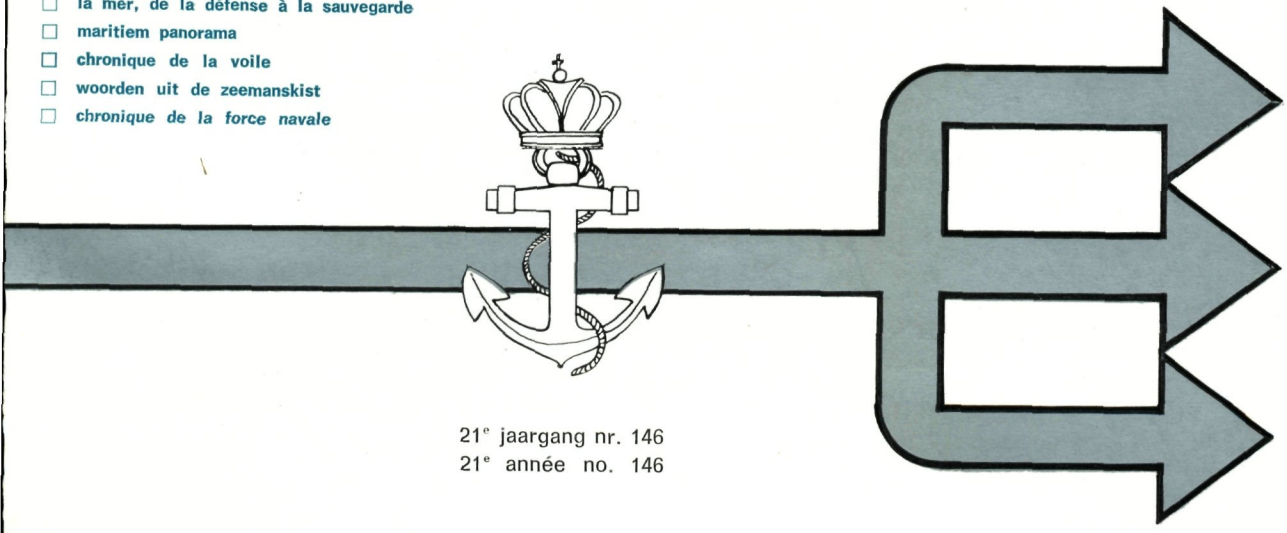
NEPTUNUS

tweemaandelijks maritiem tijdschrift 1973-1974 revue maritime bimestrielle

Rede van Antwerpen - Anno 1515

- zeebrugge 23 april 1918
- la mer, de la défense à la sauvegarde
- maritiem panorama
- chronique de la voile
- woorden uit de zeemanskist
- chronique de la force navale



21e jaargang nr. 146
21e année no. 146

L'Occupatione D'OSTENDEN.
Non ostante che l'Arciduca Alberto, e Marchese Spinola assedhauano
questa fortezza l'A.° 1603. non potzuano acquistarla, senon nel mese di
Ottobre dell'A.° 1604. cioe in tpo d'anni 3½. Tutttauia Doppo la Vittoria gloriosa ot-
tenuta li Confederati Imperiali contra li Francesi li 23. Maggio A.° 1706. appresso Ramillies,
ve hauuta, risolsero d'attaccare questa considerabile ed importante Piazza, sotto il Comando del
Generale d'Oubercerch, e gli riuscì tanto felice, che mediante della numerosa Artiglieria e gran
quantità di Bombe, s'obligò li Comandanti Marchese de Couvarcubias, e Conte della Motte Hue
dancourt, a rendere la Piazza, e secondo alli Confederati li 6. Luglio A.° 1706. E così in
spatio di 2. mesi si conquistò quello, che in passato, in 3. anni con perdita
di molto sangue non poteuano ottenere li Spagnuoli

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 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.
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 Driessche, J. Arys, R. Mathieu, E. Van Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet, M. Verboven.

4 - 1973 - 74

inhoud
sommaire

2 zeebrugge, 23 april 1918 en wat er op volgde — paul e.r. scarceriaux
vertaald uit het frans door v.m. marghem

26 la mer, de la défense à la sauvegarde — jacques c.j. nihoul

32 maritiem panorama — henri rogie

36 marines militaires — j.c. liénart

43 bundesmarines — j. de ridder

46 on her majesty's service — c. jacobs, g. de bassompierre

52 woorden uit de zeemanskist — j.-b. dreesen

54 chronique de la voile — p. benoidt

61 les amiraux, capitaines et corsaires de Belgique — j.c. liénart

67 bibliografie - bibliographie — e.a. van haverbeke

73 la force navale - de zeemacht — redaktie - redaction

91 la boutique - 't winkelje — neptunus

ZEEBRUGGE 23 APRIL 1918

... en wat volgde

Paul E.R. SCARCERIAU
Vertaald uit het Fran
V.M. MARGHEM

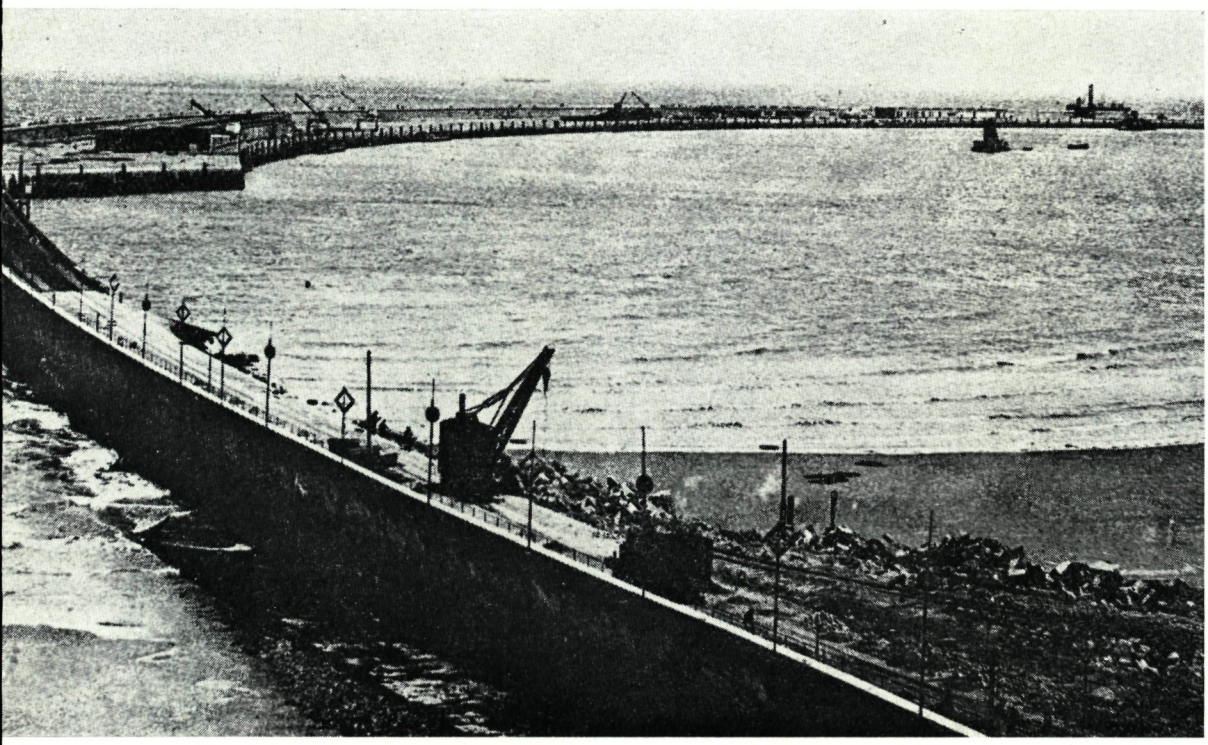
ZEEBRUGGE 23 APRIL 1918 EN WAT ER OP VOLGDE

Op 23 april 1918 om 0100 uur begon, door een daartoe speciaal uitgerust eskader van de Royal Navy onder het bevel van admiraal sir Roger Keyes, de aanval op het havenhoofd van Zeebrugge. Deze aanval moest de waakzaamheid en de aandacht der Duitse verdediging afleiden van de zeesluis.

Het hoofddoel van de operatie was deze sluis, verbonden met het kanaal en de haven van Brugge, hoofdbasis van de Flandern-Flotille, te vernietigen. Deze laatste, samengesteld uit onderzeeërs en torpedoboten, maakte deel uit van het Marinekorps-Flandern bevolen door admiraal Ludwig von Schröder, en was te Brugge gevestigd sedert oktober 1914.
Op het ogenblik van het begin van de aanval op Zeebrugge had ook een operatie plaats te Oostende met als doel de vaargeul tussen de staketsels te blokkeren.

De auteur van deze studie veronderstelt dat de lezer voldoende ingelicht is over de details van de voorbereiding en de uitvoering, alsook over het verloop van de operaties Zeebrugge en Oostende, om er niet op terug te komen. Maar vooraleer verder te gaan, raadt hij de lezer aan even zijn geheugen op te frissen en daarna de studie verder te lezen.

* * *



Terwijl « HMS THETIS », voorzien van een metalen ram om de sluisdeur te rammen, haar schroeven klem door een stalen net, hopeloos en buiten haar vaarroute afdreef in de rede van Zeebrugge, stevenden de volgende schepen « HMS INTREPID » en « HMS IPHIGENIA », gehuld in de donkere nacht, nog meer verduisterd door de rookschermen, naar dezelfde sluisdeur.

Op het ogenblik dat de hel losbrak op het havenhoofd en dat de onderzeeër « HMS C 3 », hiervoor speciaal aangebracht, een groot gedeelte van de spoorviaduct de lucht inblies en zodoende het hoofd van de oever afzonderde, wist niemand dat de Duitse commandant van de zeesluis, ziende - eerder slecht dan goed - dat twee schepen met dubbele schoorsteen aankwamen varen en denkend dat het twee grote Duitse torpedoboten van Brugge betrof, de buitenste deur had geopend om het schutten te bespoedigen !

Door een gelukkig toeval hadden « HMS INTREPID » en « HMS IPHIGENIA », vóór hun steven, een open sluisdeur die ze hadden kunnen neutraliseren door er zich tot zinken te brengen. De operatie Zeebrugge had een gans andere wending kunnen genomen hebben.

Niet wetende echter dat de sluisdeur geopend was, werden de twee kruisers tot zinken gebracht ongeveer op de voorziene plaats, maar bleef er een opening van 17 meter tussen hun vóórsteven en de rechteroever van de vaargeul !

Ondanks de buitengewone moed door de Britten aan de dag gelegd was en bleef de zaak Zeebrugge een mislukking. De zeesluis was intact en vanaf de volgende dag, 24 april, konden U- en A-Boote (torpedoboten van de A-klasse) bij hoogtij vrij in en uit de sluis. Enkele dagen later werd de diepte van de doorgang tussen de blockships en de rechteroever op —3,5 m bij laagtij gebracht. Vanaf dit moment konden zelfs de grote torpedoboten veilig in- en uitvaren.

* * *

De operatie welke diezelfde 23 april 1918 moest leiden tot het blokkeren van Oostende werd een even grote mislukking. De Duitse boei die de ingang van de haven aanduidde was een mijl oostwaarts verplaatst geweest zonder dat Dover er iets van af wist. De twee kruisers « HMS BRILLIANT » en « HMS SIRIUS » landden op het strand te Bredene en vlogen daar de lucht in.

* * *

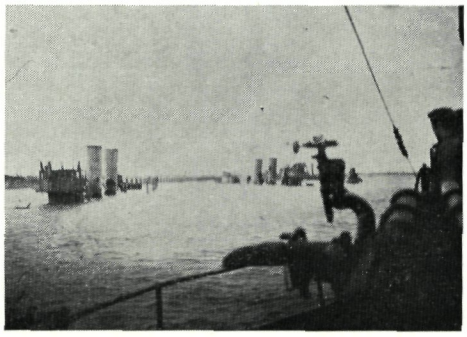
Op 10 mei 1918 werd de operatie Oostende hernomen, ditmaal met « HMS VINDICTIVE », de veteraan van Zeebrugge. De oude kruiser kwam in de vaargeul, meerde langs het oosterstaketsel onder een hoek van 25°, liet zijn ladingen ontploffen, zonk op de bodem en bleef kaarsrecht op zijn kiel staan langs het staketsel. De vaargeul echter bleef volledig vrij.

* * *

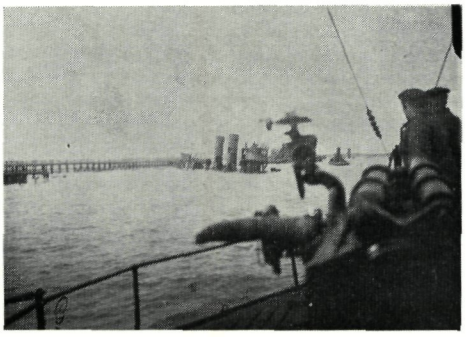
Dat is niet alles. Het kanaal van Brugge naar Oostende werd constant gebruikt door de eenheden van de Flandern-Flotille die van de ene basis naar de andere voeren zonder zee te kiezen. Dit betekent dat één belemmerde doorgang tot gevolg had dat men de andere zou gebruiken. Het slagen van de twee operaties zou dus nodig geweest zijn om het gewenste resultaat te bereiken. Ondanks al hun energie en hun geweldige moed konden de Britten hun doel niet bereiken tegenover de fantastische Duitse verdediging in versterkte alarmtoestand gebracht en meer dan ooit klaar om snel terug te slaan na het ontdekken van papieren, documenten, kaarten en diagrammen betreffende een aanval op de haven van Oostende, in het wrak van « HMS CMB 33A », geraakt door een voltreffer vóór Oostende door de Eylau batterij. Het verlaten schip was afgedreven en gestrand ten oosten van de haven, praktisch ter hoogte van de Eylau batterij. Het eindresultaat van de ganse operatie was dat, noch de haven van Zeebrugge noch deze van Oostende zelfs niet het minste ogenblik onbruikbaar werd gemaakt voor de bewegingen van de eenheden der Flandern-Flotille.

* * *

1



2



1 Een onderzeeër, uit Br komend en na doorgang de sluis,

2 vertrekt voor operatie passeert zonder hinder blockships.

3 De foto toont duidelijk doorgang tussen de blocks en de...

4 ...rechteroever van de g Op de achtergrond, de s van Brugge.

