerpen
 Luitenant-Kolonel res. Debruyne, Antwerpen
 Le Major-Médecin Flahaut, Den Haan
 Fregatkapitein hon. Herremans, Stene
 Le Capitaine de Frégate hon. Gillet, Bruxelles
 Fregatkapitein hon. Van Hoof, Merksem
 Le Capitaine de Frégate (T) Pajot, Woluwé
 Korvetkapitein res. Verrees, Turnhout
 Le Capitaine de Corvette Segaert V. Oostende
 Korvetkapitein res. Planchar, Antwerpen
 Le Capitaine de Corvette res. Ludwig, Bruxelles
 Le Capitaine de Corvette R. Delgoffe, Schilde
 Le Capitaine de Corvette (T) Pajot, Woluwé
 Le Capitaine de Corvette Delgoffe, Schilde
 Korvetkapitein Res Bekaert, Oostende
 Le Capitaine de Corvette Res Sohier, Bruxelles
 1 LV Res Monteyne, Oostende
 1LV Res Decrop, Oostende
 1LV Res Smets, Eksel
 1LV Res Pecher, Bruxelles
 1LV Res. Remy, Uccle
 1LV Res. Borgers, Ixelles
 LDV Res Fontigny, Bruxelles
 LDV Res Maertens de Noordhout, B. Tilff
 LDV Res De Sloover, Bruxelles
 Luitenant ter Zee 1ste kl. e.r. Becquaert,
 Berchem
 Le Lieutenant de Vaisseau 1 cl. hon. de
 Schieter de Lophem, Oostende
 Les Corps des Cadets de Marine, Section Bru-
 xelles
 Le Commandant Andrien, Uccle
 Le Capitaine Mertens, Uccle
 Le Lieutenant Jaeger, Uccle
 L'aumonier Cuyllits, Uccle
 Luitenant ter Zee 1ste kl. res. Verrees, Turnhout
 2EV Res De Bruyne, Bruxelles
 SLT Res Basyn, Brugge
 2EV Res Lehouille, Jupille S/M
 2EV Res Marchant, Bruxelles
 2EV Res Cassart, Bruxelles
 De Muziekpapel van de Zeemacht
 Les Officiers de la Section de Liège du Corps
 des Cadets L.M.B.
 Le Cercle Nautique de la Force Aérienne,
 Bruxelles
 Le Club Prince Albert, Bruxelles
 Club Officiers, Oostende
 Club Officiers, St.-Kruis
 Club Officiers, Merksem
 Club Officiers, Zeebrugge
 Wardroom ZINNIA, A961
 MS „WILLI HUBER” c.o. Plouvier Maritime,
 Antwerpen
 MS STAD GENT, c.o. Plouvier Maritime,
 Antwerpen
 MS STAD ANTWERPEN
 Le Commandant d'aviation Van Obergen, Brugge
 The Office of the Naval Attaché-American
 Embassy, Brussels
 Verbroederling Royal Navy, Oostende
 Marine Basis Nieuwpoort - Bijzondere Diensten
 Tabagie Onderofficiers, Conservost
 Mess Onderofficiers, ZINNIA A961
 Tabagie Onderofficiers Comienav
 Tabagie Onderofficiers Merksem

