

NEPTUNUS

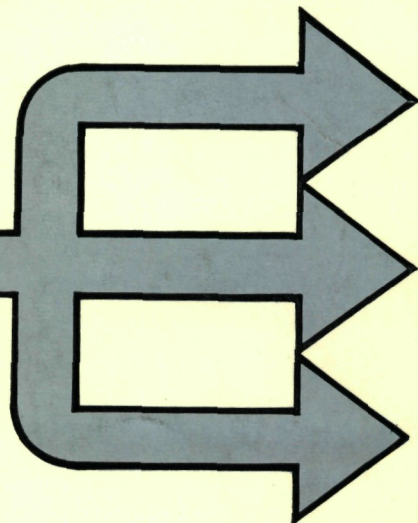
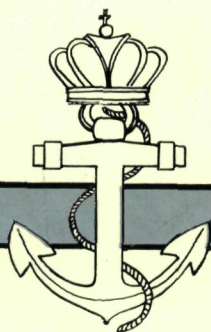
tweemaandelijks maritiem tijdschrift

1973-1974

revue maritime bimestrielle



- ☐ opération westerbung
- ☐ maritiem panorama
- ☐ chronique de la voile
- ☐ woorden uit de zeemanskist
- ☐ chronique de la force navale



21° jaargang nr. 144
21° année no. 144

[illegible]

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

Photos - Foto's

R. De Meersman

ADMINISTRATIE - ADMINISTRATION

Briefwisseling, adresveranderingen,
publiciteit, 't winkeltje.

Correspondance, changements d'adresse
publicité, la boutique.

Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende
Tel. 059/814 02 ext. 389

Directeur publiciteit - publicité

C. Béatse b.p. 17, 8400 Oostende

VENTES - ABONNEMENTS -

VERKOOP- EN ABONNEMENTSDIENST

C.C.P. 64.75 du Société Générale de Ban-
que Oostende - Compte 280-0400779-12 de
Neptunus.

P.R.K. 64.75 van de Generale Bankmaat-
schappij Oostende - voor rekening
280-0400779-12 Neptunus.

P.R.K. 146270 van de Kredietbank Oost-
ende - voor rekening 473-6090311-30 van
Neptunus.

C.C.P. 146270 du Kredietbank Oostende -
compte 473-6090311-30 de Neptunus.

200 F gewoon - normal

500 F ere - d'honneur

RAAD VAN BEHEER -

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président :

Voorzitter :

J.C. Liénart

Vice-président - Ondervoorzitter :

V. Ségaert

Sekretaris - Secrétaire : Ch. Freys

Penningmeester - Trésorier : J.-P. Falise

Beheerders - Administrateurs : C. Beatse,
R. Dhont, F. Dumont, A. Van den Dries-
sche, J. Arys, R. Mathieu, E. Van Haver-
beke, G. Gouwy, Lambinet, M. Verboven.

2 - 1973 - 74

inhoud sommaire

2	aan u, vriend lezer	de redaktie
3	a vous, amis lecteurs	la redaction
4	opération « weserübung »	r. desaeger
26	onze koopvaardij	f. van otterdyk
32	on her majesty's service	g. de bassompierre
35	de rattenvanger	libera carlier
38	r. prigneaux chantre wallon	
42	maritiem panorama	h. rogie
46	neptunus-business	redaktie
48	chronique de la voile kroniek van het zeilen	p. benoidt
54	woorden uit de zeemanskist	j.b. dreesen
57	les amiraux, capitaines et corsaires de belgique	j.c. liénart
61	chronique de la force navale kroniek van de zeemacht	la redaction de redaktie

Aan U, vriend lezer...

Per 25 mei jl., had de jaarlijkse algemene statutaire vergadering van de v.z.w. Neptunus plaats in de Admiraals Zaal van de Mess Officieren te Oostende. Heel wat belangstelling - uiteraard van de effectieve leden - maar ook een flinke schare trouwe medewerkers.

Voorzitter J.C. Liénart, heette de aanwezigen welkom en schetste in grote lijnen de blauwdruk voor de toekomst. Uit het verslag van de redactie bleek dat het kronisch personeelsgebrek nog steeds geen oplossing kreeg, terwijl langs de andere kant het werk steeds maar toeneemt. Verder kwam de zorg van de directie tot uiting betreffende de begindatum van iedere jaargang, nl. mei; een zaak die vele lezers in verwarring brengt en wel eens aan de basis ligt van de foutieve gedachte dat Neptunus steeds te laat verschijnt.

Na een vruchtbare discussie met de aanwezigen over de inhoud, mogen wij besluiten dat Neptunus in grote lijnen beantwoordt aan de verzuchtingen van onze lezers, wel zal in de toekomst meer aandacht besteed worden aan de visserij - een zaak die we inderdaad steeds over het hoofd hebben gezien - verder zal getracht worden de rubriek « Zeemacht » meer uit te breiden met regelmatig een reportage over een of andere dienst, schip, groepering.

Uit het verslag van de penningmeester moeten wij helaas het deficit onderlijnen, deficit dat wij gelukkig dit jaar konden opvangen door onze reserve. Bij deze gelegenheid onderlijnde de raad van beheer nogmaals het feit dat de v.z.w. Neptunus de Zeemacht een prestigetijdschrift biedt, dat haar tenslotte niets kost, een tijdschrift dat géén toelage ontvangt van de autoriteiten en dat niettegenstaande een lage abonnementsprijs toch reeds 21 jaar bestaat.

Bij de vernieuwing van enkele beheersmandaten werd de heer M. Verboven eenparig verkozen tot beheerder en de heer Falise tot penningmeester. De heer Freys die de functie van sekretaris-penningmeester voordien in cumul deed, blijft secretaris.

Deze goedgevulde voormiddag werd besloten met een druk bijgewoonde persconferentie gegeven door vice-voorzitter V. Segaert, die in een goed gestoffeerde toespraak de nieuwe jaargang - de 21ste - aan de pers voorstelde.

A vous, amis lecteurs...

L'assemblée générale statutaire annuelle de l'A.S.B.L. Neptunus s'est tenue en la salle des Amiraux du Mess Officiers le 25 mai dernier.

On a pu constater l'intérêt croissant non seulement de la part des membres effectifs mais également de par le nombre des fidèles collaborateurs.

Le président J.C. Liénart souhaite la bienvenue et esquisse l'avenir de la revue.

Le rapport du comité de rédaction nous confirme la pénurie chronique en personnel alors que le volume de travail ne fait qu'augmenter. La direction tient à préciser une fois de plus que le fait de sortir son premier numéro au mois du mai ne signifie nullement que le Neptunus paraît en retard.

L'assemblée croit savoir que les articles de la revue rencontrent les aspirations des lecteurs quoiqu'à l'avenir, elle se propose d'attacher plus d'importance au secteur de la pêche, et la rubrique Force Navale sera également mieux étoffée par divers reportages ayant trait aux différents groupements et services.

Du rapport du trésorier ressort malheureusement le déficit, qui cette fois fut resorbé par nos réserves.

Le Conseil d'Administration souligna une fois de plus que l'A.S.B.L. Neptunus fournit une revue prestigieuse à la Force Navale qui ne lui coûte rien, une revue qui ne reçoit aucun subside des autorités et qui nonobstant son très bas prix, a déjà 21 années d'existence. Le renouvellement de quelques mandats d'administrateurs vit la nomination de Monsieur M. Verboven à majorité de voix ainsi que celle de Monsieur Falise en qualité de trésorier. Monsieur Freys qui assumait la fonction de secrétaire-trésorier en cumul, conservera celle de secrétaire.

L'avant-midi au programme chargé, se clôtura par une conférence de presse donnée par le vice-président V. Segaert qui présenta à la presse la revue « Neptunus » arrivée à sa majorité.



Le 1er mars 1940, HITLER émet la directive formelle de l'opération WESERUBUNG. Cette opération prévoit, par un coup de force, l'occupation de la Norvège et du Danemark. WESERUBUNG combine, pour la première fois dans l'histoire militaire, les forces de terre, de l'air et de mer, aussi bien pour la prise d'objectifs principaux que pour l'envoi de renforts et de matériel.

Quels sont les événements qui ont amené l'état-major allemand à envisager l'occupation des Pays Scandinaves ?

R. Desaegeer

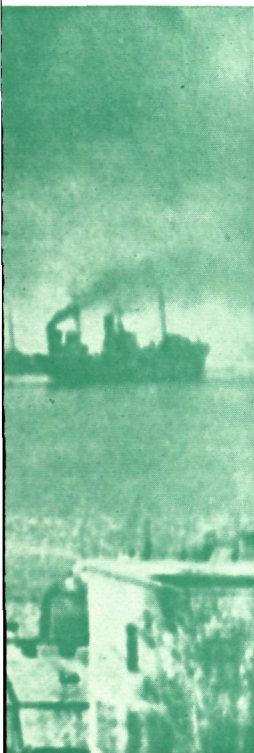
LA SITUATION

Les troupes allemandes ont envahi la Pologne le 1er septembre 1939. Le 3 septembre, en vertu du traité d'assistance signé avec ce pays, la France et la Grande-Bretagne déclarent la guerre à l'Allemagne.

Si les opérations terrestres et aériennes sont quasi inexistantes à l'Ouest, par contre les opérations navales débutent dès le premier jour par le torpillage du paquebot anglais « ATHENIA ». Mais les flottes en présence sont disproportionnées (voir tableaux 2 et 3), ce qui permet aux Alliés de bloquer la flotte allemande dans la Mer du Nord. De même, le trafic maritime marchand est interrompu, entraînant pour l'Allemagne, de graves conséquences économiques puisqu'elle manque de la majeure partie des matières premières nécessaires à son industrie de guerre.

Au moment de la déclaration de guerre par les Alliés, 42 % seulement de la flotte marchande allemande se trouvait dans ses propres ports et, jusqu'au 5 avril 1940, 246 bateaux resteront bloqués dans des ports neutres, 82 parviendront à rejoindre un port allemand mais 58 seront détruits ou capturés.

Du fait que la Kriegsmarine ne peut se mesurer à la Royal Navy, elle mène une guerre de course, car l'arrivée des denrées alimentaires et des produits pétroliers conditionne, pour la Grande-Bretagne, la continuation de la guerre. Couper la Grande-Bretagne de ses importations, c'est la contraindre à capituler.



Opération **WESERÜBUNG**

Les moyens

L'arme principale de la Kriegsmarine est le sous-marin. Sur les 57 unités qu'elle possède au début des hostilités, 22 seulement sont capables d'opérer dans l'Atlantique et la moyenne des sous-marins en opération est de 5 à 7, compte tenu des transits et des périodes d'entretien. Malgré ce nombre restreint, les U-boats enregistrent rapidement des succès. Le 17 septembre, l'U-29 (L.D.V. SCHUHART) coule le porte-avions « COURAGEOUS ». Le 19 septembre, il lance ses torpilles contre le porte-avions « ARK ROYAL » mais il le manque. Il est lui-même repéré et détruit. Les Allemands constatent ainsi que l'ASDIC n'est pas aussi efficace que l'Amirauté l'avait prévu puisque les sous-marins parviennent à passer l'écran des destroyers. Par contre, les Britanniques ne veulent plus risquer leurs porte-avions dans des missions de surveillance et ils les retirent des zones côtières.

Il convient bien entendu de mentionner le fait d'armes de l'U-47 (L.D.V. PRIEM) en rade de Scapa Flow. Le 14 octobre 1939, l'U-47 parvient à entrer dans la rade de Scapa Flow et torpille, par deux fois, le « ROYAL OAK ». Cet exploit a, pour conséquence, le départ de la flotte britannique pour Loch Ewe, l'éloignant ainsi de la sortie de la Mer du Nord.

Au total, les sous-marins auront coulé au 1er mars 1940, 199 navires jaugeant 701.985 tonnes. Ils enregistrent la perte de 14 unités.

La Kriegsmarine possède aussi une arme nouvelle. Dans la Tamise, le 18 novembre, 39 Heinkel 115 lâchent, pour la première fois, des mines magnétiques. Dans les jours qui suivent, 6 cargos sautent. Les Britanniques ne peuvent en expliquer la cause. Mais le 22 novembre, une mine s'échoue sur un banc de sable et peut être démontée. La riposte est dès lors rapidement trouvée : les Britanniques vont démagnétiser leurs navires.

Les Allemands disposent, au début de la guerre, de deux types de mines, la TMB et la TMC. Ces mines contiennent entre 400 et 500 Kg d'explosif et peuvent être mouillées jusqu'à 30 mètres de fond.

Les sous-marins procèdent à 34 opérations de mouillage de mines. Deux sous-marins sont perdus : l'U-13 dans la Clyde et l'U-33 devant Douvres.

Pendant les nuits de l'hiver 1939-1940, les destroyers du Capitaine de Vaisseau BONTE effectuent neuf opérations le long de la côte Est de la Grande-Bretagne. Ils mouillent 1.800 mines magnétiques ou à orin, sans subir aucune perte. Mais c'est au retour d'une de ces opérations que les croiseurs « NURNBERG » et « LEIPZIG » sont torpillés. Les Allemands font sortir les croiseurs pour protéger le retour des destroyers mais ce calcul s'est avéré ne pas être des meilleurs.

Du 3 septembre 1939 au 1er mars 1940, les mines allemandes font perdre aux Alliés 115 bâtiments pour un tonnage de 394.533 tonnes. Le cuirassé « NELSON » et le croiseur « BELFAST » sont gravement endommagés.

La Kriegsmarine envoie également ses navires de surface effectuer des raids sur les routes maritimes alliées. Elle possède aussi plusieurs cargos transformés en croiseurs auxiliaires lesquels agissent en corsaires. Le plus célèbre de ces raids, est la croisière du « GRAAF SPEE ». Au cours de son périple dans l'Atlantique et dans l'Océan Indien, le « GRAAF SPEE » coule neuf cargos jaugeant 50.000 tonnes et il mobilise, à sa poursuite, une importante flotte alliée. Le « GRAAF SPEE » se saborde le 17 octobre 1939 en rade de Montevideo après un combat mené contre trois croiseurs britanniques.

La situation géographique

La situation géographique est particulièrement défavorable à l'Allemagne. L'Angleterre lui barre le passage. Pour atteindre l'Atlantique où se trouvent les lignes de communication alliées, la Kriegsmarine doit, soit franchir la Manche, soit passer entre les îles Shetland et la Norvège. D'autre part, le Pas de Calais est infranchissable, même aux sous-marins, et, après quelques essais infructueux, l'opération n'est plus tentée.

Pour passer les détroits du Danemark, il faut remonter loin au Nord, ce qui occasionne un long transit. De plus, les Britanniques ont toutes les chances de repérer les navires et de faire intervenir leur flotte. Pour les Allemands, la difficulté s'est encore accrue par suite du développement de l'aviation alliée qui peut maintenant opérer sur toute l'étendue de la Mer du Nord.

Beaucoup d'officiers allemands se rappelaient que durant la première guerre mondiale, la Hoche See Flotte s'était trouvée bloquée dans ses ports. De même, les sous-marins devaient, pour opérer dans l'Atlantique, passer le barrage du Nord. Ce barrage formé de filets et de mines, s'étendait entre les îles Orcades et la Norvège. En 1918, les Américains y mouillèrent 56.000 mines.

Il est donc tout à fait normal que la Kriegsmarine songeait à obtenir des bases en Norvège. Ces bases rendraient le passage beaucoup plus aisé vers l'Atlantique et les routes maritimes alliées.

La situation économique

D'autre part, le blocus pose à l'Allemagne, du point de vue économique, de graves problèmes. Malgré un programme strict visant à réaliser l'autarcie, l'Allemagne est loin de pourvoir à ses besoins en matières premières. Le problème est extrêmement important pour le minerai de fer, indispensable à son industrie de guerre. Sur les quinze millions de tonnes qu'elle va employer durant la première année de guerre, elle doit en importer onze millions, dont neuf millions proviennent des mines suédoises du nord (Gällivare) et un million du sud de la Suède. Ce minerai de fer transite, en été, par le port de Luleå et par la Baltique, sous couvert des forces allemandes. Toutefois, pendant les mois d'hiver, Luleå et la Baltique étant pris par les glaces, le minerai est embarqué à Narvik. Il transite le long des côtes norvégiennes. Les Allemands profitent ainsi des eaux territoriales pour forcer le blocus britannique. Aussi l'état-major de la Kriegsmarine estime-t-il préférable d'en rester au statu quo.

Cependant, le 16 février 1940, le ravitailleur allemand « ALTMARCK » est abordé, dans le Jönsen fjord, par le destroyer britannique « COSSACK ». L'« ALTMARCK », ravitailleur du « GRAAF SPEE », rentre en Allemagne ayant à son bord les équipages des navires alliés coulés par le cuirassé de poche. Pour échapper au blocus allié, il passe par les eaux territoriales norvégiennes. C'est dans un des fjords que le destroyer « COSSACK » l'aborde et délivre les marins alliés. Cette action est considérée avec beaucoup de sérieux par le Führer car elle démontre que les Alliés peuvent couper, quand ils le désirent, la route du fer. Aussi, le 21 février 1940, le général von FALKENHORST est-il appelé à la Chancellerie. Le

LE PETIT PARISIEN

LE PLUS LU DES JOURNAUX DU MONDE ENTIER

MARDI 9 AVRIL 1940

LA ROUTE DU FER BARRÉE AUX ALLEMANDS

TROIS CHAMPS DE MINES POSÉS par la marine alliée interdisent l'accès des principaux ports norvégiens

LES FLOTTES BRITANNIQUE ET FRANÇAISE COOPÈRENT ÉTROITEMENT A LA SURVEILLANCE DES EAUX NORDIQUES

Un virage important
Un virage important dans la conduite de la guerre va s'accomplir, sans doute prochainement, par le fait de la mise en œuvre de la stratégie de M. Neville Chamberlain aux Communes sur la question des droits des neutres par rapport à la route du fer.

La route du fer, c'est la route qui mène de la mer du Nord à la mer du Sud, par le détroit de Skagerrak, le long des côtes de la Norvège, et qui est la principale voie d'approvisionnement en pétrole et en minerais pour l'Allemagne.

La route du fer, c'est la route qui mène de la mer du Nord à la mer du Sud, par le détroit de Skagerrak, le long des côtes de la Norvège, et qui est la principale voie d'approvisionnement en pétrole et en minerais pour l'Allemagne.

Le bon droit des Alliés
C'est après une longue période où les Alliés se sont abstenus de toute action contre la route du fer, que les Alliés ont décidé de l'interdire.

La route du fer, c'est la route qui mène de la mer du Nord à la mer du Sud, par le détroit de Skagerrak, le long des côtes de la Norvège, et qui est la principale voie d'approvisionnement en pétrole et en minerais pour l'Allemagne.

LA NORVÈGE PROTESTE
Ce matin, à 10 heures, conseil des ministres.

QUATRE NAVIRES ET UN SOUS-MARIN allemands sont coulés au large de la Norvège
L'un des bateaux, le "Rinde-Janssen" transportait 300 hommes.

Trois chefs communistes arrêtés à Paris
Henri JANIN, ex-maire et conseiller général de Valenciennes-Saint-Sauveur, délégué du secrétaire de la III^e Internationale pour diriger et tracer l'activité clandestine du "parti".

André CARRÉ, chef de la propagande dans la Seine et en Seine-Oise.

André FAURÉ, secrétaire de l'Union communiste d'Aubervilliers, "renommable" de la région Paris-Nord.

Quatrième comité secret de la guerre
cet après-midi AU SÉNAT

17 PROPAGANDISTES ET DESTROYERS DE TAXES APPRÉHENDÉS DANS LA RÉGION OUEST
La propagande contre la guerre est en pleine activité dans la région Ouest. Les destroyers de taxes appréhendés dans la région Ouest.

La radiodiffusion est réorganisée.
Représentants de tous les secteurs sous une direction unique.

DES CENTAINES DE MILLIERS DE FICHES A CLASSER

Le 9 avril la presse française annonce le déclenchement de l'opération « Wilfred » destinée à empêcher le ravitaillement de l'Allemagne en minerais de fer suédois.

La tentative des navires a été faite à l'issue des 6 heures de nuit.



Führer lui confie la mission de s'emparer des principaux ports de la Norvège. Le Danemark y sera ajouté par la suite. Et, le 1er mars 1940, HITLER donne la directive formelle pour l'opération WESERUBUNG (voir annexe 5).

La situation des Alliés

Cette situation particulière des eaux territoriales norvégiennes n'a pas échappé aux Alliés, mais les Comités de Défense se refusent à violer la neutralité de la Norvège.

La courageuse résistance de la Finlande, envahie depuis le 30 novembre par les troupes russes, va donner aux Alliés un prétexte pour l'envoi d'un corps expéditionnaire en Finlande. Il entre dans les intentions de l'état-major de laisser un nombre suffisant de troupes à l'arrière pour occuper Narvik et les mines de fer de Gällivare. Deux divisions sont équipées et sont entraînées en Ecosse en vue des combats en pays froid.

Une note diplomatique est envoyée aux gouvernements norvégien et suédois pour demander le libre passage du corps expéditionnaire. Mais ces pays désirant garder une stricte neutralité et craignant par ailleurs la réaction allemande, s'opposent au passage des troupes alliées.

Entre-temps, la résistance finlandaise était arrivée au bout de l'épuisement et le 12 mars 1940, le gouvernement finlandais signa la paix à Moscou.

Les raisons d'être du corps expéditionnaire disparaissaient de ce fait et les troupes sont envoyées en France renforcer la British Expeditionary Force (BEF). Mais sur l'insistance

de l'Amirauté, le Comité Suprême de Défense Alliée décide, le 28 mars, de miner les eaux norvégiennes pour interrompre le trafic entre Narvik et l'Allemagne. C'est l'opération WILFRED qui doit débuter le 5 avril 1940. Une note diplomatique sera adressée aux gouvernements norvégien et suédois.

LES PLANS

Le 1er avril 1940, le Führer procède à une répétition générale de l'opération WESERUBUNG. Les officiers doivent simuler, en sa présence, les différentes phases de leur mission. La première vague est formée par la 3ème division de montagne et des 69ème, 196ème et

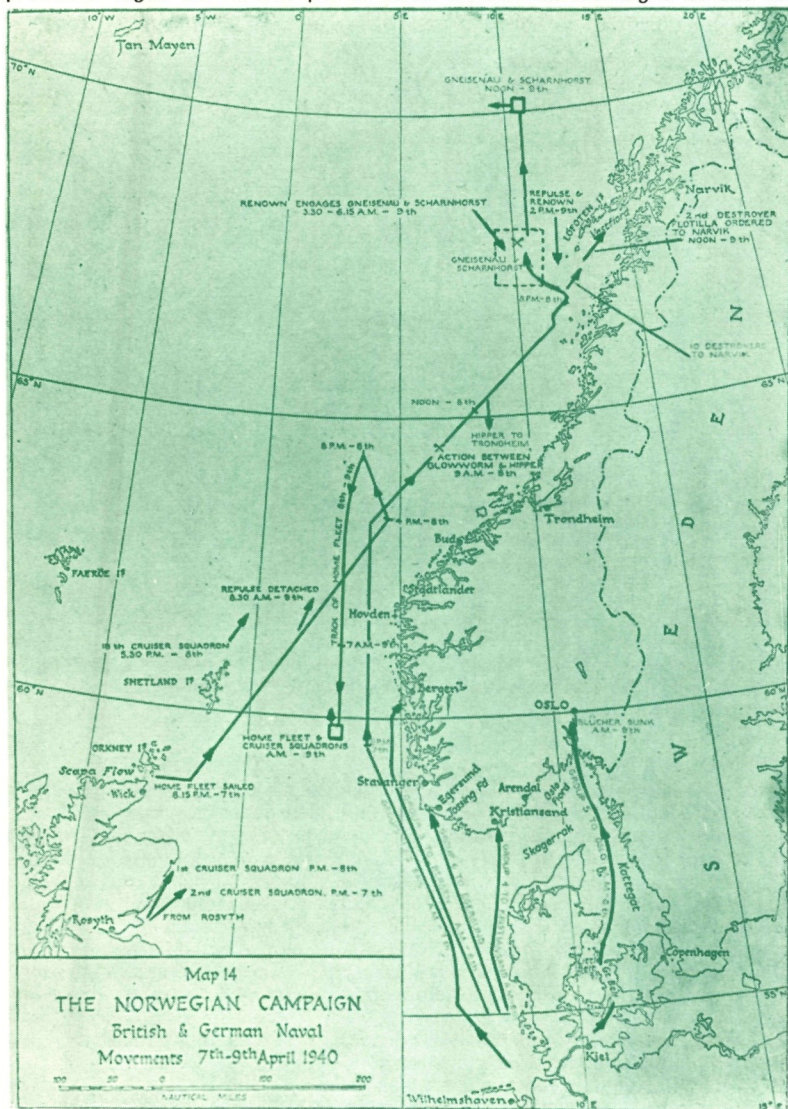


FIG. 1

163ème divisions d'infanterie. La 2ème division de montagne et les 181ème et 124ème divisions d'infanterie suivent en renfort.

La date des débarquements est fixée au 9 avril 1940 à 4 h. 30, tous les ports devant être occupés en même temps et, si possible, d'une manière pacifique. L'amiral RAEDER déclare au Führer que l'opération est contraire à tous les principes de la stratégie navale mais que si l'effet de surprise est réalisé, les troupes pourraient être débarquées comme prévu.

La Norvège

La Kriegsmarine doit fournir six groupes pour l'occupation des principaux ports de la Norvège. Ils sont disposés du Nord au Sud comme suit :

Le groupe No. 1 se compose de dix destroyers du Commodore BONTE transportant 2.000 hommes de la 3ème division de montagne. Les troupes, placées sous les ordres du général DIETL, doivent s'emparer de Narvik.

Le groupe No. 2, le croiseur « HIPPER » accompagné de quatre destroyers, doit débarquer deux bataillons de la 3ème division de montagne, soit environ 1.700 hommes, à Trondheim. Ces deux groupes vont naviguer de concert et sont protégés au large par les croiseurs de bataille « SHARNHORST » et « GNEISENAU ». Ces groupes sont les plus aventureux : le groupe No. 1 doit parcourir 1050 milles et le groupe No. 2, 725 milles dans des eaux dont la Royal Navy a pratiquement tout le contrôle.

Le groupe No. 3 doit prendre le port de Bergen. Les croiseurs « KOENIGSBERG », « KOLN » et le croiseur « école » « BREMSE », deux torpilleurs ainsi que la première flottille de vedettes rapides (7 unités) doivent y débarquer 1.900 hommes de la 6ème D.I.

Le groupe No. 6, quatre dragueurs, doit déposer 150 hommes à Egersund.

Le groupe No. 4 comprend le croiseur « KARLSRUHE », trois torpilleurs et la 2ème flottille de vedettes (7 unités). Il doit débarquer 1.100 hommes à Kristiansand.

Oslo, la capitale, doit être enlevée par 2.000 hommes de la 169ème D.I. appuyée par le cuirassé « LUTZOW », les croiseurs « BLUCHER » et « EMDEN », trois torpilleurs ainsi que la 1ère flottille de dragage (8 unités). C'est le groupe No. 5.

Le Skagerrak est barré par un groupe de quatre mouilleurs de mines et par quatre dragueurs.

De nombreux cargos et pétroliers doivent assurer le ravitaillement et fournir le matériel nécessaire. Les premiers cargos vont quitter l'Allemagne le 5 avril.

L'opération HARTMUTH

Un écran de sous-marins doit couvrir toute l'opération. C'est l'opération HARTMUTH dirigée par le Commandant en Chef des Sous-marins (BdU). Douze sous-marins océaniques, treize du type II et six sous-marins « école » vont se déployer pour intercepter la flotte Britannique.

Le soutien aérien

Des troupes aéroportées et des parachutistes sont prévus pour l'attaque des aérodromes de Fornebu, près d'Oslo et de Sola, près de Stavanger. La prise des deux plus grands aérodromes norvégiens doit assurer, aux Allemands, la maîtrise de l'air pendant les opérations. L'état-major de l'air est responsable des transports aériens jusqu'au moment du débarquement. Par après, le général von FALKENHORST disposera du Xème Corps Aérien.

Le Danemark

Quatre groupes sont formés par la Kriegsmarine pour l'occupation du Danemark.

Le vieux cuirassé « SCHLESWIG-HOLSTEIN » ainsi que deux navires de transport doivent s'emparer de Korsør.

Le ravitailleur « HANSTADT DANZIG » et deux patrouilleurs vont s'amarrer à Copenhague le long de la jetée Langelinie et y débarquer un bataillon chargé de s'emparer du Roi et de l'état-major.

Le 7 avril, le général Kurt HIMMER se rendra en civil à Copenhague pour y préparer l'arrivée de ses troupes.

Différents groupes de dragueurs et de patrouilleurs ont pour mission de s'emparer de Middelfort, Esbjerg et Tyborør.

Par voie de terre, deux brigades motorisées doivent traverser le pays du sud vers le nord, pour s'emparer le plus rapidement possible de l'aérodrome d'Aalborg, ce dernier ayant été neutralisé auparavant par un peloton de parachutistes et un bataillon aéroporté. La prise rapide de cet aérodrome va jouer un grand rôle dans l'occupation ultérieure de l'aérodrome de Fornebu près d'Oslo.

L'Opération WILFRED

Du côté des Alliés, les navires appareillent le 5 avril pour exécuter l'opération WILFRED. La force WV, les quatre destroyers mouilleurs de mines du Captain BICKFORD, escortés par les quatre destroyers du Captain WARBURTON-LEE : « HARDY », « HOTSPUR », « HAVOCK » et « HUNTER », vont mouiller un champ de mines sur la route de Narvik, à l'entrée du Vestfjord.

La force WB comprend deux destroyers chargés de mouiller des mines au large de Molde. La force WS, composée du « TEVIOT BANK » et de quatre destroyers, effectuera le même travail au large de Stadlandet.

Ces trois forces sont protégées au large par le croiseur de bataille « RENOWN » et les destroyers « GLOWWORM », « GREYHOUND », « HYPERION » et « HERO ».

Le croiseur « BIRMINGHAM » et deux destroyers forment un barrage au sud de Bergen. De plus, le plan R4 prévoit une force d'intervention en cas de réaction des Allemands. Quatre bataillons de la 146ème et de la 148ème brigades d'infanterie sont embarqués à Rosyth à bord de la 1ère division de croiseurs. Cette division comprend les croiseurs « DEVONSHIRE », « BERWICK », « YORK » et « GLASGOW ». Les troupes doivent intervenir à Bergen et à Stavanger.

Dans la Clyde, un bataillon de la 24ème brigade de la Garde et un bataillon de la 146ème brigade d'infanterie sont embarqués à bord des transporteurs « CHROBRY » et « BATORY ». Les transport, escortés par le croiseur « AURORA » et par six destroyers, doivent débarquer leurs troupes à Trondheim et à Narvik. Ainsi, si les Allemands tentaient une quelconque action, la riposte serait instantanée.

LES OPERATIONS

Le 7 avril au matin, les groupes 1 et 2 viennent de quitter l'Allemagne et remontent vers le Nord. Ils sont repérés et bombardés, mais sans succès, par l'aviation britannique.

L'amiral FORBES commandant la Home Fleet est prévenu de la présence des navires allemands en Mer du Nord mais les renseignements complets ne lui sont communiqués qu'au retour des aviateurs. Persuadé qu'il s'agit d'une sortie de l'escadre allemande vers l'Atlantique, l'amiral FORBES décide de l'intercepter. L'escadre appareille de Scapa Flow à 20 h. 15. Elle comprend les cuirassés « NELSON » et « RODNEY », le croiseur de bataille « REPULSE », les croiseurs « PENELOPE », « SHEFFIELD » et dix destroyers. Le croiseur français « EMILE BERTIN » et deux autres destroyers arrivent en renfort. La 2ème division de croiseurs qui comprend les deux croiseurs « GALETEA » et « ARETHUSA » ainsi que quatre destroyers, quitte Rosyth pour se joindre à l'amiral FORBES.

La 18ème division de croiseurs qui escorte le convoi ON 25 au nord des îles Shetland, reçoit également l'ordre de se joindre à l'escadre. Cette division commandée par le vice-amiral LAYTON, comprend le croiseur « MANCHESTER » et le croiseur « SOUTHAMPTON » ainsi que cinq destroyers.

Quant au croiseur « BIRMINGHAM » et son escorte, ils reçoivent l'ordre de rejoindre le « RENOWN ». De ce fait, le barrage au sud de Bergen disparaît devant les groupes Nos 1 et 2 qui remontent la côte norvégienne.

Les conditions météorologiques sont mauvaises. Une tempête du NNW s'est levée dans la soirée du 7 avril et elle va durer jusqu'au 9 avril au matin. La visibilité est presque nulle. Il y a de fréquentes tourmentes de neige. Les navires éprouvent les plus grandes difficultés pour garder leur poste.

Toute la nuit, l'escadre de l'amiral FORBES fait route au Nord-Est et, le 8 avril vers 4 heures, elle se trouve à environ 120 milles au sud de Trondheim.

Le « RENOWN » et son escorte ont atteint le Vestfjord le 7 avril au soir et détachent les mouilleurs de mines qui doivent avoir terminé leur tâche le 8 avril au matin. Le destroyer « GLOWWORM » n'est toutefois pas parmi l'escorte. Recherchant un marin tombé par-dessus bord, il est resté en arrière et a été séparé de l'escadre.

Le 8 avril au matin, le « GLOWWORM » fait route au nord pour rejoindre le « RENOWN ». Soudain il aperçoit deux destroyers allemands sortant d'un grain. Il engage aussitôt le combat. Il s'agit de deux destroyers du groupe No. 1 lesquels sont surchargés de soldats. Ils augmentent de vitesse pour échapper à leur poursuivant. Mais la forte houle de face va les endommager et les obliger à réduire la vitesse.