Als bewijs volgt hier de chronologisch opgestelde lijst, naar onze mening volledig, van het vertrek en de terugkeer van de U-Boote behorende tot de Flandern-Flotille, meestal langs het zeekanaal Brugge-Zeebrugge. Wij wijden niet uit over de torpedoboten, grote en kleine, die minder gevaarlijk waren voor de geallieerde scheepvaart als men het resultaat van hun sporadische operaties vergelijkt met dat behaald door de onderzeeërs van de Unterseeboots Flotille-Flandern.
Deze lijst geeft de bewegingen weer die gekend zijn als deze van de Unterseeboots Flotille-Flandern, eerder dan die van de Torpedoboots Flotille-Flandern, vanaf de dag van de havenblokkade tot de dag van de evacuatie van de basis te Brugge, het Flandern-Stützpunkt, in oktober 1918.
Deze lijst wordt aanzien als zo compleet en zo nauwkeurig mogelijk opgesteld. Zij wordt gevolgd door een chronologische opsomming van de meest opzienbare gebeurtenissen te water en in de lucht na 23 april 1918 in de basis van het Marinekorps-Flandern, in het kanaal of aan de sluis. Zij eindigt met twee hoofdstukken « gevolgen » en « conclusie ». Hopelijk zullen de tekst en de lijst de lezer iets nieuws bjibrengen.

* * *

CHRONOLOGIE NA 23 APRIL 1918
BEWEGINGEN VAN DE ONDERZEEERS VAN HET MARINEKORPS-FLANDERN

U-BOOT FLOTILLE-FLANDERN I

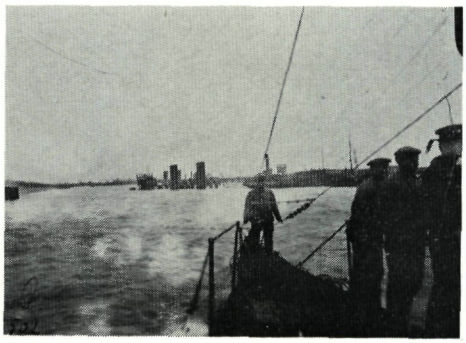
UB 57 **Oblt z.S. Lohs**
- 28.4. Vertrokken uit Oostende voor operatie in het oostelijk gedeelte van het Kanaal.
- 02.5. Terug te Oostende.

UB 57 **Oblt z.S. Lohs**
- 18.5. Vertrokken uit Zeebrugge voor operatie in het oostelijk gedeelte van het Kanaal.
- 01.6. Terug te Zeebrugge.

UB 59 **KptLt Wassner**
- 02.5. Vertrokken uit Oostende voor operatie in het Kanaal.
- 04.5. Te 01.55 ernstig beschadigd ter hoogte van Griz Nez door 2 mijnen.
- 05.5. Terug te Oostende, dan Brugge. In vlotdok III.
- 16.5. Zwaar beschadigd in dok III door vliegtuigbom. Duur der werken geschat op 6 maanden.
- 03.10. Werken niet beëindigd. Tot zinken gebracht te samen met droogdok III bij de ontruiming van de basis.

3

4



UB 74 **Oblt z.S. Steindorff**

11.5. Vertrokken uit Zeebrugge voor operatie ter hoogte van St. Nazaire tegen Amerikaanse troepentransportschepen.

26.5. Te 0100 tot zinken gebracht in pos. 5032 N - 0232 E door dieptebommen van het RN jacht « LORNIA ». Het logboek, gevonden in het wrak door RN duikers, is afgesloten op 16 mei.

UB 78 **Oblt z.S. Pilzecker**

18.4. Vertrokken uit Zeebrugge voor operatie ten westen van de ingang van het Kanaal.

09.5. Te 0050 gezonken in pos. 4949 N - 0140 W door botsing met « S.S. QUEEN ALEXANDRIA ».

UB 80 **KptLt Viebeg**

11.4. Vertrokken uit Zeebrugge voor operatie in het westelijk gedeelte van het Kanaal.

29.4. Terug te Oostende.

UB 103 **KptLt Hundius**

18.4. Vertrokken uit Zeebrugge voor operatie in het westelijk gedeelte van het Kanaal.

07.5. Terug te Zeebrugge.

UB 108 **Oblt z.S. Wilhelm Amberger**

16.5. Vertrokken uit Kiel naar Zeebrugge.

22.5. Aangekomen te Zeebrugge.

UB 109 **Oblt z.S. Ramien**

06.4. Vertrokken uit Zeebrugge om te opereren in het Kanaal en Ierse Zee.

25.5. Terug te Oostende.

* * *

Mijnen gelegd door de U-Boot Flotille-Flandern I

UC 4 **27/2 - 27/4 Oblt z.S. Berlin**

20.4. Mijnenveld ten N van Shipwash L/V.

UC 11 **7/4 - 20/6 Oblt z.S. Werner Lange**

26.4. Veld ten Z.O. van Shipwash L/V.

05.5. Veld voor het Black Deep.

12.5. Veld ten N.O. van Shipwash L/V.

23.5. Veld ten O van Shipwash L/V.

UC 17 **Oblt z.S. Erich Stephan**

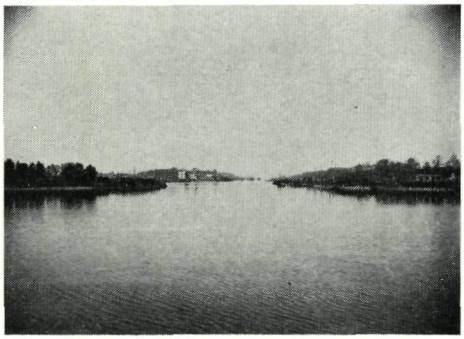
18.4. Vertrokken uit Zeebrugge voor operatie in het Kanaal.

23.4. Mijnen gelegd vóór Plymouth.

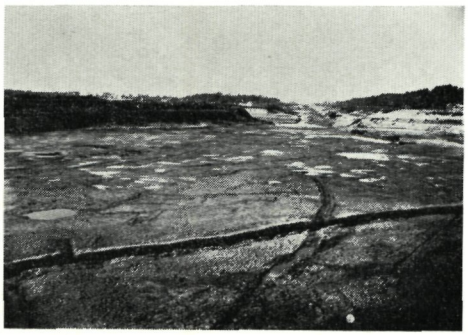
25.4. Mijnen gelegd vóór Falmouth.

04.5. Terug te Zeebrugge, eerste U-Boot die sluis te Zeebrugge gebruikt na operatie.

5 Gezicht van het kanaal naar Zeebrugge, vóór de drooglegging, genomen vanaf de zuidkaai van het Noorddok in de Brugse haven.



6 Zelfde gezicht na de drooglegging. Op de achtergrond, de dijk dwars over het kanaal.



UC 17 **Oblt z.S. Frhr. von Lyncker**

21.5. Vertrokken uit Zeebrugge voor operatie aan de Britse oostkust.
23.5. Veld gelegd in Hewett Channel en Stanford Channel.
30.5. Lek in gasolietank, veroorzaakt door dieptebom. Oliesporen aan de oppervlakte.
04.6. Terug te Zeebrugge.

UC 65 **KptLt d. Res. Kiesewetter**

13.5. Vertrokken uit Zeebrugge om mijnen te leggen voor de ingang van de Loire en operatie in Golf van Biskaje.
?.5. Mijnen gelegd voor Brest.
?.5. Elektrische propulsie beschadigd door dieptebommen van het Amerikaans jacht « CHRISTABEL ». Onbekwaam om Zeebrugge te bereiken. Zet koers naar Spanje en de internering.
24.5. Aankomst te Santander met ernstige schade.

UC 78 **KpLt Hans Kukat**

02.5. Vertrokken uit Zeebrugge te 0440 om mijnen te leggen voor Boulogne en Newhaven en later te opereren in het midden en oosten van het Kanaal. Mijnen gelegd en daarna verdwenen in het Pas de Calais.
08.5. Oorzaak niet gekend maar waarschijnlijk : gezonken in pos. 5050 N - 0134 E door mijn.
07.8. Wrak van UC 78 ontdekt ter hoogte van Griz Nez, zwaar beschadigd door mijnontploffing onder het voorste geschut. Wrak plat gedrukt en geplooid in de omgeving van het officiersverblijf. De RN duikers zijn erin gelukt de toren te openen. Geen lichamen zichtbaar in het binnenschip en niets laat toe het wrak met zekerheid te identificeren maar het wordt beschouwd als zijnde dit van de UC 78.

UB 21 **Oblt z.S. d. Res. Mahn**

14.9. Vertrokken uit Brunsbüttel voor de Britse oostkust : omgeving Tyne/Flamborough. Tijdens de vaart krijgt het langs de radio order naar Zeebrugge te stevenen, opdracht beëindigd.
27.9. Koers naar Zeebrugge.
30.9. Tijdens de vaart, order om zich te begeven naar Helgoland. Brugge begin ontruiming.
03.10. Aankomst te Helgoland.

UB 57 **Oblt z.S. Lohs**

27.6. Vertrokken uit Oostende voor operatie in het oostelijk gedeelte van het Kanaal.
08.7. Terug te Zeebrugge.

7 Dijk over het kanaal en pompstation. Links, richting Zeebrugge, rechts Brugge.

8 Drooggelegd Noorddok. Wrakken van herstelde binnenschepen.

UB 57 **Oblt z.S. Lohs**

03.8. Vertrokken uit Zeebrugge voor operatie in het oostelijk gedeelte van het Kanaal.

14.8. 2015 laatste bericht ontvangen uit de buurt van de Sandettie. Verdwenen. Vermoedelijk in pos. 5133 N - 0305 E (Duits vierkant 855k) waar magnetische mijnen werden gelegd. Een week later werd het lijk van Oblt z.S. Lohs en dit van andere leden van de bemanning gevonden op de stranden tussen Zeebrugge en Scheveningen.

UB 80 **KptLt Viebeg**

01.6. Vertrokken uit Zeebrugge voor operatie in het Kanaal.

18.6. Terug te Zeebrugge.

UB 80 **KptLt Viebeg**

29.7. Vertrokken uit Zeebrugge voor operatie in het Kanaal.

07.8. Terug te Zeebrugge.

UB 80 **KptLt Viebeg**

29.8. Vertrokken uit Zeebrugge voor operatie aan de Britse oostkust.

10.9. Terug te Zeebrugge.

UB 80 **KptLt Viebeg**

01.10. Vertrokken uit Zeebrugge : ontruiming van de basis.

07.10. Aankomst te Wilhelmshaven via Skagen. Afgedeeld in de II U-Flotille.

UB 88 **KptLt Reinhard von Rabenau**

10.6. Vertrokken uit Kiel voor Zeebrugge.

12.6. Aankomst te Zeebrugge.

UB 88 **KptLt Reinhard von Rabenau**

20.6. Vertrokken uit Zeebrugge voor operatie aan de Britse oostkust.

01.7. Terug Zeebrugge.

UB 88 **KptLt Reinhard von Rabenau**

29.7. Vertrokken uit Zeebrugge voor operatie in het Kanaal van Bristol en het noorden van de Franse westkust.

11.8. Terug Zeebrugge.

UB 88 **KptLt Reinhard von Rabenau**

07.9. Vertrokken uit Zeebrugge voor operatie ten noorden van de Franse westkust. Route via de Shetlands.

29.9. Aankomst Zeebrugge.

UB 103 **KptLt Hundius**

28.5. Vertrokken uit Zeebrugge voor operatie in het Kanaal.

16.6. Aankomst Oostende.

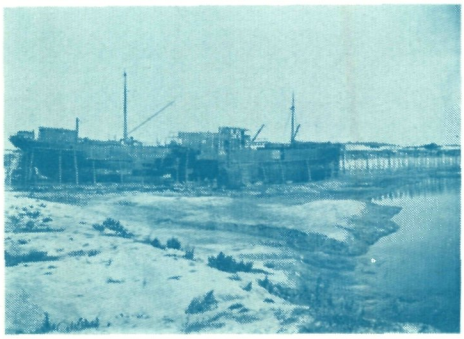
UB 103 **KptLt Hundius**

06.7. Vertrokken uit Zeebrugge voor operatie in de Golf van Biskaje, de Franse westkust en de noordelijke kust van Spanje.

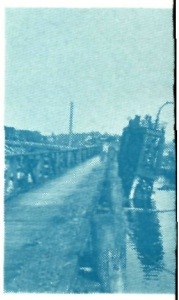
25.7. Aankomst Zeebrugge.

9 Drooggelegd Westdok, wrak van S/S « NIOBE ».

10 Dok 2 : S/S « LESTRIS » met ketel uitgehaald langs opening in de romp.



12 Westdok :



UB 103 **KptLt Hundius**

14.8. Vertrokken uit Zeebrugge voor operatie langs de Franse westkust tegen Amerikaanse troepentransportschepen.

16.8. Na deze datum vermist in het Pas de Calais. Vermoedelijk in pos. 5052 N - 0127 E tot zinken gebracht door dieptebommen van de Britse trawler « YOUNG CROW » en bommen van het Britse luchtschip Z 1.

UB 108 **Oblt z.S. Wilhelm Amberger**

31.5. Vertrokken uit Zeebrugge voor operatie aan de Britse oostkust.

15.6. Aankomst Oostende.

UB 108 **Oblt z.S. Wilhelm Amberger**

02.7. Vertrokken uit Oostende om te opereren ten westen van het Kanaal. Verdwenen in het Kanaal. Oorzaak onbekend.

04.7. Waarschijnlijk gezonken in pos. 5100 N - 011845 E door mijn.

08.8. Wrak ontdekt door RN duikers.

11.8. Wrak onderzocht.

12.8. Geschut van 105 mm met datum 1917 naar oppervlakte gebracht. Het voorste gedeelte van de onderzeeër opengereten tot aan de geschutstoren waarschijnlijk door inwendige explosie. Het wrak raakte praktisch dit van de UB 54 vertrokken uit Zeebrugge de 1.3. en verdwenen.

UB 109 **Oblt z.S. Ramien**

27.7. Vertrokken uit Zeebrugge voor operatie in de omgeving van de Azoren.

29.8. Te 0200 gezonken door mijn in pos. 5104 N - 0114 E.

29.8. 's Morgens ontdekken RN duikers het wrak op 25 m diepte. Het vóórluik en toren staan open. Duikers dringen in de onderzeeër. 's Namiddags worden lijken, beddegoed enz. uitgehaald. Persoonlijke voorwerpen overgemaakt aan Admiraliteit. Voorschip in redelijke goede staat : zo is bvb. de spiegel van de kleerkast van de commandant zelfs niet gebarsten ! De schade begint 6 m achter de toren en over heel het achterschip. De duikers vinden veel waardevolle zaken zoals : kaarten, boeken, codes, enz. in de commandopost, in de radiokamer e.d. Het weder laat toe het wrak te verkennen tot 4.9. waarna het eerste deel van de recuperatieprogramma afgesloten wordt.