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

P.V.B.A. Bogerd & Cie, Antwerpen
 De Heer Dubois, Gentbrugge
 Caddy-Tailors, Oostende
 Le Comité National De Propagande Maritime,
 Etterbeek
 Dr. Verhaeghe, Eeklo
 De Heer Gouvy, Oostende
 Monsieur Decloedt, Ixelles
 Monsieur Schilling, Uccle
 L'association des Amis de l'école autonome
 de l'Etat, Oostende
 De Heer Carlier, Antwerpen
 Les établissements Brulé, Schaerbeek
 Monsieur Mey, Mouscron
 De Heer Glorieux, Spiere
 S.P.R.L. Martin & Co, Antwerpen
 Monsieur Clébat, Ixelles
 Les Etains Metten, S.P.R.L., Huy
 Mercantile Marine Antwerpen
 Monsieur Beernaerts, Lasne
 De Heer Deroy, Gent
 De Heer Dautricourt, Knokke
 De Generale Bankmaatschappij, Brugge
 N.V. Cogama, Herentals
 Monsieur Carly, Ixelles
 Restaurant „Koninginnehof” - Oostende
 Hotel Wellington, Oostende
 Monsieur Franckx, Forest
 Monsieur Pierret, Woluwé St.-Lambert
 Monsieur Lejeune, Braine l'Alleud
 De Heer Van Haverbeke E., Oostende
 De Heer Decrop, Loppem
 De Heer Vyncke, Westerlo
 Monsieur Pierard, Saint Servais
 De Heer Haynen, Antwerpen
 Het Marine Kadettenkorps, Antwerpen
 De Heer De State, Ekeren 2
 De Heer Boonen, Wilrijk
 Monsieur Delcourt, Liège
 Monsieur Bierlier, Flémalle-Haute
 De Heer Van Heilemont, Berchem
 Monsieur Pouillet J., Uccle
 Monsieur Dorsimont, Dilbeek
 Monsieur Pringiers, Bruxelles
 De Heer Ingelbrecht, Kapellen
 Monsieur de Gheldere, Bruxelles
 Monsieur Gérard, Flémalle-Haute
 Yachting Club Koksijde
 De Heer Leyssen V.O.Z. Limburg
 Cockerill Yards Hoboken
 L'Ecole Royale des Cadets, Laeken
 Monsieur Hervy, Magistrat, Mons
 De Heer Cools, Brugge
 N.V. Armement Deppe S.A. Antwerpen
 Phoenix Oil Products, Schoten
 De Heer Conings, Gent
 De Heer Wolf, Oostende
 Vereniging der Staatszeeloodsen v.z.w.
 Monsieur Lenoir, La Hulpe
 Monsieur De Ridder, Evere
 Brouwerij Piedbœuf, Stene
 S.P.R.L. Covesa, Bruxelles
 Le Chevalier Breydel, Bruxelles
 De Bankmaatschappij Ippa, Gent
 Monsieur Scherrer, Liège
 Monsieur Van Oye, Bruxelles
 Monsieur Houzeau de Lehaie, Mons
 Ligue des Vétérans de S.M. Léopold III, Bru-
 xelles
 De Heer Van der Jeugt, Gent
 De Heer Van Belleghem, Gent
 Le Centre Privé Médical, St Gilles
 De Heer Lacante, Brugge
 De Heer Degelder, Leuven
 Monsieur Bonnevie, Oostende
 Monsieur Le Comte Le Grelle, Reet
 Informar, Bruxelles
 Monsieur Verlinde, Jette
 De Heer Soetens, Oostende
 Hermis Sodales - Mr. Deblauwe, Oostende
 De Heer Grandjean, St.-Niklaas
 L'Agence Maritime Thomas & Ellis, Uccle
 Thomas & Ellis Ag. Mar, Bruxelles
 Club 1MT & Mat Comienav, St.-Kruis
 Monsieur Schlilm, Arlon
 Monsieur Lamproye, Bruxelles

Afgesloten op datum van 17 februari 1971
 Clôturé à la date du 17 février 1971

nuttige adressen adresses utiles

Vereniging voor hulpbetoon in de Zeemacht,
v.z.w.
Brusselselaan 6, Strombeek-Bever
prk. 10 84 51
Association d'Entraide Force Navale
6, Brusselse laan, Strombeek-Bever
ccp. 10 84 51

VERENIGING RESERVEOFFICIEREN ZM
ASSOCIATION OFFICIERS DE RESERVE FN
Nationale Vereniging - Association Nationale
CPF(R) Deseck
26, av. Lambeau, Bruxelles 15
Afdeling Antwerpen
CPC(R) Planchar
Italiëlei 84, Antwerpen
Section Brabant - Afdeling Brabant
LDV(R) A. Dorsimont
4, av. du Pantheon, 1080 Bruxelles
Afdeling West-Vlaanderen
LDV(R) Rogie
Sint-Paulusstraat 20, Oostende
Afdeling Oost-Vlaanderen
LDV(R) C. Peckstadt
Eeklostraat 164, Mariakerke-Gent

VERENIGINGEN OUDGEDIENDEN ZM
ASSOCIATIONS DES ANCIENS DE LA FN
Section Bruxelloise - Brusselse Vereniging
2, rue Arthur Cosyns, 1020 Bruxelles
Section Liégeoise
Royal Motor Union 38, boulevard d'Avroy
Afdeling Gent
Kastanjestraat 131, Gent
Afdeling Antwerpen
Albert Dickschenstraat 21, Wilrijk
Afdeling Kempen
Cameynestraat 30, Geel
Afdeling Brugge
Scheepsdalelaan 32, Brugge
Région de Charleroi
45, rue de Bouffloulx, Châtelet
Afdeling Tongeren
Steenweg 96, Werm
Section Brabant Wallon
33, rue François, Court - St.-Etienne
Section Hainaut Centre-Ouest
rue Brigade Piron - 7230 Frameries
Afdeling Waasland
Parklaan 95, St.-Niklaas-Waas
Afdeling Tervuren
Lindboomstraat 2, Tervuren

AKTIEF KADER - CADRE D'ACTIVE
Vereniging voor Officieren in aktieve dienst
Association des Officiers en service actif
77, avenue Milcampspla, 77
Bruxelles - Brussel
Koninklijk Onderling Verbond Belgische
Onderofficieren
Royale Alliance Mutuelle des Sous-Officiers de
Belgique
77, avenue Milcampspla, 77
Bruxelles - Brussel
Beroepsunie der Belgische Onderofficieren
Union Professionnelle des Sous-Officiers de
Belgique
102, avenue Princesse Elisabethlaan, 102
Bruxelles 3 - Brussel 3
Vereniging Korporaals en Soldaten van België
Association Caporaux et Soldats de Belgique
77, avenue Milcampspla, 77
Bruxelles - Brussel