Le croiseur « HIPPER » accouru à la rescousse, met des coups au but dès la première salve. Le « GLOWWORM », gravement avarié, se retire en lâchant un écran de fumée. Le croiseur « HIPPER » engage la poursuite mais, après avoir traversé l'écran de fumée, il se trouve nez à nez avec le « GLOWWORM » qui a viré de bord et l'éperonne à tribord lui arrachant quarante mètres de cuirasse. Le « GLOWWORM » glisse le long de sa coque puis disparaît dans les flots après une violente explosion.

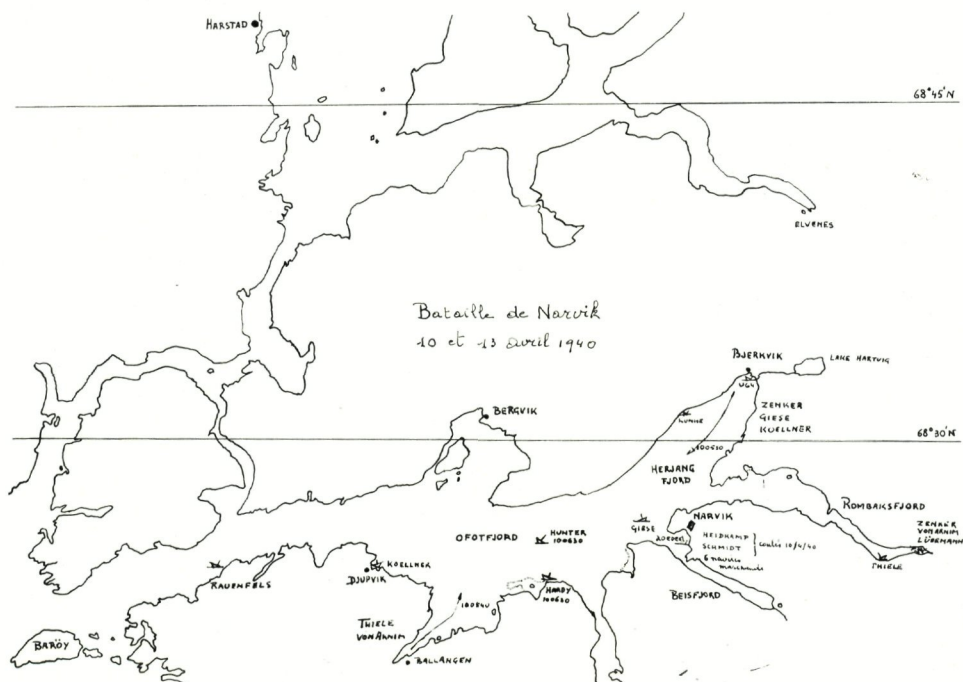
L'amiral FORBES reçoit l'appel au secours du « GLOWWORM » à 8 h. 55, puis la radio se tait. Il sait maintenant que les grands navires allemands sont en mer ; c'est à leur poursuite qu'il s'élance. Le « REPULSE », le croiseur « PENELOPE » et quatre destroyers sont envoyés au secours du « GLOWWORM ».

A Rosyth la 1ère division de croiseurs reçoit aussitôt l'ordre de débarquer les troupes et de rejoindre l'escadre. Dans la Clyde, les troupes sont également débarquées. La plus grande confusion règne lors de la mise à quai de troupes et du matériel. Tout ce qui est matériel est dispersé.

Le 8 avril à midi, l'escadre parvient à faire décoller un hydravion. Celui-ci repère le groupe No. 2 qui, à ce moment fait route à l'ouest, en attendant l'heure d'entrer à Trondheim. L'escadre alliée prend une route d'interception Nord puis Nord-Ouest, ce qui l'écarte de l'objectif du groupe No. 2.

De plus, les destroyers gardant le Vestfjord rejoignent le « RENOWN ». Il n'y a donc plus rien entre Narvik et le Groupe No. 1.

FIG. 2



Cependant, au large du port de Lillesand, le sous-marin polonais « ORZEL » coule, à 11 h. 56, le transport allemand « RIO DE JANEIRO ». Une centaine de survivants sont raménés au port par les pêcheurs. Interrogés par la police norvégienne, ils affirment être en route pour Bergen afin de protéger le port d'une attaque anglaise. Cette information est aussitôt transmise au gouvernement, mais celui-ci ne veut prendre aucune mesure susceptible d'être considérée comme une provocation vis-à-vis de l'Allemagne. Le colonel Ramus HALLEDAL, Chef d'Etat-Major des Forces Norvégiennes, se rend chez le Ministre de la Défense Nationale pour lui faire part de ce que tout le personnel est prêt à exécuter les ordres du gouvernement. Le Ministre refuse de décréter la mobilisation générale. Les troupes ne sont même pas consignées. La dite information est néanmoins portée à la connaissance de l'Amirauté Britannique en début de soirée. Mais elle ne parviendra à l'amiral FORBES que le lendemain matin. Entre-temps, ce dernier recherche toujours en mer les navires allemands et, le 8 avril à 20 h. l'escadre prend une route Sud.

L'Occupation du Danemark

Toutes les espérances allemandes se trouvent justifiées en ce qui concerne le Danemark. Les transports et les navires de guerre passent devant les forts danois sans encourir de sommations. A Copenhague, ils s'amarrent le long de la jetée et la citadelle est prise pratiquement sans résistance. Le gouvernement est unanime pour pratiquer la non-résistance et il conseille au Roi de se rendre. Seul le général PRYOR émet l'avis de combattre. Le 9 avril à 8 h. 34, tout est terminé : les Danois comptent treize morts et vingt trois blessés.

Le débarquement en Norvège

En Norvège, tous les objectifs sont atteints mais pas toujours sans peine.

Dans la nuit du 8 au 9 avril, le groupe No. 5 a été arrêté, à l'entrée du fjord d'Oslo, par le mouilleur de mines norvégien « OLAV TRYGERSON » lequel coule un torpilleur et endommage le croiseur « EMDEN ». Le mouilleur de mines norvégien est coulé à son tour et l'escadre poursuit sa route. Mais les forts de Drøbak, à 25 Kms d'Oslo, ouvrent le feu. Les canons Krupp de 280 mm. ont vite fait de couler le croiseur lourd « BLUCHER ». Le « LUT-ZOW », endommagé, se retire avec le reste de l'escadre et les troupes débarquent plus au sud. Le contre-amiral Oskar KUMMETZ commandant l'escadre et le général ENGELBRECHT commandant la 163ème division d'infanterie qui se trouvaient à bord du « BLUCHER », sont faits prisonniers par les Norvégiens.

N'ayant pu réaliser la surprise par la mer, le groupe aéroporté est aussitôt appelé à la rescousse. Mais un épais banc de brouillard couvre l'aérodrome de Fornebu et le groupe aéroporté va se poser sur l'aérodrome d'Aalborg qui se trouve déjà aux mains des Allemands. Le brouillard se lève tard dans la matinée et Fornebu est aussitôt occupé. Le 9 avril, vers midi, les troupes allemandes font leur entrée à Oslo.

Toutefois, le Roi Haakon et son gouvernement, prévenus par les combats dans le fjord d'Oslo, se sont retirés vers le Nord, à Hamar. Ils ont enmené vingt camions contenant l'or de la Banque Nationale. Le colonel RUGE a réuni deux bataillons pour assurer leur protection. C'est à Hamar que le Storting, le Parlement Norvégien, se réunit pratiquement au complet pour étudier la situation.

Le capitaine SPILLER, Attaché de l'Air Allemand à Oslo, rassemble deux compagnies de parachutistes dès leur arrivée à Fornebu et il fonce sur Hamar pour s'emparer du Roi. Il se heurte aux troupes du colonel RUGE et le capitaine SPILLER ayant été tué, ce qui reste des deux compagnies de parachutistes se replie vers Oslo.

Le lendemain, le Roi Haakon reçoit, dans une école d'Elverum, le Docteur BRAUER, Ambassadeur d'Allemagne. Le Docteur BRAUER, en présence du Ministre des Affaires Etrangères Norvégien, présente au Roi l'ultimatum allemand : les Norvégiens doivent abandonner toute résistance et le Roi doit accepter QUISLING comme Premier Ministre.

Le Roi Haakon promet à l'Ambassadeur d'Allemagne d'en référer à son gouvernement et de lui transmettre sa réponse au cours du retour de l'Ambassadeur à Oslo.

Les Allemands ont commis la maladresse de vouloir imposer QUISLING à la tête du gouvernement norvégien. Celui-ci est considéré comme un traître par le peuple de ce pays. Aussi lorsque le Docteur BRAUER arrive à Eidsvold, à mi-chemin d'Oslo, il lui est signifié que le gouvernement norvégien a décidé, à l'unanimité, de combattre les envahisseurs.

Les Norvégiens sont neutres mais pro-Anglais car les Britanniques contrôlent les routes maritimes et les Norvégiens possèdent une des plus grandes flottes marchandes ainsi que la flotte pétrolière la plus moderne du monde.



Adm. Raeder



Adm. Pound



Le soir du 10 avril, par radio, la mobilisation générale est décrétée et le colonel RUGE est nommé général et Commandant en Chef des Forces Norvégiennes. Les Norvégiens vont entamer un combat de retardement en attendant l'arrivée des Alliés.

A Kristiansand, le groupe No. 4 est repoussé par deux fois, au cours de la matinée du 9 avril, par les batteries côtières mais, dans l'après-midi, le port est occupé après le bombardement des forts par la Luftwaffe.

En rentrant en Allemagne, le croiseur « KARLSRUHE » est torpillé et coulé le soir même par le sous-marin « TRUANT ».

L'aérodrome de Sola est maîtrisé par une attaque aéroportée. La possession du plus grand aérodrome norvégien va assurer aux Allemands la maîtrise de l'air.

A Bergen, le croiseur « KOENIGSBERG » est gravement endommagé par l'artillerie des forts mais les navires allemands parviennent néanmoins à débarquer leurs troupes. La ville est occupée le 9 avril avant midi.

Le port de Trondheim est investi sans que les Norvégiens aient pu intervenir. Le commandant du 5ème district se retire à Steinkjes pour mobiliser mais il abandonne, de ce fait, l'aérodrome de Vaernes qui ne résistera que deux jours.

A Narvik, les deux monitors norvégiens « EIDSVOLD » et « NORGE », qui barrent la route aux destroyers de Commodore BONTE, sont rapidement torpillés et les chasseurs alpins du général DIETL débarquent sans résistance. Les destroyers « ZENKER », « GIESE » et « KOELLNER » vont débarquer leurs troupes à Bjerkvik où se trouvent les dépôts de l'armée norvégienne.

Ainsi, par un coup d'audace, les Allemands sont parvenus à se glisser au travers de la flotte alliée et à occuper le 9 avril au matin, les principaux ports norvégiens. Pourtant leur situation est précaire, principalement pour les troupes de Narvik et de Trondheim. En effet, les Alliés, maîtres de la mer, peuvent couper leurs communications et empêcher le ravitaillement des troupes.

Le problème logistique de Narvik

A Narvik, quatre navires frigorifiques et le baleinier « JAN WELLEN » se trouvent déjà au port à l'arrivée des destroyers. Mais les deux pétroliers prévus pour ravitailler le groupe, sont interceptés. Ils ont quitté l'Allemagne le 5 avril. Le 6 avril, le « KATTEGAT » est coulé par le patrouilleur norvégien « NORDKAPP » et le « SKAGERRAK » est arraisonné par le patrouilleur « STEGG ». L'escadrille ne peut donc compter que sur les réserves de carburant du baleinier « JAN WELLEN ». Le 8 avril, le cargo « ALSTER » transportant des munitions et de l'approvisionnement, est arraisonné à son tour par le destroyer anglais « ICARUS ». Seul le « RAUENFELS » ayant à son bord les armes lourdes de la 3ème division de montagne, est encore en route.

LA REACTION DES ALLIES

Quelle est la réaction de la flotte britannique ? Durant toute la nuit du 8 au 9 avril, l'amiral FORBES fait route au Sud à la recherche de la flotte allemande et ce n'est qu'au matin qu'il comprend les intentions de l'ennemi.

Le 9 avril au cours de la matinée, le « RENOWN » intercepte les croiseurs de bataille « SHARNHORST » et « GNEISENAU ». Ces derniers font route au Nord-Ouest après avoir quitté le groupe No. 1 à l'entrée du Vestfjord. Le combat s'engage, le « GNEISENAU » est endommagé mais les navires allemands parviennent à se sauver dans un grain et le contact est rompu.

A midi, l'amiral FORBES fait route au Nord. L'escadre se trouve à ce moment à 80 milles au sud de Bergen. Il détache l'amiral LAYTON avec les croiseurs « MANCHESTER », « SOUTHAMTON », « GLASGOW » et « SHEFFIELD » pour attaquer les navires allemands à Bergen. Mais les croiseurs sont obligés de faire route avec la mer de face. Ils n'arriveront sur l'objectif qu'à la tombée de la nuit et l'attaque est annulée au cours de l'après-midi.

Le temps s'étant éclairci, l'escadre est attaquée l'après-midi par la Luftwaffe. Le « RODNEY » est touché par une bombe de 500 Kgs mais sans subir de dégâts. Plusieurs croiseurs sont endommagés, mais seul le destroyer « GURKHA » est coulé.

De même, venant des îles Orkneys, quinze bombardiers Skuas attaquent les navires allemands à Bergen. Ils coulent le croiseur « KOENIGSBERG » qui n'a pas pu appareiller, suite à ses avaries. C'est le premier navire de ce tonnage à être envoyé par le fond par l'aviation. Le 10 avril, le porte-avions « FURIOUS » et le cuirassé « WARSPITE » rejoignent l'escadre. L'amiral fait route vers Trondheim avec l'intention de faire attaquer les navires allemands par les Swordfish du « FURIOUS ». Mais le croiseur « HIPPER » a déjà rejoint les croiseurs de bataille « SHARNHORST » et « GNEISENAU » et, ensemble, ils font route vers l'Allemagne. Les attaques menées contre les destroyers échouent et la flotte alliée se retire hors de portée de l'aviation allemande. En effet, par suite d'une transformation de son hangar, le « FURIOUS » n'a pu emmener ses chasseurs. Il ne peut donc assurer la protection aérienne de l'escadre. De plus, les navires ont utilisé la plus grande partie de leurs munitions anti-aériennes.

Dans la nuit du 9 au 10 avril, le capitain WARBUTON LEE se présente à l'entrée de l'Ofotfjord avec les cinq destroyers : « HARDY », « HUNTER », « HOTSPUR », « HAVOCK » et « HOSTIL ». D'après les renseignements reçus de la station de pilotage de Barøy, six destroyers plus grands que ceux qu'il commande, se trouveraient à Narvik. Après avoir transmis l'information à l'amiral, il décide de passer à l'action. A 4 h. 30 a lieu l'attaque des destroyers allemands qui se trouvent au port : deux sont coulés et deux autres avariés.



Le 10 avril, à Narvik le commodore Warburton - Lee surprend la flottille Allemande qui occupe le port Norvégien et engage le combat. Deux contre-torpilleurs sont coulés de part et d'autre.

Tous les cargos allemands sont également envoyés par le fond. Le commodore BONTE est tué au cours du combat.

Mais les Britanniques voient apparaître les trois destroyers venant de Bjerkvik. De plus, les destroyers « THIELE » et « VON ARNIM » ont appareillé de Ballanger et prennent les Anglais à revers. Le « HUNTER » et le « HARDY » sont coulés, le « HOTSPUR » gravement endommagé. Les trois destroyers britanniques se retirent, l'« HOSTIL » remorquant le « HOTSPUR ».

Les destroyers allemands sont à court de carburant et ils craignent de rencontrer les croiseurs anglais. Ils ne poursuivent pas les rescapés et perdent ainsi l'occasion de sauver le « RAUENFELS » que le « HAVOCK » s'est empressé de couler au passage. La perte du matériel lourd que transportait le « RAUENFELS » sera durement ressentie par les troupes allemandes dans les jours qui vont suivre.

Le 13 avril, le « WARSPITE » accompagné de treize destroyers, remonte l'Ofotfjord dans le but de détruire les destroyers allemands. Le « WARSPITE » lance son hydravion qui lui servira d'élément de reconnaissance et d'observateur d'artillerie. Les destroyers allemands sont acculés au fond du Rombaksfjord et détruits par l'artillerie du « WARSPITE ». L'hydravion parvient à couler l'U-64 en face de Bjerkvik. C'est à ce moment que les troupes prévues par le plan R4 seraient utiles. Le vice-amiral W.J. WHITWORTH fait rapport à l'Amirauté et insiste pour que Norvik soit occupée immédiatement par les troupes anglaises, les Allemands s'étant retirés dans les collines. Mais le général MACKESY arrivant le lendemain avec une avant-garde de trois bataillons (24 brigade de la garde), décide de débarquer à Harstad. Cette ville est aux mains des Norvégiens mais Narvik est située à 55 Kms par dessus les montagnes. De plus, il faut attendre pour mettre les troupes en route du fait que la neige s'est remise à tomber. Il ne s'agit plus, dès lors, d'un coup de main mais d'une campagne.

L'Opération HAMMER

A Londres, un plan grandiose s'élabore sous la pression du gouvernement français. L'opération HAMMER prévoit la prise de Trondheim par un débarquement direct appuyé par les grosses unités de la Royal Navy et par une centaine d'avions. Deux mouvements secon-

dares sont également prévus : au Nord, le débarquement d'une brigade à Nansos ; au Sud, le débarquement d'une brigade à Andalsnes.

L'opération HAMMER doit avoir lieu le 22 avril. Le 15 avril, le général CARTON de WIART (146ème brigade) débarque à Nansos et le 17 avril, la 148ème brigade débarque à Andalsnes (Major-General Paget).

Les points de débarquement sont aussitôt bombardés par l'aviation allemande. Dès le début, les troupes se trouvent en difficulté car la défense anti-aérienne est quasi inexistante, la plus grande partie se trouvant encore à bord des transporteurs.

A Nansos, les grands cargos ne peuvent pénétrer dans le port. Chaque nuit, des navettes se font entre les cargos et la côte.

Le 18 avril, le Comité des Chefs d'Etat-Major condamne l'opération HAMMER. Il faut prendre Trondheim par la voie terrestre. Nansos se trouve à 150 Kms au nord de Trondheim et Andalsnes à 200 Kms.

Le général CARTON de WIART prend la route avec une brigade anglaise et deux bataillons de chasseurs alpins français. Les troupes alliées se joignent aux Norvégiens à Steinkjes mais, épuisées, elles sont contraintes à la retraite.

A Andalsnes, les choses se présentent mieux. La 148ème brigade britannique atteint Dombas dans le Gudbrandsdal et fonce vers Lillehammen, bientôt suivie par la 15ème brigade française. Ces deux brigades rejoignent les Norvégiens du général RUGE qui barrent la route aux 163ème et 196ème D.I. allemandes remontant d'Oslo.

Le 21 avril a lieu le premier contact entre les troupes allemandes et alliées.

Les Allemands possèdent un armement supérieur et ont la maîtrise de l'air.

Les Alliés, malgré une défense courageuse, sont contraints à la retraite.

Les 29 avril, les troupes allemandes qui remontent d'Oslo, font leur jonction avec les troupes de Trondheim. Dans la nuit du 30 avril au 1er mai, les troupes alliées réembarquent à Andalsnes et le 3 mai l'évacuation de Nansos est terminée. Toute la Norvège centrale est ainsi entre les mains des Allemands. Il est, dès lors, peu probable que les Alliés puissent se maintenir dans la partie Nord.

Prise de Narvik

Pourtant les Alliés décident de prendre Narvik. L'amiral CORK AND ORRERY prend le commandement des opérations et le 12 mai, le général BETHOUART commandant les troupes françaises, débarque à Bjerkvik avec une demi brigade de chasseurs alpins, quatre bataillons polonais et deux bataillons de la Légion Etrangère. Ils se joignent aux troupes norvégiennes du général FLEISCHER et, passant par le Rombaksfjord, prennent Narvik le 28 mai. Du côté allemand, tout est mis en œuvre pour secourir les troupes de Narvik. Le Führer envisage de violer la neutralité de la Suède. L'état-major allemand intervient et un accord est conclu avec la Suède. Ce pays marque son accord sur le transit, par son territoire, de troupes fraîches et de ravitaillement mais à la condition que le dit transit constitue un remplacement de troupes et non un renforcement.

Cependant les graves événements survenus le 10 mai 1940 sur le front occidental ont amené l'état-major britannique à décider l'évacuation de la Norvège bien avant la prise de Narvik. Le 3 juin, les troupes alliées réembarquent précipitamment et le 8 juin, Narvik est réoccupé par la 3ème division de montagne.

Quatre jours plus tard, le général DIETL accepte la reddition du général RUGE et des troupes norvégiennes. Le Roi et le gouvernement se sont embarqués le 7 juin à bord du croiseur « DEVONSHIRE » pour rejoindre la Grande-Bretagne. Ils y resteront cinq ans.

Les Forces aériennes alliées

Les forces aériennes britanniques furent durement éprouvées tout au long de la campagne de Norvège.

Nous avons vu que seul le porte-avions « FURIOUS » était disponible au début des opérations. Il rejoint l'escadre de l'amiral FORBES le 10 avril, mais démuné de chasseurs pouvant assurer la protection de l'escadre. Le 26 avril, le « FURIOUS » doit regagner l'Ecosse ; il ne lui reste que six Swordfish.

La 263ème escadrille de Gladiators (15 chasseurs) avait débarqué le 25 avril à Lesjaskog où les Alliés avait aménagé un lac gelé. Mais, par manque de protection, l'escadrille est anéantie au sol le jour même.

Enfin, le 6 mai, l'« ARK ROYAL » revenant de la Méditerranée est sur place avec ses escadrilles de bombardement Skua et Swordfish. Malheureusement tous ces appareils sont dépassés et ne peuvent se mesurer aux appareils allemands (voir annexe 4).

Les Alliés ne veulent plus courir le même risque qu'à Lesjaskog. Ils préparent un terrain à Bardufoss et, le 21 mai, la 263ème escadrille reconstituée vient s'y établir. Le 28 mai, la 46ème escadrille d'Hurricanes vient la renforcer. Cet appui arrive pourtant trop tard puisque le réembarquement des troupes alliées de Norvège a déjà été décidé.

Le drame n'est pas terminé pour autant.

Le 8 juin, le porte-avions « GLORIOUS », qui ramène en Ecosse les escadrilles, est aperçu par un avion de reconnaissance allemand. Les croiseurs de bataille « SHARNHORST » et « GNEISENAU » qui croisaient dans les parages sont aussitôt avertis et interceptent le porte-avions. Ce dernier ne peut faire décoller ses appareils du fait, semble-t-il, de l'encombrement de ses ponts. Aussi, malgré l'intervention courageuse des deux destroyers « ARDENT » et « ACASTA » qui l'accompagnent, le « GLORIOUS » est promptement coulé ainsi que le destroyer « ARDENT ». Le « SHARNHORST » a néanmoins été endommagé par une torpille de l'« ACASTA » et les croiseurs de bataille se retirent, sauvant ainsi un convoi allié - non protégé - qui passait plus au Nord.

Ainsi disparaissent les escadrilles de Norvège, englouties avec le porte-avions « GLORIOUS ».

Les pertes navales alliées

Mis à part le « GLORIOUS », les pertes navales alliées sont faibles. Les Britanniques perdent un croiseur, sept destroyers et six sous-marins. Les Polonais et les Français enregistrent chacun la perte d'un destroyer.

Echec de l'opération HARTMUTH

Pour expliquer ces pertes relativement faibles, il nous faut revenir à l'opération HARTMUTH. Cette opération, dirigée par le BdU fut un échec complet ; l'écran de sous-marins avait pourtant bien été disposé pour intercepter l'escadre alliée. Seulement les torpilles lancées par les sous-marins allemands n'explorent pas. La mise à feu magnétique des torpilles ne fonctionne pas ou fonctionne prématurément et les Allemands découvrent plus tard que le régulateur d'immersion des torpilles G-7a et G-7e est défectueux. Les sous-marins sont donc partis en opérations, déforçés, puisque sans armes.

Après avoir été avisé de ces anomalies, le BdU rappelle les sous-marins. Plusieurs de ceux-ci vont servir à transporter du matériel et du carburant aux troupes isolées.

D'après les enquêtes menées par l'état-major de la Kriegsmarine, environ 33 % des attaques auraient dû réussir. On se rend compte que, pour les Alliés, les pertes navales auraient été bien plus lourdes sans cette défaillance technique des torpilles.

CONCLUSIONS

Atteindre la Norvège est un objectif au-dessus des moyens de la Kriegsmarine. Les plans allemands doivent donc entièrement reposer sur l'effet de surprise.

Si à Oslo et à Kristiansand, les Allemands n'ont pu réaliser la surprise tactique, par contre, la surprise stratégique a parfaitement joué puisque les Norvégiens ne décrètent la mobilisation générale que le lendemain de l'attaque, alors que la plupart des dépôts de l'armée était entre les mains des Allemands.

A Oslo et à Kristiansand, la situation est d'ailleurs promptement rétablie par l'action intensive de la Luftwaffe.

Mais, si tous les objectifs sont atteints, la Kriegsmarine paie un lourd tribut. Le croiseur lourd « BLUCHER » et deux croiseurs légers sont coulés. Onze destroyers, deux torpilleurs et quatre sous-marins le sont également. Le cuirassé « LUTZOW », torpillé au retour d'Oslo, est gravement avarié tandis que le « SHARNHORST » et le « GNEISENAU » sont endommagés. De nombreux transports et pétroliers sont coulés ou arraisonnés.

D'autre part, les Norvégiens, contre toute attente, ne se résignent pas et engagent une lutte inégale. Les lignes de communication avec les troupes débarquées à Trondheim et à Narvik sont rompues.

C'est la Luftwaffe qui doit maintenir le contact avec les troupes isolées. Elle va, au cours de cette campagne, transporter 29.000 hommes et 2.500 tonnes d'approvisionnement. Néanmoins, le tiers de ses avions de transport est détruit.



Les Allemands débarquent en Norvège ; c'est l'opération Weserübung qui débute le 9 mai 1940.

Des nombreux soldats norvégiens sont contraints à se rendre.

Le Reich dispose maintenant des ressources économiques de la Norvège et du Danemark. Le poisson notamment, dont la richesse en glycérine et en vitamines A est particulièrement utile aux Allemands. De même que le bois, les métaux rares tels que le molybdène et le titane ainsi que les produits danois de l'agriculture et de l'élevage sont spécialement appréciés.

La route du fer est dorénavant assurée et la Kriegsmarine dispose de ports en eau profonde près des voies d'accès de l'Atlantique.

La Luftwaffe est maître de l'aérodrome de Sola, ce qui met le Royaume-Uni à sa portée (voir carte No. 4).

Pour les Alliés, cette campagne est un échec et principalement pour leur système de renseignements. Leurs réactions sont timides et sans continuité. Ainsi apparaît la différence de conception et de réalisation qui existe entre les Allemands et les Alliés. Les Allemands appliquent d'emblée la guerre totale, tandis que chez les Alliés il n'y a pas de conduite unitaire dans la guerre, pas plus qu'il n'existe une coordination entre les trois branches des forces armées.

La Royal Navy a cependant prouvé son mordant en attaquant chaque fois que l'occasion se présentait. Elle a également pu maintenir ses lignes de communication. La Luftwaffe, si efficace contre les ports et les troupes de terre, s'est montrée incapable de lui disputer la maîtrise de la mer. Par ailleurs, la Norvège va apporter aux Alliés le concours de sa flotte marchande.

Le désastre de la Norvège a sensibilisé l'opinion britannique et a préparé l'accession de Winston CHURCHILL aux fonctions de Premier Ministre.

De plus, cette campagne va fournir aux Alliés les enseignements qui vont leur permettre de mettre au point la technique des opérations combinées. Ils devront cependant encore subir, durant trois ans, de cruelles épreuves, conséquence de trop nombreuses années d'euphorie.

Il convient de noter le comportement typique de la Norvège et du Danemark. Ces deux pays désiraient préserver leur neutralité coûte que coûte et, jusqu'au dernier moment, ils ont espéré pouvoir échapper au conflit qui embrasait l'Europe.

Les Danois ont vu passer devant leurs côtes les ravitailleurs et les navires de guerre allemands. Pourtant, aucune précaution ne fut prise en vue de parer à une attaque éventuelle.

De même, le gouvernement norvégien n'a voulu appliquer la moindre disposition susceptible de déplaire aux Allemands, bien qu'ayant été averti, par plusieurs sources de renseignements, de l'imminence de l'attaque allemande.

Et, malgré les événements du 9 avril 1940, deux autres petites nations continueront encore, pendant un mois, à s'accrocher à leur vaine neutralité !

LA SITUATION ACTUELLE

La comparaison entre les événements survenus, en 1940, en Norvège et au Danemark et la situation que reflètent actuellement ces deux pays, présente un intérêt certain du fait que ceux-ci se trouvent coincés entre deux blocs puissants : d'une part, l'Union Soviétique, à caractère continental et, d'autre part, les Nations Européennes, à caractère maritime.

L'Europe Occidentale possède, en effet, le tiers de la flotte marchande mondiale, ce qui représentait, en 1971, environ 76 millions de tonnes. Cette flotte est, pour l'Europe Occidentale, d'une importance vitale car son développement ainsi que sa vie économique dépendent entièrement de son trafic maritime. Lui sont particulièrement indispensables, les importations de pétrole, principale source d'énergie pour de nombreuses années encore. Il ne faut pas perdre de vue que, de plus, 300.000 produits d'usage courant sont dérivés du pétrole.

Des réserves ont été découvertes en Mer du Nord, notamment la structure d'Ekofish, laquelle pourrait, suivant les estimations, fournir quinze millions de tonnes par an. Toutefois, ce chiffre ne représente qu'une faible partie de la consommation annuelle (560 millions de tonnes en 1969).

Si l'on pose le postulat que depuis l'équilibre de la terreur, la guerre est redevenue possible, il faut admettre que c'est par son trafic maritime que l'Europe est la plus vulnérable. Or, la flotte soviétique, qui n'a pas de lignes de communication vitale à défendre, est la deuxième du monde.

Par contre ; la situation géographique est encore moins favorable pour la flotte soviétique qu'elle ne l'était pour la Kriegsmarine puisqu'elle se trouve confinée dans la Baltique et dans les ports du Nord, Mourmansk et Arkangelsk.

La flotte soviétique ne pourrait agir offensivement que si elle s'emparait des détroits du Kattegat et des côtes norvégiennes.

Je me reporte à la déclaration faite par Sir Walter Waker CINCNORTH, au début de l'année 1972 :

1. La supériorité navale soviétique est dangeureuse, même en temps de paix, car elle incite les Pays Nordiques à conclure des compromis avec l'U.R.S.S.
2. Les 200 Kms de frontière commune russo-norvégienne, les 2.000 Kms de côtes norvégiennes et les détroits du Danemark sont particulièrement vulnérables.
3. L'armement des signataires du Pacte de Varsovie est standardisé tandis que celui des nations faisant partie de l'O.T.A.N. varie de pays en pays.
4. En cas d'attaque, le système d'alarme serait submergé par la supériorité électronique soviétique (projet NADGE).
5. Si les bases américaines d'Islande devaient être supprimées, l'Océan Atlantique deviendrait une mer russe.

De même que, sans la présence de la sixième flotte en Méditerranée, celle-ci en serait réduite à être un lac russe.

Voyons quelle a été l'évolution politique, pour les Pays Nordiques au cours de l'année 1972. Un conflit a éclaté entre l'Islande et les Pays Européens, alors que trois membres du gouvernement islandais sont communistes. La Norvège ne semble pas faire confiance à l'Europe et le Danemark a décidé de réduire ses forces armées.

Or, dans la Baltique, le rapport des forces O.T.A.N. - Union Soviétique est de 1 à 7 pour les chars et de 1 à 4 pour la marine.

De plus, et contrairement à la Kriegsmarine, la marine soviétique possède une flotte de débarquement et effectue de fréquentes manœuvres.

« Comment s'étonner de l'attitude peu combative de certaines unités après la lamentable période d'avant-guerre, où tout ce qui représentait l'autorité, la hiérarchie, la propriété, l'ordre, était bafoué et ridiculisé. Comment imaginer que la notion du devoir, celle du sacrifice suprême - si le sort de la Patrie venait à l'exiger - soient retrouvées ou acceptées par une armée issue d'un peuple intoxiqué par la mystique du « désarmement, doutant de la justesse de sa cause ? (Minard) »

Du point de vue psychologique, la situation est, à mon avis, assez semblable à celle de 1940. Voici un texte, écrit après la guerre qui donne une explication de la défaite :

Nous retrouvons, sans peine, dans ce texte, la situation actuelle et cela sans exagération aucune. Le matériel, aussi bon soit-il, n'a de valeur que si la volonté de l'employer existe. Il ne faut pas oublier non plus l'action de sape menée en 1939, dans certains pays européens, par le parti communiste. Or, ce parti y est actuellement plus puissant que jamais. Il est donc fort probable que si l'Union Soviétique décidait d'occuper les détroits du Kattegat, tout serait terminé, comme ce fut le cas le 9 avril 1940, en une journée et sans trop de heurts.

Il est tout aussi vraisemblable que la riposte de l'O.T.A.N., qui se trouverait devant le fait accompli, aurait peu de chances d'être efficace.

CHRONOLOGIE DES PRINCIPAUX EVENEMENTS

Annexe 1.