UB 115 **Oblt z.S. Reinhold Thomsen**

31.8. Vertrokken uit Kiel naar Zeebrugge.

05.9. Aankomst Zeebrugge.

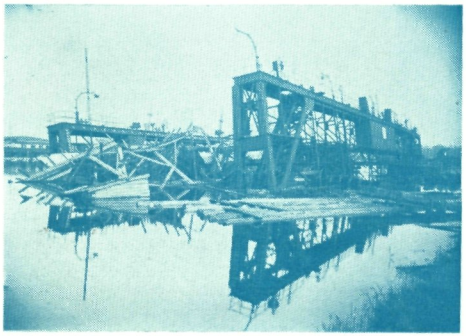
UB 115 **Oblt z.S. Reinhold Thomsen**

18.9. Vertrokken uit Zeebrugge om te opereren aan de Britse oostkust.

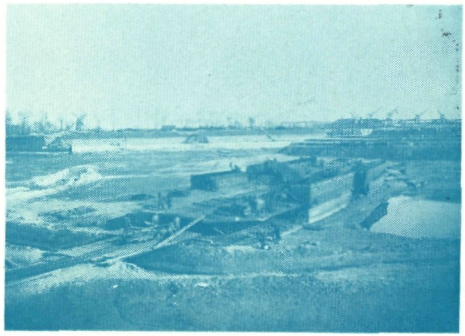
29.9. te 1329, vermoedelijke datum en uur van verlies in pos. 5514 N - 0122 W door dieptebommen van « HMS OUSE », « HMS STAR », 3 trawlers en bommen van het Britse luchtschip R 29.

opgeblazen.

11 Dok 2 : vlotdok III met UB 59, beide opgeblazen.



13 Dok 2 : vlotdok IV tijdens de afbraak.



UB 116 **Oblt z.S. Erich Stephan**
10.8. Vertrokken uit Kiel naar Zeebrugge.
15.8. Aankomst Zeebrugge.

UB 116 **Oblt z.S. Erich Stephan**
28.8. Vertrokken uit Zeebrugge voor operatie aan de Britse oostkust.
10.9. Aankomst Zeebrugge.

UB 116 **Oblt z.S. Emsmann**
29.9. Vertrokken uit Zeebrugge om te opereren in de omgeving van de Hoofden. *
02.10. Tijdens de vaart, moet naar Wilhelmshaven ingevolge evacuatie van de basis Zeebrugge.
04.10. Aankomst Wilhelmshaven.

UB 117 **KptLt Wassner**
15.8. Vertrokken uit Kiel naar Zeebrugge.
24.8. Aankomst Zeebrugge.

UB 117 **KptLt Wassner**
05.9. Vertrokken uit Zeebrugge voor operatie aan de kust van Cornwall. Route via de Shetlands.
28.9. Terug Zeebrugge.

UB 117 **KptLt Wassner**
30.9. Vertrokken uit Zeebrugge : evacuatie van de basis Brugge.
04.10. Aankomst Helgoland.

* * *

*** Noot van de vertaler :**

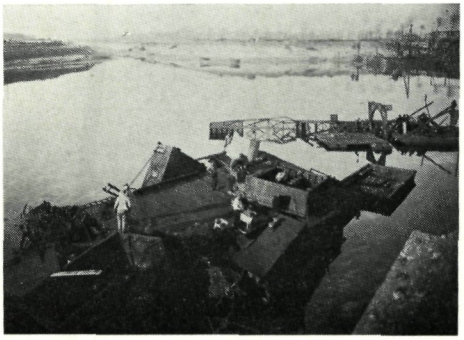
De Hoofden : oud-Nederlandse naam voor het Nauw van Calais, thans nog weinig gebruikt. De naam Hoofden wordt, vooral in de Duitse literatuur, gebruikt voor het zuid-westelijk deel van de Noordzee.
- Oosthoek Encyclopedie, Utrecht, 1961.
Hoofden : südlichster Teil der Nordsee, vor der Strasze von Dover.
- Der Grosse Brockhaus, Wiesbaden 1954.

* * *

Mijnen gelegd door de U-Flotille Flandern I

UC 4 **Oblt z.S. Eberhard Schmidt**
25.6. Veld ten N van Shipwash L/V.
04.7. Veld in de streek van Aldborough Napes.
16.7. Veld ten N van Shipwash L/V.
Moet, na zijn terugkeer, een volledig nazicht ondergaan. Dit is niet beëindigd bij de ontruiming van de basis en is niet in staat om te varen.
05.10. Tot zinken gebracht op de hoogte van de Muur van Zeebrugge in pos. 5122 N - 0312 E.

14



15

14 Overblijfselen van de blazen kraan van 25 gend op de bodem la zuidkaai van het No

15 Schroot bijeengebracht 2 vóór afvoer.

16 Westdok, oostkaai : tw geblazen kranen.

17 De S/S « GELDERL « ZAANSTROOM », PADO » gezonken kanaal nabij de binn van de sluis.

UC 11 **Oblt z.S. Werner Lange**
02.6. Mijnenveld ten W van Sunk L/V.
13.6. Veld ten O van Shipwash L/V.

UC 11 **Oblt z.S. Utke**
24.6. Vertrokken uit Oostende om mijnen te leggen nabij Shipwash L/V.
26.6. Te 0945 gezonken in pos. 5155 N - 0141 E door mijnen gelegd door dezelfde UC 11 bij een vorige operatie.
27.6. Wrak ontdekt door RN duikers. UC 11 heeft achterschip helemaal losgerukt. Mijnen nog steeds in kokers vooraan.

UC 17 **Oblt z.S. Frhr. von Lyncker**
19.6. Vertrokken uit Oostende naar Britse oostkust. Geen mijnenleg.
29.6. Opdracht onderbroken, bemanning, officieren inbegrepen, getroffen door « Spaanse griep ».
05.7. Aankomst Zeebrugge.

UC 17 **Oblt z.S. Frhr. von Lyncker**
21.7. Vertrokken uit Zeebrugge om mijnen te leggen aan de Nederlandse kust en operatie voor Britse oostkust.
22.7. Veld gelegd ter hoogte van IJmuiden.
04.8. Terug Zeebrugge.

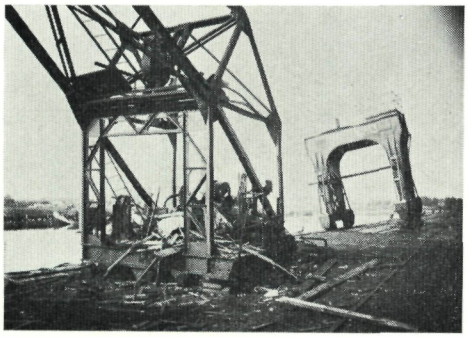
UC 17 **Oblt z.S. von Lyncker**
29.9. Vertrokken uit Zeebrugge om mijnen te leggen aan de Nederlandse kust en operatie voor Britse oostkust.
29.9. Veld gelegd ter hoogte van Maas L/V.
02.10. Tijdens de vaart verwittigd naar Brunsbüttel te varen wegens evacuatie basis Brugge.
19.10. Aankomst Brunsbüttel.

UC 40 **Lt z.S. d. R. Wischhausen**
12.9. Vertrokken uit Brunsbüttel naar Zeebrugge.
24.9. Aankomst Zeebrugge.

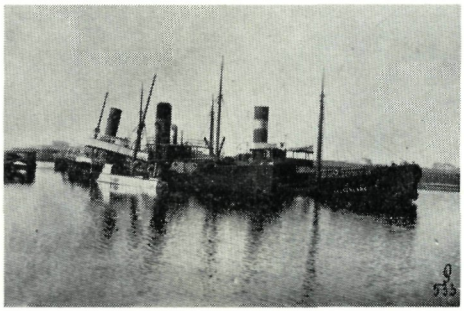
UC 40 **Lt z.S. d. R. Wischhausen**
02.10. Wegens evacuatie basis Brugge, vertrokken uit Zeebrugge naar Brunsbüttel.

UC 77 **Oblt z.S. Ries**
02.6. Vertrokken uit Oostende voor operatie in het Kanaal om mijnen te leggen ter hoogte van Le Havre.
06.6. Mijnen gelegd ter hoogte van Le Havre.
09.6. Beschadigd door dieptebommen in Lyme Bay.
14.6. Aankomst Zeebrugge.

16



17



UC 77 **Oblt z.S. Ries**

11.7. Vertrokken uit Zeebrugge om mijnen te leggen ter hoogte van Nab L/V, van Portland en voor operatie in Midden-Kanaal.

?.7. Mijnenveld gelegd nabij Nab L/V, waarschijnnlijk niet voor Portland. Verdwenen in het Kanaal.

12. of 14.7. Waarschijnlijk door dieptebommen tot zinken gebracht in pos. 5103 N - 0112 E.

* * *

U-BOOT FLOTILLE-FLANDERN II

UB 10 **Oblt z.S. Emsmann**

09.5. Vertrokken uit Zeebrugge voor operatie ter hoogte van Southwold en Lowestoft.

14.5. Terug Zeebrugge.

UB 10 **Oblt z.S. d. R. Stüben**

06.6. Vertrokken uit Zeebrugge voor operatie ter hoogte van Southwold.

12.6. Aankomst Brugge langs het kanaal van Oostende.

UB 10 **Oblt z.S. d. R. Stüben**

01.7. Vertrokken nuit Zeebrugge om te opereren tussen Lowestoft en Great Yarmouth.

06.7. Aankomst Zeebrugge.

UB 10 **Oblt z.S. d. R. Stüben**

14.7. Vertrokken uit Zeebrugge voor operatie ter hoogte van Lowestoft.

17.7. Aankomst Zeebrugge.

UB 10 **Oblt z.S. d. R. Stüben**

23.7. Vertrokken uit Zeebrugge om te opereren tussen Southwold en Lowestoft.

28.7. Aankomst Zeebrugge.

UB 10 **Oblt z.S. d. R. Stüben**

03.8. Vertrokken uit Zeebrugge om te opereren tussen Southwold en Yarmouth.

10.8. Aankomst Zeebrugge.

UB 10 **Oblt z.S. d. R. Stüben**

19.8. Vertrokken uit Zeebrugge om te opereren ten zuiden van Southwold.

22.8. Terug Zeebrugge.

12.9. Volledige revisie beslist van UB 10. Deze is niet beëindigd bij de ontruiming van de basis, is daarom niet in staat om zee te kiezen.

05.10 Tot zinken gebracht vóór de Muur van Zeebrugge in pos. 5121 N - 0312 E.

UB 16 **Oblt z.S. Vicco von der Lühe**

27.4. Vertrokken uit Zeebrugge om te opereren in de Hoofden en tussen Lowestoft en Great Yarmouth.

01.5. Aankomst Zeebrugge.

UB 16 **Oblt z.S. Vicco von der Lühe**

06.5. Vertrokken uit Zeebrugge om te opereren in de Hoofden.

10.5. Te 19.15 getorpedeerd en gezonken in pos. 5206 N - 0201 E (of 5211 N - 0202 E) door « HMS E 34 ».

UB 30 **Oblt z.S. Stier**

29.4. Vertrokken uit Brugge via de sluis van Zeebrugge voor operatie aan Britse oostkust ; geraakt zonder hinder door de « blockships ».

01.5. Aankomst Oostende, opdracht onderbroken wegens niet-waterdichte romp als gevolg van ontploffing van Britse vliegtuigbom op 24.3. te Brugge.

06.5. Vertrokken uit Oostende voor operatie Britse oostkust.

08.5. Terug Oostende wegens aanhoudende averij.

UB 30 **Oblt z.S. Stier**

20.5. Vertrokken uit Zeebrugge voor operatie tussen Flamborough Head en Sunderland.

31.5. Terug Zeebrugge.

UB 30 **Oblt z.S. Stier**

15.6. Vertrokken uit Zeebrugge voor operatie tussen Flamborough Head en Sunderland.

30.6. Aankomst Oostende.

UB 30 **Oblt z.S. Stier**

17.7. Vertrokken uit Zeebrugge voor operatie tussen Flamborough Head en Sunderland.

24.7. Terug Zeebrugge.

UB 30 **Oblt z.S. Stier**

06.8. Vertrokken te 23.00 uit Zeebrugge om te opereren in de Hoofden en de Britse oostkust.

13.8. Te 1430 in pos. 5432 N en 0035 W (of 5438 N en 0028 W) aangevaren door de trawler « JOHN GILLMAN » en gekelderd met dieptebommen door de trawlers « JOHN BROOKER », « VIOLA » en « FLORIO ».

UB 34 **Lt z.S. d. R. Illing**

09.9. Vertrokken uit Helgoland voor operatie tussen Flamborough Head en Longstone, daarna naar Zeebrugge.

30.9. Aankomst Zeebrugge.

30.9. Vertrek uit Zeebrugge wegens evacuatie van de Brugse basis.

04.10. Aankomst Helgoland.

UB 40 **Oblt z.S. Dobberstein**

16.4. Vertrokken uit Zeebrugge om te opereren ten westen van het Kanaal.

02.5. Aankomst Oostende.

UB 40 **Oblt z.S. Dobberstein**

26.5. Vertrokken uit Zeebrugge voor operatie tussen Flamborough Head en Sunderland.

07.6. Terug Zeebrugge.

UB 40 **Oblt z.S. Dobberstein**

23.6. Vertrokken uit Zeebrugge voor operatie ter hoogte van Flamborough Head.

09.7. Terug Zeebrugge.

UB 40 **Oblt z.S. Dobberstein**

24.7. Vertrokken uit Zeebrugge om te opereren aan de Britse oostkust tot de Humber.

30.7. 's Morgens ter hoogte van de Humber zwaar beschadigd door dieptebommen.

31.7. Aankomst Oostende. In droogdok voor langdurige reparaties. Deze zijn niet voltooid als het bevel gegeven wordt Oostende te ontruimen,

04.10. daarom tot ontploffing gebracht in en met het droogdok.

UB 104 **Oblt z.S. Berlin**

16.7. Vertrokken uit Kiel naar Zeebrugge.

24.7. Aankomst Zeebrugge.

UB 104 **Oblt z.S. Bieber**

01.8. Vertrokken uit Zeebrugge voor operatie aan de Britse oostkust tot Sunderland.

17.8. Terug Zeebrugge.

UB 104 **Oblt z.S. Bieber**

06.9. Vertrokken uit Zeebrugge voor opdracht in het westelijk deel van het Kanaal.

11.9. Bevindt zich aan de ingang van de North Channel in pos. 5520 N - 1020 W en heeft om 1806 radioverbinding met U 57.

19.9 ? Waarschijnlijke datum van verlies van de UB 104 in pos. 5930 N - 00404 E hetzij in sector A-B van de Northern Barrage. Vermoedelijke oorzaak : elektrische mijn.