JEUGDGROEPERINGEN
GROUPEMENTS DE JEUNESSE
Corps des Cadets de Marine
Marine Kadettenkorps
Section Bruxelles
265, rue Vanderkindere, Bruxelles 18
Base: Port de Bruxelles - Bassin Beco
Corps des Cadets de Marine
Section Liège
16, Quai de Rome, Liège
Base: Port de Yacht
Marine Kadettenkorps - Afdeling Antwerpen
Greinstraat 23, Antwerpen
„SEA - SCOUTS EN SEA - GUIDES”
VAN BELGIE
„SEA - SCOUTS EN SEA - GUIDES”
DE BELGIQUE
Nationale Directie - Direction Nationale
Et. Declercq - P. de Conincklaan, 48 St.-Andries
Directie West-Vlaanderen
F. Vangysel - Zwitserlandstraat 7, Oostende
Directie Oost-Vlaanderen
Fl. Van Beethoven - Bavianastraat 127, Gent
Directie Antwerpen
M. Van Heurck - D'Heldtlaan 19, Edegem
Direction Brabant
M. Landeut
238, rue Dieudonné Lefèvre, Bruxelles 2
Direction des régions francophones
R. Pierard
30, rue L. Hicquet, St.-Servais/Namur

ANTWERPEN (verschillende afdelingen)
M. Govaerts - St.-Fredegandusstraat 39, Deurne
G. Roosemeyers - Groenendaallaan 266, Antw.
F. Beuckelaers - de Bisthovelei 12, Deurne
G. Van Damme - Lange Leemstraat 309, Antw.
HOBOKEN
R. Pauwels - Kerkstraat 56, Antwerpen
OOSTENDE
R. Vangysel - Zwitserlandstraat 7, Oostende
BLANKENBERGE
R. Demeulenaere
L. Dujardinstraat 17, Blankenberge
KNOKKE
G. van der Linden - Natielaan 55, Westkapelle
NIEUWPOORT
A. Titeca - Arsenaalstraat 33, Nieuwpoort
DE PANNE
A. Lenaers - Zeelaan 212, Koksijde
IEPER
M. Deriaux - Kanonnierlaan 16, Ieper
ROESELARE
F. Verhecke - Molenstraat 155, Roeselare
IZEGEM
J. Vandommele - St.-Sebastiaanstraat 19, Izegem
ST.-KRUIS
Fr. Tournoy - Keizerstraat 3, St.-Kruis
BRUGGE
P. Zanders - Hooistraat 27, Brugge
GENT
Fl. Van Beethoven - Bavianastraat 127, Gent
DESTELBERGEN
J. Vanden Bergh - Belgiëlaan 101, Destelbergen
BRUXELLES
M. Landeut - rue Dieudonné Lefèvre 238, Brux. II
JAMBES
R. Pierard - rue L. Hicquet 30, St.-Servais
COUVIN
P. Bastin - rue du Herdeau 19, Couvin
ATH
Ch. Carton - Ch. de Bruxelles 342, Ath
FEDERATIE VOOR OPEN SCOUTISME
Baron Danislei 16, Antwerpen
VLAAMS VERBOND KATHOLIEKE ZEESCOOTS
Nationale Directie
Frankrijklei 97, Antwerpen
Distrikt Kust
E. Weynen - Elisabethlaan 4, Oostende
Distrikt Gent
J. De Cordier - Henleykaai 2, Gent

ZEEVAARTONDERWIJS - ECOLES DE NAVIGATION

Zeevaartschool (Z.S.O.)
Demeysluis, Oostende - Tel. 709 28
Hogere Zeevaartschool (H.Z.S.A.)
Noordkasteelstraat 6, Antwerpen - Tel. 41 06 80
Hogere Radio Navigatieschool (H.R.N.S.)
Meerstraat 46, Brussel 5 - Tel. 47 36 82
Ecole de Navigation (E.N.O.)
Ecluse Demey, Ostende - Tél. 709 28
Ecole Supérieure de Navigation (E.S.N.A.)
6, Noordkasteel, Anvers - Tél. 41 06 80
Ecole Supérieure de Radio-Navigation (E.S.R.N.)
46, rue du Lac, Bruxelles 5 - Tél. 47 36 82

VISSERISCHOLEN - ECOLES DE PECHERIE

Rijksvisserijschool
Kursaalstraat 55, Heist - Tel. 510 01
Stedelijke Visserijschool „John Bauwens”
Mercatorlaan 1, Oostende - Tel. 740 19
Vrije Visserijschool „Paster Pype”
Paster Pypestraat 1, Oostende - Tel. 731 95
Vrije Visserijschool
Kerkstraat 5, Heist
Vrije Visserijschool
Marktplein 5, Nieuwpoort - Tel. 231 02

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

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

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

18°. jaargang neptunus 1971 18°. année

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

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

Copyright 1971, by V.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Clichés : Van Uffelen. Tel. (09) 25.47.68 Gent.



NEPTUNUS

tweemaandelijks maritiem tijdschrift - juillet '70 juli - revue maritime bimestrielle



DESTROYER LANCE-MISSILES SOVIETIQUE CL. KASHIN

La guerre de demain a commencé hier.

Maritiem panorama

Guadalcanal

Amiraux, Capitaines et Corsaires de Belgique

Modelbouw — Modelisme.

Maritieme woordenschat.



3