1er septembre 1939 :	L'Allemagne envahit la Pologne.
3 septembre 1939 :	La Grande-Bretagne et la France déclarent la guerre à l'Allemagne.
27 septembre 1939 :	Reddition de Varsovie.
14 octobre 1939 :	Le « ROYAL OAK » est coulé à Scapa Flow par l'U-47.
18 novembre 1939 :	Premier mouillage de mines magnétiques par les Allemands.
30 novembre 1939 :	L'armée soviétique envahit la Finlande.
17 décembre 1939 :	Le « GRAAF SPEE » se saborde en rade de Montevideo.
16 février 1940 :	Le destroyer britannique « COSSACK » aborde le ravitailleur « ALTMARK » dans le Jösenfjord et délivre les prisonniers alliés.
1er mars 1940 :	Le Führer fait paraître la directive pour l'Opération WESERUBUNG et le général von FALKENHORST est désigné comme Commandant en Chef.
12 mars 1940 :	La paix est signée entre la Russie et la Finlande.
28 mars 1940 :	Le Comité Suprême de Défense Allié décide de miner les eaux norvégiennes. C'est l'Opération WILFRED.
5 avril 1940 :	Début de l'Opération WILFRED.
9 avril 1940 :	Occupation des principaux ports et aérodromes danois et norvégiens par les troupes allemandes.
13 avril 1940 :	Occupation des îles Fär Oer Eil par les Britanniques.
15 avril 1940 :	Débarquement allié à Harstad. Débarquement allié à Nansos.
17 avril 1940 :	Débarquement allié à Andalsnes.
29 avril 1940 :	Les troupes allemandes remontent d'Oslo et entrent en contact avec les troupes allemandes de Trondheim.
30 avril 1940 :	Evacuation de Andalsnes par les Alliés.
3 mai 1940 :	Evacuation de Nansos par les Alliés.
10 mai 1940 :	Offensive allemande dans le Ardennes et en Hollande. Winston CHURCHILL devient Premier Ministre à la place de CHAMBERLAIN.
26 mai 1940 :	L'évacuation de Dunkerque commence ; c'est l'Opération DYNAMO.
28 mai 1940 :	Prise de Narvik par les Alliés.
3 juin 1940 :	Evacuation de Narvik.
4 juin 1940 :	Opération DYNAMO terminée.
10 juin 1940 :	Les troupes norvégiennes se rendent.

SITUATION DE LA FLOTTE BRITANNIQUE DEBUT 1940

Annexe 2.

Type de navires	Noms	En service avant la campagne de Norvège	Après la campagne de Norvège coulés
CUIRASSES			
31.000 T. 8-15 inch - 24 nœuds	Queen Elisabeth (1915-1916), Valiant, Warspite, Malaya, Barham	5	—
29.150 T. 8-15 inch - 21 nœuds	Royal Sovereign, Resolution, Revenge, Ramillies, Royal Oak (1916-1917)	5	ROYAL OAK (coulé 14.10.39 par U-47)

CROISEURS DE BATAILLE 42.000 T. 8-15 inch - 31 nœuds 32.000 T. 6-15 inch - 29 nœuds	Hood	1	—
	Renown, Repulse	2	—
NAVIRES DE LIGNE 33.900 T. 9-16 inch - 23 nœuds	Nelson, Rodney	2	—
PORTE-AVIONS	Ark Royal, Furious, Eagle, Hermes, Courageous, Glorious	6	COURAGEOUS (coulé 17.9.39 par U-29) GLORIOUS (coulé 8.6.1940)
CROISEURS LOURDS 8 inch 6 inch	dont : Exeter, York, Berwick, Devonshire	15	—
	dont : Glasgow, Southampton, Manchester, Birmingham		
CROISEURS LEGERS	dont : Achille, Ajax, Penelope, Aurora, Galatea, Arethusa	49	—
DESTROYERS	dont : Hunter, Hardy, Glowworm, Gurkha, Afridi, Ardent	184	HUNTER et HARDY, coulés 10.4.1940 par destroyers GLOWWORM, coulé 8.4.40 par HIPPER GURKHA, coulé 9.4.40 par avia- tion AFRIDI, coulé 2.5.40 par avia- tion (évacuation de Nansos) ARDENT, coulé 8.6.40 par SHARNHORST
ESCORTEURS		38	
SOUS-MARINS		57	six sous-marins coulés en Norvège

SITUATION DE LA FLOTTE ALLEMANDE DEBUT 1940

Annexe 3.

Type de navires	Noms	Nombre	
CUIRASSES 4 - 11 inch	Schleswig-Holstein Schlessien	2	Hors d'âge
CUIRASSES DE POCHE 10.000 T. 6 - 11 inch	Admiral Scheer Lützow Admiral Graf Spee	3	en entretien endommagé à Oslo sabordé le 17.12.39
CROISEURS DE BATAILLE 26.000 T. 9 - 11 inch	Sharnhorst Gneiseneau	2	endommagé 8.4.40 endommagé 9.4.40
CROISEURS LOURDS	Hipper Blücher Prinz Eugen	3	endommagé 8.4.40 coulé à Oslo en entretien
CROISEURS LEGERS 6.650 T. - 9-150 mm. 5.200 milles à 19 nœuds	Emden Königsberg Köln Nürnberg Leipzig Karlsruhe	6	endommagé à Oslo coulé à Bergen
DESTROYERS 2.400 T. - 5-127 mm. 4.850 milles à 19 nœuds capacité de transport : 60 mines	Karl Galster (type)		en réparation en réparation torpillé à Kristiansand 11 coulés en Norvège

TORPILLEURS		12	
CROISEUR ECOLE	Bremse	1	
Sous-marins océaniques		22	
Type I 712 T. 17' sur 7.900'			
Type VIIb-c 517 T. 16' sur 8.700'			
Type IX 740 T. 18' sur 13.450'			4 sous-marins coulés en Norvège
Sous-marins côtiers	Type II 250 T. 12' sur 3.100'	27	
Sous-marins Ecole		8	

TYPES D'AVIONS

BRITANNIQUES

CHASSEURS

Gloster Gladiator

Vitesse : 400 Kms/h.

Rayon d'action : 690 Kms

Armement : 8 mitrailleuses Browning 8 mm.

Hurricane

Vitesse : 520 Kms/h.

Rayon d'action : 812 Kms

Armement : 8 mitrailleuses 7,69 mm.

Considéré en 1939 comme le meilleur chasseur britannique.

BOMBARDIERS

Skua

Vitesse 360 Kms/h.

Swordfish

Vitesse : 285 Kms/h.

Rayon d'action : 880 Kms

Armement : 1 torpille 457 mm. ou 680 Kgs de bombes
2 mitrailleuses 7,7 mm.

Fairey Battles

Vitesse : 413 Kms/h. max.

Rayon d'action : 1.690 Kms

Armement : 2 mitrailleuses Browning 7,7 mm.
680 Kgs bombes

Wellington

Vitesse : 320 Kms/h. max.

Armement : 2.250 Kgs bombes

Blenheim

Armement : 500 Kgs bombes

FORCES AERIENNES NORVEGIENNES

8 chasseurs

115 appareils démodés

Annexe 4.

ALLEMANDS

CHASSEURS

Messerschmitt BF 109 E

Vitesse 570 Kms/h.

Rayon d'action : 560 Kms

Armement : 2 mitrailleuses MG 17 - 7,9 mm.

1 canon MG FF 20 mm.

Messerschmitt BF 110 C

Vitesse : 562 Kms/h.

Rayon d'action : 910 Kms

Armement : Av. 4 mitrailleuses MG 17 - 7,9 mm.

1 canon MG FF

Ar. 1 mitrailleuse MG 15 - 7,9 mm.

BOMBARDIERS

Junkers 87 (Stuka)

Vitesse : 350 Kms/h.

Rayon d'action : 550 Kms

Armement : Av. 2 mitrailleuses MG 17 - 7,9 mm.

Ar. 1 mitrailleuse MG 18 - 7,9 mm.

1 bombe 500 Kgs soute

4 bombes 50 Kgs ailes

Heinkel 111

Vitesse : 400 Kms/h. max.

Armement : 4 mitrailleuses MG 15 - 7,9 mm.

2.800 Kgs bombes

Dornier 17 M.

Vitesse : 395 Kms/h.

Rayon d'action : 2.200 Kms

Armement : 3 mitrailleuses MG 15 - 7,9 mm.

1.000 Kgs bombes

Junkers 88

Vitesse : 450 Kms/h. max.

Armement : 3 mitrailleuses MG 15 - 7,9 mm.

2.800 Kgs bombes

10e FLIEGERKORPS (Lt-GL GEISLER)

100 chasseurs

40 Stukas

290 bombardiers

70 appareils de reconnaissance

500 trimoteurs de transport Junkers JU 52

LE COMMANDEMENT SUPREME DE LA WEHRMACHT

Annexe 5.

DIRECTIVES POUR LE CAS WESERUBUNG

Berlin, le 1er mars 1940.

1. - Le développement de la situation en Scandinavie exige de faire les préparatifs nécessaires pour occuper le Danemark et la Norvège avec une partie des forces de la Wehrmacht. Ainsi on prévient une entreprise anglaise dirigée contre la Scandinavie et la Baltique, on assurera la sécurité de nos ressources de minerai en Suède et on élargira les bases de départ des opérations de la Kriegsmarine et de la Luftwaffe contre l'Angleterre. La Kriegsmarine et la Luftwaffe ont pour tâche, dans le cadre des possibilités existantes, d'assurer la sécurité de l'Opération contre l'intervention des forces navales et aériennes anglaises.

Les forces à engager dans le cas « Exercice WESER » seront, en raison de notre puissance militaire et politique en regard des Etats Nordiques, maintenues aussi faibles que possible. Leur faiblesse numérique devra être compensée par une action hardie et une exécution sous forme de surprise.

On s'efforcera en principe de donner à l'Opération le caractère d'une occupation pacifique ayant pour but la protection, par les armes, de la neutralité des Etats Nordiques. Des demandes dans ce sens seront transmises aux gouvernements intéressés dès le début de l'occupation. Des démonstrations par la flotte de guerre et par l'aviation donneront, le cas échéant, les moyens de pression nécessaires.

Une résistance intervenant néanmoins, devra être brisée par la mise en œuvre de tous les moyens militaires.

2. - Je donne l'ordre au général-commandant le 21e groupe d'armées, général von FALKENHORST, de préparer et de commander l'Opération contre le Danemark et la Norvège. Il me sera directement subordonné pour toutes les questions de commandement. Son état-major sera complète par des officiers des trois armes.

Les forces à mettre à la disposition pour le cas « Exercice WESER » recevront des ordres spéciaux.

Les forces maritimes de la Kriegsmarine ainsi que celles de la Luftwaffe qui seront engagées resteront sous le commandement des commandants supérieurs de la marine et de la Luftwaffe.

Elles devront être engagées en collaboration étroite avec le commandant du groupe d'armées 21. Sont exceptés de cette réglementation, une escadrille de reconnaissance de la Luftwaffe ainsi que deux bataillons motorisés de la Flak qui resteront directement soumis au groupe d'armées 21 jusqu'à ce que l'occupation du Danemark soit réussie.

3. - Le franchissement de la frontière danoise et le débarquement en Norvège doivent être simultanés. Ces deux entreprises doivent être préparées avec la plus grande rapidité possible. Dans le cas où l'ennemi prendrait l'initiative contre la Norvège, nos contre-mesures doivent être déclenchées immédiatement.

Il est d'importance primordiale que nos opérations aient un effet de surprise, aussi bien sur les Etats Nordiques que sur nos adversaires occidentaux. On tiendra compte de cela dans tous les préparatifs, en particulier en ce qui concerne la façon de rassembler les moyens de transport et les troupes, leur instruction et leur embarquement.

Si l'on ne peut garder secrets les préparatifs d'embarquement, on indiquera aux officiers et aux hommes de troupes de fausses destinations. Les objectifs véritables ne pourront être connus de la troupe qu'après le déclenchement des opérations.

4. - Occupation du Danemark « Exercice WESER-SUD ». Tâche réservée au groupe d'armées 21 : occupation par surprise du Jutland et de la Fionie, ensuite occupation du Seeland.

Dans cette opération il y aura lieu, en s'assurant des points les plus importants, de pousser le plus rapidement possible jusqu'à Skagen et jusqu'à la côte Est de la Fionie.

La Kriegsmarine mettra les forces nécessaires à disposition pour assurer la liaison Nyborg-Korsør et pour prendre possession du pont de Petit-Belt ainsi que, le cas échéant, pour débarquer des troupes. En outre, elle préparera la défense côtière.

La Luftwaffe fournira d'abord les escadrilles nécessaires pour effectuer des démonstrations et pour lancer des tracts.

Il y aura lieu de s'assurer l'utilisation des installations au sol danoises et d'organiser la défense aérienne.

5. - Occupation de la Norvège « Exercice WESER-NORD ». Tâche réservée au groupe d'armées 21 : occupation par surprise des places côtières les plus importantes, tant par voie de mer que par opération aéroportée.

La Kriegsmarine se chargera des préparatifs et de l'exécution du transport par mer des troupes de débarquement ainsi que des troupes qui, au cours du développement ultérieur, devront être conduites jusqu'à Oslo. Elle assurera le ravitaillement par voie de mer jusque là. L'établissement accéléré de la protection côtière en Norvège devra être préparé.

La Luftwaffe, une fois réalisée l'occupation, devra assurer la défense aérienne ainsi que l'utilisation des bases norvégiennes pour la conduite de la guerre aérienne contre l'Angleterre.

6. - Le groupe d'armées 21 rendra compte régulièrement à l'OKW. de l'état des préparatifs et soumettra un aperçu du calendrier du déroulement de ces préparatifs. Il y aura lieu de donner le délai minimal prévu entre la remise des ordres concernant le cas « Exercice WESER » et leur exécution.

Rendre compte du lieu prévu pour l'installation du P.C. de combat.

Nom de code :

« WESER TAG » : jour de l'opération ;

« WESER ZEIT » : heure de l'opération.

(s) Adolf HITLER.

Cette directive ne portait pas de numéro de série du fait que le théâtre principal des opérations n'était pas concerné.

Elle se situe entre la directive No. 10 et No. 11.

BIBLIOGRAPHIE

The war at sea tome I, Roskill S., The Defensive London, 1954.

La guerre navale 1939-1945, Frederic Rarye, presse de la cité.

Dix ans vingt jours, Doenitz, Librairie Plon., Paris 6, 1959.

La bataille de Narvik, Johan Waage, Robert Laffont, préface du général Bethouart.

Norvège 1940, Bernard Ash, Presse de la cité.

Guerre totale et guerre révolutionnaire, Henri Bernard, Brépols BXL, 1965.

Le troisième Reich, Vol II, William L. Shirer, Librairie STOCK, 1960.

Hitler : Directives de guerre, H.R. Trevor-Roper, Arthand.

La seconde guerre mondiale, Raymond Carlier, Larousse - Paris-Match, 1966.

Weserübung April-Juni 1940, C. Jacobs, Neptunus 1969 nr. 6.

Standaard Geschiedenis van de Tweede Wereld Oorlog, Standaard uitgeverij, 1968.

La flotte britannique en guerre 1939-1945.

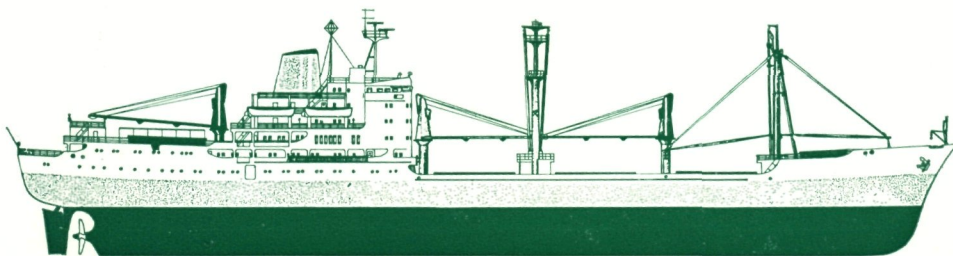


A inscrire sur vos tablettes !!! (dès maintenant)

BAL DE GALA DE LA FORCE NAVALE

A OSTENDE - KURSAAL

LE 1 FEVRIER 1974



ONZE KOOPVAARDIJ...

Het woord milieuvervuiling wordt vaak door ons geassocieerd met ongemak en ziekte. De term omvat echter meer dan deze twee begrippen. De afloop van de strijd voor het behoud van het leefmilieu zal bepalend zijn in hoeverre deze planeet nog bewoonbaar zal zijn in een nabije toekomst.

Vooraf in de gebieden met een grote concentratie van industrieën, alsook deze met een dichte bevolking spitst het gevecht tegen verdere milieuhinder zich toe. In deze gebieden namelijk komen de ongemakken, veroorzaakt door een kunstmatige vervorming van de natuur, het scherpst tot uiting. Nochtans beperkt de milieuvervuiling zich niet tot een zone, maar tast ook « de omgeving » aan. De zee bijvoorbeeld.

Algemeen werd aangenomen dat de oceanen nog zuivere gebieden gebleven waren. Onderzoekingen wezen echter aan dat ook de zee reeds tekenen van vervuiling vertoonde. Zo was de Noorse geoloog Thor Heyerdahl erg verontrust over de graad van vervuiling welke hij in 1969 vaststelde tijdens zijn overtocht van de Atlantische Oceaan in de papyrusboot « RA II ». Ook botsingen tussen tankers waarbij enorme hoeveelheden petroleum in zee lopen, sensibiliseren op regelmatige tijdstippen de publieke opinie.

Scheepsongevallen zijn slechts gedeeltelijk verantwoordelijk voor de pollutie van de zee en stranden. De grootste vervuiling wordt echter aangericht door vrijwillige stortingen. Zo dempen de meeste zeeschepen het « huisvuil » in hun kielzog. Zo ook kuisen zeer veel schepen hun ruimen eens de kustlijn uit het gezicht en spoelen de restanten van hun lading gewoon overboord. Een overeenkomst in 1953 afgesloten tussen meerdere zeevarende naties verbiedt het nochtans om olie afkomstig van gereinigde tanks in zee te storten. Menig olievlek vormt het bewijs hoe dikwijls tegen dit reglement gezondigd wordt.

Tenslotte zijn er de dagelijkse stortingen van chemische afval langs de kusten. Reeds verschillende jaren verlaten speciaal uitgeruste schepen de grootste zeehavens ter wereld en dempen op een paar kilometer buiten de territoriale wateren allerlei afval. Op een relatief kleine oppervlakte krijgt « de zee » een aantal stoffen te slikken gaande van verdunde zuren tot organische stoffen. Wanneer het zelfreinigend vermogen van de zee op deze plaatsen overschreden wordt krijgt men een « dode plek » waar alle fauna en flora is uitgestorven. Dit is reeds het geval voor New York. Wanneer echter wordt de grens overschreden ?

Sinds enkele jaren tracht men een antwoord te vinden op deze vraag. Een eerste oplossing bestond in het limiteren van de stortingsplaatsen. In 1971 is het gelukt een conventie uit te werken, die geldt voor de Noordzee en het oostelijk gedeelte van de Atlantische Oceaan. Mogelijk dat het afvalverbrandingsschip een betere oplossing biedt.

Definitie : Afvalverbrandingsschip

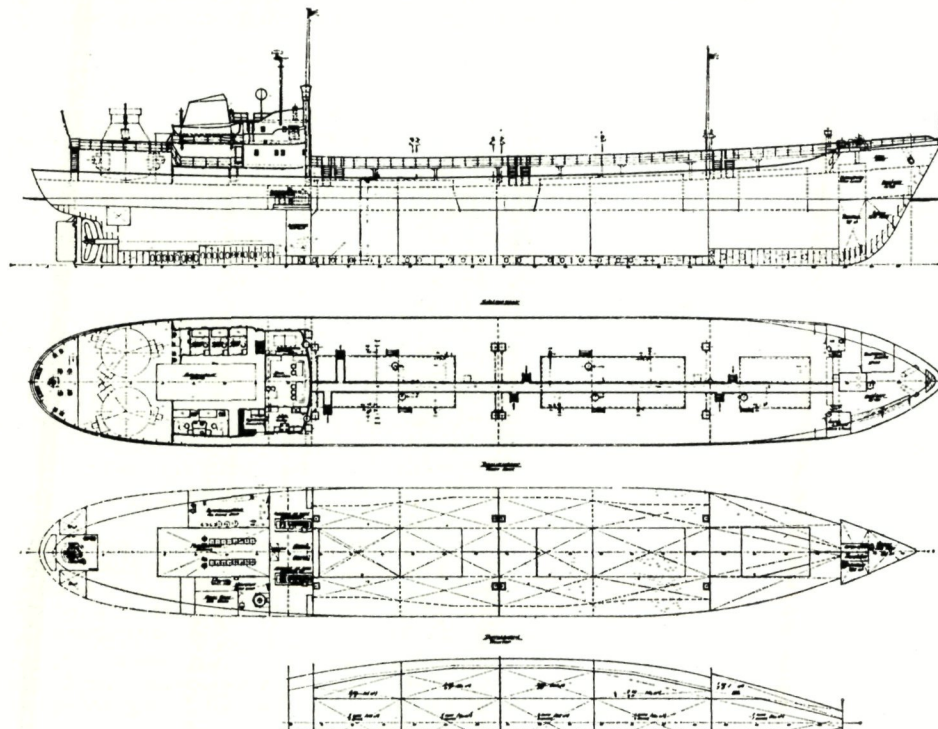
Het afvalverbrandingsschip is een type van schip dat uitgerust is om op zee chemische afval te vernietigen via verbranding op hoge temperaturen. Waarom echter een schip uitrusten om afval te verbranden?

Niet alle industriële afval kan aan land vernietigd worden. Enerzijds kan rook en/of geluidshinder een bezwaar vormen. Anderzijds kan, bij meer ingewikkelde chemische verbindingen, de verbranding aan land ook een negatieve invloed hebben op de gewassen rond de vernielingsplaats. Dit is onder meer het geval bij deze scheikundige verbindingen die behoren tot de categorie der gechloreerde koolwaterstoffen, zoals kwikzilver en cyaankali-verbindingen. Ze worden gebruikt in de petrochemie onder andere in de productie van polyvinylchloride. Bij hun verbranding ontstaan er chloorwolken die bij het neerslaan ernstige schade zouden berokkenen aan de beplantingen. De destructie ervan op zee biedt minder gevaar. Bij het neerslaan condenseert de zuivere chloor op het wateroppervlak en mengt zich met het zeewater. Hierdoor ontstaat ongevaarlijk zoutzuur, waarvan er enorme hoeveelheden opgenomen worden zonder dat dit schade berokkent aan het leven in de zee.

Uitzicht en werking van een afvalverbrandingsschip

De wijze der verbranding is identiek op alle schepen uitgerust met het verbrandingssysteem. De inrichting echter verschilt in bepaalde details. Een eenvoudige beschrijving, gemaakt aan de hand van de installatie aan boord van de « VULCANUS », geeft een algemeen beeld van de werking van een « doorsnee afvalverbrandingsschip ».

De « VULCANUS » bezit twee verbrandingsovens ieder uitgerust met 3 branders. Ze werden naast elkaar verankerd op een versterkte bedding van het achterschip. Elke oven weegt 130 ton. De hoogte en buitendiameter bedragen respectievelijk 7,40 meter en 5,50 meter. De installatie is zodanig ontworpen dat de ovens kunnen verwijderd worden indien nazicht



of reparatie dit vereisen. Het buitenschild bestaat uit een staalplaat. De binnenhuid wordt gevormd door een 50 cm dikke muur gemetst in vuurvaste Plibrico steen. De kuip versmalt naar boven toe tot een gleuf van 3 meter doorsnede. De bedoeling hiervan is om het inslaan van zogenaamde « koude luchtinbreuk » te vermijden, althans te minimaliseren. De speciaalbranders, drie voor elke verbrandingskamer, bezitten een doorlaat van 3.500 kg/ uur. Teoretisch bezit het schip aldus een verbrandingscapaciteit van 20 à 22 ton per uur, maar in de praktijk verschilt het vermogen volgens de stookwaarde der verbrande afvalstoffen.

Alvorens de chemische produkten in de verbrandingskamer worden toegelaten, wordt deze voorverwarmd tot 900° C. Hiervoor wordt stookolie gebruikt. Bij het bereiken van de werkingstemperatuur wordt de toevoer van de stookolie automatisch stopgezet en voedt de oven zich nog enkel met de afvalvloeistof. De temperatuur in de kamer loopt op tot 1500° C en bij deze temperatuur is de vernietiging der chemische restanten algemeen. Valt de temperatuur in de verbrandingskamer onder de 900° C, dan wordt de aanvoer stopgezet en stimuleert opnieuw stookolie de kracht van de inferno.

Om de vernietiging zo efficiënt mogelijk te doen verlopen is het noodzakelijk dat de afvalvloeistof zo fijn mogelijk verstuift wordt, en eveneens gelijkmatig verdeeld wordt over de hele oppervlakte in de kuip. Hiervoor zorgen Saacke-draaiverstuivers uitgerust met roterende koppen. Het hart ervan bestaat uit een verchroomde konische beker, die de aangevoerde vloeistof als een dunne film naar voor drijft. Onder invloed van de aangevoerde lucht wordt deze vloeistoffilm omgevormd in zeer kleine druppels alvorens in de vuurkamer te worden geblazen, waar deze nevel geheel verbrandt. Om het verbrandingsproces mogelijk te maken is er ongeveer 180.000 kubieke voet lucht nodig. Via een uitgebreide pompinstallatie wordt deze lucht aangezogen in twee grote aanvoerbuizen en via de basis in de verbrandingskamer gebracht. Naar boven toe zijn de ovens open. Tijdens de verbranding ontsnappen vanuit deze mond de corrosieve en oververhitte chloorwolken. Tijdens de operatie vaart het afvalverbrandingsschip in grote cirkels waardoor de wolk zich verspreidt om later over een grote oppervlakte neer te strijken in zee. Het ontstane zoutzuur verhoogt de ph-waarde van het water omzeggens niet.

De Europese afvalverbrandingsschepen

In Europa varen er op dit ogenblik drie schepen uitgerust tot het vernielen van chemische afval.

Een vierde schip werd voor hetzelfde doel aangekocht, maar tot op heden werd nog geen vergunning afgeleverd waardoor het vaartuig de toelating krijgt te fungeren als afvalverbrandingsschip.

Tenslotte schrikten de strenge Nederlandse normen een geïnteresseerde firma af, waardoor de bouw van een additioneel schip voorlopig opgegeven werd.

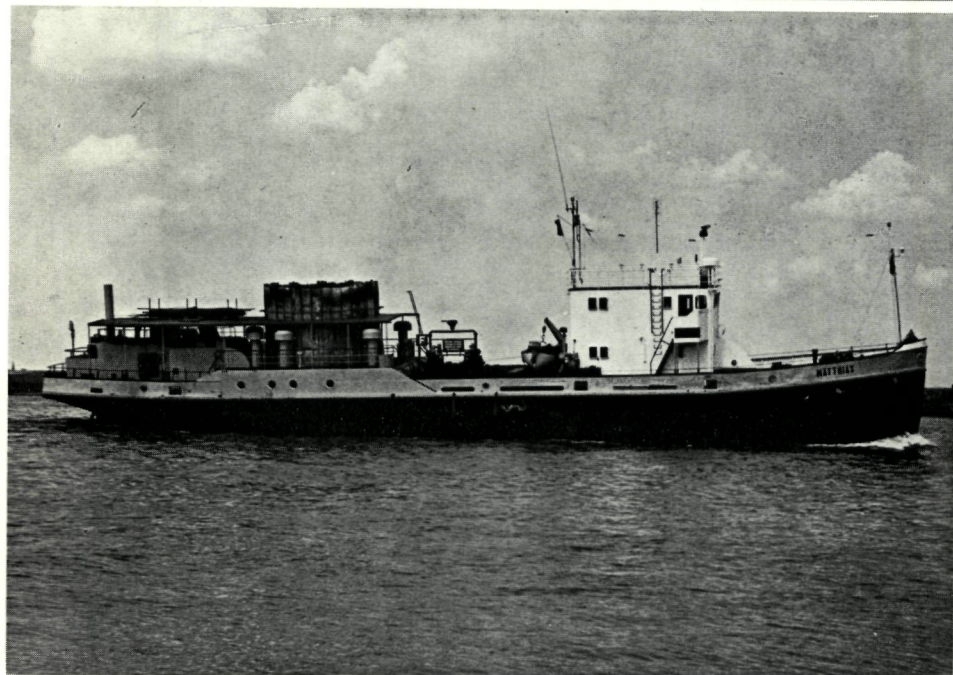
De drie reeds varende anti-bezoedelingsschepen behoren toe aan Duitse rederijen. Twee ervan zijn eigendom van de Stahl- und Blechbau G.m.b.H. uit Duisburg. Het was deze maatschappij die in 1968 de tanker « FEHMARN » aankocht van de Hamburgse reder Carl W. Hansen. Een jaar later in dienst gesteld, nu omgedoopt in « MATTHIAS », was dit vaartuig de pionier van een nieuwe klasse van schepen. Sedert vier jaar zorgt de « MATTHIAS » voor de vernietiging der afvalstoffen, doorgaans afkomstig uit Duitsland. Via binnenschepen wordt de « waste » aangevoerd naar speciale opslagtanks in de Rotterdamse haven. Hier pompt de « MATTHIAS » de chemische vloeistof over en brengt de lading naar een opgegeven verbrandingsplaats voor de Nederlandse kust.

De Stahl- und Blechbau G.m.b.H. koos voor deze nieuwe taak geen modern schip. Bij de aankoop in 1968 bezat de « FEHMARN » (later « MATTHIAS ») reeds een rijkgevulde loopbaan. Oorspronkelijk in de twintiger jaren besteld, door de Kriegsmarine, liep het scheepje in 1929 van stapel bij Deutsche Werke A.G. Kiel. Deze werf is beter gekend als de ontwerpers van het vestzakslagschip « DEUTSCHLAND » en de liche kruiser « KARLSRUHE ». Het originele aan de kleine « FEHMARN » was wel het feit dat het als eerste volledig gelast vaartuig aan de Duitse oorlogsvloot werd overgedragen. Haar taak bestond erin de gevechtsvaartuigen te bevoorraden in petroleumprodukten. Als een der weinige Duitse schepen overleefde ze de oorlog waardoor ze in 1945 werd aangeslagen door de Amerikaanse bezettingstroepen. Datzelfde jaar nog plaatste deze laatste de « FEHMARN » in dienst van de « Office for Military Government », beter gekend als OMGUS.



De « MATTHIAS II » voor z
verbouwing.

Foto : R. Kleyn.



Het eerste afvalverbranding
schip : « MATTHIAS ».

Foto : R. Kleyn.

Met de heropbouw van de Duitse handelsvloot kocht in 1949 Carl W. Hansen het tankertje. Onder haar oude naam voer ze gedurende bijna 20 jaar voor haar eerste burgerlijke eigenaar, tot deze ze tenslotte in 1968 verkocht.

De voornaamste technische kenmerken zijn :

De inhouden zijn 433 BRT en 205 NRT.

De afmetingen bedragen : 40,78 m x 8,22 m.

De romphoogte is 5,00 meter en de diepgang 4,2 m.

Een dienstsnelheid van 8 kn. werd bereikt via een 6-cylinder motor met een vermogen van 330 pk. bij 340 toeren per min.

Zelfs na de ombouw bleef de oude machine behouden, maar de kracht is lichtelijk teruggelopen zodat de snelheid tot 7 knopen is gereduceerd.

De brug ligt midscheeps en de accommodatie met machinekamer op het achterschip. Buiten de nieuwe oven is er uiterlijk geen wijziging in de opbouw aangebracht. De oven heeft een doormeter van 5,00 meter en de werkingstemperatuur ervan wordt opgegeven als 1200° C.

Meer is er over de inrichting niet gekend.

In 1971 kocht de Stahl- und Blechbau G.m.b.H. de « BURGWALL » van de Sielwall Reederei Rolf Faulbaum K.G. uit Bremerhaven.

Dertien jaar voordien, in 1958, liep het vrachtschip van stapel bij de Schiffbau Ges. Unterweser A.G. in Bremerhaven, waar het gebouwd werd onder nummer 402. De proefvaart vond plaats op 21 mei 1958.

De voornaamste technische kenmerken zijn :

Lengte over alles : 72,50 meter

Lengte tussen de loodlijnen : 69,18 meter

Breedte : 10,85 meter

Diepgang : 4,80 meter

De bruto-inhoud bedroeg 1148 register ton. Als netto-tonnage werd 530,36 ton opgegeven. Het laadgerei van de « BURGWALL » bestond uit 4 laadbomen van elk 3 ton. Brug en machinekamer waren ondergebracht op het achterschip met ervoor twee laadruimen.

Een 4-takt MAK dieselmotor met een continu vermogen van 1050 pk bij 300 omw/min zorgde voor een dienstsnelheid van 12 knopen.

De zorg van de uitbating werd overgedragen aan Gottfried Steinneyer & Co, eveneens uit Bremen. De Mützelfeldwerft in Cuxhaven verkreeg de opdracht tot transformatie. Vermits de « BURGWALL » oorspronkelijk als een vaartuig voor droge vracht gebouwd was, behelsde de transformatie, buiten de installatie van de verbrandingsoven, ook de bouw van tanks, leidingen en een luchtaanvoersysteem. Vermits de plaatsruimte op het achterschip ontbrak, werd de verbrandingsoven opgesteld op een speciaal platvorm van het voorschip.

De bemanningsverblijven noch de machinekamer ondergingen veranderingen. Zoals « MATTHIAS II » vervoegde nog datzelfde jaar de nieuwe tanker haar naamgenoot onder Duitse vlag. Beide schepen opereren hoofdzakelijk vanuit Rotterdam.

De « MATTHIAS II » laadde in december 1972 in Antwerpen een vracht cyaankalie afkomstig uit de verborgen opslagplaats in Hannêche. De vernietiging bracht tevens een einde aan de opschudding die de vondst bij de Belgische bevolking teweegbracht.

Ook het derde verbrandingsschip, de « VULCANUS » was oorspronkelijk een vrachtschip voor droge lading. De eigenaar ervan is de Vulcanus Shipping Co Ltd. uit Singapore, een dochteronderneming van de Deutsche D.D.G. « Hansa ». De uitbating werd in handen gegeven van de Nederlandse firma « Ocean Combustion Service » (O.C.S.).