UB 107 **KptLt Howaldt**
02.5. Vertrokken uit Kiel voor Zeebrugge.
16.5. Aankomst Zeebrugge.

UB 107 **KptLt von Prittwitz und Gaffron**
05.6. Vertrokken uit Zeebrugge voor operatie tussen Flamborough Head en Sunderland.
17.6. Terug Zeebrugge.

UB 107 **KptLt von Prittwitz und Gaffron**
06.7. Vertrokken uit Zeebrugge voor operatie ter hoogte van Flamborough Head.
11.7. Terug Zeebrugge.

UB 107 **KptLt von Prittwitz und Gaffron**
26.7. Te 0010 vertrokken uit Zeebrugge voor operatie in de Hoofden en aan de Britse oostkust.
27.7. Te 2100 vermoedelijke datum en tijd van het zinken in pos. 5423 N - 0024 W door dieptebommen van trawler « CALVIA » en « HMS VANESSA » bij slecht weder.

UB 110 **KptLt Werner Fürbringer**
19.6. Vertrokken uit Kiel voor Oostende.
27.6. Aankomst Oostende.

UB 110 **KptLt Werner Fürbringer**
04.7. Vertrokken uit Zeebrugge voor operatie in de Hoofden en de Britse oostkust.
19.7. Tot zinken gebracht in pos. 5439 N - 0055 W door ML 49, ML 263 en « HMS GARRY » met dieptebommen en aanvaring.
Noot : wrak onderzocht door RN duikers.

UB 111 **Oblt z.S. von Werner**
22.7. Vertrokken uit Kiel voor Zeebrugge.
27.7. Aankomst Zeebrugge.

UB 111 **Olbt z.S. von Werner**
11.8. Vertrokken uit Zeebrugge om aan de Britse oostkust te opereren tot de Firth of Forth.
18.8. Commandant bevorderd tot Kapitänleutnant (KptLt).

UB 111 **KptLt von Werner**
14.9. Samen met UB 113 vertrokken uit Zeebrugge voor opdracht aan de ingang van het Kanaal en de Ierse Zee, langs de Shetlands.
02.10. Naar Wilhelmshaven wegens evacuatie van basis Brugge.
14.10. Aankomst Wilhelmshaven.

UB 112 **KptLt Rhein**
13.7. Vertrokken uit Kiel voor operatie aan de Britse oostkust. Daarna naar Zeebrugge.
21.7. Aankomst Zeebrugge.

UB 112 **KptLt Rhein**
13.8. Vertrokken uit Zeebrugge voor operatie tussen Flamborough Head en Longstone.
27.8. Aankomst Zeebrugge.

UB 112 **KptLt Rhein**
17.9. Vertrokken uit Zeebrugge voor operatie aan ingang van het Kanaal. Route via de Shetlands.
02.10. Bericht uit Brugge : na einde opdracht zet koers naar Wilhelmshaven.
18.10. Aankomst Wilhelmshaven.

UB 113 **Oblt z.S. Pilzecker**
17.7. Vertrokken uit Kiel naar Zeebrugge.
24.7. Aankomst Zeebrugge.

UB 113 **Oblt z.S. Pilzecker**
06.8. Vertrokken uit Zeebrugge voor operatie tussen Flamborough Head en Sunderland.
20.8. Terug Zeebrugge.

UB 113 **Oblt z.S. Pilzecker**

14.9. Vertrokken uit Zeebrugge, samen met UB 111, voor operaties aan de ingang van het Kanaal. Route langs de Shetlands. Vermist na 23.9. *vermoedelijk in het Kanaal of in de Northern Barrage zone.* Reden niet gekend.

* * *

Mijnen gelegd door de U-Flotille-Flandern II

UB 12 **Oblt z.S. Frhr. von Lyncker**

25.4. Vertrokken uit Oostende om mijnen te leggen ter hoogte van Calais.
28.4. 8 mijnen gelegd.
30.4. Terug Oostende.

UB 12 **Oblt z.S. Frhr. von Lyncker**

06.5. Vertrokken uit Oostende om mijnen te leggen in de Downs en de omgeving van de Gull Buoy.
07.5. 7 mijnen gelegd in de N. uitgang van de Downs en nabij de Gull Buoy.
09.5. Terug Oostende.
Herstelling tot 20.7.

UB 12 **Oblt z.S. Schöller**

25.7. Vertrokken uit Zeebrugge om mijnen te leggen nabij de monding van de Theems.
28.7. 8 mijnen gelegd in de omgeving van Sunk L/V.
29.7. Terug Zeebrugge.

UB 12 **Oblt z.S. Schöller**

04.8. Vertrokken uit Zeebrugge om mijnen te leggen in de omgeving van de Theems.
05.8. 8 mijnen gelegd in de buurt van N. Foreland.
07.8. Terug Zeebrugge.

UB 12 **Oblt z.S. Schöller**

11.8. Vertrokken uit Zeebrugge om mijnen te leggen ter hoogte van Calais.
13.8. 8 mijnen gelegd.
14.8. Terug Zeebrugge.

UB 12 **Oblt z.S. Schöller**

19.8. Vertrokken uit Zeebrugge om mijnen te leggen aan de N. uitgang van de Downs. Verdwenen vóór de monding van de Theems. Oorzaak niet gekend.

UC 31 **KptLt Siewert**

09.6. Vertrokken uit Helgoland naar Zeebrugge na 7 weken op de werf Blohm und Voss voor reparaties aan de diesels. Gedurende de overvaart diesels opnieuw defect.
14.6. Aankomst Zeebrugge.
Herstelling te Brugge tot 1.10.

UC 31 **Obltz z.S. Stüben**

01.10. Wegens evacuatie van de basis Brugge, vertrokken uit Zeebrugge.
07.10. Aankomst te Brunsbüttel.
09.10 Terug naar Blohm und Voss gestuurd voor voortzetting van de herstellingswerken.

UC 49 **Oblt z.S. Kükenthal**

22.5. Vertrokken uit Helgoland voor Zeebrugge.
25.5. Aankomst Zeebrugge.

UC 49 **Oblt z.S. Kükenthal**

02.6. Vertrokken uit Oostende om mijnen te leggen ten Z. van Boulogne, rond de Needles om vervolgens te opereren aan de ingang van het Kanaal.
05.6. 9 mijnen gelegd ter hoogte van Etaples.
18.6. Twee velden, een van 4 en een van 5 mijnen gelegd in de nabijheid van de Needles.
21.6. Terug te Oostende.

UC 49 **Oblt z.S. Kükenthal**

08.7. Vertrokken uit Zeebrugge om mijnen te leggen in het Kanaal en te opereren aan de ingang van het Kanaal.
12.7. 12 mijnen gelegd voor Le Havre.
13.7. 6 mijnen gelegd voor Cherbourg.
20.7. Terug Zeebrugge.

UC 49 **Oblt z.S. Kükenthal**

01.8. 's Morgens vertrokken uit Zeebrugge om mijnen te leggen te Plymouth en te opereren in het Kanaal.
08.8. Waarschijnlijke datum van verlies op 4 m. ten ZO van Berry Head (pos. 5020 N - 0326 W) door dieptebommen van « HMS OPPOSUM » samen met 7 MTBs.

UC 64 **Oblt z.S. Ferdinand Schwartz**

18.4. Vertrokken uit Zeebrugge om mijnen te leggen voor Cromer, in de omgeving van Inner Dowsing L/V en te opereren tussen Flamborough Head en Sunderland.
21.4. 's Morgens, 9 mijnen gelegd ter hoogte van Cromer.
21.4. 's Namiddags, 9 mijnen gelegd ter hoogte van Inner Dowsing L/V.
29.4. Aankomst Oostende.

UC 64 **Oblt z.S. Ferdinand Schwartz**

16.5. Vertrokken uit Zeebrugge om mijnen te leggen in de toegang tot Dieppe, daarna operatie in het Kanaal en Bristol kanaal.
19.5. 's Morgens : twee velden van elk 9 mijnen gelegd ten N. van Dieppe.
31.5. Terug Zeebrugge.

UC 64 **Oblt z.S. Ferdinand Schwartz**

18.6. Vertrokken uit Zeebrugge om mijnen te leggen ter hoogte van Brest, aan de ingang van de Gironde, en te opereren aan de ingang van het Kanaal en de Golf van Biskaje.
20.6. Te 04.15, veronderstelde dag en uur van verlies in pos. 5058 N - 0123 E waarschijnlijk door mijn of dieptebommen van de drifters « OCEAN ROAMER » en « LOYAL FRIEND ».
06.7. Wrak gevonden door RN duikers. Voorschip opengereten tot aan de toren zodanig dat het hele voorschip vol gestapeld ligt met overblijfselen van batterijen, hangmatten, lijken, enz.

UC 70 **Oblt z.S. Loch**

05.6.1917 Om 05.30 zwaar beschadigd in het arsenaal van Oostende door granaatscherven van groot kaliber afgevuurd door Britse monitor. Gezonken en terug bovengehaald. Onmiddellijke herstellingswerken duurden tot 18 april 1918.
24.4.1918 Vertrokken uit Oostende voor operatie in de Hoofden en tussen Flamborough Head en Whitby. Geen mijnen gelegd.
06.5. Terug Oostende.

UC 70 **Oblt z.S. Loch**

26.5. Vertrokken uit Zeebrugge voor operatie ter hoogte van Flamborough Head. Geen mijnen gelegd.
08.6. Terug Zeebrugge.

UC 70 **Oblt z.S. Dobberstein**

09.7. Vertrokken uit Zeebrugge om mijnen te leggen in de Hoofden en te opereren ter hoogte van Flamborough Head.
10.7. 18 mijnen gelegd in de Hoofden, vóór IJmuiden, op de route Nederland-Groot-Brittannië.
11.7. Geklemd in de netten van een divisie mijnenvegers : bevrijdt zich met periscoop geplooid over 40°. Daarom opdracht onderbroken.
14.7. Terug Zeebrugge.

UC 70 **Oblt z.S. Dobberstein**
Periscoop vervangen.
16.7. Vertrokken uit Zeebrugge voor operatie ter hoogte van Flamborough Head. Geen mijnen gelegd.
29.7. Terug Zeebrugge.

UC 70 **Oblt z.S. Dobberstein**
24.8. Vertrokken uit Zeebrugge om mijnen te leggen in de Hoofden en te opereren aan de Britse oostkust.
?.8. Mijnen gelegd in de Hoofden.
28.8. Om 15.25, pos. 5432 N - 0040 W, opgemerkt door vliegtuig en tot zinken gebracht met dieptebommen door « HMS OUSE ».
14.9. Wrak gelokaliseerd door RN duiker op 1 m ten O. van Kettle Ness.

UC 71 **Oblt z.S. Warzecha**
08.5. Vertrokken uit Oostende om mijnen te leggen in het O. gedeelte van het Kanaal en er te opereren.
15.5. Twee velden van 6 mijnen gelegd in de omgeving van Dover.
16.5. 6 mijnen gelegd in de omgeving van Royal Sovereign L/V.
24.5. Aankomst Zeebrugge.

UC 71 **Oblt z.S. Warzecha**
12.6. Vertrokken uit Zeebrugge om mijnen te leggen in het Kanaal en te opereren tot Anvil Point.
15.6. 6 mijnen gelegd in de omgeving van Royal Sovereign L/V.
18.6. 6 mijnen gelegd vóór Newhaven.
18.6. 6 mijnen gelegd vóór Brighton.
30.6. Aankomst Oostende.

UC 71 **Oblt z.S. Warzecha**
27.7. Vertrokken uit Zeebrugge om mijnen te leggen in het Kanaal en er te opereren tot het eiland Wight.
30.7. 11 mijnen gelegd aan de Z-uitgang van de Downs.
01.8. 7 mijnen gelegd in de omgeving van Royal Sovereign L/V.
13.8. Terug Zeebrugge ondanks talrijke luchtaanvallen. Onmiddellijke reparaties duurden tot 5.10.

UC 71 **Oblt z.S. Eberhard Schmidt**
05.10. Vertrokken uit Zeebrugge, herstelling niet voltooid wegens ontruiming van de basis Brugge.
13.10 Aankomst te Brunsbüttel.
14.10 Aankomst Hamburg om reparatie voort te zetten.

UC 75 **Oblt z.S. Walter Schmitz**
11.4. Vertrokken uit Zeebrugge om mijnen te leggen in het Kanaal en er te opereren.
16.4. 8 mijnen gelegd in de omgeving van Nab L/V.
18.4. 6 mijnen gelegd vóór Cherbourg.
20.4. 4 mijnen gelegd in de omgeving van Nab L/V.
30.4. Aankomst Oostende.

UC 75 **Oblt z.S. Walter Schmitz**
22.5. Vertrokken uit Zeebrugge om mijnen te leggen in het Kanaal en er te opereren.
26.5. Veld gelegd ter hoogte van de Outer Dowsing.
31.5. Om 01.55, aangevaren door « S/S BLAYDONIAN ».
31.5. Om 02.30 gezonken in pos. 5357 N - 0009 W door aanvaring met « HMS FAIRY » die zinkt als gevolg aan averij.

* * *

Noot : om het artikel niet te overlasten en te overstelpen met details werden de namen, tonnemaat, posities, enz. van schepen tot zinken gebracht met torpedo's of mijnen door de Brugse onderzeeërs vrijwillig weggelaten.

* * *

Evacuatie van het Marinekorps Flandern

29.9. Het Hoofdkwartier van de zeestrijdkrachten beslist Brugge, basis van de Flandern-Flotilles, te ontruimen. De onderzeeërs bereiden hun terugkeer naar Duitsland voor. De eenheden welke niet in staat zijn zee te kiezen zullen tot zinken gebracht worden.

03.10. UB 59 zal tot ontploffing gebracht worden in en met vlottend droogdok III.

04.10. UB 40 zal tot ontploffing gebracht worden in en met het droogdok te Oostende.

05.10. UB 10 zal tot zinken gebracht worden ter hoogte van de Muur van Zeebrugge.

05.10. UC 4 ondergaat hetzelfde lot.

04.10. De eenheden in Vlaanderen worden onder het commndo geplaatst van de commandant der onderzeeërs (BdU : Befehlshaber der U-Boote).
Op deze dag verlaat het laatste personeelstransport Brugge voor Wilhelmshaven.

07.10. Aankomst te Wilhelmshaven van de commandant der U-Boote-Flandern, de K.K. Bartenbach.

08.10. Bremerhaven wordt de basis van de U-Boot-Flandern.

14.10. Te Bremerhaven legt de K.K. Bartenbach, commandant van de U-Boote-Flandern zijn bevel neer ; de U-Boote-Flandern zou gereorganiseerd worden in een Ve U-Flotille te Bremerhaven wat nochtans niet gebeurt vóór de wapenstilstand.

* * *

UB 80 **KptLt Viebeg**
07.10. Aankomst Helgoland uit Zeebrugge. Overgeplaatst naar de IIe U-Flotille.

UB 88 **KptLt Reinhard von Rabenau**
03.10. Aankomst Helgoland uit Zeebrugge.
04.10. Aankomst Wilhelmshaven voor revisie.

UB 111 **KptLt von Werner**
14.10. Aankomst Helgoland uit Zeebrugge. Begin van de revisiewerken aan de machines.

UB 117 **KptLt Wassner**
04.10. Aankomst Wilhelmshaven uit Zeebrugge.
30.10. Aankomst Helgoland.
12.11. Aankomst Bremerhaven.

UB 116 **Oblt z.S. Joachim Emsmann**
04.10. Aankomst Wilhelmshaven uit Zeebrugge.
25.10. Vertrokken uit Helgoland.
28.10. Om 2332 gezonken door mijn in pos. 5850 N - 0304 W.
29.10. RN duikers ontdekken het wrak, dringen er in en vinden kaarten, documenten, logboeken, enz.

Beknopte chronologische beschrijving van de meest belangrijke gebeurtenissen op zee en in de lucht met betrekking tot de basis der U-Bootsflotille Flandern, Brugge/Zeebrugge/Oostende, voor de periode van 23.4.1918 tot 16.10.1918.

24.4. Wanneer de commandant van de basis 's morgens en bij lage tij de ligging van de blockships « HMS INTREPID » en « HMS IPHIGENIA » nagaat beschouwt hij de vaargeul die leidt tot de sluis als geblokkeerd.
Het zendstation van Brugge verwittigt de onderzeeërs dat ze deze stad niet meer kunnen bereiken langs Zeebrugge maar dat ze langs Oostende en het kanaal Brugge-Oostende dienen te varen.
Dit bericht wordt gedecodeerd door de Britten zodat deze, zowel als de Duitsers en zelfs admiraal von Schröder, denken dat de operatie geslaagd is.

24.4. 's Middags en bij hoge tij wordt de situatie grondig onderzocht en de mening totaal herzien. Een strook van 17 m blijft vrij tussen de vóórstevens van de *blockships en de rechteroever van de geul. Het is nu overduidelijk dat de ver*sperringspoging, niettegenstaande de fenomenale moed van diegene die haar uitvoerden, een mislukking is. Om de proef op de som te stellen wordt bevel gegeven aan 4 torpedoboten van de A I klasse, behorende tot de « 2. Torpedoboots Halbflotille-Flandern » van de basis te Brugge, nl. de A 27, A 30, A 31 en

A 38, 240 t. verpl., 5,32 m breedte, 2,3 m diepgang om naar buiten te varen en hun gewone routineopdracht, mijnenvegen vóór de Muur, uit te voeren. De torpedoboten komen zonder moeite voorbij de blockships.

25.4. 's Middags - 6 torpedoboten, klasse A II, van de « 1. Torpedobootsflotille-Flandern » de A 43, A 48, A 58, A 59, A 60, A 61, 375 t. verpl., 5,32 m tot 6,41 m breedte, 2,2 m diepgang, varen uit zonder moeilijkheden. Een andere proef heeft plaats : de UB 16, 127 t. verpl., 3,15 m breed, 3 m diepgang, komende uit Brugge vaart langs de blockships, draait in de rede, vaart terug langs de versperringsschepen, door de sluis, naar Brugge.

26.4. Doorvaart van de UB 16 komende van Brugge met opdracht in de Hoofden.

01.5. Bespreking met de baggerspecialisten van de firma « Nordischen Bergungsvereins ». Er wordt beslist dat het beter is de pas tussen de blockships en de rechteroever te verdiepen dan de wrakken te verplaatsen. Als het nodig blijkt is het mogelijk deze pas te verdiepen en te verbreden. Het is niet aangeraden de wrakken te laten ontploffen of ze door te snijden met branders onder constante luchtcontrole van de Britten en onophoudende luchtbombardementen op een verzameling van schepen. De op de bodem gebleven staalresten kunnen de romp van een vaartuig openrijten en het kelderen. Een catastrofale situatie zou er het gevolg van zijn. Er wordt gebaggerd tot 14 mei waarna men tot een diepte komt van — 3,5 m bij lage tij tussen elk van de blockships en de oever. Men heeft dan ook een totaal vrije pas voor elke eenheid, komende van of varende naar Brugge, waarvan de diepgang de 3,9 m niet overschrijdt en dit zowel bij hoge als lage tij.

29.4. UB 30, 275 t. verpl., 4,5 m breedte, 3,7 m diepgang vaart uit voor opdracht.

03.5. Buitenvaren van de « S/S MAGDALENA FISCHER », ex. « CARL BEHNK », 650 t. bt., 1890, 55 m lengte, 8,53 m breedte van de Rederij F.M. Fischer uit Rostock, komende van Brugge die zonder moeite passeert langs de blockships.

04.5. UC 17 komende uit zee komt langs de sluis met bestemming Brugge.

08.5. Het stoomschip « WETTERN & PLUSCHAU 3 » van de Bootsabteilung Flandern, gebouwd in 1915, deelnemend aan herstellingswerken aan de Muur vaart op wrakstukken en zinkt.

10.5. Poging tot versperring van de vaargeul te Oostende door « HMS VINDICTIVE ». Een derde versperringspoging met « HMS SAPPHO » en « HMS SWIFTSURE » wordt afgelast.

12.5. Voormiddag, aankomst van de III. Torpedobootsflotille-Flandern samengesteld uit de S 55, U 71, U 73 een G 91 (950 t. verpl., 5-5,42 m breedte, 3,4-3,9 m diepgang) bestemd voor Brugge.

13.5. Vertrek van de UC 56 met opdracht : 400 t. verpl., 3,6 m diepgang.

14.5. Vertrek van de S 55, V 71 en G 91. Vanaf deze datum zijn alle bewegingen vrij vóór de blockships. De grote torpedoboten moeten het kanaal Brugge-Oostende niet meer gebruiken. Men moet ook noteren dat de bewegingen van de onderzeeërs en torpedoboten sedert 24 april niet gestopt zijn.

16.5. Brugge - De UB 59, in herstel op het vlotdok III, wordt getroffen door een Britse vliegtuigbom. Een van zijn brandstoftanks vat vuur.

17/18.5. Torpedoboot S 53 beschadigd door luchtverplaatsing en scherven van vliegtuigbom te Brugge.

17.5./ 02.6. Versterking van de luchtafweer van de basis en omgeving, van de sluizen te Zeebrugge en Oostende.

25.5. Tijdens de versterking van de mijnenvelden tussen Zeebrugge en Oostende ontploft de 4e mijn, nog op het achterdek van torpedoboot V 74. De schade is zo aanzienlijk dat het achterschip de bodem raakt. Op 17.7. zal de V 74 geborgen worden en naar Brugge gesleept voor reparaties.

27-28.5. Massieve nachtelijke luchtaanval op de basis. Duikvliegtuigen raken de binnendeur van de sluis te Zeebrugge. Verwrongen en niet meer waterdicht kan zij niet meer bewegen.

01.6. Luchtaanval op de basis waar 19 bommen op de werkplaatsen terechtkomen. Zijn het ergst getroffen : de herstellingswerkplaats voor torpedo's, zekere vlottende dokken, de werkplaats voor generatoren, het gebouw van de administratie,

stoom- en luchtleidingen, de telefooncentrale, elektrische kabels, enz. Drie bommen op het artilleriedepot.

04.6. De binnendeur van de sluis te Zeebrugge wordt weggenomen en op het droge gebracht ter herstelling. Om 23.00 is de reservedeur geplaatst.

06.6. Te Brugge wordt de V 69 beschadigd door de luchtverplaatsing en scherven van een vliegtuigbom.

09.6. Van 14.10 tot 14.30 wordt de sluis van Zeebrugge onder vuur genomen door Britse monitoren voorzien van geschut van groot kaliber. De buitendeur wordt volledig vernietigd door een voltreffer. Het vuren duurde 20 minuten. 40 à 50 granaten van groot kaliber vallen rond de sluis waar rookschermen gemaakt worden ten einde het zicht van luchtobservators te belemmeren. Het vuren staakt. Toegang tot Brugge voorlopig langs het kanaal Brugge-Oostende.

01.7. Sluisdeur vervangen. Sluis opnieuw in gebruik genomen.

* * *

Van 1.10.17 tot 30.3.18 ondergaan de werkplaatsen en artilleriedepots van de basis 72 luchtaanvallen door 349 vliegtuigen die 1947 bommen afwerpen van alle kaliber. Voor de vorige zes maanden zijn deze cijfers : 40 aanvallen door 202 vliegtuigen met 1107 bommen.

12.6. Torpedoboot A 49 is beschadigd door luchtverplaatsing en vliegtuigbomscherven die ook enkele lichters tot zinken brengen.

16.6. Een der vlolttende dokken is beschadigd door vliegtuigbom.

02.7. Bommen op de basis beschadigen de UB 88, UB 110, vlotdok II, een baggermachine en drie mijnenvegers.

31.7. V 70 te Brugge beschadigd door vliegtuigbomscherven.

08.8. Om 02.35, pos. 5133 N - 0315 E zinkt de torpedoboot V 68 door mijn.

08.8. Om 02.36, pos. 5133 N - 0315 E loopt torpedoboot V 95 schade op door andere mijn.

11.8. Torpedoboot G 41 beschadigd door mijn in dezelfde zone.

15.8. Nog in deze zone wordt torpedoboot A 58 beschadigd door mijn. Opgesleept breekt hij in twee en zinkt op 1 m ten N van de Muur van Zeebrugge.

16.8. De trawler « FRIGG », 251 br. t., 1915, « Führerfahrzeug des F.d.U.-Flandern » (commandoschip van de commandant der U-Boot-Flandern), de K.K. Bartenbach, wordt gezonken door mijn in pos. 5130 N - 0320 E.

Noot : Deze verliezen doen zich voor in het Duitse vierkant 855 k waar, zo veronderstelt men, de eerste Britse magnetische mijnen gelegd werden. Het is waarschijnlijk ook in ditzelfde vierkant dat de UB 57, Olbt z.S. Lohs, verloren werd op 14.8. (veronderstelde datum).

25.8. Eerste brandbommen op de basis te Brugge.

27.8. Vliegtuigbommen vallen op de munitieopslagplaats van 380 mm. Het gevolg is een kolossale ontploffing.

29.8. Het regent vliegtuigbommen op de basis ; de S 53 en G 91 alsook vlotdok III waarop zich de UB 59 bevindt worden beschadigd ; een motorlichter zinkt terwijl een andere en een buit gemaakt stoomschip beschadigd worden. Het artilleriedepot te Steenbrugge en drie munitieopslagplaatsen worden getroffen.

30.8. Torpedoboot A 9, varende van Oostende naar Zeebrugge langs zee, wordt getroffen door een vliegtuigbom, maar zinkt niet.

06.9. Van mening zijnde dat de doorgang van de versperring van Dover steeds gevaarlijker wordt voor de onderzeeërs die voor hun opdracht het Kanaal kiezen, beslist het commando de route via de Shetlands voor te schrijven zowel bij vertrek als terugkeer. Sinds 1 augustus komt slechts één onderzeeër op zeven langs deze versperring zonder incident.

* * *

De basis te Brugge heeft in juli gedurende 22 dagen op 30 luchtaanvallen ondergaan ! Dit stijgen van de vijandelijke luchtactiviteit maakt het noodzakelijk de meest waardevolle depots en werkplaatsen over te brengen naar verstopte of beschermde plaatsen in of buiten de stad Brugge.

De tijd verloren bij het overbrengen zal gecompenseerd worden door het verbeteren van de veiligheid van deze ateliers. Zo wordt bvb. de herstellingswerkplaats voor torpedo's overgebracht naar een beschermd atelier, te bouwen op de oosteroever van het kanaal Brugge-Zeebrugge.

* * *

16.-17.8. Het verslechteren van de militaire toestand aan het westelijk front leidt admiraal Scheer, opperbevelhebber van de Keizerlijke Vloot, ertoe naar Brugge te komen om de beste methode voor evacuatie van de basis, in de kortst mogelijke tijd die de 14 dagen niet mag overschrijden, te bespreken met admiraal von Schröder.

* * *

Gedurende de 12 volgende dagen is de militaire situatie in de sector Ieper-Diksmuide steeds maar verslechterd en wordt critisch voor het 4e Duitse leger.

29.9. Admiraal Scheer krijgt van generaal Ludendorff het bevel de ontruiming van de basis Brugge, het Flandern Stützpunkt, voor te bereiden.

29.9. Om 19.30 meldt admiraal Scheer telefonisch vanuit het Duitse hoofdkwartier te Spa aan admiraal von Schröder dat : « van Brugge wordt afgezien als basis van de Flandern-Flotille en dat de evacuatie moet beginnen en uitgevoerd worden zoals voorzien ».
Dezelfde avond nog, 2e telefonisch bericht van admiraal Scheer aan admiraal Schröder : « Wegens het feit van de snelle verslechtering van de militaire situatie aan het front in Vlaanderen is het hoogst noodzakelijk de evacuatie van de basis te bespoedigen ten einde de operatie in de kortst mogelijke tijd en de meest vlugge manier te laten verlopen. Het gebrek aan tijd laat niet toe te handelen zoals voorzien ».

* * *

Voor 19.30 reeds, uur waarop het bevel van evacuatie admiraal von Schröder bereikt, had deze reeds de gebeurtenis voorzien en had het bevel gegeven aan de grote torpedoboten V 70, V 71, V 81, G 91, S 54, A 80 en A 59, onder druk te Brugge, zich naar Zeebrugge te begeven, de sluis, de blockships, de versperringen te passeren en naar Duitsland te varen. De andere grote torpedoboten moeten de stoomdruk opdrijven, zich langs de sluis te Zeebrugge verzamelen aan de Muur en op hun beurt het signaal afwachten om zee te kiezen en naar Duitsland te vertrekken. Zelfde bevel aan alle onderzeeërs die in staat zijn naar hun land terug te keren. De kleine torpedoboten A II worden, wegens hun kleine snelheid, niet toegelaten de haven op dit ogenblik te verlaten.