De vorige bezitter, Reederei Richard Schröder uit Hamburg gaf in het begin der vijftiger jaren aan de Norderwerft Köser und Meyer, Hamburg een bouwopdracht voor drie zusterschepen. Op 29 december 1955 liep de « ERICH SCHRODER » als eerste van de reeks zijn proefvaart.

Samen met zijn zusterschepen werd deze eenheid ingelegd op de dienst naar de Middellandse zee en West-Afrika. In de zestiger jaren schakelde de firma het trio in op een lijndienst tussen Europa en de grote meren (U.S.A.), met sporadisch een reis naar Midden-Amerika. Hun kleine ruiminhoud maakten de schepen minder geschikt voor deze grote trips. In 1971 tenslotte werd de « ERICH SCHRODER » verkocht aan de huidige bezitters. Het trio bezat een typisch uitzicht : de brug in het midden en de machinekamer met opbouw achteraan.

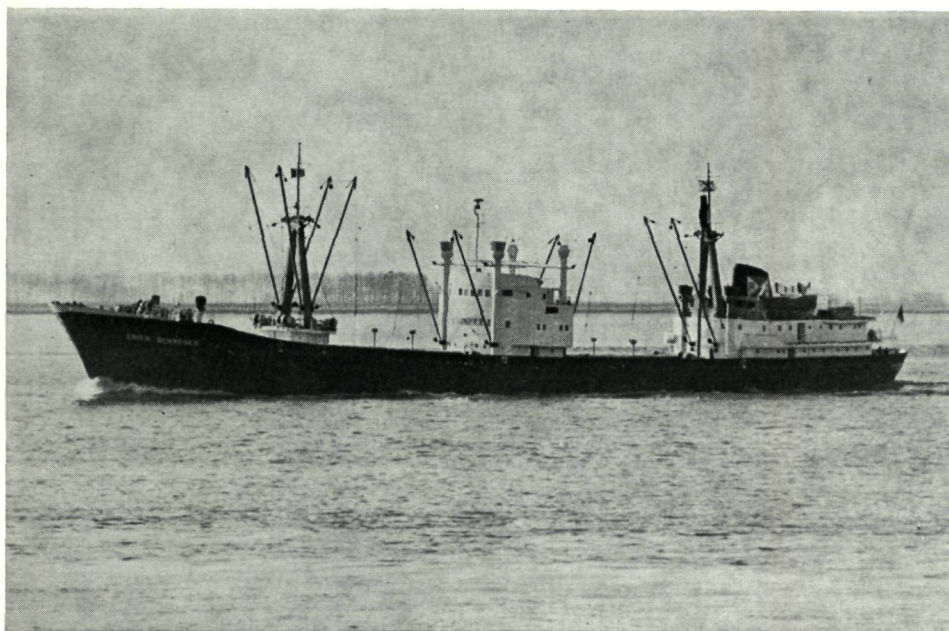


Foto F. Van Otterdyk.

« ERICH SCHRODER » op laatste reis als conventionele vrachter.

De afmetingen bedroegen :
 Lengte over alles : 101,95 meter
 Lengte tussen de loodlijnen : 92,10 meter
 Breedte : 14,40 meter
 Diepgang : (vrijboord : 2,70 meter) 6,10 meter

Het draagvermogen bij maximum diepgang bedroeg 3.820 ton.

De bruto en netto-tonnage werden respectievelijk 2144 ton en 1001 ton gemeten. De bediening van de cargo gebeurde door middel van 10 laadbomen à 5 ton elk, terwijl een zware spier van 25 ton de mogelijkheid schiep zwaardere vrachten te behandelen.

In de machinekamer stonden 2 MAK dieselmotoren opgesteld die een gezamenlijke kracht ontwikkelden van 2800 pk bij 275 omw/min zodat de dienstnelheid van 14,5 knopen kon onderhouden worden.

Na de ombouw behield de « VULCANUS » haar originele motoren, zoals bij de 2 voorgaande schepen.

Oorspronkelijk bezat de « ERICH SCHRODER » 31 bemanningsleden, maar in haar nieuwe taak volstaan 14 à 16 zeelui. De huidige accommodatie is verdeeld over 3 dekken in het achterschip en bevat buiten een bar ook een sauna.

De Rotterdamse firma K.A. van Brink N.V. verkreeg het contract voor de ombouw. De taak werd zeer grondig doorgevoerd zodanig dat van de « ERICH SCHRODER » slechts de romp overbleef. De volledige brug schoof achteruit en werd ingewerkt in de accommodatieruimte rond de machinekamer.

Langscheepse versterkingen verdelen de ruimen in tanks waarvan de inhoud varieert tussen 110 en 600 kubieke meter. De middentanks worden gebruikt als cargoruimte terwijl de zijtanks uitsluitend dienen om ballastwater in te nemen. Verder zijn er de talrijke leidingen en het luchtaanvoersysteem. De twee zware verbrandingsovens nemen de achterste ruimten in van de bemanningsverblijven. Deze plaats kwam vrij gezien het aantal bemanningsleden gehalveerd is ten opzichte van het vroeger kworum. De verbinding duurde zes maanden maar in juli 1972 verliet de « VULCANUS » voor zijn eerste opdracht de Rotterdamse haven.

Om de lijst van de Europese afvalverbrandingsschepen volledig te maken is het noodzakelijk te spreken over de « LEPRECHAUN ».

In oktober 1971 kochten de firma Van der Kooy en het olieinkoopbedrijf D. van Oeveren hogervermelde coaster met het doel er ongevaarlijke afvalstoffen (afgewerkte olie) op te vernielen via verbranding. Tot op heden echter is het wachten op de officiële toestemming voor verbouwing tot verbrandingsschip. Intussen ligt het schip ongebruikt in de Amsterdam-Noord Nederlandsche Scheepsbouw, Groningen. De tonnages bedragen 324 BRT en 149 NRT. se haven. Dit scheepje werd in 1948 afgeleverd onder de naam « ARENT M. » door de N.V. In 1953 veranderde het kustvaartuig voor de eerste maal van eigenaar en naam. Als « ADARA » bleef het bekend tot in 1965 waarna de naam « SKUM » op de romp verscheen. Twee jaar later kocht het N.V. Scheepvaartbedrijf « Gruno » de « SKUM » en registreerde het als « LEPRECHAUN » onder de Panamese vlag.

Tenslotte reikten de plannen van Bos & Kalis om eveneens een verbrandingsschip aan te schaffen nooit verder dan het ontwerpstadium.

Veiligheid en overheidscontrole

Gezien de aard van de vervoerde vracht is de overheidscontrole zeer streng. De lading bestaat uit zeer corrosieve en uiterst toxische producten zodat bij de bouw strenge veiligheidsnormen in acht moeten genomen worden. De binnenwanden der tanks worden speciaal bekleed om het doorroesten te vermijden. Om het risico van verspilling bij een aanvaring en/of stranding te verkleinen wordt het afvalverbrandingsschip bij voorkeur gebouwd als een tweerompenschip. Het is deze bepaling die de uitbaters ertoe aanzette vrachtschepen voor het vervoer van droge lading te verkiezen boven tankers. Gewone vrachtschepen bezitten reeds een dubbele bodem.

De speciale ladingstanks worden in het centrum van de ruimen ingericht zodat de zijtanks gebruikt kunnen worden als ballasttanks.

Alle schepen zijn tevens uitgerust met een gesloten verbrandingssysteem waardoor de lading slechts via de verbrandingskamer kan ontsnappen.

Voor elke verbrandingsreis is een toelating van de overheid vereist. Elke fabriek die stoffen ter vernietiging aanbiedt moet vooraf vergunning vragen bij de bevoegde diensten. Deze wijzen de plaatsen aan waar de destructie kan doorgaan. Uiteraard liggen deze gebieden buiten de drukbevaren scheepvaartroutes. Voor de Nederlandse kust gebeurt de verbranding in volgende kwadranten :

5215N	5230N	en	5235N	5220N
0345E	0400E		0345E	0330E

Bovendien is er aan boord een zogenaamde « zwarte doos ». Alle gegevens over verbranding, oventemperatuur, druk van de pompen en dergelijke worden nauwkeurig aangetekend. Na elke reis worden de « dozen » voor nazicht door officiële inspecteurs geopend en door dezelfde instanties voor elke uitvaart verzegeld.

Opdat de scheepvaart uit de buurt zou blijven wordt elke verbrandingsreis via de radio aangekondigd.

In weerwil van deze voorzorgmaatregelen gebeurt het frequent dat schepen « ter hulp » snellen omdat de enorme rookontwikkeling de indruk wekt dat het verbrandingsschip in nood verkeert.

Epiloog

Afvalverbrandingsschepen zijn reeds een hele verbetering in de strijd tegen de pollutie der oceanen. Hun mogelijkheden zijn echter beperkt. Te weinig industriële vestigingen maken gebruik van hun diensten.

Dit vindt zijn oorzaak in het feit dat de vernietiging via dit systeem zeer kostbaar is. De controle tegen milieuvervuilers is nog onvolmaakt zodat heel wat bedrijven hun afval gewoon via waterlopen en riolering afvoeren of... gewoon ergens opslagen in een verlaten gebouw.

Mogelijk laat de technische ontwikkeling toe meer geperfectioneerde methodes te vinden om industriële afval te vernietigen dan wel te recupereren.

Een zaak is zeker : aan de bezoedeling der oceanen moet een einde gemaakt worden. Dat kan enkel door een duidelijke overeenkomst tussen de zeevarende naties.

Eens zulk reglement efficiënt opgevolgd wordt, zal bewezen zijn dat het afvalverbrandingsschip slechts een eerste stap in de goede richting betekende.

on her majesty's service

AFRIQUE DU SUD

Six nouvelles corvettes sont en construction en Espagne.

Elles s'inspirent de la classe « Joao Coutinho » construites pour la marine portugaise. Déplaçant 1380 tonnes, ces frégates seront équipées d'un radar et d'un système de conduite de tir français.

Leur mission principale : la lutte ASM.

L'inquiétude croît en Afrique du Sud en proportion directe du renforcement de la marine soviétique dans l'Atlantique Sud et dans l'Océan Indien.

On aimerait, à Prétoria, voir s'étendre la zone de responsabilité de l'OTAN au delà du Tropique du Cancer.

Des raisons politiques empêchent l'accord de Simonstown, conclu avec le Royaume-Uni, de fonctionner pleinement.

Cet accord prévoyait, en gros, une coopération navale pour la protection de la route du Cap. La Royal Navy pourrait faire usage de la base de Simonstown près du Cap et le Royaume-Uni s'engagerait à livrer l'équipement nécessaire à la marine sud-africaine.

L'embargo des Nations-Unies sur les armes à destination de l'Afrique du Sud et la décision du Gouvernement de Mr. Wilson de s'y conformer ont rendu l'accord de Simonstown pratiquement caduc. Or, les Sud-Africains avancent, non sans raison, l'argument selon lequel il est difficile d'employer du matériel naval pour des opérations de répression interne.

L'importance stratégique de la route du Cap n'est plus à démontrer. Un quart du commerce britannique et plus du tiers du pétrole destiné à l'Europe suivent cette route.

L'Union Soviétique et la Chine accentuent régulièrement leur pénétration en Afrique de l'Est, dans le Golfe Persique et dans les deux Océans qui baignent l'Afrique du Sud. La plupart des côtes « alliées » pendant le dernier conflit sont devenues hostiles.

Les Sud-Africains s'inquiètent donc du vide laissé par les marines occidentales dans cette région.

L'Australie et l'Argentine partagent ces inquiétudes et il semble qu'en France et en Angleterre on devienne plus conscient du danger.

Cependant, malgré l'envoi de frégates françaises dans l'Océan Indien en 1972 et d'autres timides manifestations occidentales, les Sud-Africains estiment qu'un renforcement de leur marine serait la manière la plus économique et, partant, la plus efficace d'assurer un contre-poids permanent à la forte présence soviétique.

Pour mémoire, la marine sud-africaine se compose actuellement de 3000 hommes, de deux destroyers porte-hélicoptères assez anciens, de six frégates ASM plus récentes dont quelques-unes embarquent un hélicoptère, de dix MSC, de trois sous-marins classe « Daphné » et de bâtiments divers dont un pétrolier ravitailleur, des navires de défense portuaire et des bâtiments de recherche. Une petite aéronavale équipée d'avions patrouilleurs et d'hélicoptères ASM ainsi que de quelques avions d'attaque vient compléter le tout.

Ces moyens sont, aux yeux des Sud-Africains, insuffisants en nombre et en qualité. Leurs besoins en matériel moderne se sont jusqu'à présent heurtés à l'embargo sur les armes et surtout à l'attitude du Royaume-Uni, unique fournisseur du matériel naval sud-africain avant l'embargo. Des moyens de le tourner existent (cf. supra) mais au nom de l'accord de Simonstown et de la standardisation de leur matériel, les Sud-Africains aimeraient mieux pouvoir obtenir du matériel britannique, surtout des équipements électroniques et des avions patrouilleurs ASM.

AUSTRALIE

Le changement de gouvernement en Australie a entraîné la suppression du service militaire, remplacé par une armée de métier. Cette décision ne devrait pas avoir beaucoup de répercussions sur la Marine. Celle-ci est déjà presque entièrement composée de volontaires. Il faut aussi s'attendre à une diminution de la présence australienne en Malaisie.

Malgré les prises de position du parti travailliste, alors dans l'opposition, en faveur de la construction d'un nombre plus élevé d'unités navales plus modestes, il semble que son arrivée au pouvoir ne remettra pas en cause le programme de construction des 3 destroyers DDL de 4200 tonnes, (voir Neptunus 6/1972) étant donné l'importance des dépenses de recherche et de développement déjà consenties.

INDE

L'Inde a récemment accéléré les travaux de construction d'une nouvelle grande base navale à Visakhapatnam sur la Côte Est. Celle-ci sera le pendant de la base de Bombay. Les travaux

G. DE BASSOMPIERRE

se poursuivront jusqu'en 1977. Y seront basées exclusivement les unités livrées par l'Union Soviétique, qui aide à la construction, soit 4 sous-marins de la classe F, 6 vedettes « OSA » et 7 frégates de la classe « Petya ».

La base comprendra un arsenal et un centre d'entraînement pour sous-marinières. L'ampleur des travaux et l'accélération de ceux-ci portent à croire que de nouvelles commandes importantes seront bientôt passées en URSS.

La marine indienne aura ainsi séparé les navires fournis par l'Ouest ou construits en Inde sous licences occidentales, qui sont basés à Bombay, des unités d'origine soviétique.

ROYAUME-UNI

Dragage de Mines

Le nombre des dragueurs de mines côtiers - élevé dans le temps - est en diminution constante. Le « JANE » n'en cite plus que 37. Huit d'entre eux ont reçu un deuxième Bofors de 40 mm installé sur la plage arrière et sont classés Patrouilleurs Côtiers.

Leur rôle sera celui de garde-côtes. Tout l'équipement de dragage a été débarqué et c'est donc un « P » qui remplace le « M » sur la coque.

Le nouveau dragueur en plastique stratifié de verre, « HMS WILTON » n'a pas encore effectué ses essais. Aucune décision n'a été prise quant à la mise en chantier de la série de production - de tonnage plus important - qui devrait suivre.

Alerte à la Bombe

Lors de la récente cérémonie de commissionnement du nouveau DLG « HMS BRISTOL », un mystérieux paquet enveloppé dans du papier brun ordinaire fut apporté à bord.

L'attentat irlandais à Londres en mémoire, le premier lieutenant, ses soupçons éveillés par l'orthographe incorrecte du nom du commandant, se hâta de faire appel aux services de déminage de la police.

Le paquet fut soupesé, analysé, passé au détecteur, enfin défait avec mille précautions. Apparut alors, un magnifique fer à cheval amoureux poli par une charmante vieille dame de Bristol en guise de souhait de bonheur au nouveau destroyer.

L'histoire s'achève là mais on peut imaginer l'embarras de la vieille dame à la lecture de son journal du lendemain !

Centenaire à Greenwich

Le Royal Naval College à Greenwich fut fondé le 1er février 1873. Des milliers d'officiers de toutes branches et de toutes spécialités y reçurent leur formation.

Un grand banquet a réuni le 1er février dernier tous les officiers de marine encore en vie qui, à un titre ou à un autre, enseignèrent au Collège ou participèrent à sa gestion.

Défense de la Mer du Nord

Un intérêt nouveau se fait jour au sein de la Royal Navy pour un accroissement de la défense de la Mer du Nord.

L'extension des forages pétroliers et leur importance pour les pays riverains n'y est certainement pas étranger.

La protection des plate-formes de forage pose en effet certains problèmes spécifiques. La contraction des intérêts stratégiques britanniques les amène à faire porter l'essentiel de leur effort de défense dans la zone OTAN. La Royal Navy aimerait prendre l'initiative d'un effort européen de défense de la Mer du Nord, effort qui devrait être partagé par tous les pays riverains - y compris par conséquent la Belgique. Outre la défense des installations pétrolières, il faut aussi envisager une défense, plus traditionnelle, du shipping, des aides à la navigation, des frontières nationales etc...

Cette analyse des missions à remplir entraîne une définition des moyens adéquats - surtout en ce qui concerne les plates-formes. Il semble qu'on s'oriente vers une combinaison de petits sous-marins capables de protéger et de ravitailler les plate-formes de forage, de mines à activation télécommandée et de plongeurs opérant soit à partir de sous-marins, soit à partir de bâtiments spécialisés. Ces moyens, propres à la défense des installations actuelles et futures de la Mer du Nord, devraient évidemment être complétés par des moyens plus traditionnels.

Parution du dernier livre blanc sur la défense

On aura lu par ailleurs, la presse s'en est fait l'écho, l'essentiel des dispositions du dernier livre blanc sur la défense.

En ce qui concerne la Royal Navy, les augmentations prévues au budget amortiront tout juste l'inflation, de sorte que les augmentations sont assez factices.

Il y a lieu de remarquer que la Royal Navy, en 1974, aura un personnel moins nombreux que la Marine Nationale française. Déjà il n'y a plus qu'un porte-avions alors que les Français en ont deux et les projets actuels provoqueront un « trou » de deux ans entre la mise hors service de ce dernier porte-avions et les débuts opérationnels du premier croiseur à pont continu maintenant officiellement désigné TDCC (Through Deck Command Cruiser). La passation du contrat est « imminent » depuis plusieurs mois déjà.

Fost : un sévère examen de passage.

Basée à Portland, sous la responsabilité du Flag Officer Sea Training (FOST), l'organisation de « work up » de la Royal Navy fait passer six redoutables semaines aux équipages des bateaux nouvellement commissionnés qui viennent s'y entraîner.

De nombreuses marines étrangères - surtout l'allemande et la néerlandaise - y envoient leurs bâtiments. En 1973, outre les quatre frégates néerlandaises et les quatre allemandes qui y viennent chaque année, FOST attend des « clients » argentins, chiliens, péruviens, nigériens et libyens. « Navy International » (1) cite même la Belgique comme future utilisatrice des services de FOST.

Cent-vingt officiers et sous-officiers d'élite s'emploient en permanence à mettre l'équipage face à tous les problèmes susceptibles d'apparaître lors des différentes missions.

L'accent est mis sur la lutte ASM, la défense anti-aérienne et la lutte contre les bâtiments de surface. Les moyens employés consistent en trois FPB (HMS « CUTLASS », « SCIMITAR » et « SABRE » - visiteurs occasionnels à Ostende), un ou deux sous-marins, de nombreux hélicoptères ASM et de quelques avions d'attaque.

L'entraînement porte aussi sur d'autres missions telles que :

- le ravitaillement à la mer, avec un pétrolier qui sert aussi « d'épave » pour les exercices de remorquage et de lutte anti-incendie. Son équipage simule parfois, et avec un surprenant réalisme, de magnifiques mutineries.
- la lutte contre la contrebande, d'armes surtout. Ce sont des navires auxiliaires qui jouent le rôle des contrebandiers.

Leurs équipages participent au jeu avec enthousiasme et un des derniers exercices a été un plein succès pour eux ; la moitié des armes a quand même pu passer, cachées dans des matelas, dans les poulaines et jusque dans les jambes du pantalon du commandant !

- la défense passive NBC.
- la lutte contre des émeutiers à terre avec tout ce que cela comporte (ravitaillement et premiers soins pour les populations civiles, lutte anti-guérilla, sauvetage de victimes d'incendies et d'explosions etc.).

Même les activités de représentation sont passées au crible : les officiers supérieurs de FOST jouent le rôle de hauts dignitaires étrangers. Là aussi les situations embarrassantes sont savamment provoquées : un bâtiment allié vit récemment arriver à son bord deux gouverneurs de « Portlandia » !

Toutes les semaines, le commandant reçoit un rapport rédigé dans un style direct et concis : les insuffisances y sont soulignées sans ménagement. L'Amirauté reçoit copie de ce rapport. Par contre, s'il s'agit d'un bâtiment étranger, le rapport ne va pas plus loin que le Commandant.

Il arrive même qu'un bâtiment ne soit pas admis au statut opérationnel. Un des principaux problèmes des instructeurs de FOST est la familiarisation avec les équipements et la routine des marines étrangères. C'est pourquoi, depuis peu, certains instructeurs sont détachés dans le pays d'origine des futurs « élèves » pour y visiter navires, bases et chantiers. La bonne grâce avec laquelle les rapports hebdomadaires sont acceptés par les bâtiments étrangers constitue la meilleure preuve de l'efficacité et de l'impartialité des jugements portés par les instructeurs. Les marines OTAN - et l'US Navy parmi elles - considèrent FOST comme une des meilleures organisations navales d'entraînement. De plus en plus, ces marines en viennent à apprécier cette contribution de la Royal Navy à la Défense du monde libre.

Nouveaux bâtiments

La quatrième frégate de type 21 (voir Neptunus N° 6 - 1972 pg 90) - HMS « AMBUSCADE » a été lancée en janvier. Et le mois suivant vit le lancement de HMS « SOVEREIGN », huitième sous-marin nucléaire d'attaque sur onze prévus à ce jour.

(1) Navy International Mars 1973 pg 11.

DE RATTENVANGER

door
LIBERA CARLIER

Onder het grauwe afdak zwol het geluid van de pneumatische hamers tot een rekketek in korte en lange reeksen. Even verder, bij de blauwe steen, tuften de generatoren nieuw leven in de bliksemschichten van de lassers. De klinkhamers en de branders mishandelden het ijzeren schip voor het laatst maar dat wist de kapitein alleen.

Hij snoof de geuren op van verschroeid staal, van rooie menie, van pek en kalfaaf, van stoom, mazoet, teer en touwwerk en alle prettige dingen waarnaar een schip kan ruiken wanneer het wordt uitgerust om te varen.

Het zou nog éénmaal varen.

Rond het schip hing de weeë stank van het groezelige water in het dok en van de bedorven vet- en olielaag die op en neer bewoog langs de scheepszijden van de lichters en de opgelegde sleepboten. Er dreef ook wrakhout rond in de hoek bij het ijzeren laddertje onder een verroeste tot een waaier opengebarsten kabel.

Bij de gangway bleef hij staan te twijfelen of hij de klim naar boven onmiddellijk zou wagen of wachten tot de besmeurde scheepsherstellers het dek zouden ontruimen. Na een korte pauze sleepte hij zijn corrupte lichaam in vlinderslag de loopplank op. De waker groette beleefd met een tikje tegen zijn pet. Hij deed dat bijna als een militair, ook om te laten opmerken dat hij stond waar hij hoorde te staan. Dat hij niet lag rond te slingeren in het kombuis of bezig was met zoeken naar een blik vergeten verf. De anderen bewogen niet. Voor hen was hij een mijnheer, misschien niet eens een mijnheer, niets. Een lasser met een vuurvast gezicht en het zelfverzekerde air van een veteraangesyndiceerde had zijn glazen helm op het dek gelegd en spuwde losjes tegen de trommel van de winch. De kapitein klom een dek hoger.



Op het bootdek werden de takels van de stuurboordreddingsboot vernieuwd. Twee runners probeerden vruchteloos om het touwwerk op de juiste manier door de drie-schijfse blokken te schieten. De kapitein genoot één seconde van zijn zeilopleiding, trok dan zijn mondhoeken omlaag voor hij met de punt van zijn schoen wees hoe het moest. De runners waren hem niet dankbaar maar gluurden verontwaardigd naar de ouderwetse blokken van de houten boot en naar het stramme touw. De kapitein sprak niet. Het geluid van zijn stem zou vorm kunnen geven aan zijn minachting en die was veel te groot om vertolkt te worden. Hij kende dat gevoel zijn hele leven reeds maar nooit had hij zoveel geringschatting opgebracht, nooit had hij zo misprijzend neergekeken op een stelletje stumperds of makakken als op de verkeerde handen van deze twee idioten. Hij wendde zijn hoofd af, niet zonder moeite en er kraakte iets in zijn hals, en toen zag hij het schip zoals het was. Het werd gebouwd langs de oevers van de Clyde ten tijde van Napoleon of even nadien. Nu is het een roestberg van het drie-eilandentype die jaren aan de ketting heeft gelegen. Korea heeft de prijs van het schroot laten stijgen, Suez ook, maar tweemaal heeft de eigenaar de kans gemist. De gokker rekende op een oorlog, een echte uitgebreide, financieel en ideologisch verantwoorde oorlog, tijdens dewelke hij dit drijvend tuig als een schip, een schip, voor woekerprijzen zou kunnen versjacheren.

Morgen zal het weer een schip zijn na jaren in deze hoek te zijn verrot. En volgende week zal het als een schip ten onder gaan.

De schotten van zijn kajuit bewogen. Niet merkbaar maar hij was zich van de beweging wel bewust. En zijn haat groeide naarmate hij de wandluizen luider hoorde knagen en wriemelen in het onbederfbaar hout. Even zweeg het schot en ook dat hinderde hem. Ward en nijdig tikte hij op de mahonie wandbekleding tot het geknars weer duidelijk hoorbaar was en de lambrیزering opnieuw begon te leven.

Nochtans is dit schip, net als hij, eens jong en knap geweest.

Met een rechte, trotse steven en uitdagende ankertjes in de boeg en naar achter hellende masten en een glimmende schoorsteen met een fonkelende koperen fluit. Dit is een boot geweest met eigentijdse vormen en een onvermoeibaar hart om alle zeeën te verslaan. Hij schrok. Een grote man met donkere bril, gepantserd achter een plaat, stond bij de voormast en hij wees met zijn apparaat naar de patrijspoorten van de midscheeps. Een kleurloze, vlijmscherpe vlam spoot accuraat naar de kapitein. Hij staarde verduwaasd naar dat verblindende licht hoewel hij wist dat hij zijn ogen aldus nog meer beschadigde.

De almachtige met de zwarte bril en het gepantserd voorhoofd liet de centimeterdikke lagen verf opkrullen tot op schouderhoogte. Een halve eeuw lang heeft men verf op die mast gesmeerd en er nooit wat afgehaald en niemand, geen eerste stuurman, heeft zich ooit de vraag gesteld of een schip niet aan een teveel aan opschik kan tenonder gaan. Nu haalt de dood alle make up van haar wezen en onder de schollen kan men rimpels zien en putten en kankerende roestbuilen die door het vuur worden gereinigd. Langzaam draaide de kapitein de schroef van de patrijspoort los. Heel zijn gewicht moest hij aan die poort hangen eer het verduurde rubber het begaf. Is het nodig dat deze oude boot haar prille naaktheid toont?

« Wat moet je daar? »

« Hoekijzer wegbranden, » zei de man, « er moet een nieuw stuk op. » Hij zei nog iets maar de klinkhamers op de bak begonnen alle samen te roffelen zodat de trillingen van zijn stem verloren waaiden.

Dit schip heeft tien mijl gelopen. En in de koude noorderbries geurden de ruimen. Dan hing er een lucht over het blanke bootdek, een lucht van reukwerk uit sinaasappelen, of dadels, of rode wijn en locum. En soms, een vroege lentemorgen, galmden haar dekken en haar flanken onder het opgewerkt gebik van monterre matrozen. 's Avonds wiegde ze haar mannen loom in het lage logies en was ze zeer, zeer lief. En in de herfst loeide de koperen sirene angstig in de mist. Een wezen dat het wazige noodlot vreest en gilt om de klamme sluiers van de dood. Maar als het klaar was in de winter hield ze zich taai. Het was een zeeschip dat vinnig oprees uit de stortzee, dat stampend, rollend en bruisend de Atlantiek doorkliefde overal naartoe.

Voorzichtig, met spitse vingers, drukte de kapitein de rubberband in de groef eer hij de poort weer knevelde. Langs hier mag ze geen water maken wanneer ze zinkt. Het water mag langzaam stijgen of als een vloedgolf door de deur naar binnen spoelen, of een scheur breken in de flank maar niet langs de patrijspoort.

Hij draaide zich om en daar stond de rattenvanger naast de commode.

Hij was krom, zijn rechterhand hing onder zijn knie en hij hield een pot vast en een rol papier. Zijn wangen, door giftig gas gebleekt, waren doorzichtig.

« Ik kom ontsmetten, kapitein. »

« Hier zijn toch geen ratten, man. De schuit heeft jaren opgelegen. »

« De autoriteiten weten ervan, » zei de rattenvanger, « en haar laatste lading was graan.

U weet hoe het is met graan. Het sijpelt door de graankleden tot in de vullings, het is vloeibaar als water en vluchtig als gas. Hier zijn ratten, kapitein. »

De kapitein bewoog zijn hand omhoog, het klonk als een beschuldiging, een wolk van geschreeuw van stakers op de kade « ratten, ratten, hier zijn ratten aan boord, haal ze eraf ! »

Zo was het in de crisisjaren toch. En waarom en voor wie had hij moeten staken ? Hij had een betrekking toen, hij moest letten op vier opgelegde schepen, en heeft het zin wanneer men staakt als er toch al geen werk te vinden is ?

Plotseling was de vlam van de lasser vlakbij de patrijspoort.

« Wat bedoel je, man ? » Zou hij het weten dat ze aan de grond moet ?

« Waar graan is geweest, zijn er ratten te vinden, kapitein. »

« Wil je onmiddellijk beginnen ? » Hij wees naar de pot en het papier en de kleefband die hij om zijn arm droeg.

« Zodra de mensen van de shop weg zijn, kapitein. » Zijn hoge hand beschreef een mislukte cirkel en er lichte iets op in zijn glazen ogen.

« Morgen middag kunt u aan boord komen, kapitein. Maar eerst luchten. Voor het gas, begrijpt u ? » Zijn hand maakte al maar cirkels, al maar sommen van nul.

« Het is niet voor het eerst dat ik het meemaak, » zei de kapitein nors.

« En hier zijn de sleutels. Wie dekt de ventilatoren af ? »

« Ik, kapitein, ik dek alles af en ik kleef alle naden dicht. »

Toen hij weer op de blauwe steen stond, begon het te regenen. Hij sloeg de kraag van zijn gabardine op en liep naar het afdak. En hij dacht, ze maken zich wel druk voor een schip dat hoog op een rots moet. Ze maken zich wel druk. Een gedesinfecteerd schip hoog op een rots. Welke ? Liefst een hoge langs de Franse kust waar het getij komt aansteigeren. Daår. Het heeft geen zin om er nu al een uit te kiezen of om zich zorgen te maken hoe het weer zal zijn, hoe de zee zal zijn. Verrek het. Hij zet haar op een rots en Lloyd zal betalen. Lloyd betaalt altijd voor zijn naam. Het is misschien wel een schip van Lloyd en misschien betaalt Lloyd voor haar eigen boot. Wie wordt er wijs in de hoge financies ? En daarna ? Zijn reputatie ? Drek. Zijn papieren ? Hij redt zich wel. Zijn toekomst ? Haha. Of hebben zijn ogen hem niet sinds lang in de steek gelaten ?

Hij bleef staan bij de bolder en zag dat de scheepsherstellers het schip verlieten. Ze krauwelden onder het linnen dak van de vrachtwagen en schoven naast elkaar op de bank. Ze reden allen ergens naartoe. Naar huis. Hoog op de gangway stond de waker naast de kromme giftmenger met zijn bleek pokkengezicht. Zonder die vent zou hij aan boord kunnen slapen en nu wordt het hotel. Eten, bioscoop, een biertje en dan hotel. Alleen. Het eten smaakt hem niet en de film is een prul. Er worden geen goeie films meer gedraaid. Het bier is goed maar om twaalf uur gaat iedereen weg. Zoals de mensen van de shop gaan ze ergens naartoe. Naar de vrouw, naar moeder, naar moeder-de-vrouw. Het mens achter de toog zegt dat het tijd is. Ze ademt slaperig op de glazen en poetst ze loom. Hij gaat.

Er is niets zo eenzaam als een dok bij nacht. niets zo verlaten als een verlaten schip. De waker stond er niet meer. Tegen het schot van de midscheeps kleefde een doodshoofd met « Keep Out ! »

De kapitein vond de sleutel aan de haak achter de buitendeur en prikte hem door het papier op het sleutelgat. De deur kwam moeilijk los van de kleefband. Met zijn aansteker in zijn hand liep hij tot bij de patrijspoort die hij zo zorgvuldig had gesloten. Het vlammetje huppelde raar op en neer. Soms wipte het helemaal vrij van de aansteker en kon hij alleen maar het gloeiend wiekje zien. Even daarna werd de vlam terug gezogen naar zijn arm toe, naar zijn hand toe. De tocht door de eerste poort waaide het vlammetje helemaal weg. Toen alles open stond, klom de kapitein naar de brug. Hij rookte twee sigaretten terwijl hij luisterde naar het monotoon geklets van het onzichtbare water tegen de sasdeur. Daarna daalde hij achterste voren, zeer omzichtig de binnentrap af. De tocht had de gaslucht verdreven. Het was goed op de settee. De kapitein sliep zo in. Toen de eerste stuurman en de waker aan boord kwamen, sliep de ouwe nog. Vast zelfs want niemand kreeg hem wakker.

ROGER PRIGNEAUX

CHANTRE

WALLON (*)

Parmi les auteurs dialectaux modernes, un nom commence à briller dans la pleiade de ceux qui sont en tête du mouvement, c'est celui de Roger Prigneaux. Nouveau venu aux lettres wallonnes, nous sommes heureux de vous le présenter, chers chijeus, car il est un de nos grands espoirs littéraires. Il s'est révélé par bien des belles pages, en prose ou en vers, publiées ici et il vient de remporter, à Liège, le succès que vous lirez plus loin. Qui est-il ? Quelle est sa vie ? Nous allons brièvement répondre à ces questions.

Né à Héron, en 1915, R. Prigneaux est maintenant un fils adoptif de Haltinne où il est revenu se fixer. En fait, il connaît parfaitement toute la région hutoise de notre Condroz et de notre Hesbaye.

Après d'excellentes études à l'Athénée puis à l'Ecole normale de Huy, il accomplit son service militaire aux Carabiniers cyclistes, à Eupen, et y décrocha son étoile de sous-lieutenant. C'est avec ce grade qu'il prend part à la campagne de 1940.

A partir de la capitulation, il parvient à se soustraire aux recherches allemandes et à la captivité. Il entre alors dans la résistance armée et devient le chef du sous-secteur « Entre Ourthe et Meuse » qu'il connaît admirablement. A ce titre, il participe, au cours des ans, à de nombreuses actions (destructions, sabotages, etc.). Lors de la Libération, il fait la campagne d'Allemagne avec le 15e Bataillon des Fusiliers et passe le Rhin, avec la 9e Armée américaine et pousse, avec elle jusqu'à Hanovre.

A partir de 1946, il occupe différentes fonctions au ministère de la Défense nationale pour arriver, en 1950, à la Force Navale, à Ostende, où il est en plein dans son élément.

A titre bénévole, il se charge des relations publiques de la Force Navale, collabore à la revue bien connue « Neptune » dont il finit par être rédacteur en chef, jusqu'à sa retraite. Il y fournit des articles sur les corsaires et « gueux de mer » wallons, et sur bien d'autres sujets historiques.

En 1956, il remet sur pied « La Wallonie » d'Ostende, en léthargie depuis 1940. C'est à dater de cette époque que nous entrons en relations avec lui et maintes fois, alors, nous avons donné des extraits de « La Gazette des Wallons d'Ostende ». Lors du 65e anniversaire de cette société, M. et Madame J. Calozet y représentèrent les « Rêlis Namurwès » et... sur les conseils de J. Calozet, le dynamique R. Prigneaux se mit à lire de plus en plus le wallon, pour l'écrire dans la suite.

Roger Prigneaux



Nous allons voir maintenant quelles voies il s'est choisies.

Eh bien, en ordre principal c'est « la mer » et les « gens de mer » avec lesquels il a vécu quelque vingt ans, qui l'ont inspiré. Il les a aimés - et les aime encore -, il les a observés et compris et les souvenirs de la vie marine le poursuivent toujours. Et il veut les chanter, nous faire partager ses sentiments et ses émotions à leur égard. Par ses talents d'écrivain, il y parvient aisément et il nous emporte, avec lui, vers les grands horizons, vers les vents et marées.

Par cela même, il ouvre à notre littérature wallonne, des vues plus larges. Il y apporte une note originale personnelle, une note jeune et fraîche, vivifiante qui nous entraîne vers des sources nouvelles, jusqu'à présent relativement peu répandues, dans nos lettres wallonnes, de charme et d'émotion.

Il réussit tellement bien dans cette voie, que la société « Les Auteurs Wallons » de Liège, lui a décerné dernièrement le Premier Prix de son concours, en prose, cette année. L'œuvre primée porte titre « Djins d'mér » comprenant quatre nouvelles. Ce prix lui sera remis le samedi 16 septembre, à l'occasion d'un gala, au Trocadéro, à Liège.

Vous voyez, chers chijeleus, que R. Prigneaux se taille, actuellement, une place de choix parmi nos écrivains dialectaux.

C'est par « Li p'tit viladje d'Altène » (Haltinne) qu'il est entré à « Chijes èt Pasquéyes » dans notre no. 1.277 du 19-1-71, car, bien entendu, s'il chante la mer et les marins, le fond du cœur reste toujours attaché au pays natal, à nos collines et à nos plateaux du Condroz chargés d'histoire, de souvenirs, de légendes.

Haltinne :

Avou totes ses urèyes, ses tiènes èt sès ruwales,
Avou sès frin.nes, sès plopes, sès bols èt sès tchournales.
Avou sès pav'mints trovés au Vèvi Trinne
Avou s'cwaré tchestia choutant cwak'ler lès rin.nes.
Avou sès ptiès èfants djouwant dins les pisintes
Avou sès viyès djins s'ripwasant sins trop s'plinte.
Avou totes ces djins-là, sintez come vos l'im.mez
Li p'tit viladje où qu'vos dmèrez !

N'est-ce pas comme cela coule gentiment, sincèrement et comme cela révèle, à fond, le poète amoureux de son terroir !

Rappelons aussi, son excellent monologue « Nos sèrans champions » paru dans notre numéro 1.340 du 2-5-1972. Et n'oublions pas que R. Prigneaux, infatigable et enthousiaste, a été élu récemment président de l'association « Culture et loisirs » groupant toutes les sociétés culturelles et sportives de Strud-Haltinne.

Depuis l'an dernier également il est entré aux Rêlis Namurwès.

Mais revenons à ses pages sur les « gens de mer ». Elles sont tantôt touchantes (Li lète - C'est nosse marin - A r'vèuy mi fi - Mère di Pèheu) tantôt plaisantes comme les « Cwate visèdjes d'Ostende » ou « Cabaret po les marins ». Les morceaux qui suivent sont de la même veine d'humour, d'esprit, de sentiment.

Par tous ces écrits, R. Prigneaux est entré en plein dans notre littérature dialectale. Il s'y est déjà créé une place d'honneur, une de nos grandes promesses.

Nous l'en félicitons chaleureusement et lui souhaitons les plus beaux succès dans l'avenir comme nous le congratulons aussi pour toutes ses activités patriotiques et sociales si vaillamment exercées pour notre pays. Bravo !

One bone poughiye.

LINGUEDJE DI HERON

(*) Vers l'Avenir, signé Bs d'Hule.

DJ'A TAPE DJUS

Dj'a lèyi là lunète d'aproche,
« Eextant » èt régue à calculer ;
Dj'a apougni mi p'tite sacoché
Et l'sètch sù m'dos, dj'a débarqué.
Dj'a lèyi là l'Gofe di Gascogne
Qu'èst l'infèr po nos-ôtes marins ;
Dj'a lèyi là lès grondès sognes,
Sès hôtès-vagues èt sès timps d'tchins.
Dj'a lèyi là l'ardonte Afrique
Où-c'qui lès omes corèt tot nous ;
Dj'a lèyi là lès-Amèriques
Et l'vôye qui Colomb a suvou.
Dj'a lèyi là lès mers di Glèces
Où-c'qui sovint on s'fizève lèd ;
Dj'a lèyi là nîve et warglèce
Airdiè èt solo d'méye nèt.
Dj'a lèyi là, po sûre leû vôye,
Mès camarades, mès frés marins ;
Djins d'mér, asteûre qu'il è-st-évôye,
Sondji à « Vi », di timps-in-timps.
Dj'a lèyis là su lès Sept Mers
Doucès-sov'nancès èt lèds tourmints
Dj'a lèyi là bin dès misères,
Dèl djôye aussi, dj'ennè convins.
Dj'a lèyi là vingt-ons di m'viye,
Mins çou qu'dji n'lèrès nin là,
C'èrèt, po tote mi vicariye
Li r' grèt d'aveû qwitè tot ça !

Roger PRIGNEAUX

HO ! MARIN ! RACONTE !

Ho ! Marin ! Raconte-nos, raconte
Tot çou qu' t'as viyou d' bia è Monde !
Dj'a viyou dès cints mète di quès,
Dès pôrts tot èwalpés d' fougère,
Dès rafin'riyes èt dèl poussière,
Dès grouwes qui wignèt djou èt nèt.
Ho ! Marin ! Raconte-nos, raconte
Lès djins qui t'as viyou su l'Monde !
Dj'a viyou dès cintin.nes di djins
Dès visèdjes di totes lès coleûrs
Mins ç' èstût totes lès min.mès eûres :
C'èstût todi tos dès marins.
Ho ! Marin ! Raconte-nos, raconte
Poqwè, adon, ribates-tu l'Monde ?
Dji t' l'arè bin vite raconté
Et poqwè, è f'ru-dje on mistère ?
Si dj' èva rôlér m'bosse su mér,
C'èst qu'i n'a qu'là qu' dji m'sins vikér !

Roger PRIGNEAUX

ON DROLE DI COFE

— Hè, lieût'nant ! Vo-l'i-là co èvôye ! Vineûz veûy ! Vite ! »

Li lieût'nant qui f'zève si bâbe è s'cabine, a tapé là hatche èt matche èt s'a stou mète poudri li « steward ». Dispôy on moumint, cici aguign'tève li Comandant â d'triviès dè hublot di s' cabine.

— « Qui fêt-i là ? Mè l' diriz bin, vos. Il a on bwès fou di s' fagot po l' pus sûr ! »

Dè limps qu'li « steward » câséve, li Comandant, sins s' rinde compte di rin, avût drouvou s' t-ârmâ, avût risetchi fou on p'tit cofe di tchène, avût pris 'ne pitite clé è l' potche di s' pal'tot, avût drouvou l' cofe, èt avût tapé on còp d'ouy â d'vins. Adon, il lavût r' sèré l' cofe à l'clé, avût r' mitou li p'tite clé è s' potche èt l' cofe è l'ârmâ puis, sins s' prèsseér, â tot soriont, il avût monté su l' passerèle. A l' vole, po n' nin èsse viyou, li lieût'nant èt li steward ont broké è l' cabine d'a costé.

— « I m' diriz bin çou qui l' « Vi » wète là d'vins, vos ? Ça deûre dispôy qwinze djoûs, enfin, dispôy qu'on-z-a qwité Ostende ! »

— « Qu'est-ce qui dj'sé, mi, valèt ! T' ès pus sovint avou lu qu' mi, hin ! Dji wèdj'rûs, portont, qu' c'èst l' portèt d'une novèle crapòde ! Ti sés bin çou qu'on dit : Pus ví, pu sot ! Et, on djon.ne-ome come nosse mèsse, c'èst co pire, valèt ! »

— « O, non ! Ça n' pout èsse çola ; i n'si cache nin d'mi po c' quèstin-là ; â contrêre, i s' ènnè f' rût 'ne glwère ! »

— « Adon qwè c' èrût-ce ? Tins ! Dji n' mi mèle mây di c' qui n' mi compète nin mins dji dôrûs gros po saveû qwè ! Tâtche, dji tûze vèci à 'ne salkwè, n'a moutwè moyin dè diski-mèlér c't-afère-là ! C'èst l' nêt qui vint qu' on s'ègzèreéye po l' sâvetèdje ? Avîè trwès-eûres ?... Bon ! Adjourdeû à l'nêt, quond l' « Vi » sèrè è s'lé èt qu' ti breûchetéyerès sès hâres, ti trouverès bin l' moyin di li prinde si clé sins qu'èl veûy... A trwès-eûres, quond l'beulâ l' dispiètrè, i n'frè nou bin po prinde si posse, i n'frè nin atinciyou à s' clé : ça n'fèt nou plû... A c' moumint-là, ti brok'rès è s' cabine. I n'ti fâre nin longtims po veûx çou qu'i catche è s' cofe. Quond c' èrè fini, ti m'vèrès dire qwè èt come. Estons-n' d'acwèrd ? »

— « Oyi, ô vos ! Et-r'mète li clé ? kimint ? »

— « Ni fès nin l' ci qu' èst dèl boune on.néye, valèt ! Ti n'èst nin si bièsse qui t' ènn' a l'êr ! Toursiveûs come t'ès, ti r'toum'rè todi bin su tès pates come lès tchèts va ! »

— « Oyi, mins... »

— « Ni tchiktéye nin tont èt dit-m' : Oyi ! »

— « Qui va-se d'abôrd, dji tir' rè m' plan, fâre co bin ! »

Et à trwès-eûres à matin, li steward a fêt come is-avîne dit... Mins co d' chance, qui nosse curieûs bokèt avût rôlé s' bosse su mér dèson-nètes â long. Il èstût fi d'vins lès còps. I n' avût pus grond tchòse qui l'èwèréve, sins ça... Et bin sins ça, dji n' sé c' qui li arût arivé !

Fât dire qu'i n'avût d' qwè...

Mins vos t'n'téz ossi, parèt, po saveû çou qui l'Comandant rawètive dos lès djous â matin, è s'cofe ! Curieûs qu' vos-èsteûs...

Et bin, i n'avût qu'on papî qu'èstût s'crit come vèci d'zos, vèyeûz, mès djins !

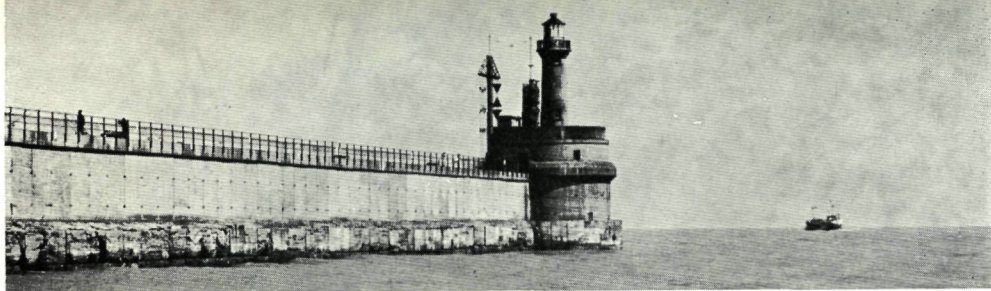
BABORD = Gauche.

TRIBORD = Droite.

Roger PRIGNEAUX

Li Steward : su on batia c'èst come on dômèstique qui fêt lès tchombes (cabines), siève à tafe èt tos afères insi.

Li « Vi » : su on batia c'èst l'Comandant qu'on loume insi min.me s'il èst co tot djon.ne. BABORD èt TRIBORD po on marin, c'èst l'min.me afère qui « Hue » èt « Dia » po on cinsi !



maritiem panorama

Deze tweede bijdrage tot ons maritiem panorama 1973 schetst in grote trekken **het algemene havenbeleid van West-Europa en de expansievooruitzichten van zijn voorname zeehavens.**

* * *

Schaalvergroting en maritimatie

Sinds het einde van de tweede wereldoorlog en vooral vanaf 1950 heeft de zeetraffic een merkwaardige ontwikkeling doorgemaakt. Het meest kenschetsend aspect van deze evolutie is ongetwijfeld de schaalvergroting in de scheepvaart, waardoor achtereenvolgens olietankers, bulkcarriers en containerschepen maxi-afmetingen en -tonnematen bereikten. In 20 jaar evolueerde het draagvermogen van maximum 20.000 tot 477.000 dwt. bij de petroleumtankers en van maximum 15.000 tot 150.000 dwt. bij de bulkschepen. Maximaal rendement met minimale transportkosten door optimale combinatie van laadcapaciteit en rotatiesnelheid, geldt als ordewoord voor de moderne handelsscheepvaart.

Kenmerkend voor deze periode is ook de geleidelijke verplaatsing van de basisindustrieën naar de kusthavengebieden en de vestiging van de sekundaire verwerkingsindustrie in het onmiddellijke hinterland van de kust. Hierdoor verkreeg de zeehaven-ekonomie een belangrijke industriële functie, die vrij spoedig op de aloude handelsfunctie ging primeren. Deze zgn. maritimatie van de nijverheid spitste zich vooral toe op de staal- en de petrochemische industrie. Zo bijvoorbeeld zijn circa 70 % van de Westeuropese petroleumraffinaderijen in de nabijheid van de olieterminals gelegen. Het mooiste voorbeeld van deze evolutie is wel de Rhônevallei met Marseille als kern van primaire industrie, die de sekundaire industrieën in de Rhônevallei bevoorraadt.

* * *

Havens passen zich aan

Beide verschijnselen hadden voor de havenontwikkeling van West-Europa belangrijke gevolgen. Vrij spoedig rees immers het probleem van de selektie en de aanpassing van de havencentra. De mogelijkheid om een

toegangsgeul tot de diepe vaarroutes te graven en de aanwezigheid van aangrenzende nijverheidsgronden waren voor een kusthaven de twee hoofdvereisten om met deze evolutie gelijke tred te houden en zich verder te kunnen ontplooiën.

Bepaalde havens, zoals Marseille en Rotterdam, pasten zich verrassend snel aan terwijl andere, zo bv. Zeebrugge, pas nu met eerste aanpassingswerken starten. Vele havens, waaronder Hamburg, Londen en Antwerpen, zullen echter nooit tot ware diepzeehavens uitgroeien gelet op hun ongunstige nautische ligging. Zo vroeger de geografische ligging primeerde, is de faktor rotatiesnelheid nu doorslaggevend. Bovendien is het zeevervoer een element van een geïntegreerd transportsysteem geworden, zodat de landwaartse ligging van een zeehaven nog weinig voordeel biedt in het kader van de bestaande distributieketen.

Aangezien de schaalvergroting in de scheepvaart nog in volle evolutie is, worden in de bevoorrechte zeehavens steeds grotere uitbreidingswerken uitgevoerd en steeds nieuwe toekomstplannen gesmeed. Evenwel zijn de grote krachtlijnen van deze havenontwikkeling reeds duidelijk afgetekend. Zo zullen zich in de toekomst vier grote en sterk concurrerende havenpolen ontwikkelen op het Westeuropese vasteland: de Middellandse Zee, Noord-Duitsland, het Delta-gebied en het Westfranse havengebied.

* * *

Middellands zeegebied

Als eerste havenpool van ons kontinent vermelden wij het westelijk gebied van de Middellandse Zee, voornamelijk van belang voor de ekonomie van Zuidwest-Europa.

Daar de oude Laverahaven van Marseille voor maximum 80.000-tonners toegankelijk was, bouwden de Fransen een grote diepzeehaven in de Golf van Fos, op circa 50 km van Marseille. Ertskaden en olieterminals zijn er reeds toegankelijk voor eenheden tot 300.000 dwt. Momenteel zijn grootscheepse werken aan de gang om de haven voor tankers tot 1 miljoen ton uit te bouwen. Een diepte van 40 meter vlak vóór de kust laat zulks gemakkelijk toe.

H. Rogie



Marseille-Fos kende onmiddellijk een spektakulaire ontwikkeling en verhiel zich reeds in 1971 tot tweede Europese haven met 75 miljoen ton goederentrafiek. Qua olieaanvoer is de haven van Fos de zuidelijke tegenpool van Le Havre. Ze bevoorraadt immers heel het industriegebied van de Rhönevallei en is door middel van een reuzepijp met Karlsruhe verbonden. Alhoewel de nieuwe haven van Marseille de grote groeipool is van het Middellandse zeegebied en als zeepoort van Zuidwest-Europa fungeert, mogen de Italiaanse havens Genova en Trieste niet onvermeld blijven. Deze spelen een voorname rol in de petroleumimport van de Westduitse Bondsrepubliek. Vanuit beide havens vertrekt immers een olieleiding naar de industriezone van Ingolstadt.

* * *

Noordduits havengebied

Bremen, Hamburg, Wilhelmshaven, Eemden en Cuxhaven behoren tot het Noordduitse havengebied van de Bondsrepubliek. De groeipool van deze « range » is ongetwijfeld Wilhelmshaven, de enige diepzeehaven waarover Duitsland beschikt. Het is toegankelijk voor 175.000-tonners en wordt eerlang voor 300.000-tonners aangepast.

In dit havengebied zijn twee belangrijke projecten ontworpen. Vooreerst, het plan « Neuwark », dat de aanleg voorziet van een industriehaven voor 350.000-tonners in de Elbemonding, vlak vóór Cuxhaven. Dit ontwerp gaat uit van de Hamburgse havenoverheid en is bedoeld als nieuwe voorhaven met 6.000 ha aangrenzende industrieterreinen. Het tweede project beoogt de inplanting van een superhaven voor eenheden van 500.000 ton en meer in Helgoland.

Het is echter nog geen zekerheid of beide projecten integraal uitgevoerd worden. Het Noordduitse havengebied is immers geografisch vrij ongunstig gelegen ten opzichte van het Ruhrgebied en heel Zuid-Duitsland. Dit is de reden waarom nagenoeg 1/3 van het Westduitse zeegoederenverkeer via Rotterdam gebeurt en circa de helft van de petroleumimport door middel van buisleidingen aangevoerd wordt vanuit Genova, Trieste, Marseille en Rotterdam.

Daarom ook zijn de Duitse plannen niet zo zeer bedoeld als olieterminals voor mammoettankers dan wel als polyvalente havencomplexen met uitgesproken industrieel karakter.

* * *

Deltagebied

Het Deltagebied van Rijn, Schelde en Maas omvat in ruime betekenis het ganse gebied begrepen tussen Duinkerke en Randstad Holland. Het heeft de industriezones van Noord-Frankrijk, Wallonië en de Ruhr als onmiddellijk hinterland. Zuid-Duitsland en Noord-Italië behoren tot zijn verre achterland, inzonderheid voor wat de containertrafik betreft.

In dit havengebied voeren vier grote zeehavens een harde strijd met elkaar : Rotterdam, Antwerpen, IJmuiden-Amsterdam en Duinkerke. Een merkwaardige ontwikkeling kende Rotterdam-Europoort dank zij een vlugge aanpassing aan de schaalvergroting in de scheepvaart. Oordeel zelf : 29 miljoen ton zeegoederentrafiek in 1950 en liefst 260 miljoen ton in 1972 ! De haven is toegankelijk voor 250.000-tonners, breidt zich verder uit op de Maasvlakte en heeft plannen om volgeladen 500.000-tonners binnen te loodsen.

IJmuiden-Amsterdam is een haven die eerder van regionaal belang is. Het bevoorraadt immers het machtige staalbedrijf « Hoogovens - IJmuiden ». Toegankelijk voor erts- en kolenschepen tot 100.000 ton, wordt het eerlang voor 125.000-tonners aangepast. In 1971 werd hier een goederentrafiek van 23 miljoen ton geregistreerd. Langs het Noordzeekanaal, dat Amsterdam met de Noordzee verbindt, wachten 3.000 ha grond op industrialisering.

Zeer belangrijk is ook de activiteit welke Duinkerke ontplooit. Van 10 miljoen ton in 1963, steeg het zeegoederenverkeer tot 28 miljoen ton in 1972. Uit nautisch, geografisch en verkeers-ekonomisch oogpunt is de ligging van de oude Vlaamse kapershaven buitengewoon gunstig. Daarom ook heeft de Franse overheid een groots plan ontworpen om de haven tot zeepoort van Noordwest-Europa te laten uitgroeien. De eerste fase van de werken kwam eind 1970 klaar met de ingebruikneming van de nieuwe 125.000 ton-zeesluis, die toegang verleent tot het 5 km-lange diepzeedok van het Usinor-staalcomplex. Eind 1974 wordt de tweede fase van het plan afgewerkt. Deze behelst de bouw van een polyvalente snelhaven voor 300.000-tonners ten westen van het nieuwe diepzeedok. Over nagenoeg 15 jaar wordt de laatste fase van dit reusachtig ontwerp ingeluid met de bouw, steeds naar het westen toe, van een derde

voorhaven voor eenheden van 800.000 ton en meer.

Het wordt een gigantisch havencomplex van 40 km lengte, zich uitstrekkend van Calais tot de oude haven van Duinkerke, en volledig afgestemd op het gehele hinterland van de huidige Deltahavens. Daarbij komt nog de aanleg van een haveneiland op de Out Ruytingenbank vlak voor de kust, zodat Duinkerke ongetwijfeld alle troeven in handen krijgt om zich geleidelijk maar zeker tot machtige wereldhaven te ontplooiën.

* * *

De Belgische havenuitbouw

Dank zij de heldhaftige aktie van de Vlaamse weerstand bleven de Antwerpse haveninstallaties in 1944 van vernielingen gespaard en kon de zeetrafiëk er onmiddellijk starten. Onze metropoolhaven werd dan ook de voornaamste Deltahaven qua goederen-omzet. In 1949 boekte Rotterdam echter een hoger trafiekcijfer dan Antwerpen en bleef verder zijn voorsprong met reuzeschreden vergroten dank zij een realistisch havenbeleid. Toen in de vijftiger jaren bleek dat Antwerpen niet toegankelijk was voor de grootste schepen alsdan in de vaart, bleven onze regeringen de kat uit de boom kijken ondanks het bestaan van talrijke ontwerpen voor een adekwate aanpassing van de Scheldehaven aan de noden van de moderne scheepvaart.

In 1962 begonnen de eerste modelproeven met betrekking tot het beruchte plan Verschave, dat de bevaarbaarheid van de Westerschelde beoogt voor 125.000-tonner door afsnijding van de bocht van Bath. Na elf jaar laboratoriumwerk en onderhandelingen met onze inschikkelijke noorderburen biedt dit ontwerp steeds geen kans op konkrete realisatie, zodat de toegankelijkheid van de Antwerpse haven tot maximum 80.000-tonners of 43-voeters beperkt blijft. Gelet op de afwachtende houding van de centrale overheid hadden drie oliëfirma's in 1967 het pijplijn-ultimatum Rotterdam-Antwerpen aan de regering voorgelegd. Medio 1971 trad de olieleiding in werking en daalde het Antwerpse zeegoederenverkeer onmiddellijk van 78 tot 72 miljoen ton. In 1972 regreseedde de haventrafieë tot 66 miljoen ton zeegoederen, wat duidelijk op de langzame degradatie van onze grote Scheldehaven wijst.

Ook Gent verkeert in een impasse wat zijn havenuitbouw betreft. Nog vóór haar afwerking in december 1968 bleek dat de 60.000

ton-zeesluis van Terneuzen ontoereikend was voor de verdere expansie van de staalen petroleumbedrijven van de Arteveldestad. Al vijf jaar eisen de stedelijke havenautoriteiten een nieuwe zeesluis van 125.000 ton te Terneuzen-West met dito zeekanaal naar Gent. Doch ook deze plannen blijven afhankelijk van de goede wil van de Nederlanders, zodat het hoogst twijfelachtig is of ze ooit werkelijkheid worden.

Zeebrugge had heel goed een oplossing voor het Antwerpse Scheldeprobleem kunnen bieden. Diverse privé-plannen, waaronder het Ra-projekt van Ir. Mertens met het oog op een havenuitbouw voor 500.000-tonners, werden echter na heel wat polemiek door de beruchte Kommissie Verschave in 1969 van de hand gewezen. Twee jaar later keurde de regering het achtjarenplan van O.W. goed. Het voorziet de uitbouw van Zeebrugge tot mini-diepzeehaven voor eenheden tot 125.000 dwt. De werken startten in maart 1972 met de bouw van de nieuwe zeesluis, waarvan de ligging fel betwist wordt.

Het is duidelijk dat ons land geen havenpolitiek op Europees peil wenst te voeren. Nochtans lag de oplossing voor de hand: Zeebrugge als volwaardige diepzeehaven verbonden met Gent en Antwerpen d.m.v. een superkanaal. Dit had meteen een globale oplossing betekend voor de problemen eigen aan onze drie grote zeehavens.

* * *

Westfrans havengebied

Als laatste havenpool van ons kontinent vermelden wij de Westfranse havens van het Kanaal en de Atlantische Oceaan. Vooral Brest, Cherbourg en Le Havre verdienen onze aandacht. In nautisch opzicht zijn deze havens vrijwel bevoorrecht, doch geografisch gezien is hun ligging ten opzichte van de grote Westeuropese industriezones eerder ongunstig. Dit belet niet dat ze de jongste tijd qua olieaanvoer aan belang winnen. Cherbourg heeft plannen om in de baai van Becquet een overslaghaven voor supertankers te bouwen. Ook Brest beoogt de aanleg van een olieterminal in de baai van Douarnenez. Hetzelfde geldt voor Le Havre, ongetwijfeld de grote groeipool van dit havengebied. Via de grootste zeesluis ter wereld is de haven reeds bereikbaar voor olietankers tot 250.000 dwt. Deze bevoorraden de raffinaderijen van het Seinebekken en voeren praktisch 1/3 van de Franse raffinagekapaciteit aan.

Daarom ook verkreeg Le Havre in 1969 de ministeriële goedkeuring voor de bouw van een petroleumterminal voor schepen van 1 miljoen ton. De terminal wordt vóór de Kaap d'Antifer aangelegd en zal in verschillende fazen uitgebouwd worden naar gelang de noden van de petroleumtrafiek. Het is evident dat een ontwerp van dergelijke omvang niet alleen bedoeld is ten voordele van de Franse petrochemische bedrijven. Ook Wallonië en het Ruhrgebied zouden eerlang vanuit Le Havre kunnen bevoorrad worden door middel van pipe-lines.

Meteen worden de doelstellingen van de Franse havenpolitiek duidelijk. Le Havre zal zich tot dé grote Westeuropese petroleumhaven ontplooiën, terwijl Duinkerke als polyvalente diepzeehaven tot nieuwe zeepoort van Noordwest-Europa zal uitgroeien. In het Middellandse zeegebied wordt Marseille-Fos de zuidelijke tegenpool van Le Havre en derhalve dé grote olieaanvoerhaven van Zuidwest-Europa.

* * *

Britse havenprojecten

Groot-Brittannië beschikt over twee petroleumhavens toegankelijk voor mammoettankers. Gelegen in de « Long Loch » in Schotland, biedt de olieterminal van Finnart alle faciliteiten voor het ontvangen van 300.000-tonners, terwijl ze gemakkelijk voor tankers van 500.000 dwt. kan aangepast worden. Meer in het zuiden, in het land van Wales, ligt het grootste petroleumcentrum van Groot-Brittannië: Milford Haven, toegankelijk voor eenheden tot 250.000 dwt. Beide havens zorgen hoofdzakelijk voor de petroleumaanvoer van lokale raffinaderijen. Besluiten wij dit beknopt overzicht van de Westeuropese havenontwikkeling met de vermelding van twee voorname havenpolen, haast uitsluitend afgestemd op het vasteland: Bantry Bay en Maplin Sands.

De overslaghaven van de Gulf Oil Corporation, gelegen in de Bantry Bay aan de zuidoostkust van Ierland, kwam eind 1968 in gebruik. Door de konstante rotatie van zes 326.000-tonners kan de Gulf-maatschappij 1 miljoen ton aardolie opslaan in 12 reuze-tankers, waarvan de inhoud met kleinere eenheden naar het kontinent wordt vervoerd. Uit nautisch oogpunt zeer gunstig gelegen, kan de overslaghaven zonder moei-

te voor de grootste diepgangen aangepast worden.

Maplin Sands daarentegen wordt pas over een tiental jaren werkelijkheid. In oktober 1972 zette de Britse regering het licht op groen voor de bouw van een container- en petroleumterminal op de Maplin Sands aan de Theemsmonding. Het ontwerp, naar analogie met het Neuwerk- en het Maasvlakte-project, is bedoeld als nieuwe voorhaven van Londen. Eenheden tot 500.000 dwt. zullen er aan de bedrijfskaden van een uitgebreid industriecomplex kunnen meren. Getuige op haar uitzonderlijke ligging ten opzichte van het kontinent, lijdt het geen twijfel dat de Goodwinhaven een gevaarlijk konkurrent wordt van de grote Deltahavens.

* * *

Konklusie

Wanneer men naziet wat in West-Europa verwezenlijkt of ontworpen werd op gebied van havenontwikkeling, valt het onmiddellijk op hoezeer elk maritiem land op het voorplan wil treden. Ten volle bewust van het belang van de schaalvergroting in de scheepvaart en uitgaande van de veronderstelling dat het zeeverkeer in de komende decennia steeds aan belang zal winnen, zet iedereen alles in het werk om de aangevoerde grondstoffen in eigen, nationale havens te ontvangen.

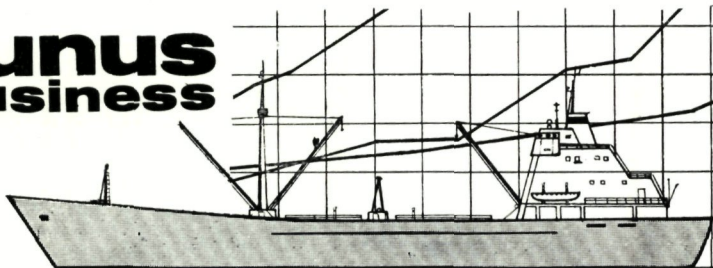
Voorts is het evident dat de ekonomie zich hoe langer hoe meer op wereldschaal gaat organiseren. Hieruit volgt dat de grote zeehavens, wat betreft hun handelsfunctie, belangrijke doorvoercentra geworden zijn ten voordele van een steeds uitgebreider hinterland. Wij zagen immers hoezeer de grootscheepse expansieprojecten van de Franse havens in deze kontekst moeten belicht worden.

Daarom ook moet de Westeuropese havenontwikkeling, met het ontstaan van nieuwe groepen, niet zozeer als een louter gevolg van de schaalvergroting in de scheepvaart beschouwd worden dan wel als een harde konkurrentiestrijd tussen de zeehavens onderling voor het veroveren van een machtspositie ten overstaan van de grote industriegebieden.

henri rogie
17-04-73



neptunus business



NIEUWE CAR-FERRY « PRINS PHILIPPE »

In opdracht van de Regie voor Maritiem Transport werd door N.V. Boelwerf-Temse per 17 februari 1973 de « PRINS PHILIPPE » te water gelaten.

De « PRINS PHILIPPE » is een rij-op rij-af schip, dat volkomen verschilt van zijn voorgangers.

Het is, wat onze nieuwe partners in de E.E.G. van de overzijde van het Kanaal noemen, een « Multipurpose »-schip. Het is opgevat voor een drievoudig doel, namelijk :

- het vervoer van reizigers zonder eigen vervoermiddel ;
- het vervoer van reizigers met eigen vervoermiddel ;
- het vervoer van geladen of ledige vrachtwagens, alsmede voertuigen bestemd voor in-, uit- of doorvoer.