30.9. 's Ochtends verspreidt zich in de basis het bevel om zich voor te bereiden tot evacuatie. De bevelen luiden :
1) Alle eenheden die in staat zijn de basis in Duitsland te bereiken moeten zich dadelijk klaar maken.
2) Alles wat belangrijk is of wat waarde heeft voor de basis moet meegenomen worden.
3) Hetgeen niet kan ontruimd moet vernietigd worden.
4) De kustverdediging moet intact blijven en bekwaam op elk ogenblik te vuren.

* * *

De kleine torpedoboten van het type A krijgen het bevel naar Antwerpen te varen langs de kanalen. In geval van overgave van Antwerpen was het voorzien ze tot zinken te brengen waar ze zich ook bevonden.
Bij het beëindigen van hun dagelijkse opdracht dringen de kleine mijnenvegers in de kanalen waar zij zullen gebruikt worden als sleepboten naar Antwerpen toe. Bij hun aankomst aldaar zullen zij op spoorwagens geplaatst worden en naar Duitsland gevoerd.
De vliegtuigen van het Seeflugstation I & II, gebaseerd te Zeebrugge, zullen als het weder het toelaat naar Duitsland vliegen. Daarentegen zullen de artillerie verkenningsvliegtuigen ter plaatse blijven tot het laatste moment om te kunnen voldoen aan elke vraag.
Op deze 30.9., 's namiddags, wordt eveneens het werk gestaakt in het arsenaal te Oostende.

01.10. Admiraal von Schröder wordt telefonisch verwittigd, door het hoofdkwartier te Spa, dat in strijd met de vorige beslissingen, geen weerstand zal geboden worden te Antwerpen. De stad zal verlaten worden. Tot 03.10. werden uit de basis geevacueerd : 11 grote torpedoboten, 13 torpedoboten klasse A, 7 onderzeeërs, 33 watervliegtuigen.

03.10. Worden tot zinken gebracht in de basis : de grote torpedoboten G 41, V 74, de duikboot UB 59, de vlotdokken I tot en met VI, het vlotdok voor vlottende dokken, in opbouw op de linkeroever, wordt achtergelaten ; de mailboot « PRINCESSE JOSEPHINE » uit 1888, van de lijn Oostende-Dover, wordt tot zinken gebracht (uit dienst genomen vóór 1914, verlaten te Oostende en er door het Marinekorps in beslag genomen in oktober 1914, gebruikt als woonschip voor de bemanningen van de duikboten, « Villa Schlamassel » genoemd en gemeerd in het havendok 1 waar een bunker gebouwd werd met 8 afzonderlijke plaatsen voor onderzeeërs) ; verder worden tot zinken gebracht de buitgemaakte schepen « MIDSLAND », « LESTRIS », « NIOBE », de sleepboot « ZUIDERZEE » en een hoeveelheid kleine sleepboten, baggerschepen, lichters allerhande, enz.

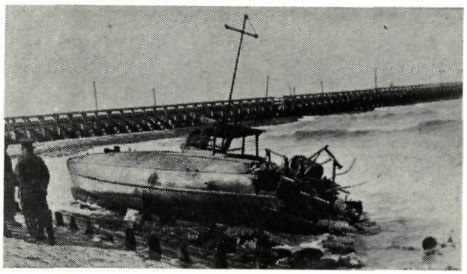
04.10. Tot zinken gebracht in Oostende : in de geul een andere mailboot van de Oostende-Doverlijn, « LA FLANDRE », uit 1888 (ook uit dienst genomen vóór 1914, prijs gegeven te Oostende en er eveneens in beslag genomen en ingericht als woonschip), baggermolens, vis- en sleepboten, lichters, enz. ; de onderzeeër UB 40 wordt tot ontploffing gebracht in en met het droogdok waar hij in herstelling stond sinds 31.07. De sluizen en bruggen worden opgeblazen, het arsenaal vernietigd, het zeestation totaal vernield alsook de kranen, de opslagplaatsen, tot puin gebracht of verbrand, het vlotdok tot zinken gebracht.

05.10. Tot zinken gebracht te Zeebrugge, vóór de Muur, de onderzeeërs UB 10 en UC 4 ; in de rede, het buitgemaakte vaartuig « BRUSSELS », de sleepboot « DIOMEDES », baggerschepen, allerhande lichters ; de passen tussen de blockships en de twee oevers van de geul worden afgesloten door het tot zinken brengen van sleepboten, lichters, baggerschepen en van de zeesleepboot « GOUWZEE ». Buiten de binnendeur van de sluis, in het kanaal, worden de gekaapte stoomschepen « GELDERLAND », « ZAANSTROOM » en « RIO PARDO » gezonken.

15.10. Tot nog toe zijn de machtige kustbatterijen actief gebleven. Nu komt het ogenblik om ze te vernietigen. Dit wordt gedaan met 30 stukken geschut van groot kaliber waaronder 5-380 mm en 4-305 mm, evenals 50 stukken van 210 mm tot 105 mm.

16.10. Systematische en totale vernietiging van de basis te Brugge en op de Muur te Zeebrugge van alle kranen en hijstoestellen, van de opslagplaatsen, laten springen van de kaaimuren en vernietiging van alle havenuitrusting dat nog mocht overblijven. Het radiostation te Brugge, dat de verbinding verzekerde met de onderzeeërs in zee, wordt opgeblazen evenals de zeesluis te Zeebrugge.

15./16.10. Mijnen worden gelegd in de kanalen vertrekkend uit Brugge naar Zeebrugge, Oostende en Gent en vlottende tuigen worden er tot zinken gebracht. In de omgeving van Brugge worden de bruggen opgeblazen.



19 HMS CMB 33A gestrand oostwaarts van het oosterstaketsel te Oostende.

16.10. 's Morgens inspecteert admiraal von Schröder voor de laatste maal de posities bezet door het Marinekorps vanaf het oosten van Blankenberge, langs Zeebrugge en Heist, tot Knokke. In het westen is de voorhoede van de geallieerden in het verwoest en verlaten Oostende. Gedurende zijn inspectietocht heeft de admiraal zich kunnen vergewissen dat zijn bevelen overal werden uitgevoerd.

16.10. 's Middags wordt te Brugge voor de laatste maal de vlag, die elke morgen gehesen werd aan de ingang van het Hoofdkwartier van het Marinekorps, neergehaald. Terzelfdertijd wordt ook de keizerlijke vlag die op het Belfort wapperde, gestreken. Zij zal er niet meer gehesen worden. Het einde nadert, het Marinekorps verlaat Brugge. Admiraal von Schröder begeeft zich langs de baan naar Eeklo waar het HK van het Marinekorps halt houdt.

16./17.10. Het front dat westelijk van Oostende gehouden wordt 's nacht door het Marinekorps ontruimd.

17./18.10. Het front ten westen van de lijn Zeebrugge-Brugge wordt 's nachts door het Marinekorps geëvacueerd.

02.11. In Gent wordt de grote torpedojager V 69 tot zinken gebracht. In het kanaal Gent-Terneuzen worden de grote torpedojagers V 47, S 61, V 67, V 77 tot zinken gebracht.

02./11.11. Achtergelaten op verschillende plaatsen zoals Antwerpen, de Schelde en zijrivieren ; de torpedoboten A 4, A 5, A 8, A 9, A 11, A 14, A 16, A 30, A 40, A 42, A 43, A 47, 12 snelboten, 12 kleine motorschepen en andere kleine eenheden.

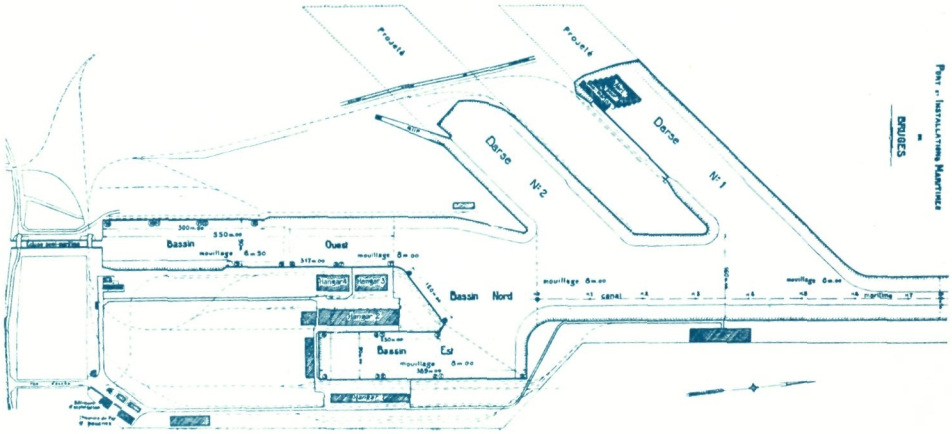
* * *

GEVOLGEN

Na het einde van WO I stond België voor de enorme taak zijn economie en uitrusting te herstellen. De haveninstallaties van Brugge, Zeebrugge en Oostende waren totaal verwoest. Een reusachtige taak waar niet alleen deze maar ook heel de frontstreek, waar gedurende vier lange jaren oorlog had gewoed, moest in orde gebracht worden. Ook de kuststreek was duchtig geraakt : zij moest volledig opgeruimd worden, het verwoest geschut met de versterkte plaatsen, bunkers, tunnels en munitieopslagplaatsen die eerst nog moesten gelocaliseerd worden om ze dan te neutraliseren.

Maar het ergste was zeker wel de Brugse haven. Hoe en waarmee zou men de enorme massa's ijzer die samen met allerhande wrakken de bodem van dokken en kanalen deelden verwijderen ; hoe zou men de kolossale hoop kranen, bruggen spoormateriaal, torpedoboten, onderzeeërs, stoomschepen, lichters, pontons, sleepboten, vlotdokken, de mijnen, torpedo's, werktuigmachines, enz. gaan doorbranden in acht meter diep onklaar water ?

20 Plan van de haven van Brugge in 1914-1918.



Er bestond geen andere mogelijkheid dan een dijk dwars over het kanaal Brugge-Zeebrugge te leggen en elke waterweg naar Brugge af te zonderen. Als dit gedaan was werd een pompstation op de dijk gebouwd en gedurende dagen en dagen werd onophoudelijk gepompt tot heel de Brugse haven droog kwam te liggen. Het was op dit moment dat men zich rekenschap kon geven van de omvang van de ramp en de immensiteit van de werken die nog nodig zouden zijn om de haven bruikbaar te maken.

Eens de haven leeggepompt en modder en slijk gedroogd en verhard door de zon konden de ploegen aan het werk en kon de systematische schoonmaak beginnen.

Niet zonder gevaar want men was zich vlug bewust dat niet alle ladingen ontploft waren. Al het drijvend materiaal, schepen, sleepboten, lichters, dat niet te fel beschadigd was, werd ter plaatse dicht gemaakt, zodat het zou vlot komen bij het onderwater zetten van de haven. De romp van sommige schepen werd geopend, machines en ketels uitgehaald, hersteld en teruggeplaatst om tenslotte de romp opnieuw te sluiten.

Maar eens de haven gezuiverd werd Brugge terug, zoals een uit zijn as verrijzende Feniks, een werktuig in dienst van 's lands economie.

Terzelfdertijd werd te Zeebrugge de zeesluis vernieuwd, de drie prijsgemaakte gezonken schepen waterdicht gemaakt en geborgen, de kanalen ontmijnd, wrakken opgehaald, bruggen vervangen, de Muur hersteld en de rede schoon gemaakt.
Wat de twee blockships aangaat, dit werd een werk van lange duur. Het nam maanden in beslag.

Daarentegen liet men « HMS THETIS », eenvoudig aanslijken daar waar zij haar carrière beëindigd had. Het is maar in de jaren 1960-1970 dat men, wegens de uitbreidingswerken in de rede, toch moest overgaan tot het wegnemen van het wrak en met haar ook de laatste overblijfselen uit deze bewogen periode.

Ongeveer tien jaar na 1918 was het moeilijk zich voor te stellen hoe groot de verwoesting van de maritieme installaties van Brugge, Zeebrugge en Oostende geweest was.

* * *

CONCLUSIE

In twee onlangs in Frankrijk verschenen werken (een in 1972, het andere in 1973) hebben de auteurs vergeten hun licht op te steken bij het aanhalen van de tragedie van 23.4.1918 te Zeebrugge en deze van 23.4. en 10.5.1918 te Oostende.

In het eerste boek vindt schrijver, werkelijk heel slecht gedokumenteerd, het middel heel de zaak van Zeebrugge en Oostende IN VIJF WOORDEN samen te vatten : « Zeebrugge et Ostende sont bloqués » (VIJF WOORDEN !). Wat waarschijnlijk het wereldrekord uitmaakt van beknoptheid en duidelijke historische vergissing. Men heeft het zojuist kunnen lezen.

Men raakt hier aan een van die grove onverwoestbare, onvergankelijke, vergissingen, met genoegen vereeuwigd, van boek tot boek overgeschreven door een legioen compilatoren die zich kenmerken door niet eens de meest elementaire voorzorg te nemen de **waarachtigheid** van hun, hier en daar in de massa geschriften van hun gerenommeerde en achtbare « voorgangers », « geoogste » informatie voor « hun » boek, na te gaan.
Zo is het !

Het is nodig er even rustig bij te gaan zitten en goed in te ademen na dergelijke bevestiging geslikt te hebben : « Zeebrugge en Oostende zijn geblokkeerd » en dit 56 jaar na de gebeurtenis. Hoe is het mogelijk dat zo'n nonsens herhaald wordt en dan nog gedrukt op de koop toe. De lezers van het bewuste werk betaalden nochtans 105 FF om die onzin, welke argwaan verwekt nopens de waarde van de rest van het werk waarvan deel 2 nog moet verschijnen, te slikken.

Om een fout van deze dimensie te vernietigen, om de historische waarheid evenals de gaafheid van de gebeurtenissen te herstellen, heeft de auteur van dit artikel de inspanning gedaan zijn « Marine Archieven » uit te pluizen en er de deugdelijke basiselementen van Belgische, Britse en Duitse oorsprong uit te kiezen, ten einde nog eens te herinneren aan wat de periode na 23 april 1918 was en aan de strijders van beide zijden het juiste aandeel toe te kennen van wat de geschiedenis was van het Flandern-Stützpunt en de evacuatie ervan door het onoverwonnen Marinekorps, gedwongen tot de bittere oplossing van terugtrekken door het breken van het militaire westelijk front en niet door het ineenstorten van het zeefront, waarvan de verdediging toegewezen was aan dit korps met als bevelhebber, admiraal von Schröder.