REIZIGERSVERVOER

Het vervoer van reizigers zonder eigen vervoermiddel is de jongste jaren stationair gebleven, maar toch bekleedt het een zeer belangrijke plaats. Van iets meer dan 2 miljoen reizigers, die in 1972 gebruik hebben gemaakt van de schepen van de lijnen Oostende-Dover/Folkestone/Harwich, waren er bijna 1,2 miljoen die voor hun verplaatsing op het land vertrouwen stelden in trein of autocar.

Met een capaciteit van 1245 passagiers zal het nieuwe schip, de « PRINS PHILIPPE », een aanzienlijk aantal van laatstgenoemde passagiers kunnen opnemen en op die manier op de spitsdagen voor een ontlasting zorgen van de klassieke pakketboten. Dit zal een dubbel effect voor de passagiers tot

De « PRINS PHILIPPE ».



gevolg hebben: degenen die met de « PRINS PHILIPPE » reizen, zullen genieten van het comfort van een splinternieuw schip, terwijl zij die op de klassieke pakketboten blijven, hun comfort zullen zien toenemen ingevolge de spreiding van de trafik over een groter aantal diensten.

VERVOER VAN VERGEZELDE PERSONENWAGENS

Voor het vervoer van vergezelde personenwagens betekent het nieuwe schip een aanzienlijke verbetering. Inderdaad, met de « PRINS PHILIPPE », met de bestaande carferries van de Regie voor Maritiem Transport en met twee multipurpose schepen van de Britse Spoorwegen zullen volgende zomer navermelde diensten worden verzorgd:

- 2 afvaarten per dag uit Folkestone;
- 1 afvaart per dag uit Harwich;
- 11 afvaarten per dag uit Dover;
- 14 afvaarten per dag uit Oostende.

In de loop van 1972 werden door de carferries van de Belgische Regie voor Maritiem Transport alsmede door de multipurpose schepen van de Shipping Division van de Britse Spoorwegen, die in pool varen op de lijnen Oostende-Dover/Folkestone/Harwich 253.058 vergezelde personenwagens vervoerd.

VERVOER VAN ZWARE VRACHTWAGENS

Maar vooral voor het transport van zware vrachtwagens is de « PRINS PHILIPPE » een innovatie, omdat het schip van het type « drive-through » is en omdat het 14 zware vrachtwagens of opleggers van elk plus minus 12 m lengte zal kunnen inschepen. In het kader van het steeds toenemende goederenvervoer tussen Groot-Brittannië en het Vasteland, zullen de havens Oostende, Dover en Folkestone de rol van Ro/Ro havens kunnen vervullen, die hun normaal toekomt ingevolge:

- **hun gunstige ligging**: de zeevaartlijnen vanuit Oostende vormen als het ware de verlenging van de autosnelweg Keulen-Aken-Luik-Brussel-Oostende, die op zijn beurt aangesloten is met het net der autosnelwegen van Nederland, Duitsland en Frankrijk;
- **hun speciale uitrusting voor Ro/Ro verkeer**: Oostende heeft 2 inschepingsbrug-

gen; Dover heeft er 3 en een 4e komt in bedrijf begin juli 1973;

Folkestone beschikt over een geheel nieuwe installatie, die verleden jaar in gebruik werd genomen; daarenboven beschikken deze drie havens over een ruime keuze van uiterst bevoegde douaneagentschappen (de Regie voor Maritiem Transport beschikt te Oostende trouwens over haar eigen douaneagentschap, dat werkt onder de naam van « Ostend Freight Lines »);

- **de frequentie van het aantal overvaarten**:

Thans worden twee overvaarten per dag en in elke richting verzorgd tussen Oostende en Folkestone door de grote multipurpose schepen van de Britse Spoorwegen; daarenboven kunnen ook nog één à tweemaal per dag zware vrachtwagens ingescheept worden op de carferries tussen Oostende en Dover.

Vanaf 22 april 1973 zal de car-ferry « ROI BAUDOUIN », die omgebouwd werd om vrachtwagens tot een gewicht van 40 ton en een hoogte van 4,10 m te kunnen inschepen, 2 overvaarten heen en terug per dag verzorgen tussen Oostende en Dover Eastern Docks, wat in het totaal 4 afvaartmogelijkheden geeft uit Oostende, 2 uit Dover en 2 uit Folkestone.

Vanaf 24 mei a.s. wordt dit aantal opgevoerd met 2 uit Dover en 2 uit Oostende. Vanaf 16 juli 1973 worden per dag voor het zware baanvervoer 8 afvaartmogelijkheden geboden uit Oostende, 6 uit Dover en 2 uit Folkestone.

Een tweede schip van het zelfde type als de « PRINS PHILIPPE » is in aanbouw bij de Boelwerf te Temse en de indienststelling ervan is voorzien tegen half-juli 1974.

Sedert enkele maanden worden de zeevaartlijnen Oostende-Dover, Oostende-Folkestone en Oostende-Harwich gepropageerd onder de naam « Sealink ».

« Sealink » is de merknaam voor de scheepvaartlijnen, die door de Belgische Regie voor Maritiem Transport, de Britse Spoorwegen, de Franse Spoorwegen en de Stoomvaartmaatschappij « Zeeland » geëxploiteerd worden.

Sealink omvat buiten de lijnen vanaf Oostende naar Engeland, ook verbindingen tussen Frankrijk en Groot-Brittannië, Nederland en Groot-Brittannië, en Groot-Brittannië en Ierland.

chronique de la voile



kroniek van de zeilsport

INTERACTION VENT - COURANT

P. Benoidt

« Le vent est d'une importance capitale dans la conduite d'un voilier ». Cette lapalissade ne surprendra personne, mais, le courant a quand même aussi son mot à dire car il peut agir sur le vent comme nous allons le voir.

Auquel de ces deux éléments faut-il accorder le plus d'attention ? Cela est difficile à dire car ils agissent l'un sur l'autre et c'est leur résultante qui est en fin de compte déterminante.

5 paramètres entrent en jeu, ce sont : vitesse et direction du vent, vitesse et direction du courant, relief sous-marin.

Ces paramètres varient presque continuellement ce qui rend l'étude de leur effet sur la marche d'un voilier assez complexe.

Le vent propulse le voilier en lui imprimant une vitesse qui est fonction de l'angle direction du vent / cap du voilier. Dans certains cas, cette propulsion est accompagnée d'une dérive. Le courant transporte le vecteur résultant obtenu ci-dessus dans une direction définie. Ceci se traduit par une altération sensible des effets propulsifs du vent.

En outre et surtout par vent nul ou faible, le courant provoque un « courant d'air » relatif très variable en vitesse et direction.

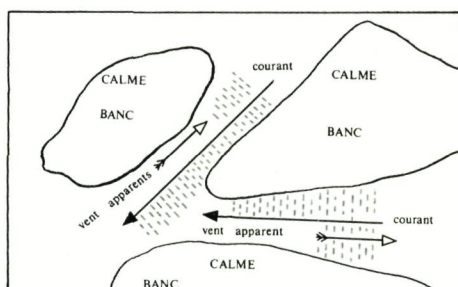


FIG 1 : vent nul.

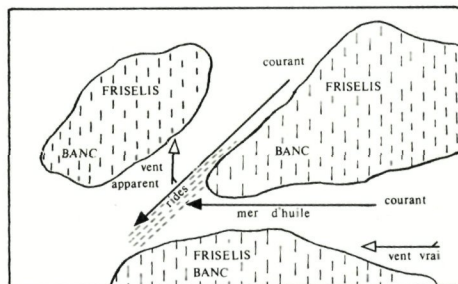


FIG 2 : vent E 1.

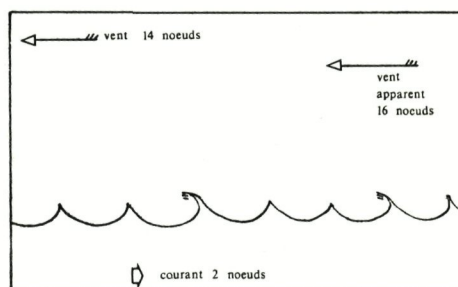


FIG 3 : vent contre courant.

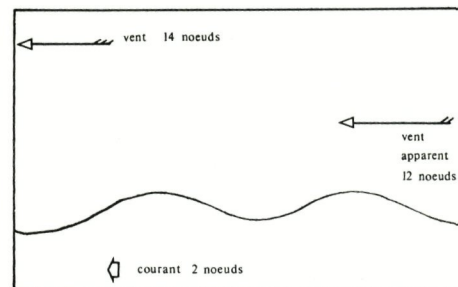


FIG 4 : vent et courant dans la même direction. On remarque que le vent apparent qui était de 16 nœuds (voir FIG 3) est tombé à 12 nœuds après la renverse de courant ce qui équivaut à 1 degré de l'échelle de BEAUFORT (Force 5 à force 4).

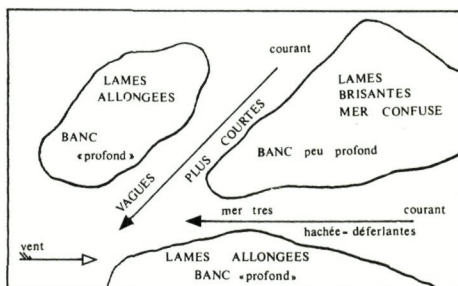


FIG 5 : vent W 5.

Effets du courant par vent nul ou faible (Fig. 1 et 2)

Supposons un vent d'Ouest de 4 nœuds (le vent vient donc de l'Ouest) et un courant portant à l'Est avec une vitesse de 2 nœuds ; il est clair que le vent apparent soufflera de l'Ouest avec une vitesse de 2 nœuds (force 1).

Dans les mêmes circonstances et après la renverse de courant nous aurons un courant Ouest de 2 nœuds combiné au même vent réel Ouest de 4 nœuds ce qui nous donne un vent apparent de 6 nœuds cette fois (force 2). Cet exemple théorique montre que le vent apparent, CELUI QUI PROPULSE notre navire, a triplé en l'espace d'une renverse.

La diversité des angles VENT - COURANT ainsi que leurs variations de vitesses provoquent des résultantes pouvant varier considérablement. Ceci se remarque principalement par brise faible ou nulle.

L'observation des phénomènes liés à ces combinaisons permet de détecter des zones d'intérêt tactique considérable en régate.

Beaucoup de navigateurs sous-estiment ou méconnaissent l'interaction décrite ci-dessus, ils perdent ainsi un atout majeur dans les régates de « petit temps ».

Effet du courant par vent fort (Fig. 3 et 4)

Lorsque le vent forçait, la composante VENT prend le dessus sur la composante COURANT et le vent apparent prend une orientation proche de celle du vent réel. En cas de survente momentanée, ce phénomène est très important dans la conduite d'un voilier au plus près. Des changements de direction de vent apparent de l'ordre de 10 à 20° sont souvent observés. Lorsqu'une marque de parcours est au vent, il est primordial de pouvoir saisir instantanément ces « sautes de vent ».

Non moins important est l'effet du courant sur l'état de la mer.

Un vent fort de direction opposée à celle du courant (augmentation du vent relatif) provoque une mer hachée, parfois très grosse, et peu maniable à dangereuse (cas d'un RAZ). Lorsque le vent et le courant sont de même direction (diminution du vent apparent) il s'ensuit un allongement de la houle, la mer semble « s'adoucir ».

Localisation des courants

Les navigateurs ont tendance à croire que la direction et la force du courant sont les mêmes sur une grande étendue de mer. Cela peut se vérifier au large, en MANCHE par exemple, mais près de côtes découpées, à l'approche d'estuaires ou dans des régions peu profondes et encombrées de bancs de sable le courant est sinueux et suit des cours variables en fonction de l'heure de la marée et du fond à cette heure.

La connaissance précise de ces « veines » de courant peut être très bénéfique pour le navigateur.

A marée basse, le long de nos côtes, le courant court parallèlement aux bancs de sable et entre ceux-ci.

A marée haute, le courant tente à « sauter » au dessus de certains bancs « médians ». On voit donc que la vitesse du courant est tantôt maximum entre les bancs, tantôt maximum au-dessus des bancs.

Observation visuelle des zones de courant (Fig. 5)

Par vent nul, la mer est dite « d'huile ». Dès qu'apparaît une zone de courant, celle-ci est le siège d'un vent apparent puisqu'il y a déplacement relatif eau-air. Ce vent apparent est décelable aux « rides » et friselis qui marquent cette « veine » de courant. Il est alors toujours de direction opposée à celle du courant. Le régatier devra évaluer l'intérêt qu'il y a à naviguer ou non dans cette zone. Il se peut aussi que vent et courant soient localement de mêmes direction et intensité, dans ce cas, les zones de courant apparaissent « d'huile » tandis que le friselis se manifeste sur les bancs ou zones calmes.

Dans les deux cas, la sinuosité du courant provoque des variations des phénomènes décrits dans des lieux très proches les uns des autres.

Lorsque la force absolue du vent dépasse celle du courant, l'observation de la forme des vagues signale avec précision les zones de courant. Des vagues creuses, serrées et déferlantes sont le signe d'une opposition vent-courant.

Des vagues allongées et ne déferlant pas se manifestent là où vent et courant sont de même direction.

Il ne faut pas confondre ces signes avec des lames chevauchantes et des brisants qui se manifestent sur des hauts fonds ou bancs de sable.

La limite des zones décrites ci-dessus est très nette et repérable à l'œil nu.

Par beau temps, lorsque le courant « saute » par dessus un banc de sable ou une barre rocheuse il se produit une série de remous très remarquables à l'aplomb de cet obstacle. En eaux peu profondes et lorsque le fond est sablonneux ou limoneux il est brassé par le courant et une décoloration très nette est perçue sur la frange de la « veine » de courant. Ces quelques notions sont d'un très grand intérêt pour le régatier, quant au « Croiseur » ou « Promeneur », elles peuvent lui rendre la vie plus confortable tout en ménageant son bateau.

EASY GLIDER » van
hr. Wolfs uit Antwer-
pen, een van de kandi-
daten waarop wij onze
rolle hoop hebben ge-
steld.



Combinatie van wind en stroom

Het is zeer belangrijk te weten hoe wind en stroom samen reageren. Voor de beoefenaar van zeilwedstrijden kan het waarnemen van deze fenomenen de overwinning betekenen. Voor kruisvaarten is dit een waarborg voor de veiligheid en een gemak voor de bemanning. Figuur 1 stelt het effect voor van de stroom bij wind nul ; de zichtbare wind is altijd tegengesteld aan de richting van de stroom ; op de zandbanken is de zee plat.

Figuur 2 toont ons wat er gebeurt wanneer de wind dezelfde richting en snelheid heeft als de stroom... er verschijnen rimpels op de banken, de zee is plat op de plaatsen waar de stroom en de wind in dezelfde richting lopen.

Op figuur 3 zien we hoe de zee hol komt te staan en dan weer breekt wanneer de wind aanwakkert en tegenovergesteld is aan de stroom.

Figuur 4 toont, in dezelfde omstandigheden, wat er gebeurt bij het omkeren van de stroom, aannemend dat de zichtbare wind vermindert van 16 tot 12 knopen, hetzij windkracht 5 - windkracht 4.

Figuur 5 toont de golvenzones en hun grenzen.

ADMIRAL'S CUP 1973

Comme nous l'avons déjà signalé, les épreuves de l'ADMIRAL'S CUP revêtiront une importance capitale cette année vu le nombre de pays participants, une vingtaine, qui disputeront cette coupe.

L'ADMIRAL'S CUP a été créé en 1957.

Cette dénomination n'implique aucun rapport avec l'Amirauté britannique.

L'un des fondateurs de ces compétitions étant « Amiral » (entendez : Président) du ROYAL OCEAN RACING CLUB, on n'a rien trouvé de mieux que de baptiser ADMIRAL'S CUP la coupe offerte aux vainqueurs.

Ce trophée a été mis en jeu afin de promouvoir les courses de voiliers dans les eaux britanniques. Chaque pays peut y déléguer une équipe composée de 3 bateaux maximum. Ces épreuves consistent en 4 courses :

La CHANNEL RACE, course triangulaire en MANCHE comptant environ 220 milles et amenant les bateaux à la COWES WEEK.

2 régates d'environ 30 milles chacune, se disputant dans le SOLENT pendant la semaine de COWES.

La célèbre FASTNET RACE, partant de COWES, virant le rocher du FASTNET à la pointe SW de l'IRLANDE et se terminant à PLYMOUTH après un passage à l'extérieur des îles SCILLIES. Ce parcours totalise 605 milles.

En 1957, ces épreuves ont été disputées par 2 pays : la GRANDE-BRETAGNE et les ETATS-UNIS.

En 1971, 17 pays ont envoyé leurs meilleurs yachts à l'assaut de ce trophée. La BELGIQUE a fait une timide apparition aux épreuves de la COUPE en 1971. Cette fois-ci, plusieurs candidats se sont présentés et il faudra les départager par des épreuves éliminatoires organisées dans nos eaux et au cours de la NORTH SEA RACE.

Nos principaux candidats sont :

- « BLAUWE DOLFIJN » à Monsieur WARNIER
- « COLOMBE » à Monsieur d'ANDRIMONT
- « EASY GLIDER » à Monsieur WOLFS
- « DAGON » à Monsieur ORBAN
- « PHANTOM II » à Monsieur MOORKENS

Notre FORCE NAVALE participe directement à l'effort belge en déléguant 4 équipiers déjà bien réputés chez nous :

2EV HANTON du « ZENOBE GRAMME » à bord de « DAGON »

MTR VERBEKE de NAVCLEARMIN à bord de « DAGON »
et les 1MC COR ANRYS et SERCK à bord de « PHANTOM II ».

La BELGIQUE ne prétend pas vaincre la formidable opposition des meilleurs yachts du monde, un classement honorable suffirait amplement à satisfaire nos ambitions actuelles.

ADMIRAL'S CUP 1973

De ADMIRAL'S CUP is een trofee die aangeboden werd in 1957 door de ADMIRAAL van de ROYAL OCEAN RACING CLUB en vier andere leden van deze club. De titel van ADMIRAAL heeft niets weg van het militaire, het gaat hier eenvoudig over de President van de RORC. De proeven voor de ADMIRAAL'S CUP worden betwist in vier koersen, en dit dan om de twee jaar.

Elke natie mag een ploeg van 3 boten sturen.

In 1957 waren er twee landen die de beker betwisten en in 1971 hadden 17 landen ingeschreven. BELGIE elimineert op het ogenblik om tot een selectie te komen van de drie beste koersyachten.

« BLAUWE DOLFIJN » van Mr WARNIER

« COLOMBE » van Mr d'ANDRIMONT

« EASY GLIDER » van Mr WOLFS

« DAGON » van Mr ORBAN

« PHANTOM II » van Mr MOORKENS

Vier leden van het personeel van de ZEEMACHT zijn ingescheept aan boord van het ene of andere yacht, het zijn 2EV HANTON van de « ZENOBE », MTR A. VERBEKE, duiker-ontmijner en de KRO's ANRYS en SERCK.

Veel geluk aan allen !

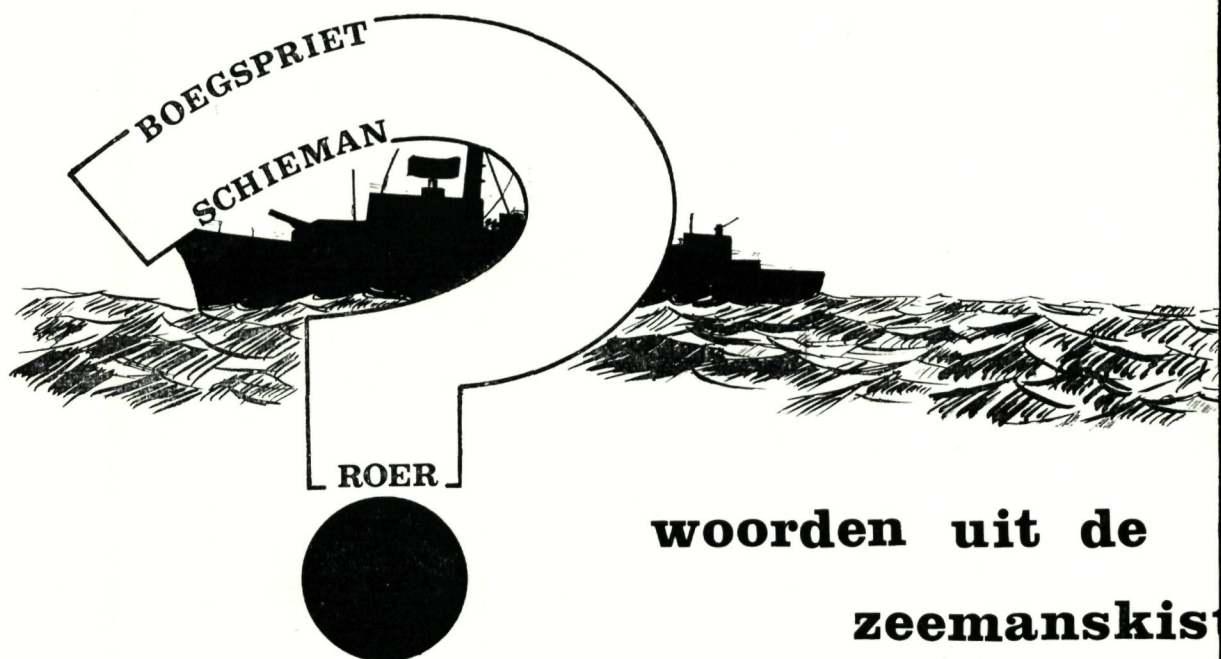
GALABAL



VERENIGING HULPBETOON
ZEEMACHT

1 FEBRUARI 1974

KURSAAL - OOSTENDE



woorden uit de zeemanskis

VAN APENTAFEL TOT ZEEHAAS

J. B. Dreesen

Samen met de PLUIMGRAAF - eertijds de matroos die aan boord de zorg had over de levende dieren - verdwenen van de oude schepen, de voor consumptie bestemde, twee en viervoetige medereizigers. Hun eeuwenlange aanwezigheid aan boord heeft echter sporen nagelaten in de zeemanstaal, zoals blijkt uit de vele termen die verband houden of betrekking hebben op dieren.

Elke landrat zal ongelovig het hoofd schudden als hij een zeeman van een KRAAIENNEST - een uitkijkbordes in de mast - hoort spreken.

Maar wat moet hij dan wel denken als Janmaat het over een KOEBRUG - derde dek onder het opperdek, gewoonlijk alleen in het voorschip - heeft of spreekt van de KIPPENPLANK - de looppank van een bakspier. In dezelfde reeks noteren we ook nog de APENTAFEL - een kleurrijke benaming voor het bordes van het standaardkompas, het HENNEGAT - een ronde opening in de scheepshuid waardoor de roerkoning steekt.

Van recente datum zijn de ZWALUWNESTEN - de balkonvormige uitbouw ter zijde van het hangardek op een vliegdekkampschip. Het VINKENNET daarentegen behoort bij een zeilschip, want hiermee wordt het net bedoeld dat onder boegspriet en kluihfout gespannen is, terwijl de WALEGANG de gang is die tegen de boord van het schip loopt.

Ook de vogelwereld is ruim vertegenwoordigd. Wanneer men aan boord over de DUIVEN VAN DE ADMIRAAL spreekt bedoelt men daarmee de meeuwen. Een meeuw die op de kloot van geus- of vlaggemast is gaan zitten heet echter gewoon GERRIT.

SPREEUWEN krijgt men op een koude mistige novemberdag, vlak onder de kust, ook wel eens in levende lijve in het WANT, maar aan boord worden daarmee de slordige, loshangende eindjes touw bedoeld, die zo erg het uiterlijk aanzicht van het schip schaden. SPREEUWEN SCHIETEN is dan ook de juiste term voor het wegwerken van deze bengelende einden.

De KOEKOEK - een openklapbaar glazen bovenlicht van een verblijf - begint net als de vogel van die naam zeldzaam te worden.

De huisdieren hebben zich aan boord van oudsher thuisgevoeld. Een PAARD of de PAARDEN zal men bezwaarlijk in de mast gaan zoeken, maar toch is het zo want het zijn de lijnen die onder de ra hangen en waarop de mensen die op de ra uitleggen steun met de voeten vinden. SPRINGPAARDEN zijn echter de verticale hangers aan de ra waar de paarden inhangen.

KATTEN en KIPPEN gaan in het gewone doen moeilijk samen, echter wel als een ouderwetse manier om een stokanker te bezorgen. Een KAT is ook nog een dreg die aan een anker wordt bevestigd om het krabben van dit anker te voorkomen. De hele bewerking heet ook KATTEN.

Een school bruinvissen of dolfijnen die voor het schip uit zwemmen heten aan boord EEN BOER MET ZIJN VARKENS - daar zit nog wel iets van het Duits voor bruinvis = MEER-SCHWEIN - tussen.

Sprekende van een BOK bedoelt de zeeman een soort hijsgerei - of wil hij misschien een van zijn scheepsmaten een bijnaam geven.

Ook de onderdelen van dieren zijn ruim bedeed. Idereen aan boord kent een HONDSEIND als het uiteinde van een nieuwe tros. Een HONDEPIETJE is op onze kust echter de naam van een Spaanse takeling. Een HONDSVOT klinkt misschien raar in de oren, maar is niet meer dan het oog van een blok waaraan het vaste part van de looper wordt gezet. De HONDENFOK daarentegen is een takelgestel dat uit twee eenschijfblokken bestaat.

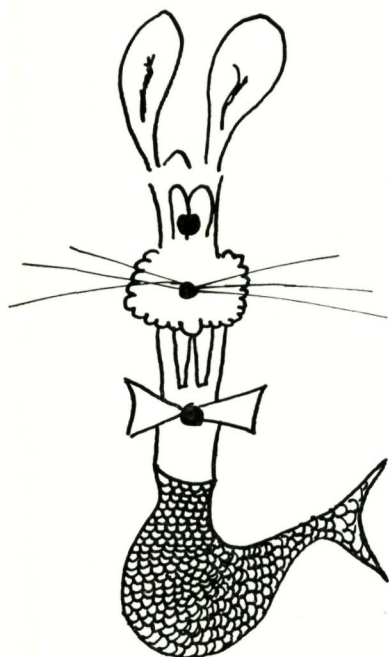
Een KAT MET NEGENSTAARTEN kennen de meesten onder ons als een karwats of gesel-tuig uit gruwelijke maar vervlogen tijden, de KATTENSTAART is echter de gebruikelijke benaming voor het contrasein (= antwoordwimpel van het Internationaal seinboek).

Een EZELSHOOFD vindt men - in de figuurlijke zin dan - wel eens meer aan boord, maar als zeemansterm is het een beugel - de bovenste - waarmee een steng aan de mast bevestigd wordt, terwijl een ZWAANSHALS een gebogen ontluchtingspijp aan dek is of ook nog een stalen stang aan de gaffel waarop deze kan draaien.

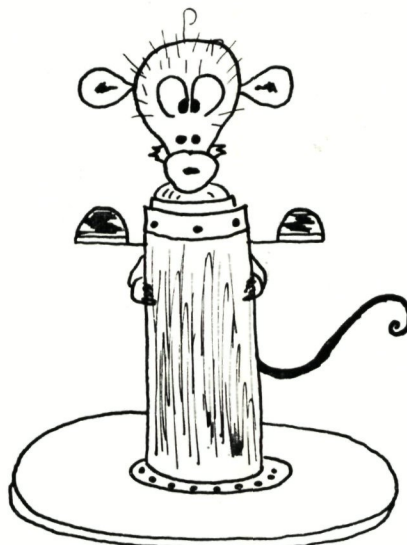
Ooit gehoord van een HANEPOOT? Dat is gewoon een spruit die dient om een voorwerp in het water rechtopstaande te houden.

KIKKERS zijn kleine belegklampen, terwijl met LEGUAAN geen afschuwelijk kruipdier bedoeld wordt, maar een zwaar stootkussen rondom de neus van sloepen en vletten.

Een LENG zou kunnen doen denken aan een soort kabeljauw met kleine kop en zeer lang lichaam, maar is aan boord een strop waarmee vaten en andere zware voorwerpen gehesen worden.



Zeehaas



Apentafel

Een **BOTJE VANGEN** heeft niets te maken met de culinair niet zo erg gewaardeerde platvis, doch is het verkeerd plaatsen van de riem bij het roeien waarbij de roeier dan veelal het evenwicht verliest.

BALKEN houdt geen verband met het gekende schreeuwen van een ezel, het is een typische matrozen uitdrukking voor het omkeren, het op de andere zijde leggen van een voorwerp.

Met **GIEREN** heeft men aan boord niet de roofvogel van die naam voor ogen maar het langs weerszijden van de koers uitscheren van het schip. En ook de door voornoemde vogel zeer gezochte **KRENGEN** kregen in de marinetaal een plaats, maar dan als term voor een bewerking waarbij een schip of boot slagzij wordt gegeven om de scheepsbodem het nodige onderhoud te geven.

Deze eerder ongewone wandeling doorheen onze maritieme woordenschat besluiten we met **ZEEHAAS**, de scheepsnaam voor stokvis en **PIJPLUIS** de benaming voor een roetdeeltje dat met de rook uit de schouw van een schip komt.

J.B. DREESSEN





RÉPERTOIRE BIOGRAPHIQUE

Pierre Candt
(H.M.)

Seigneur de Brouckerke, Vice-Amiral et Lieutenant général, commis de l'Amiral pour la Flandre (ordonnance du 21 juillet 1536).

Jean Canoen
(H.M.)

Capitaine de Vaisseau 1628.
Fait partie de l'escadre royale de l'amiral de Ribera.

Jean-Janssen Caseman
(H.M.)

Capitaine à Dunkerque 1633-1644.

François Castier
(H.M.)

Capitaine à Dunkerque en 1656.

Willebrod Cats
(H.M.)

Capitaine à Dunkerque 1600-1606.

Claes
(H.M.)

Capitaine de Vaisseau. Commande en 1536 un des navires de la flotte de Gérard van Meckeren.

Cornil Claissen
(H.M.)

Capitaine de Vaisseau, sert pour le roi de France et commande en 1624 l'« ESPERANCE » de 10 canons, 80 hommes, des flottes de Richelieu.

Jean Claissen Dix

Capitaine de Vaisseau.

Fait partie de l'escadre de Flandre de la Grande Armada en 1587 et y commande le « BOUCQ DE NORVEGE » de 112 T. Il embarque sur son navire une Compagnie d'infanterie du capitaine Adrien Overschelde, caporal Michel Leroy.

De 1588 à 1597 il fait partie de l'escadre du Lt Amiral Adrien Dierricksen et commande l'« AIGLE » en 1597. (60 h.) qui est stationné à Dunkerque.

En 1588, il fait avec Diericksen pour 5.310 livres de gros de prises sur les Anglais. Entré à Boulogne un jour de mars 1608 son navire y est saisi sans raison par les Français.

Jean Claissen

Capitaine de Vaisseau.

Commande un galion de l'escadre de Flandre en juin 1640, au mouillage dans le Tage, lorsqu'éclata la révolution du Portugal. Les insurgés attaquèrent les galions d'Espagne et de Flandre, et furieux de la résistance que Claissen leur avait opposée, les Portugais le condamnent à être pendu.

Jean Claissen
(H.M.)

Capitaine 1643-1644.

Martin Claissen
(H.M.)

Vice Amiral 1555.

Commande la flotte des hourques de Dunkerque et d'Ostende qui transportaient outre leur cargaison, 350.000 couronnes que l'Empereur Charles-Quint envoyait en Flandre et qui rencontra le 11 août 1555 une flotte de Dieppe, conduite par le sire d'Espineville. Martin Claissen perdit la vie au cours du combat qui s'ensuivit, ayant eu la tête emportée par un boulet.

Mathieu Claissen
(H.M.)

Capitaine de Vaisseau.

Commande la « LEVRIERE » du Magistrat de la ville de Dunkerque en 1552 et 53. Navigue en course avec l'« AIGLE » capitaine Jehan Gillot et ramène 1 navire de guerre, 1 yacht armé de Fécamp, plusieurs navires marchand français et le « MERCURE » et le « TIGRE », deux navires de guerre de Dieppe.

Pieter Claissen

Capitaine de Vaisseau.

Commande en 1590-1591 le « ST. NICOLAS » appelé aussi la « ROUE DE LA FORTUNE ».

Philippe de Clèves-Ravenstein
1456-1527

Amiral de la Mer - Capitaine général de Flandre. Seigneur de Ravenstein, de Herpen, de Thourout, de Wynendale, duc de Coïmbre.

Nommé par Maximilien d'Autriche Amiral de la Mer aux Pays Bas 1485. Ce Seigneur appartenait par sa naissance à la Maison de Bourgogne et portait à la Cour le nom de Philippe-Monsieur. Il jouissait d'une très grande popularité en Flandre, étant intervenu à plusieurs reprises pour apaiser les différends qui surgissaient entre les villes de Flandre et le régent Maximilien. Ainsi lorsqu'entre Gand et le régent un traité fut conclu c'est Philippe de Clèves qui se porta garant de son exécution. Maximilien aussitôt relâché par les Gantois viola son serment ; de Clèves prit le parti des Communes et prit les armes pour elles. Retiré, puis assiégé dans Sluis il s'y maintient pendant trois ans malgré la violence du siège et on ne serait probablement pas parvenu à la soumettre si par accident sa poudrière n'avait pas sauté (1493).

Philippe le Beau succéda cette année là à Maximilien devenu empereur et Clèves se mit au service du Roi de France.

Au cours des guerres d'Italie il fut nommé Gouverneur de Gênes où il rassembla une flotte et fit jonction avec celle de l'océan pour attaquer Naples où il put amener le roi aragonais Frédéric, à remettre son sort entre les mains du roi de France. Clèves partit de là combattre les Turcs dans les îles Ioniennes. Il mit le siège devant Mytilène mais malgré 3 assauts il ne put s'en rendre maître. Pris dans la tempête son navire alla s'échouer sur la côte de Cerigo où les galères génoises purent le recueillir. Il rentra en Belgique où il resta en disgrâce même sous Charles-Quint. Ravenstein perdit sa femme en 1523 et se retira dans son Château de Wynendaele où il mourut sans postérité le 28 janvier 1527.

Il avait écrit un traité d'art militaire dédié à Philippe le Beau.

Willem Cley
(H.M.)

Capitaine de Dunkerque 1600-1606.

Nicolas Clinckaert
(H.M.)

Capitaine Corsaire de Dunkerque, 1656.
Navigue en compagnie des Ostendais commandés par Erasme de Brouwer.

Henri Clissen
(H.M.)

Capitaine d'une nef de la flotte de Louis de Male en 1356.

Vincent Clythove
(H.M.)

Capitaine de Vaisseau 1608.

Pieter Willemsen Cocq
(H.M.)

Capitaine de Vaisseau. Commande le « ST. JEAN » de la grande Armada puis fait partie de l'équipage d'Anvers en 1592.

Eustache de Cocq
(H.M.)

Capitaine de Vaisseau 1639-1644.

Aris Cocq
(H.M.)

Capitaine de Vaisseau 1591.
A participé à l'expédition de la grande Armada.



ZELFKLEVER

Prachtige zelfklever, in goud, zwart, rood en wit, met het groot wapen van de Zeemacht. Voor op uw wagen, uw tas, valies enz. Werkelijk formaat 8 × 9 cm. Nu verkrijgbaar bij Neptunus voor slechts 10,— F + 4,5 portkosten.

HOE BESTELLEN

Enkel door overschrijving / storting op postrekening 146270 van de Kredietbank Oostende, voor rekening 473-6090311-30 van Neptunus.



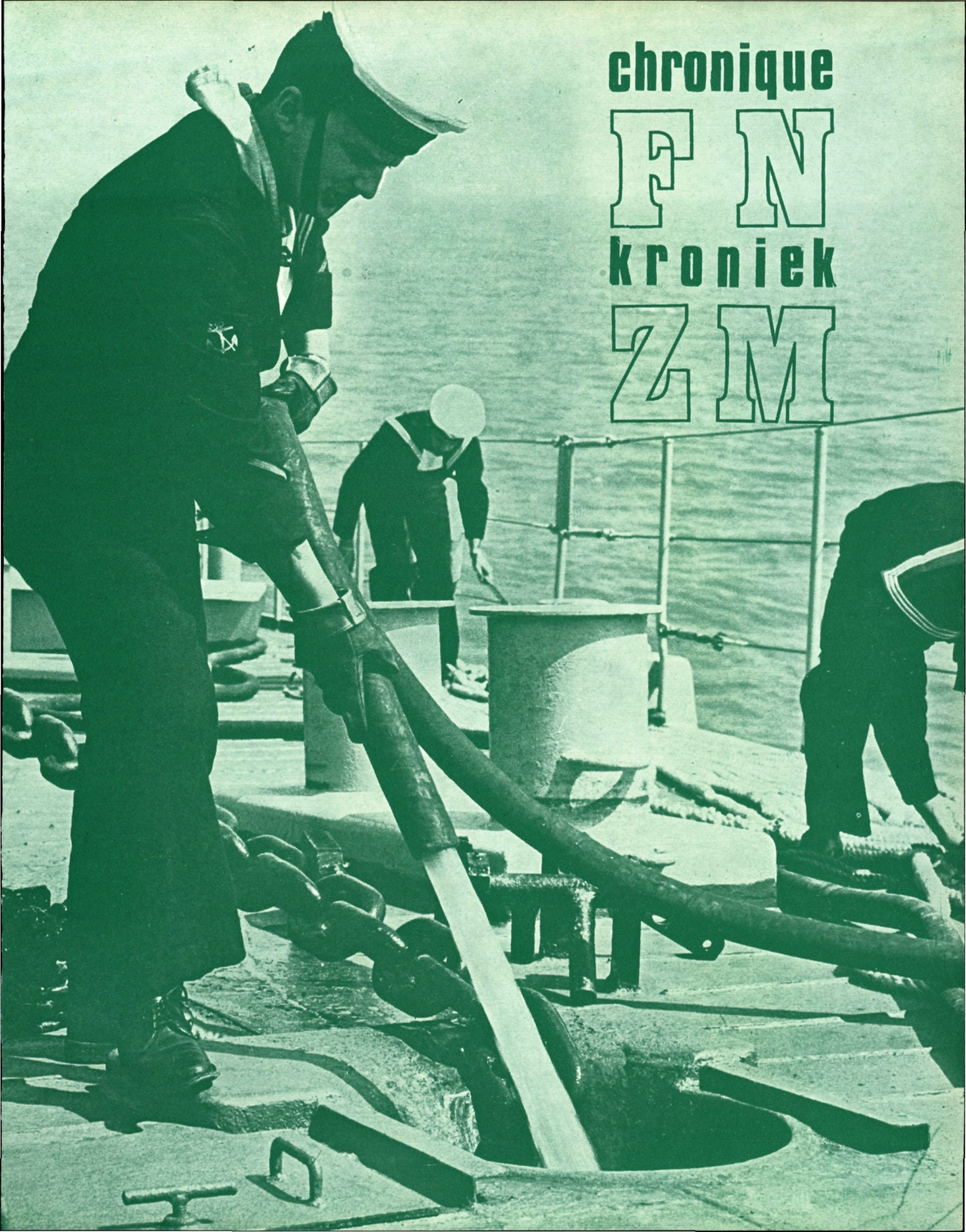
AUTO-COLLANT

Merveilleuse vignette, en or, noir, rouge et blanc, avec les grandes armoiries de la F.N. Pour votre voiture, votre sac, votre valise, etc. Format réel 8 × 9 cm. Maintenant en vente chez Neptunus pour seulement 10,— F + 4,5 de port.

COMMANDE - PAYEMENT

Le paiement se fait uniquement par virement / versement au CCP. 146270 de la Kredietbank Ostende pour compte 473-6090311-30 de Neptunus.

chronique
FN
kroniek
ZM



bewegingen van onze 
mouvements de la flotte...

DE A961 « ZINNIA » TE DUBROVNIK (Joegoslavië)

De kruisvaart van de « ZINNIA » werd bekroond met een officieel aanleggen te Dubrovnik van vijf dagen nl. van 06 tot 11 april II.

De dag van de aankomst hadden de protocolaire bezoeken plaats. Fregatkapitein P. Marin, Commandant van het logistiek steunschip bracht onmiddellijk een bezoek aan de Heer Muller, ambassadeur van België, aan de Heer Vetma, voorzitter van de gemeenteraad, en aan de Kapitein-ter-Zee Huic, vertegenwoordiger van de Commandant van het Maritieme gebied van Boka. Door de voorzitter van de gemeenteraad werd een lunch aangeboden in het hotel Exelsior, en door de ambassadeur werd een

diner aangeboden aan boord. Aan deze gelegenheden namen, buiten de officiële, een tiental Joegoslaven deel en een afvaardiging van het schip. Verder werden door de ambassadeur de officieren uitgenodigd voor een informeel diner in hotel Argentina. Aan 60 bemanningsleden werd in hetzelfde hotel een cocktail aangeboden.

Onmiddellijk werden enkele sportmanifestaties voorzien. Door afwezigheid van militaire ploegen dienden een basketball-, volleybal- en mini voetbalmatch betwist te worden tegen plaatselijke competitieploegen. Deze wedstrijden, bijgewoond door de ambassadeur, kenden een zeer sympathiek verloop. Hoewel onze « jantjes » zich kranig verdedigden was het klasse verschil echter zeer groot, zodat de uitslagen liefst niet medegedeeld werden.

Excursies naar Mostar en naar Kotor werden ingericht voor telkens 60 bemanningsleden. Ook hadden geleide bezoeken plaats aan het oude stadsdeel Dubrovnik.

Op zondag 08 april werd het schip opgesteld voor bezoekers. Een 500-tal bezoekers waren op het appel.

De Heer Ante Vetna, voorzitter van de Raad van Dubrovnik werd ontvangen a/b door Fregatkapitein (BEM) P. Marin.



De volgende dag kwamen 60 kinderen van de Ivanguhderlic School op bezoek. Het onthaal werd zodanig gewaardeerd dat 's anderendaags een afvaardiging terugkwam om een souvenir aan te bieden.

Het onthaal door de bevolking en de autoriteiten was bijzonder vriendelijk, niettegenstaande de taalmoelijkheden een vlot dialoog hinderden.



60 bemanningsleden waren te gast van Z.E. de Ambassadeur in het Hotel « Argentina ». Mevrouw Muller, echtgenote van Z.E. de Ambassadeur in gesprek met de bemanning.

SPRING-CRUISE « GODETIA »

Op 19 februari 73 na een bijzonder pijnlijke bevalling uitgevoerd door de meesters matrozicologen van Marpers slaagden we erin vóór 12.00 het havenhoofd van Oostende achter ons te laten. Eindelijk verlost van de dagelijkse shiften, het schuren langs smerige balken bij één té groot verval, de kaaien met de eeuwigdurende werken en met hoop in het hart dat het zuiden zoveel warmer zal zijn. Overeenkomstig het Supplement MSO werd wat gespeeld met reddingsgordels en helmen. Krijgshaftige band. We ontwakten bij de Casquets en terwijl in 't noorden een diepe depressie woedt, varen wij rustig tussen de uitlopers van de stationaire high bij OWS Kilo. De 20ste rond middernacht gedaan met zandbanken,

boeien en veel te veel lichten want rond Ouessant wordt eindelijk zuid gestevend. De golf lag eindeloos rustig met een leukere middagzon.

Een voorbijgeschuivend koud front beslist erover dat we op 22 februari rond 0930 Capo Vilano niet zien. De wind wakkert aan van N tot NW doch op onze zuidelijke koers blijven we erg rustig. Een bijzonder dorstige « VAN HAVERBEKE » met een chef die zijn Vap voor slechtere dagen wenst te sparen doet reeds beroep op de « GODETIA » voor drinkwater.

Onmiddellijk na de middag van 24 februari duiken de donkere hoogten van Ceuta uit de nevel te voorschijn. De « GODETIA » heeft ondertussen zijn pompinstallaties mogen testen en ons volgepropt met gasolie.

Langs een lijntje werd ons 't gazetje Roletia overgemaakt. Erg geestig met een goede redactie doch een leek heeft ergens durven spreken over een « GODETIA » met zijn drie sloepen. Onvergeeflijke blunder van de hoofdredactie of allemaal leken?

Een vrij onverklaarbare noordwesten jaagt ons verder de Middellandse Zee in. Of het nu zondag 25 of geen zondag is de « show must go on » en de mensen dragen nu reeds hun helm met hetzelfde gemak als onze pa-jot-ten. Er ontstaat trouwens twijfel of sommige kerels niet met helm en reddingsvest naar bed gaan om op alles voorbereid te zijn.

Op 26 februari zijn we Palma binnengelopen. Geen minuut te vroeg trouwens want tussen 03.00 en 04.00 u. kreeg de barometer een knik van 6 mb en één uurtje later stond er een wind van zowat 10 op de beaufortsschaal. Te Palma noteerde men rukken van boven de 100 km/u. Met saluut, en al grote trom zijn we binnengevaren. Een paar uren later zitten de officieren reeds geleerde gezichten te trekken op een in 't spaans gegeven briefing waarvan ze geen iota verstonen.

's Anderendaags in de vroege morgen begint de troelala, sweeping, hunting, clearance diving. De « GODETIA » bleef « ocharme » alleen aan de kaai. Alles alsof er geen vuiltje aan de lucht is terwijl de « cuba libre » reeds grote verwoestingen heeft aangebracht.

Consternatie op 28 februari want een zekere « FORESTAL » in gezelschap van een paar naaldscherpe destroyers en een AO spuwen een 4000 Jan kezen over Palma. Buiten de toeristische concurrentie in het babelse Palma krijgen onze jongens nu nog dollar-opposanten. Wij zijn ons echter allen bewust van de woedende monetaire crisis, kennen de zwakte van de dollar en de degeelijkheid van ons frankske, dus « why worry ». Na een paar uitstapjes in Mallorca die toelieten ons te overtuigen dat er waarheid steekt in het spaanse gezegde: « God schiep eerst Mallorca, zag dat het goed was en schiep toen de aarde », na een voetbalafstraffing met 5—1, de uitwisseling van veel complimenten om te zeggen hoe goed we allen wel zijn verlieten we een onder-tussen in een heerlijke zon badend Palma. De lol was evenwel van korte duur want nog vooraleer we de baai verlieten maakte het « avis de coups de vent no 44 » ons duidelijk dat alles niet over effen water zou verlopen.

Wie zingt er weer van « luister naar de wind mijn kind ». Je hoefde niet naar de wind te luisteren, er zat geen greintje poëzie in maar wel 36 uur lang een staalharde klank, een razernij. We hebben nooit gelezen wat die leek aan boord van de « GODETIA » na deze 36 u. in 't gazetje heeft geschreven maar de sloepen hebben de Roletia wel op zijn best gezien. In een pijnlijke inspanning slaagde hij erin regelmatig vier knopen over de grond goed te maken. De sloepen hadden veel, veel beter gekund.

Toen op 8 maart eindelijk « Notre Dame de la Garde » boven de horizon verscheen, moet menigeen een zucht van maagverlichting hebben geblazen. Zes uren later dan voorzien afgemeerd aan nrs 50/51 der kaaien. Marseille, grote haven, bar-café (genre wachtzaal station) en veel bla-bla-bla. Af te raden, kleine schepen moeten naar kleine havens. Marseille is een dure stad, we lagen zeer ver van het centrum en Palma had de geldbeugel al zwaar geteisterd, dus...

De stafchef van de zeemacht scheepste in te MARSEILLE. Bij de voorbereiding van dit hoog bezoek werden de verfreserves zwaar aangetast.

Afvaart van MARSEILLE op 12 maart met ons gunstig gestemde goden die een rustige overtocht van de "LIONS" toelieten. Het moet in de bedoeling van de GODETIA hebben gelegen een grondige studie te maken van de baai van MALAGA, want er werd keihard doorgevaren om ons toe te laten de ganse nacht van 14 op 15 maart deze studie door te voeren. Hierbij werd gebruik gemaakt van een ontzettend aantal CORPENS en TURNS.

MALAGA was veruit het beste wat we op de reis tegenkwamen. Kleine haven, dicht bij de stad gemeerd, nog wat typisch spaans wat in PALMA verloren ging, uitstekende MALAGA wijn en voor de vlinders TOREMOLINOS. De excursies kregen algemeen enthousiasme. Op zondag 18 werden de schepen door superkroostrijke gezinnen letterlijk onder de voet gelopen.

De Commodore vierde zijn afscheid bij een intieme barbecue die door alle deelnemers als zeer geslaagd werd bestempeld. Echt, MALAGA is aan te bevelen voor verdere bezoeken, elkeen vindt er zijn gading.

Op 19 maart om 0600 A zijn de MSO's afgevaren uit MALAGA. Geef toe een onmenselijk uur, te meer daar het een maandagmorgen was. De zeegoden waren ons

opnieuw bijzonder gunstig. Het lange tijd stationaire hoogdrukgebied boven de ICELAND-FAROES begon langzaam S.E. te driften zodat we in een reuze weertje op de boorden van dit drukgebied onze overtocht mochten maken.

We hebben als bekroning zeer hard gevaren om OOSTENDE bij early-morning te kunnen zien. Volledig gelukt trouwens want op 23 maart tussen 0500 en 0600 ankerden we op de grote rede om uiteindelijk tegen 1400 binnen te lopen.

Eindcommentaar : te herdoen.

* * *

Gedurende de visserijkruisvaart van 24 april tot 7 mei heeft het Commando- en Logistiek steunschip A960 « GODETIA » 20 vissersvaartuigen bezocht, waarvan 2 Nederlandse, 8 Franse en 10 Belgische.

Verskillende schepen kregen technische bijstand, waaronder herstellingen van een deccanavigator, drie radars, één echosonnar. Zes schepen kwamen medische bijstand, waarvan drie consultaties voor de geneesheer en drie voor de tandarts.

* * *

Het Commando- en Logistiek steunschip A961 « ZINNIA » samen met het Smaldeel Kustmijnenvegers, samengesteld uit de M927 « SPA », M928 « STAVELOT » en M932 « NIEUWPOORT », vertrok op kruisvaart in de Middellandse Zee van 7 mei tot 19 Jun. De mijnenveeggroep, die onder het bevel stond van Fregatkapitein P. Marin, heeft aangelegd te La Spezia van 18 tot 30 mei, te Toulon van 2 tot 5 Juni en te Cadix van 9 tot 13 Juni.

* * *

De Hoogzeemijnenveger M903 « DEFOUR » onderneemt een kruisvaart in het kanaal van 11 tot 25 Mei 73.

Het schip dat onder het bevel staat van Luitenant-ter-Zee 1e Kl Claus A. zal aanleggen te Portsmouth van 18 tot 20 Mei.

* * *

Het Smaldeel Ondiepwatermijnenvegers, samengesteld uit de M476 « MERKSEM », M475 « TONGEREN », M474 « TURNHOUT », M484 « DINANT » en de kustmijnenjager M935 « VEURNE », onderneemt een kruisvaart in de Noordzee van 13 tot 25 mei 73. Het smaldeel, dat onder het bevel staat

van Korvetkapitein Van Den Haute zal aanleggen te Emden (W.-Duitsland) van 18 tot 21 mei 73.

* * *

Du 11 au 25 Mai le dragueur de mines océaniques M903 « DUFOUR » est parti en croisière dans la Manche. Le navire, qui se trouvait sous le commandement du 1LV (BEM) A. Claus a fait escale à Portsmouth du 18 au 20 Mai.

* * *

La Flottille des dragueurs de mines de petits fonds, composée du M476 « MERKSEM », M475 « TONGEREN », M474 « TURNHOUT », M484 « DINANT » et du chasseur de mines côtier M935 « VEURNE » est partie en croisière en Mer du Nord du 13 au 25 Mai 73.

Elle était commandée par le CPC Van Den Haute et elle a fait escale à Emden (R.F.A.) du 18 au 21 Mai.



NATO FORMEERT TWEEDE INTERNATIONALE MARITIEME STRIJDMACHT

De Noord Atlantische Verdrags Organisatie is op 11 mei jl., in het Vlotdok te Oostende, met een tweede permanente internationale maritieme strijdmacht van wal gestoken. Admiraal Sir Edward Ashmore, Commander-in-Chief Channel, heeft deze « Standing Naval Force Channel » gecommisionneerd.

Dit squadron zal in eerste instantie bestaan uit drie mijnenbestrijdingsschepen, die gezamenlijk een kern vormen, welke in noodgevallen snel zou kunnen worden uitgebreid teneinde de scheepvaartroutes in het gebied onder verantwoordelijkheid van het ge-

allieerd Kanaalcommando te beveiligen. Bij de aankondiging van de formatie van deze strijdmacht legde Admiraal Ashmore, die tevens bevelhebber van NAVO's Oostelijk Atlantisch Oceaan gebied is en bovendien opperbevelhebber van de gehele Britse vloot, er de nadruk op dat deze installatie geen escalatie in de kracht van de maritieme macht in de NAVO betekende.

« De formatie verzekert, dat wat tot nu toe geheel nationale activiteiten waren, nu internationale zullen worden, om zo te leiden tot verhoging in begrip en doelmatigheid in de NATO en op tastbare wijze aangevend de eenheid en het algemeen doel van de Noord Atlantische samenwerking », zo sprak hij.

In beginsel samengesteld uit schepen van NAVO zeevarende naties met een bijzonder belang in het Kanaal - België, Nederland en Groot Brittannië - zal « STANAVFORCHAN »



Fregatkapitein Van Begin stelt de Commandanten voor aan Admiraal Ashmore.

in vredetijd een voorbereid programma volgen van NAVO en nationale oefeningen, havenbezoeken bregen, en daarvoor voornamelijk opereren in het gebied van het geallieerd Kanaalcommando. Verwacht wordt, dat een schip van de West-Duitse Bondsrepubliek in augustus van dit jaar zal worden toegevoegd aan het squadron.

Ieder schip zal minimaal zes maanden deel uitmaken van STANAVFORCHAN en dan vervangen door een ander schip, terugkeren naar de eigen marine.

Gebaseerd op de ervaring verkregen met de « Standing Naval Force Atlantic » - permanent NAVO-smaldeel voor de Atlantische Oceaan - de eerste permanente internationale maritieme zeemacht in vredetijd, zullen verschillen in scheepsklassen, uitrusting, voeding, uniformen en religieuze opvattingen, geen problemen blijken te zijn.

Door regelmatige uitwisseling van personeel tussen de schepen en een roulatie per land van de commandant van het squadron, zullen allen die in deze vloot dienen niet alleen hun beroepsvaardigheid kunnen verhogen, maar ook hun kennis van en begrip voor de volken van andere lid-staten kunnen vergroten.

De voornaamste eregast bij de installatieplechtigheid, die plaats had in het Vlotdok te Oostende, was Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Albert van België.

Voorts waren aanwezig Dr. Luns, Secretaris Generaal van de NAVO, hoge leden van de Belgische Regering en vele hoge militaire officieren van lid-staten.

Het algemeen bevel over STANAVFORCHAN zal worden uitgeoefend door Admiraal Ashmore. Als eerste Commandant van deze « Force » werd Fregatkapitein F.J. Van Begin van de Belgische Zeemacht, benoemd.



Fregatkapitein Van Begin.

Het eerste Belgische schip in STANAVFORCHAN is MSC « VERVIERS », het eerste Nederlandse schip Hr.Ms. « GEMERT » en het eerste Britse schip HMS « BOSSINGTON ».

DE SCHEPEN

De drie mijnenbestrijdingsschepen van het squadron gelijken zeer veel op elkaar wat afmetingen betreft; zij zijn ongeveer 150 voet lang met een waterverplaatsing van 400 ton en een vaart van ongeveer 15 knopen. Zij bestaan hoofdzakelijk uit hout en aluminium teneinde de magnetische aantrekkingskracht tot een minimum te beperken terwijl zij aan het mijnenvegen zijn. Ieder schip is uitgerust met een 40 mm kanon tegen luchtdoelen. Deze kleine maar belang-

rijke schepen hebben ieder een bemanning van 35 officieren en manschappen.



Hr.Ms. « GEMERT »

De « GEMERT » is een kustmijnenveger van de « Dokkum »-klasse, gebouwd in Nederland in 1956 en vernoemd naar een kleine Nederlandse stad in Friesland. De commandant van het schip is Luitenant ter zee D. de Haan.



HMS « BOSSINGTON »

HMS « BOSSINGTON » is een mijnenjager, uitgerust met apparatuur die op acoustische wijze mijnen opspoor op de zeebedding. Het schip is vernoemd naar het dorp Bossington in Somerset.

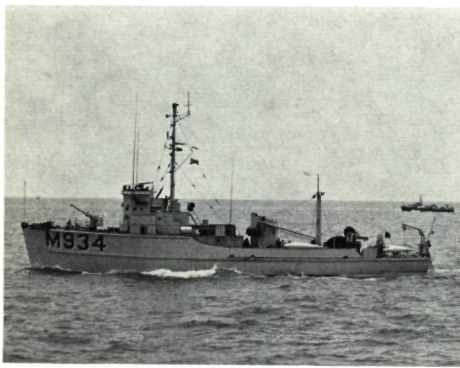
De commandant is Luitenant ter zee M.P. Gretton.

« VERVIERS » is een mijnenveger die in 1956 in de Belgische Zeemacht in dienst is gesteld. Het schip is vernoemd naar de stad VERVIERS in België.

De commandant is Luitenant ter zee R. Cuypers.

De eerste commandant van de « Standing Naval Force Channel », Fregatkapitein F.J.M.

Van Begin, werd geboren in 1927. In 1949 deed hij eindexamen aan het Belgische



« VERVIERS »



De bemanning van de « VERVIERS ».

« Ecole Royale Militaire ». Hij behaalde een technische graad aan de Franse « Ecole Navale » en specialiseerde in mijnenbestrijding aan de Mijnschool in Den Helder en in HMS Vernon in Engeland.

Hij diende in verschillende capaciteiten aan boord van mijnenbestrijdingsschepen, kleine fregatten en aan boord van het troepen transportschip TNA « KAMINA ».

In 1960 was hij geplaatst in het voormalige Belgisch Congo als commandant van de « G. LECOINTE », een mijnenveger van de Algerine-klasse.

Hij is tweemaal squadron Commandant geweest van het 124ste mijnenvegerssquadron en diende viermaal aan de Mijnenbestrijdingsschool in Oostende, eerst als instructeur en later als hoofd opleidingen.

Sinds november 1949 heeft hij deelgenomen als de Belgische vertegenwoordiger bij de vergaderingen van de Werkgroep voor Mijnenbestrijding.

BEZOEK VREEMDE SCHEPEN VISITES NAVIRES ETRANGERS

De Ondiepwatermijnenveger « HMS THORNHAM » bracht een routinebezoek aan de haven van Antwerpen van 9 tot 12 april 1973.

Het schip staat onder het bevel van Luitenant Commander A.J. Bensted en dient voor de scholing van cadetten van de « Aberdeen University R.N. Unit ».

Karakteristieken

(volgens Jane's Fighting Ships)

Waterverplaatsing : 159 ton

Afmetingen : 106,5 x 21,2 x 5,5 voet

* * *

De Onderzeeboot « HMS ORPHEUS » bracht een routinebezoek aan de haven van Gent van 13 tot 17 april 1973.

Het schip staat onder het bevel van Luitenant-Commander T.J.K. Sloane R.N.

Karakteristieken

(volgens Jane's Fighting Ships)

Waterverplaatsing : 2.030 ton

Afmetingen : 295,2 x 26,5 x 18 voet

Bemanning : 6 officieren en 62 manschappen

* * *

De kustmijnenvegers « HMS THAMES » en « HMS SOLENT » brachten een routinebezoek aan de haven van Zeebrugge van 21 tot 22 april 1973.

De namen van de bevelhebbers werden ons niet meegedeeld.

Karakteristieken

(volgens Jane's Fighting Ships)

Waterverplaatsing : 425 ton

Afmetingen : 153 x 28,8 x 8,2 voet

Bemanning : 40 officieren en 23 manschappen

* * *

De Kustmijnenveger « HMS SOBORTON » bracht een routinebezoek aan de haven van Zeebrugge van 21 tot 24 april 1973 ter gelegenheid van St. Georges Day.

Het schip staat onder het bevel van Luitenant-Commander P.G. Gregson.

Karakteristieken

(volgens Jane's Fighting Ships)

Waterverplaatsing : 425 ton

Afmetingen : 153 x 28,8 x 8,2 voet

Bemanning : 4 officieren en 23 manschappen

De « NIENBURG » en het 4de smaldeel van mijnenvegers bestaande uit de « PADERBORN », « WEILHEIM », « CUXHAVEN », « DUREN », « MARBURG », « KONSTANZ », « FLENSBURG », « FULDA » en « VOLKLINGEN », brachten een routinebezoek aan de haven van Oostende van 20 tot 25 mei 73. De « NIENBURG » stond onder het bevel van Korvetkapitein Stollenwerk en het smaldeel onder het bevel van Fregatkapitein H. True.

Karakteristieken

(volgens Jane's Fighting Ships)

« NIENBURG »

Waterverplaatsing : 3254 ton.

Afmetingen : 341,2 x 43,3 x 13,8 voet

Bemanning : 103.

Per MSC

Waterverplaatsing : 425 ton.

Afmetingen : 147,7 x 27,2 x 8,5 voet.

Bemanning : 46.

* * *

De snelboten « HMS CUTLASS » en « HMS SCIMITAR » brachten een routinebezoek aan de haven van Oostende van 25 tot 29 mei 73.

De schepen stonden onder het bevel van Lieutenant Commander G.L. Upton (« HMS CUTLASS ») en Lieutenant A.C. Gordon-Lennox (« HMS SCIMITAR »).

Karakteristieken

(volgens Jane's Fighting Ships)

Waterverplaatsing : 102 ton.

Afmetingen : 103,5 x 27,7 x 5 voet.

Bemanning : 2 officieren, 10 onderofficieren en matrozen.

* * *

Het 10e DIDRA, bestaande uit de « VERSEAU », « CAPRICORNE », « PHENIX », « CEPHEE », « LYRE », bracht een routinebezoek aan de haven van Oostende van 28 tot 30 mei 73.

Het smaldeel stond onder het bevel van Korvetkapitein Moreau, tevens commandant van de « VERSEAU ».

Karakteristieken

(volgens Jane's Fighting Ships)

Waterverplaatsing : 424 ton.

Afmetingen : 152 x 28 x 8,2 voet.

Totale bemanning : 21 officieren, 41 onderofficieren, 138 kwartiermeesters en matrozen, 2 Algerijnse stagiaires.

* * *

De Kustmijnenveger « HMS LEWISTON » bracht een routinebezoek aan de haven van Oostende van 1 tot 9 Jun 73.

SPAANSE WEEK

De kunstmijnenvegers «MINO» en «ODIEL» brachten een routinebezoek aan de haven van Oostende van 6 tot 11 mei 73.

De «MINO» stond onder het bevel van Luitenant-ter-Zee F. de Pazos en de «ODIEL» van Luitenant-ter-Zee E. Ouvina.

Karakteristieken

(volgens Jane's Fighting Ships)

WATERVERPLAATSING : 384 ton.

AFMETINGEN : 144 x 27,2 x 8 voet

BEMANNING : 2 officieren, 5 onderofficieren en 35 matrozen.

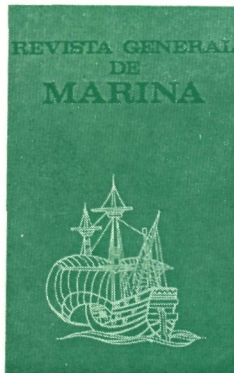
Onze spaanse vrienden hadden een onvergetelijk verblijf te Oostende en dit o.m. door het feit dat de Belgisch-Spaanse Vriendenkring «Cervantes», zopas opgericht te Oostende, deze bemanningsleden heel wat aangename uren bezorgde. Op 8 mei werd een Spaanse wijnproefavond ingericht in samenwerking met de Firma Delhaize-De Leeuw, waarop een twintigtal spaanse gasten aanwezig waren. Voor de afvaart werd aan boord een receptie gegeven voor de officieren en onderofficieren van onze Zeemacht. Kortom heel wat nieuwe vriendschapsbanden werden gelegd te Oostende tussen de spaanse bemanning en de Zeemacht en tussen de Oostendse bevolking.



Onze Spaanse vrienden te gast bij «Cervantes».

REVISTA GENERAL DE MARINA

Het maartnummer van de revista brengt ons de herinneringen van een spaans marine-attaché bij de duitse oorlogsmarine in het begin van de dertiger jaren. «MEMORIAS DE UN AGREGADO NAVAL».



E. Alvarez-Arenas behandelt een voor alle marines acute probleem, «CRISIS DE UNA PROFESION».

Door een summier historisch overzicht te geven van Europese gebeurtenissen tussen 1278 en 1457, waarbij Spanje en Spanjaarden betrokken werden, boort A. Roji Segura een bron aan van «POSIBLES NOMBRES PARA NUEVAS UNIDADES» - mogelijke namen voor nieuwe eenheden.

Zeer duidelijk geeft J.I. GOMEZ VALDIVIESO enkele sociaal-psychologische aspecten van de nucleaire dreiging in de U.S.A.

In de NOTA INTERNACIONAL krijgt u een uiteraard spaanse visie over :

President Johnson en de vrede. - De bronzen Duits-Franse huwelijksverjaardag. - De Pompidou-Bresnev topbespreking te Minsk. - Het Europa der negen. - De veiligheidsconferentie van Helsinki. - Spanningen in het zuiden van Afrika. - om te besluiten met - Naar een nieuwe monetaire crisis.

In de lezersbrieven vinden we een pleidooi voor een meer onderhoudend tijdschrift - en wij die dachten dat zoiets enkel bij ons voorkwam.

Met «El pez mas grande del mundo» wordt in HISTORIAS DE LA MAR de ontmoeting van de «KONTIKI» met een zwaardwalvis nog eens naverteld.

MISCELANEA geeft zoals steeds een schat aan maritieme nota's terwijl het 11de Internationaal nautisch salon te Barcelona besproken wordt in de Informaciones diversas.

NOTICIARIO geeft telkens onder een trefwoord, beginnende bij ACCIDENTES en eindigend bij VISITAS een overzicht van het maritieme wereldgebeuren. Een kort overzicht van LIBROS Y REVISTAS besluit dit

zeer verzorgd maar iets te zwaar tillend tijdschrift van onze collega's van de Spaanse marine.

Direction y administracion: Montalban 2, Ministerio de Marina, Madrid.

J.D.

AKTUALITEITEN ZEEMACHT ACTUALITES FORCE NAVALE

ZEEBRUGGE

Tijdens een korte plechtigheid werd door de onderofficieren van de Zeemachtbasis te Zeebrugge, woensdag jl. een check aan de h. substituut Opstaele, voorzitter van « De Bolle », een tehuis voor vissers te Oostende, overhandigd.

Deze schenking betrof hier de opbrengst van een feest dat destijds door de onderofficieren van de basis te Zeebrugge georganiseerd werd.

Aanvankelijk lag het in de bedoeling deze opbrengst aan de Ibis-werking over te maken. Daar het tehuis « De Bolle » dat overigens a.h.w. aansluit bij Ibis en er ook nauw mee samenwerkt, dit jaar voor grote financiële uitgaven geplaatst wordt, werd, in overleg met Ibis, besloten de gelden toch te spenderen aan de werking « De Bolle ». De h. Caestecker, directeur van Ibis, en de h. Opstaele dankten de zeemachtmensen voor het milde gebaar. De h. Opstaele herinnerde tevens aan de bedoelingen van het tehuis, dat een opvangplaats wil zijn voor jeugdige of alleenstaande vissers.