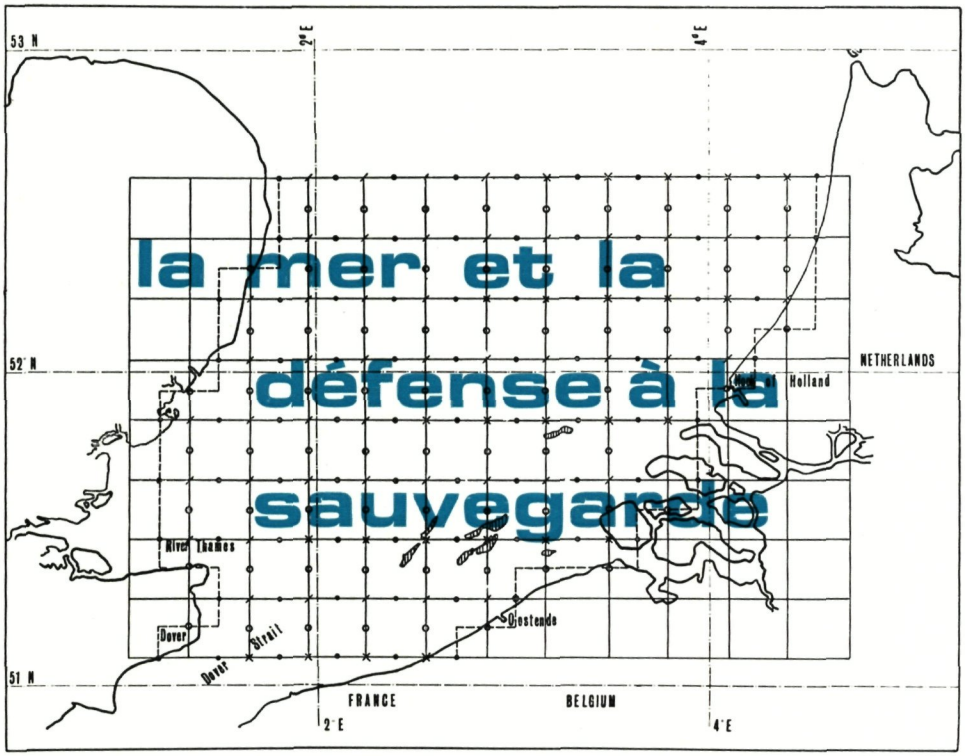
Na een halve eeuw is de tijd aangebroken de historici en de vorsers, de lezers en verzamelaars te bevrijden van een waanvoorstelling en de fouten over Zeebrugge, die zich steeds maar propageren, in te dijken. Moge dit artikel hieraan helpen. Tijdens de evenementen moest het moreel van de troepen en dat van het thuisfront, aan beide zijden, ondersteund worden door officiële propaganda. Het was goede « psychological warfare » en men heeft er zich niet van onthouden. Men kan zich hier rekenschap geven van de duurzaamheid ervan. Het is dan ook meer dan tijd de atmosfeer te zuiveren. Daarom deze lange en nauwkeurige rechtzetting.

Geef aan Caesar wat Caesar toekomt.

Paul E.R. SCARCERIAUX
Vertaald uit het Frans door
V.M. MARGHEM

Copyright 1973 bij de auteur.

Noot : de meestal onuitgegeven illustraties werden geselecteerd in de lijvige collectie over dit onderwerp, de laatste vijftig jaar door de auteur verzameld.



la mer et la défense à la sauvegarde

Par JACQUES C.J. NIH
Coordinateur général du Projet
Programme National sur l'Env
nement Physique et Biologiqu

Près de 250 chercheurs de quelques 50 laboratoires belges, des spécialistes de toutes les universités et des instituts de recherches des Ministères de la Défense Nationale, de la Santé Publique ,des Travaux Publiques, de l'Agriculture, de l'Education Nationale et des Communications, collaborent à la mise au point et à l'exploitation d'un Modèle Mathématique de la Mer du Nord. Les bateaux océanographique de la Force Navale Belge assurent la lourde tâche des relevés expérimentaux en mer. Ceux-ci couvrent initialement, en réseaux rectangulaires ou radiaux, la région étudiée tout entière afin d'en déterminer l'état initial, point de départ des opérations de simulation sur les ordinateurs. En permanence, ils surveillent les conditions aux frontières et restent aux aguets des situations anormales ou accidentelles.

Modèle mathématique de la mer et des estuaires

Direction Opérationelle
Ministère de la Programmation Scientifique

Etablissement et développement du modèle
coordination générale
Prof. NIHOUL (Ulg)

Opérations
Logistique
Force Navale

Centre de documentation	**Acquisition compilation exploitation des données**	**Hydro-dynamique Sédiments Interactions Air - Mer**	**Sédimentation**	**Chimie**	**Biologie**	**Physiologie**	**Inventaire des polluants**	**Estuaires**
Prof. Disteche (ULg)	**Ir. Pichot** (ULg)	**Prof. Nihoul** (ULg)	**Prof. Gullentops** (KUL)	**Prof. Elskens** (VUB)	**Prof. Bouillon** (ULB)	**Prof. Disteche** (ULg)	**Dr. Herman** (Min. de l'Agriculture)	**Prof. Wollast** (ULB)
	M. Luytens (Min. des Communicat.)	Ir. Symoen (Min. des Trav. publ.)	Cpn Laurent (Min. de la Déf. Nation.)	Prof. Duyckaerts (ULg)	**Prof. Polk** (VUB)	Prof. Persoone (RUG)	M. Bonquiaux (Min. de la santé Publ.)	Prof. Sterling (Min. des Trav. Publiq.)
		Dr. Van Hamme (Min. de l'Ed. Nationale)	Prof. Wollast (ULB)	M. Henriet (Min. de l'Agriculture)	Prof. Louis (KUL)	Prof. Bouillon (ULB)	Dr. Van den Ben (Min. de l'Ed. Nationale)	
		Mr Quoilin (Régie des voies aériennes)		M. Gordts (Min. de la Santé Publ.)	Prof. Godeaux (ULg)		Lt. Col. Pinon (Min. de la Déf. Nation.)	
					Prof. Deconinck (RUG)			
					Prof. Boeye (VUB)			
					Dr. Lafontaine (Min. de la Santé Publ.)			
				Dr. Herman (Min. de l'Agriculture)	Dr. Hovart (Min. de l'Agriculture)			

Organigramme du projet mer

(Les noms des coordinateurs de branche sont soulignés)
(Seuls les principaux responsables de services sont indiqués)

QUELS SONT LES OBJECTIFS DE CETTE VASTE ENTREPRISE ?

La réaction aux problèmes de pollution est d'abord instinctive : nous frémissions au spectacle d'oiseaux morts englués de mazout, de poissons crevés flottant ventre à l'air à la surface des rivières et des mers. Ensuite, la réaction devient passionnée et la presse se fait l'écho d'une gigantesque bataille de chiffres : autant de tonnes de produits toxiques déversés à tel endroit, autant de milliers d'animaux ou de végétaux détruits par la pollution, tandis que d'autres réponses se veulent rassurantes et font remarquer que les produits toxiques déversés en mer sont rapidement dispersés et ne s'y trouvent qu'à de concentrations infimes...

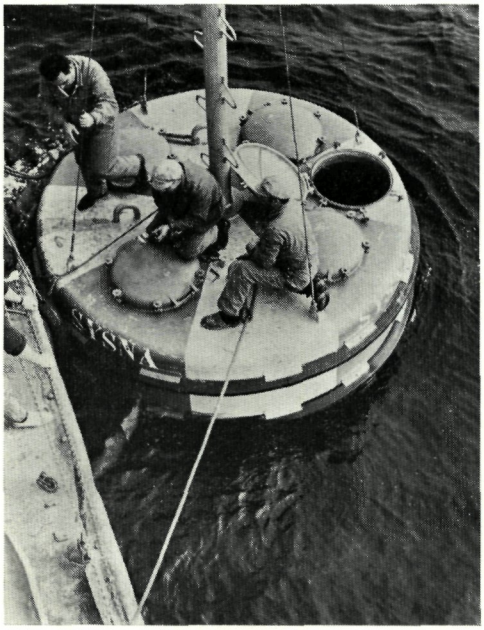
Ce dialogue est un dialogue de sourds car **les chiffres cités ne sont pas suffisants pour chiffrer l'environnement.**

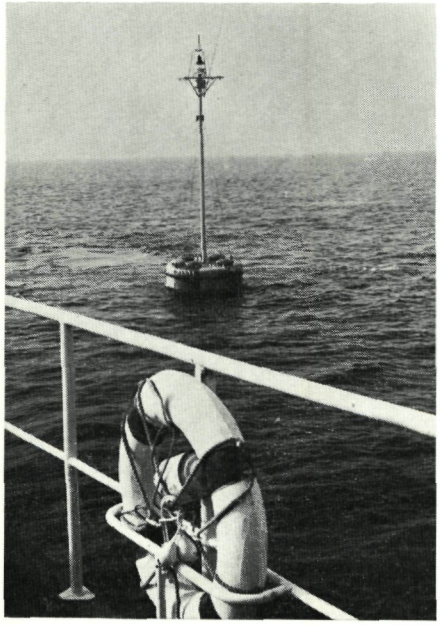
Ce qui importe, en effet, n'est pas **l'ampleur** des perturbations apportées à l'environnement **mais ce qu'il en advient,** si elles progressent ou régressent, si l'environnement les amplifie ou les détruit, **si l'environnement est stable ou instable.**

Si l'environnement est stable, les perturbations finissent par se résorber et le milieu par se régénérer. Si l'environnement est instable, il amplifie les perturbations **si petites soient-elles au départ** et peut évoluer vers la catastrophe.

Par exemple, l'environnement marin est instable à la perturbation « mercure ». Ce produit, présent en mer, à des concentrations extrêmement faibles, peut être concentré 1.000 à 10.000 fois par la chaîne alimentaire et atteindre dans les derniers maillons de cette chaîne, les poissons dont l'homme se nourrit, des concentrations préoccupantes.

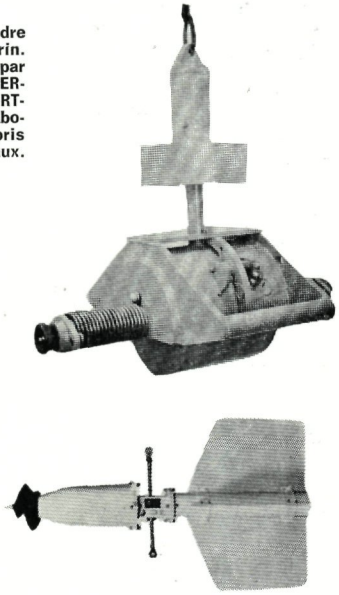
BOUEE SYSNA : ± 3 T, 3m de diamètre, sera équipée de senseurs météorologique et océanographiques pour mesurer le vent (vitesse et direction), la température de l'air, la température de l'eau, la pression barométrique, la houle, l'oxygène dessous, etc...





SHIPEK

Instrument servant à prendre des échantillons du fond marin. A été utilisé intensivement par les « ZENOBE GRAMME », « HERSTAL », « HASSELT » et « KORTRIJK », pour fournir aux laboratoires 3 kg de sédiments pris en chaque point des 3 réseaux.



COURANTOMETRES

Deux des 3 types utilisés fonctionnent automatiquement sur une séquence préréglable, par exemple une *mesure effectuée toutes les 15 minutes pendant 6 semaines. Les mesures sont enregitrées sous forme digitale* sur bande magnétique.

Ainsi, si l'environnement est instable, des perturbations infimes peuvent être amplifiées par les mécanismes naturels du milieu au point de présenter un véritable danger. **Chiffrer** l'environnement requiert donc que l'on puisse déceler ces perturbations, mesurer des traces de polluants avec une précision suffisante et ceci nécessite des méthodes nouvelles d'analyse et d'inventaire qui ont été mises au point dans le cadre du Programme National. Pour donner une idée de la précision atteinte, l'exemple suivant est très parlant : si, dans un bassin de 4 mètres de profondeur, 10 mètres de large et 2 kilomètres et demi de long, on dispersait un dé à coudre de polluant, l'analyse d'échantillons d'eau de ce bassin, par la méthode d'absorption atomique, permettrait de déceler et de déterminer la concentration infime de ce polluant.

Faire un inventaire, si précis et détaillé soit-il, n'est pas suffisant car il ne peut décrire l'environnement qu'à un instant donné. Il faut savoir, en outre, à partir de cette situation connue, si l'environnement évolue et s'il est instable, au bout de combien de temps les limites de sécurité pour la subsistance des espèces animales et végétales, pour le bien-être et la survie de l'homme seront approchées, voire atteintes.

Il faut **prédire** l'environnement. Et cette prédiction, par la multitude des grandeurs qu'elle concerne, par la complexité des équations qui la gouvernent, réquiert des méthodes nouvelles de simulation numérique et analogique faisant appel à des ordinateurs géants.

Chiffrer et prédire l'environnement permet enfin de le gérer, de déterminer le meilleur usage qu'on puisse en faire, de rechercher le compromis indispensable entre les desiderata de l'industrialisation croissante et de la société d'affluence et la nécessité de préserver les ressources naturelles essentielles à la survie de l'espèce humaine.

De tous temps, afin de connaître la réponse d'un système à une perturbation, on a songé à en construire un modèle.

Les premiers modèles étaient des modèles physiques qui reproduisaient le système à petite échelle. La réduction du modèle a les désavantages d'introduire des erreurs et d'empêcher une simulation du système totale, dans toute sa complexité.

Ainsi, on étudiera séparément la disperson physique d'un polluant sur une maquette, ses interactions chimiques dans une éprouvette, son effet sur les espèces vivantes dans un aquarium.

Pour cette raison, on évolue à présent de plus en plus vers des modèles mathématiques qui simulent le système sur des ordinateurs analogiques ou digitaux.