De plechtigheid werd afgerond met een goedmoedelijke receptie waarbij een zeemachtdelegatie alvast werd uitgenodigd voor een bezoek aan « De Bolle ».

* * *

COMITES DE CONTACT ET D'INFORMATION

La Force Navale belge suivant en cela la mode lancée par les forces de terre a institué des « Comités de contact et d'information » au sein de ses unités.

Peut être renouée-t-elle sans le savoir avec les plus anciennes lois sur la navigation

connues sous le nom de « Règles d'Oleron » car l'une de ces règles disaient :

« Lorsque le vaisseau est au port et attend le moment opportun du départ, le capitaine ne doit pas se mettre en route sans consulter l'équipage et il dira aux hommes : 'Voyez le temps qu'il fait à présent'. S'il se trouve un membre de l'équipage pour dire 'le temps n'est pas propice' et si d'autres disent 'Ce temps est superbe et excellent' le capitaine se rangera à l'avis de la majorité. Car s'il n'agit pas ainsi, et que le vaisseau se perd, il sera rendu responsable et devra indemnité aux propriétaires du vaisseau et de la cargaison, telle est la décision en ce cas ».

Si telle était encore la façon de faire de nos jours on verrait des choses instructives à chaque départ de navires !

* * *

TENTOONSTELLINGEN



Een enorme belangstelling voor de Marine Week te Arlon.

MET PENSIOEN

1LV VAN BLAERE

1LV Roger Van Blaere is zijn loopbaan bij de Zeemacht begonnen 27 jaar geleden, als matroos.

Als eerste matroos gaat hij daarop over tot het kader van de beroeps-onderofficieren. Hij heeft zich echter vast voorgenomen om officier te worden en met de onverzettelijke ijver die hem altijd heeft gekenmerkt, zet hij zich na zoveel jaren terug aan de studie. Geen gemakkelijke opgave weliswaar, voor Roger Van Blaere een kwestie van enkele maanden hard doordrukken; en hij slaagt. Eens officier blijkt hij over een uitgebreid conglomeraat van eigenschappen te beschikken en worden verscheidene belangrijke op-

drachten in het buitenland aan hem toevertrouwd.

Op 49 jarige leeftijd wordt hij aangeduid als eenheidskommandant van de Divisie Diensten in de marinekazerne Bootsman Jonsen.

1LV(D) GHYSEL

Sedert 1 april 73 verliet 1LV(D) Ghysel Norbert de Logistieke Groepering om 'n welverdiende rust te genieten.

Hij werd te Oostende geboren en liep er school aan het OLV College.

Bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog week hij uit naar Engeland en trad in dienst bij de Belgische strijdmacht op 15 dec 41 als oorlogsvrijwilliger. Tijdens oefeningen bij het 2de Bn Canadezen werd hij gekwetst en bleef gedurende 9 maanden inaktief. Op 19 jul 43 gaat hij over naar de Royal Navy Belgian Section en krijgt zijn opleiding in het opleidingscentrum « Royal Arthur ».

Onmiddellijk na de oorlog komt hij terug naar België en komt terecht a/b van de « P.M.J. ». Daar begint zijn loopbaan in de tak APPRO.

Op 1 feb 46 komt 1LV(D) Ghysel dan als Meester bij de Zeemacht. Hij krijgt een Officiersopleiding en op 30 sep 46 wordt hij Vaandrig-ter-Zee.

Begin 1953 komt hij naar de Oosteroever waar onder zijn leiding de Bevoorradingdienst tot stand komt, alwaar hij tot op 1 april 73 blijft.

1MC VAN DE VELDE

Op 1 juni 1973 wordt de 1MC Van De Velde, adjunct N1 van het Centrum voor Marinevorming na een vruchtbare loopbaan op rust gesteld. De 1MC Van De Velde begon zijn militaire loopbaan op jeugdige leeftijd in de pupillenschool te Aalst. Na sergeant benoemd te zijn in 1938 bij het 3e Linierement te Oostende waarbij hij de veldtocht 1940 meemaakte en na 4 jaar krijgsgeschiedenis doorgebracht te hebben in Duitsland neemt hij onmiddellijk dienst als oorlogsvrijwilliger bij het 55e Bon. Vervolgens gaat hij over naar de 5e en 3e Infanteriebrigade, het 1e Karabiniers, 1e Infanteriebrigade om in maart 1953 over te gaan naar het OC Zeemacht waar hij weldra de functie vervulde van stafsecretaris. Op 1 januari 1964 wordt hij adjunct N1, functie die hij tot op heden vervulde. Ter gelegenheid van zijn aanstaande vertrek werd hem tijdens een receptie in de bar onderofficieren en in bijzijn van familie, collega's en oversten een geschenk overhandigd.

1MC GOOSSENS

1MC Goossens werd geboren op 08 Jun 1917 in Terhagen. Van 30 Sep 37 tot 02 Okt 38 werd hij in dienst opgeroepen bij het IIde Regiment Artillerie.

Terug uit onbepaald verlof, de 6de Sep 39, nam hij deel aan de veldtocht van mei 40, van de 10de tot de 29ste. Hij werd vrijwillig dienstnemer, voor de duur van de oorlog, bij de Belgische Sectie van de Royal Navy van Royal Arthur, Lochinvare, Pyramus, Drake, Epping, Odyssey en Royal Edmund II. De 1ste Feb 46 is hij dienstnemer bij de Zeemacht als QMT en op de 8ste Feb wordt hij benoemd tot MTR. Hij diende o.a. aan boord van de « ARTEVELDE », « BREYDEL » en de « BILLIET ». In Jun 52 benoemd als 1MR werd hij in Jan 53 opgenomen in de categorie van beroepsonderofficieren.

Hij ging over naar de « EKSTER » te Antwerpen in functie van schipper de 24ste Okt 53 en kwam tien jaar later met de « EKSTER » naar de Marinebasis Zeebrugge. Na benoemd te zijn als 1MC op 26 Mar 64 diende hij o.a. nog aan boord van de « DE-MOOR » en de « LECOINTE ».

In Aug 71 kwam hij terug naar onze basis in functie van Hoofdwapenmeester. De 1ste Jul 73 zal hij op rustpensioen gesteld worden.

1MT VANDERHAEGEN J.A.

1MT Vanderhaegen werd geboren te Blankenberge op 08 Jan 1917. In Feb 37 werd hij opgeroepen in werkelijke dienst bij het 8ste Artillerie Regiment. Hij ging in Okt 37 met onbepaald verlof, maar werd nog wederopgeroepen in Sep 38 en in Mar en Apr 39. In Aug 39 werd hij gemobiliseerd.

1MT Vanderhaegen nam deel aan de veldtocht van mei 40, maar op 12 Mei 40 krijsgeschiedenis genomen werd hij weggevoerd naar Duitsland. Op 13 Jan 41 mocht hij naar huis terugkeren.

De 17 Jul 52 is hij wederdienstnemer bij de Administratieve Wing van de Luchtmacht te Zellik als magazijnbediende. Zijn benoeming als Korporaal gebeurde op 01 Mei 58. In Dec 63 is hij tenslotte overgegaan naar de Zeemacht. Hij kwam in onze basis in hoedanigheid van 1MT/bevoorrading. Op 04 Apr 72 schepte hij in aan boord van de « GODETIA » voor een kruisvaart in de Middellandse Zee en deed o.a. Turkije aan. Tenslotte zal hij op 01 Apr 73 op rustpensioen gesteld worden.

RESERVE OFFICIEREN OFFICIERS DE RESERVE

RESERVEOFFICIEREN NATIONALE AKTIVITEITEN

1. Xde Nationaal Kongres

Op 24 februari laatstleden had te Brussel het Xde jaarlijks kongres plaats van de Vereniging der reserveofficieren van de Zeemacht. Het programma zag er als volgt uit :

- 10 u : Exposé door CPF (D) Verheyden over de toekomst van het reservekader.
- 13 u : Quick lunch in de Prins Albertklub.
- 14 u : Jaarlijkse algemene ledenvergadering met verkiezing van 7 nieuwe beheerders.
- 15 u : Studievergadering over problemen eigen aan de RO-ZM.
- 19 u : Receptie in de B.R.Y.C. gevolgd door souper en dansavond.

Een uitgebreid verslag over de diverse activiteiten van dit kongres verscheen in het nummer 2/73 van Info Reserve, het tijdschrift der reserveofficieren van de Zeemacht.

2. Nieuwe Raad van Beheer

Ingevolge de verkiezingen gehouden tijdens de algemene ledenvergadering in het raam van ons Xde kongres, werden volgende wijzigingen gebracht in de samenstelling van de raad van beheer.

2EV Yves Bötting wordt adjunkt-sekretaris, terwijl EDV Guy Demoulin de funktie van penningmeester waarneemt.

De overige funkties blijven ongewijzigd. Onze leden richten zich derhalve tot voorzitter R. Bechet, Wilderozenlaan 33, te 1970 - Wezembeek, of tot sekretaris H.P. Rogie, St.-Paulusstraat 20, te 8400 - Oostende, tel. 059 - 791.99.

3. Studiereis naar Duitsland

Van 30 april tot 5 mei ging de studiereis naar W.-Duitsland door, ingericht door onze vereniging in samenwerking met de N.V.R.H.O. Dertien reserveofficieren van de Zeemacht namen aan deze activiteit deel. Op het programma : bezoek aan Bonn, Euskirchen, West- en Oost-Berlijn. Het relaas van deze uitzonderlijke studiereis verschijnt in het septembernummer van Info Reserve, het informatieblad

dat naar alle RO-ZM uit ons land verstuurd wordt.

4. Vergadering van de beheerraad

Op 23 juni vergaderen de bestuursleden van onze vereniging voor de eerste maal te Oostende, aan boord van de « HUY », eenheid van het reservesmaldeel 218.2.

WEST-VLAANDEREN

1. Rijsttafel en dansavond

Op vrijdagavond 25 mei organiseerde de Westvlaamse afdeling der RO-ZM haar eerste activiteit van het jaar 1973.

Gastronomisch souper en bal «by candle-light» kenden als naar gewoonte een groot sukses bij de leden van de kring en hun talrijke sympatizanten.

Delegaties van Franse marinekringen en van de Regie voor Maritiem Transport waren andermaal aanwezig.

Meer nieuws over deze zeer geslaagde avond verschijnt in de volgende editie van dit tijdschrift.

2. Reis naar Berlijn en de Bondsrepubliek

Zes leden van onze kring namen van 30 april tot 5 mei deel aan de informatiereis naar de Duitse Bondsrepubliek en W.-Berlijn. Deze activiteit was ingericht door de beheerraad van onze nationale vereniging in samenwerking met de N.V.R.H.O.

Dank zij een nauwe en efficiënte samenwerking tussen de Westvlaamse kring en de organisator van de reis slaagden onze leden erin praktisch de helft van het effectief te vormen dat deze merkwaardige reis meemaakte.

Een hartelijk dankwoord aan CPF(R) J.L. Ludwig, die deze activiteit tot in de puntjes wist te organiseren.

3. Informatiedag te Oostende

Op 6 juli eerstkomend organiseert onze kring zijn traditionele informatiedag voor reserveofficieren van de drie krijgsmachten. Het basisprogramma ziet er als volgt uit :

In de voormiddag, bezoek aan de schepen en de installaties van Navcomport-oost. Na de lunch in de marinekazerne Bootsman Jonson, tocht op zee aan boord van een MSC met praktische mijnveeg-oefeningen.

Per circulaire worden onze leden op de hoogte gebracht van alle bijzonderheden i.v.m. deze infodag.

4. Verbroederingsdag te Duinkerke

Op maandag 14 mei laatstleden nam een delegatie van onze kring deel aan het

kongres der reserveofficiëren van de Franse N.V.R.O.-kringen te Duinkerke. Diverse recepties en een havenrondvaart stonden op het programma van deze zeer interessante verbroederingsdag.

5. Oproep tot sympathizanten

RO-ZM die niet tot de Westvlaamse kring behoren en eventueel belangstelling koesteren voor de talrijke activiteiten ingericht door onze afdeling, mogen zich bij voorzitter Rogie laten kennen. Adres: St. Paulusstraat 20, te 8400 - Oostende, tel. 059 - 791.99.

Zij ontvangen dan regelmatig de omzendbrieven met betrekking tot onze geplande activiteiten.

OUDEDIENDEN ZEEMACHT ANCIENS DE LA FORCE NAVALE

NATIONALE VERENIGING DER OUGEDIENDEN VAN DE ZEEMACHT VZW - ASSOCIATION NATIONALE DES ANCIENS DE LA FORCE NAVALE ASBL.

BESTUUR :

Nationale Voorzitter : Gilbert Debaisieux.
rue Brigade Piron 8, - 7230 Frameries
Vice-President (N) :
Vice-President (F) : Léon Meurmans, rue
Hullos, 3, - 4000 Liège
Nationale Secretaris : André Hespel, avenue
de Broqueville 250, - 1200 Bruxelles
Nationale Schatbewaarder : Nicolas Garray,
rue du Châlet 29, - 4070 Aywaille

3.3.73. DRIEMAANDELIJKE VERGADERING TE BRUSSEL.

Het lokaal van de sectie van Brussel (BV OZM) was overbevolkt door een der talrijkste aanwezigheid van de laatste jaren, alhoewel de delegaties tot twee leden per sectie beperkt waren. Er werd gesproken over verschillende punten zoals jaarlijkse inscheping met de Zeemacht, Informarine en Infioreserve, kas, enz, en in 't bijzonder over de voorbereiding van de hulde der oudgedienden aan de Commodore Lurquin, die einde maart afscheid neemt bij de Zeemacht.

24.3.73 HOTEL ASTORIA BRUXELLES. LE COMMODORE LURQUIN A L'HONNEUR CHEZ LES ANCIENS.

Ce n'est pas tellement un départ que l'Association Nationale a salué, c'est plutôt l'ar-

rivée d'un ancien de marque qu'elle a tenu à fêter en la personne du Commodore Lurquin.

C'est en effet sous la présence du Commodore Lurquin à la tête de la Force Navale, que les Associations d'anciens de la FN ont été fondées ; c'est avec l'aide matérielle et les encouragements du Service de l'Information et des relations publiques qu'elles ont pris leur essor, se sont développées et ont groupé leurs efforts au sein de l'Union Nationale, devenue depuis peu Association Nationale.

Le président national Gilbert Debaisieux l'a rappelé dans les élégants salons de l'hôtel Astoria, rue Royale à Bruxelles, où les délégués de toutes les associations d'anciens du pays accueillaient leur hôte et leurs nombreux invités de la FN, du Corps des Cadets de Marine et de la presse. Etaient notamment présents le CPV Geluyckens, les CPC Segart et Mathieu ; le Cdt Andrien et le Capitaine Mertens du Corps des Cadets, dont les membres formaient une haie d'honneur dans le grand escalier.

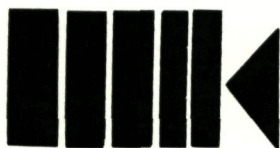
Avec les vœux de tous les anciens pour une retraite heureuse et ensoleillée, le Commodore reçut une fort belle gravure encadrée représentant une vaisseau hollandais du XVIIIe siècle, ainsi qu'un crest ANAFN (premier exemplaire) et celui du Corps des Cadets de Marine.

Le Commodore, très détendu, remercia dans un speech improvisé, évoquant le développement de la Force Navale, pressentant son avenir, soulignant l'esprit de corps qui anime tous ses membres, anciens et actifs et ajoutant quelques savoureuses anecdotes. Il insista sur la nécessité de poursuivre, non seulement auprès de la génération en place, mais surtout auprès de celle qui nous suit, l'œuvre de propagande entreprise par les anciens.

Un cocktail de classe clôtura cette réception parfaitement réussie.

7.4.73. REUNION SUPPLEMENTAIRE A BRUXELLES

Réunion préparatoire à l'organisation du premier congrès national des anciens à Louvain, ville choisie sur proposition de la section locale qui y organise une semaine maritime en juin 1973. La partie académique sera suivie d'un banquet et d'une soirée dansante.



SCANDIAFLEX
AFSLUITINGEN
FERMETURES

DE GESPECIALISEERDE FIRMA VOOR ALLE MODERNE EN
MOBIELE AFSLUITINGEN

- * akordeon vouwdeuren in kunstleder, hout of aluminium
- * vouwwanden voor bad- en doucheafsluiting
- * zonneblinden in gelakt aluminium
- * vliegenramen in aluminium en fiberglas
- * verticale oriënteerbare stoffen gordijnen
- * oriënteerbare rolluiken in aluminium
- * garagepoorten

Maatschappelijke Zetel, Verkoopbureel en Toonzaal :
Juil Moretuslei 586 te Wilrijk-Antwerpen — Tel. (03) 27.78.20

drukken is een zaak
beter drukken is onze zaak

Typo - Offset

drukkerij de vuurtoren

beheer : a. delrue

voorhavenlaan 37 - 8400 oostende

tel. 059 / 751.32

United Bonded
Stores Dealers n.v.

S.A.
Oude Leeuwenrui 8, Antwerpen 1

Ecole Supérieure de Radio-navigation asbl

Agréée par le Ministère des Communications — Enseignement mixte

Durée des cours : 2 ans pour Officier-radio de marine - 3 ans pour spécialiste en électronique pour la navigation maritime (niveau A1).

AVENUE LOUISE 290, 1050 BRUXELLES

TEL. (02) 491942

Hogere Radio-navigatieschool vzw

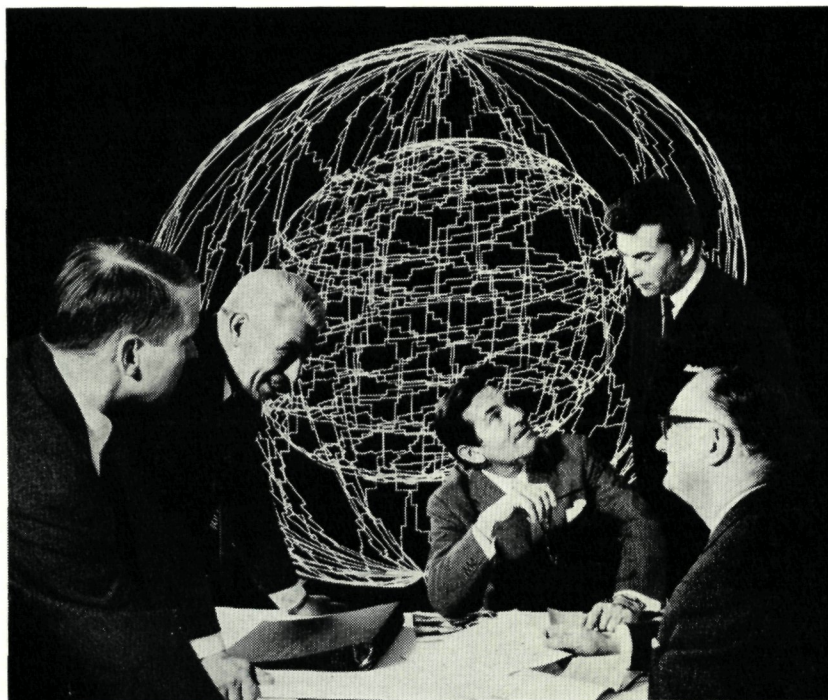
Aangenomen door het Ministerie van Verkeerswezen — Gemengd onderwijs

Duur der kursussen : 2 jaar voor Radio-officier ter zee - 3 jaar voor specialist in de elektronica voor de zeevaart (niveau A1).

LOUISALAAN 290, 1050 BRUSSEL

TEL. (02) 491942

Wanneer het om elektrotechniek gaat



U wilt rationaliseren, automatiseren, een nieuwe productie starten? U zoekt vooruitstrevende techniek!

Technische vooruitgang is tevens internationaal. Daarom zijn we ook tegenwoordig in meer dan 100 landen en bieden U moderne techniek aan.

Overall in de wereld houdt Siemens zich te uwer beschikking om U in het domein van de electrotechniek en de elektronika met raadgevingen bij te staan, uw projecten in te studeren, uw installaties in te richten en te onderhouden.

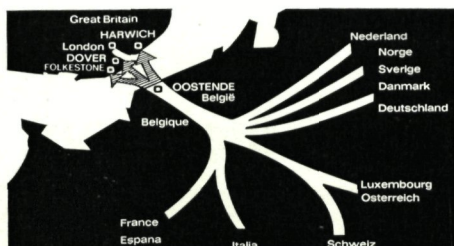
Uw gesprekspartner bij Siemens kent uw bedrijfstak, analyseert uw probleem, projekteert naar maat, individueel, met uitbreidingsmogelijkheden en toekomstgericht.

Energieverzorging, kerntechniek, elektrische machines en apparatuur, telecommunicatietechniek, informatieverwerking, meet- en automatiseringstechniek, elektronische bouwlementen, medische techniek.

raadpleeg eerst Siemens

Drie snelle en gemakkelijke « SEALINK » verbindingen (passagiers- en carferrydiensten) tussen BELGIE en GROOT-BRITTANNIE

OOSTENDE - DOVER
OOSTENDE - FOLKESTONE
OOSTENDE - HARWICH



- Gedurende het ganze jaar, tenminste 5 afvaarten per dag, in beide richtingen tussen Oostende en Dover.
- Tussen Oostende en Folkestone minstens twee dagelijkse afvaarten in elke richting.
- Tijdens de zomer tot 20 afvaarten per dag, in elke richting tussen Oostende en Dover, Folkestone en Harwich.
- Gunstige tarieven - Vermindering voor groepen.
- Speciale reductiebiljetten voor reizen van korte duur (zowel voor pakketboten als voor carferries)

Pakketboten : dagexcursies en nachttours (in de zomer)
dagexcursies en weekendreizen (in de winter)

Carferries : Minitours en 36u. excursies

Inlichtingen, kosteloze dokumentatie, enz.

- Erkende reisagentschappen en automobiellclubs.
- Zeevaartlijnen Oostende-Dover / Folkestone / Harwich, Oostende (tel. 776.01).
- Regie voor Maritiem Transport
Belliardstraat 30, 1040 Brussel (tel. 12.51.65).

n.v. BELIARD MURDOCH s.a.

SCHEEPSHERSTELLINGEN SCHEEPSBOUW
INDUSTRIELE WERKEN EN STUDIES

Oostende

Antwerpen

n.v. INES-BELGIUM

tel. : 03 - 31.69.25 (5 lijnen)

koningstraat 13

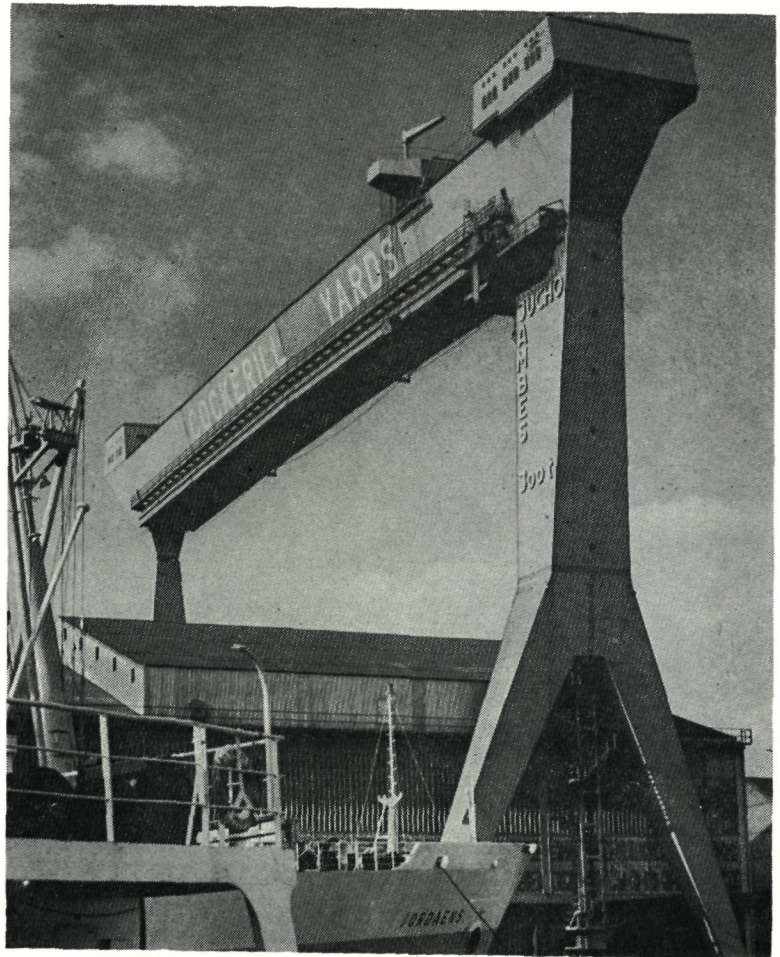
antwerpen

BELGIUM INTERNATIONAL ELECTRONIC SERVICE

Bouwen - Ombouwen
Herstellen - Dokken en
Schepen - Alle Industriële
Werken

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

telegram : COCKERILLYARDS HOBOKEN



n.v. COCKERILL YARDS HOBOKEN

**COMPAGNIE
MARITIME
BELGE
ARMEMENT
DEPPE**

zoeken voor
onmiddellijke
indiensttreding

DEKOFFICIEREN

(gebreveteerd Aspirant, Luitenant en Kapitein ter lange omvaart)

MACHINEOFFICIEREN

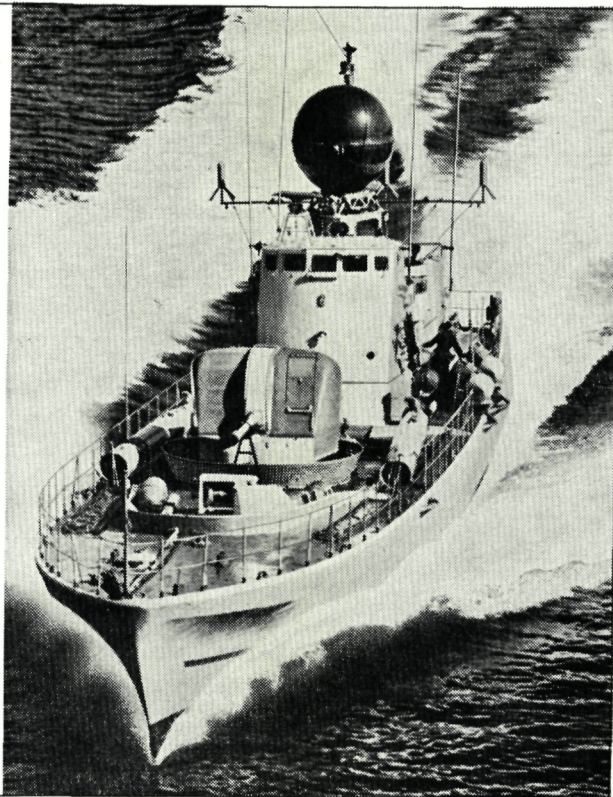
(gebreveteerd 3de, 2de en 1ste klas)

Persoonlijk aanbieden met zeemans-
boekje bij de Dienst Varend Personeel,
Leopolddok, 214 ANTWERPEN of tele-
foneren op nr. (03) 41.14.80 app. 378

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

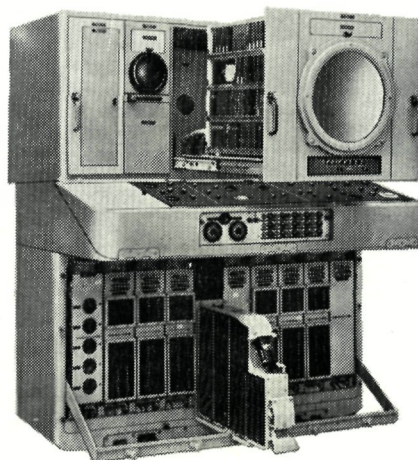
M20

**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.



Beeldkast,
bedienings-
paneel
en rekenaar



SIGNAAL

radar-, vuurleiding-, 'data handling'- en luchtverkeersleidingsystemen
B.V. HOLLANDSE SIGNAALAPPARATEN, HENGELO

BOELWERF

N.V.

TEMSE

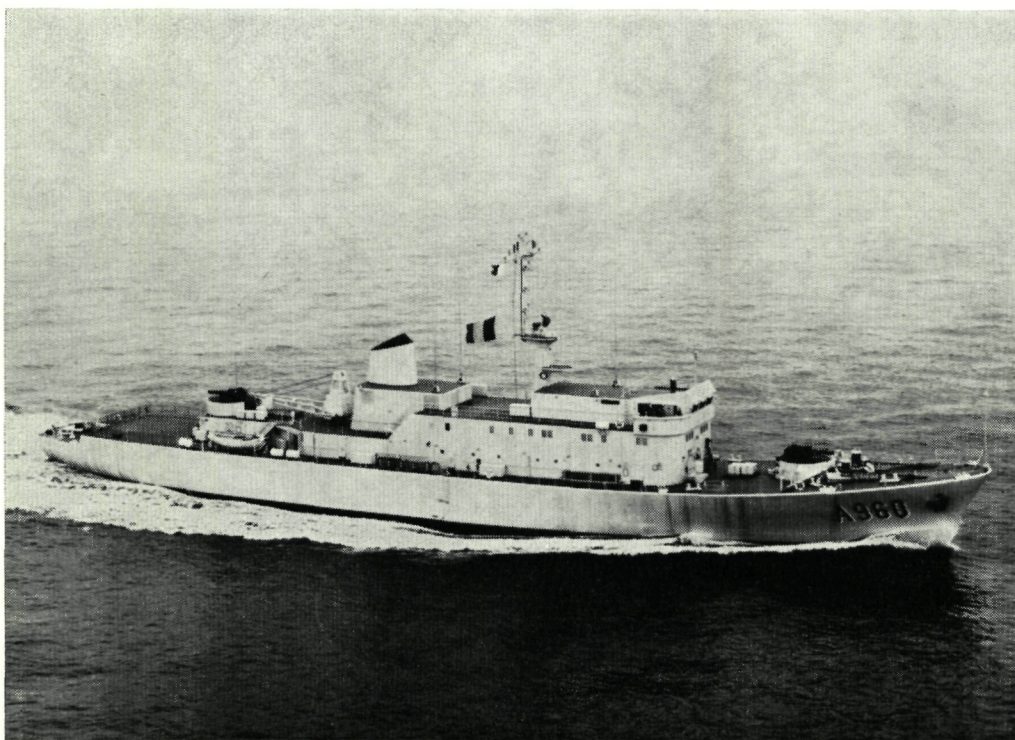
S. A.

Tel. (03) 71.09.80

Telex 31.140

Telegr.

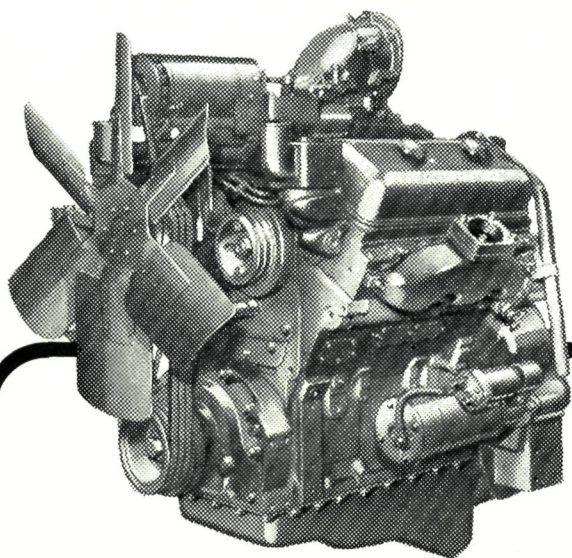
Boelwerf-Temse



Zeeschepen tot 90.000 ton
Navires de mer jusque 90.000 tonnes

**Bouwers van het motorzeilschip « ZENOBE GRAMME », het visserij-
wachtschip « GODETIA » en 4 kustmijnenvegers**

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



PURE KRACHT

...gekombineerd met 'n snelle acceleratie !

Inderdaad de G.M. Detroit Diesel tweetakt motoren leveren 'n maximaal vermogen tegen 'n minimum eigengewicht. Ze zijn compact gebouwd, rationeel gekonstrueerd en dus uiterst betrouwbaar. De motoren hebben 'n lange levensduur en vragen minimale onderhoudskosten. Tel daar nog bij dat in een zelfde serie : de V6, V8, V12, V16, 4 en 6 cilinders-in-lijn motoren, de meeste onderdelen onderling omwisselbaar zijn. Daardoor zijn de onderdelen voor Detroit Diesel motoren lager geprijsd. Bovendien zijn ze overal verkrijgbaar. Konklusie; voor 'n diesel motor van 50 tot 3500 pk is een General Motors Diesel de beste keuze.



Detroit Diesel Allison

Editeur responsable - Verantwoordelijke 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 Zee-macht.

21^e jaargang neptunus 1973-74 21^e année
nr. 144 no. 144

tweemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimestrielle. éditeur : a.s.b.l. neptunus boîte postale 17 oostende — uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs per nummer 40 fr. - prix par numéro 40 fr. - abonnement : 200 fr. (ge-woon - normal) 500 fr. (ere - honneur) — c.c.p. 64.75 de la Société Générale de Banque Oostende - compte 280-0400779-12 de neptunus — p.r.k. 64.75 van de Generale Bankmaatschappij Oostende - voor rekening 280-0400779-12 neptunus — p.r.k. 146270 van de Kredietbank Oostende - voor rekening 473-6090311-30 van neptunus — c.c.p. 146270 du Kredietbank Oostende - compte 473-6090311-30 de neptunus — politiek en confessionneel onafhankelijk — libre de toute attache politique ou confessionnelle — aangesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union de la presse périodique belge

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

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

— imprimé en belgique : chez imp. « de vuurtoren » tél. 059-751.32 voorhavenlaan 37 à oostende — in belgië gedrukt bij druk. « de vuurtoren » tel. 059-751.32 voorhavenlaan 37 te oostende

Copyright 1973, by v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

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