Le « Modèle mathématique des mers continentales » (dans le cadre du Programme National sur l'Environnement Physique et Biologique conduit par le Ministère de la Programmation Scientifique) s'attaque directement aux polluants les plus dangereux mais sans ambitionner de les suivre dans toutes les variétés (c'est-à-dire, par exemple, d'analyser séparément chaque composé chimique d'un polluant comme le mercure), ce Modèle choisit de les caractériser par leur concentration totale dans un certain nombre de compartiments ou « phases » définis par la nature de leur mélange à la mer. Les phases, dans l'océan, sont par exemple, (i) l'ensemble des corps dissous, (ii) les suspensions, (iii) les organismes marins transportés par la mer comme le plancton ou le phytoplancton, (iv) les sédiments de fond et (v) différentes classes d'espèces vivantes à différents stades de la chaîne alimentaire.

Schéma de mouillage d'un ensemble courantomètre par le A962 « MECHELEN ».

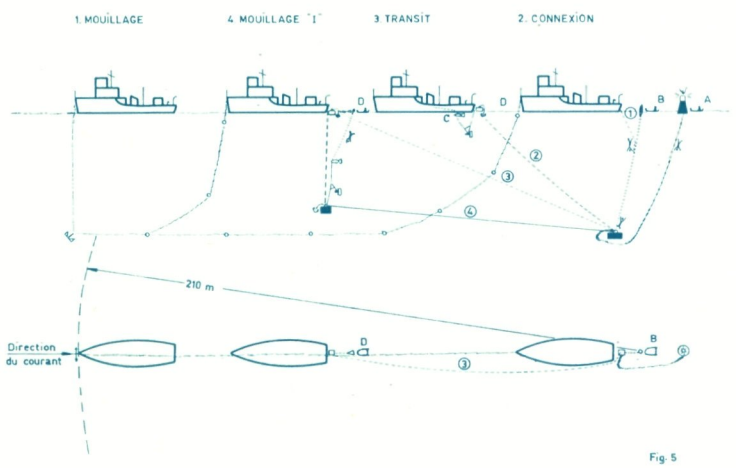


Fig. 5

Ainsi, un nombre réduit mais significatif de variables d'état peut être établi. Dans une première étude, ce sont les paramètres hydrodynamiques, les paramètres chimiques (et physiques) purement liés à l'hydrodynamique, salinité (ou indicateurs de mélange de masses d'eau, rapport azote/argon dissous), température, pression ; les paramètres chimiques et physiques liés à la nutrition des biotopes sains et pollués, tels l'oxygène dissous, le pH, la transparence, toutes les formes particulières disponibles de l'azote et du phosphore (puisqu'il faut informer les biologistes des possibilités métaboliques du milieu) ; les paramètres chimiques liés directement à la pollution, tels les concentrations de cuivre, de zinc, de plomb, de mercure, de cadmium, de métabolites et produits de désagrégation des pesticides et des détergents, les hydrocarbures (puisqu'il faut savoir également où et comment ces produits entrent dans la pyramide alimentaire) ; enfin, pour les phases biologiques, les indices de diversité et les estimations des biomasses.

Des équations d'évolution peuvent être écrites formant un système complet accessible au calcul numérique et suffisamment concis pour que la détermination expérimentale des conditions frontières soit possible avec des moyens raisonnables.

Pour la plupart, ces équations émergent d'un bilan complet exprimant, par exemple, que la variation temporelle d'un polluant (disons, le mercure) dans une phase donnée (disons, les matières dissoutes) est le résultat.

(i) De l'advection par les courants.

(ii) De la diffusion par les mouvements désordonnés de la mer (ondes, turbulence, agitation moléculaire).

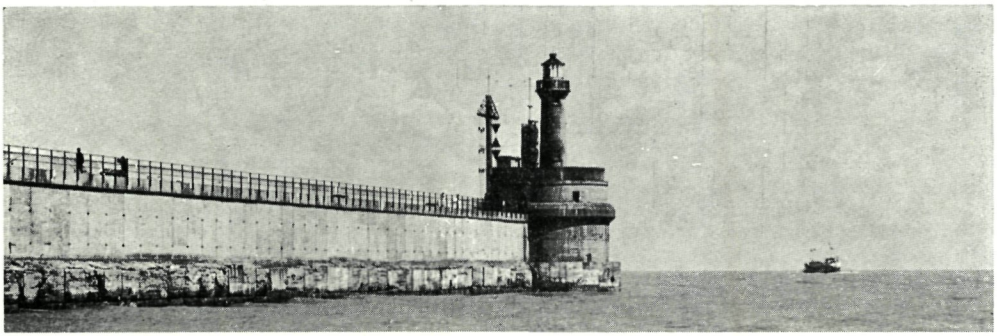
(iii) De la migration propre du polluant (par exemple, les polluants qui sédimentent ont une migration verticale par rapport au milieu).

(iv) De la production ou destruction locale résultant de causes extérieures (par exemple, le déversement de polluant en mer).

(v) De la production ou destruction locale par interactions chimiques et biochimiques.

Les conditions aux limites à déterminer concernent l'apport des régions voisines, des côtes et des estuaires, les interactions air-mer et mer-sédiments.

Ces données acquises, il suffit que les critères de tolérance soient décidés, que les contraintes opposées des nécessités de la société industrielle et urbaine et de l'approvisionnement et de la survie de cette société soient appliquées. Les ordinateurs ont tous les éléments pour rechercher les conditions optimales du système et énoncer les directives devant présider à sa gestion.



maritiem panorama

H. ROGIE

Deze vierde bijdrage tot ons maritiem panorama handelt over de verschillende **stelsels van zeehavenbeheer,** die van toepassing zijn in de traditionele zeemogendheden.

* * *

Zeehavens passen zich aan

Sinds twee decennia hebben de grote zeehavens te kampen met tal van problemen voortvloeiend uit de snelle evolutie die zich in het maritiem transport voordoet. Schaalvergroting in de scheepvaart, specialisatie in het vervoer over zee en nieuwe koncepties omtrent de integratie van de transport middelen hebben onvermijdelijk een weerslag gehad op de struktuur van de grote havencentra.
Bovendien verkreeg de havenekonomie een nieuwe dimensie ingevolge de maritimizatie van de primaire industrieën. Vooral de Westeuropese zeehavens hadden met dit verschijnsel af te rekenen. Hierdoor werden de grote havencentra belangrijke ekonomische groeipolen, waarvan de uitstraling over een uitgebreid hinterland reikt.

De vestiging van basisindustrieën in havengebied had voor gevolg dat er vrij spoedig een tekort was aan nijverheidsgronden in de onmiddellijke nabijheid van de aanlegkaden. Vandaar de talrijke grootscheepse projekten die een zeewaartse uitbreiding van het havenareaal beogen. Maplin Sands, de Maasvlakte en het Neuwerkprojekt zijn er treffende voorbeelden van. Ook de landwaartse uitbreiding buiten de administratieve grenzen van de havenagglomeratie kon een oplossing bieden voor verdere inplanting van industrieën. Zo breidt de Antwerpse haven zich uit op de linker Scheldeoever terwijl het havengebied van Duinkerke eerlang tot aan Calais zal reiken.

Dit alles bracht mee dat de havenautoriteiten met talloze problemen van technologische, ekonomische en administratieve aard

gekonfronteerd werden. Het is nu onze bedoeling even aandacht te schenken aan de problemen die rechtstreeks verbond houden met het beheer van een zeehaven.

* * *

Vier stelsels van havenbeheer

Vooraleer de verschillende vormen van zeehavenbeheer onder de loep te nemen, lijkt het wel nuttig het begrip « havenbeheer » even te verduidelijken.
In ruime betekenis beoogt het havenbeheer een rationele en efficiënte koördinatie van de verschillende havenaktiviteiten. Aangezien deze zeer omvangrijk zijn en vrij uiteenlopend van aard, kan het gebeuren dat dit beheer zich slechts over wel bepaalde sektoren van de havenbedrijvigheid laat gelden. Zo bijvoorbeeld in ons land zal de Staat het onderhoud en de betonning van de toegangsgeulen op zich nemen, terwijl hij ook in het financieren van infra- en superstruktuurwerken tussenbeide komt. In dit domein worden de bevoegdheden vaak gedeeld door het privé-initiatief, de centrale overheid en de plaatselijke havenverantwoordelijken. Deze laatsten staan doorgaans alleen in voor het beheer van de havendiesten en nemen de verantwoordelijkheid op zich voor het onderhoud en het aanwenden van de havenuitrusting.
Het is derhalve evident dat er talloze systemen van beheer bestaan. Deze verschillen van land tot land en dikwijls zelfs van haven tot haven in eenzelfde land. Deze verscheidenheid vindt haar oorsprong in tal van faktoren zoals het belang en de aard van de haventrafiek, de nautische of geografische ligging, het behoud van aloude tradities, de ekonomische en sociale politiek van het land, e.a.
In West-Europa onderscheiden we hoofdzakelijk vier stelsels van havenbeheer. Zo bestaan **staats-** en **stadshavens, autonome** en **privé-havens.** Nu er in ons land sprake is van de huidige beheerstrukturen van onze zeehavens grondig te wijzigen, lijkt het wel interessant deze vier voorname beheervormen nader te belichten.

* * *

De staatshavens

Tot deze kategorie behoren de zeehavens - meestal van secundair belang - die rechtstreeks door de centrale overheid beheerd worden. De Staat is eigenaar van de haven. Hij zorgt derhalve voor de bouw van infra- en superstruktuurwerken, de uitrusting en de exploitatie van de haven. Het beheer wordt verzekerd door een ministerieel departement, meestal dat van het Zeewezen of van Openbare Werken. In dit beheerstelsel zijn de diverse havendiensten dikwijls versnipperd over verschillende departementen.

In Italië worden alle zeehavens door de Staat beheerd, met uitzondering van Genua en Trieste. Het hoofdbestuur berust bij het Ministerie van het Zeewezen, terwijl de diverse havendiensten onder hun respektievelijke departementen ressorteren. O.W. zorgt voor de onderhouds- en uitbreidingswerken.

In Engeland worden de twaalf « State-owned Ports », waaronder Southampton en Cardiff, door een centraal organisme beheerd, wat een doorgedreven decentralisatie in de bevoegdheden toelaat. Sinds 1962 wordt het beheer van deze staatshavens verzekerd door de British Transport Dock Board. Elke haven staat onder het gezag van een direkteur, die rechtstreeks verantwoordelijk is tegenover de Board.

Ook alle Franse zeehavens - de 6 autonome havens uitgezonderd - zijn eigendom van de Staat. Voor uitbreidingswerken en exploitatie van de infrastruktuur zorgt het ministerie van de Uitrusting, terwijl de administraties en havendiensten van diverse departementen afhangen. De kamer van koophandel komt in de kosten voor infrastruktuur tussenbeide en neemt de oprichting van de superstruktuur volledig voor haar rekening. Ze is gemachtigd hiervoor leningen met staatsgarantie uit te schrijven. In elke haven zetelt bovendien een adviserend orgaan samengesteld uit vertegenwoordigers van de plaatselijke administratie, de kamer van koophandel en de havengebruikers. Dit organisme matigt de centralisatie en associeert het privé-initiatief in het beheer van de haven.

Uit dit bondig overzicht blijkt duidelijk dat het stelsel van het staatsbeleid inzake havenbeheer verschillende aspekten vertoont al naar gelang het land waar het van toepassing is. Vermelden wij tenslotte dat Nederland en ons land geen havens bezitten die rechtstreeks door de centrale overheid beheerd worden.

* * *

De stadshavens

Deze vorm van beheer is typisch voor de grote Noordzeehavens van België, Nederland en West-Duitsland. Al blijven deze havens onder de voogdij van de centrale overheid, worden ze bestuurd en uitgebaat door de stad of de gemeente. De verantwoordelijkheid berust bij de gemeenteraad terwijl het beleid aan het kollege van burgemeester en schepenen is toevertrouwd. Een schepen wordt aangeduid om zich met de havenaangelegenheden te gelasten. Een stadshaven heeft bovendien haar eigen financieel beheer.

In ons land is het gemeentelijk stelsel van toepassing voor de havens van Oostende, Gent en Antwerpen. In Nederland geldt dit voor IJmuiden-Amsterdam en Rotterdam-Europoort. Laatstgenoemde haven bezit een adviserend orgaan samengesteld uit de schepen van de haven, zes gemeenteraadsleden en vier afgevaardigden van de privé-sektor. Antwerpen beschikt niet over dergelijke kommissie aangezien de private ondernemingen slechts een bescheiden rol spelen in het beheer van de haven. Vermelden wij ook dat de Westerschelde van een internationaal statuut geniet, wat steeds een hinder betekende voor de gewenste uitbouw van de metropoolhaven. De problemen in verband met de realizatie van het Baalhoekprojekt en het plan Verschave zijn er treffende voorbeelden van. In de Bondsrepubliek zijn Hamburg en Bremen van oudsher typische stadshavens. Beide havens zijn eigendom van de stad, die ze dan ook volledig beheert. Hamburg evolueert naar meer medezeggenschap van de privé-sektor, terwijl Bremen nog altijd een sterk gecentralizeerd beleid kent. Hier is de schepen van de haven voor het geheel van de havenaktiviteiten verantwoordelijk.

Het gemeentelijk stelsel evolueert langzaam naar meer inspraak van het privé-initiatief, wat ongetwijfeld een efficiënt beheer bevordert. Daarentegen kan het problemen scheppen wanneer de havenzone zich buiten de administratieve grenzen van de gemeente moet uitbreiden. Zo tracht Antwerpen tevergeefs een aantal gemeenten van Oost-Vlaanderen te annexeren ten einde éénzelfde havenbeheer te kunnen verzekeren op beide Scheldeoevers. Vandaar het projekt dat ertoe strekt de gemeentelijke voogdij te vervangen door een autonoom organisme « Havenschap » genaamd. Ook Oostende zou voor deze nieuwe interkommunale beheervorm gewonnen zijn.

Autonome havens

Autonome havens worden beheerd door een zelfstandig organisme met eigen rechtspersoonlijkheid. Het stelsel van de autonomie is wettelijk vastgelegd. De wetgever bepaalt de prerogatieven van het beheerorganisme alsmede de grenzen van het havengebied, dat verschillende administratieve territoria kan omvatten. Een raad van beheer, waarin de privé-bedrijven volwaardig zijn vertegenwoordigd, administreet het havencomplex. Eigen financieel beleid en kapitalizatie van de inkomsten voortspruitend uit de exploitatie kenmerken verder deze vorm van beheer, de meest gedecentralizeerde die West-Europa kent.

Alhoewel dit stelsel talrijke varianten vertoont, onderscheiden wij voornamelijk twee grote systemen, het Franse en het Engelse. De zes grootste Franse zeehavens zijn autonome havens. Le Havre en Bordeaux zijn het reeds sedert 1920, terwijl Duinkerke, Marseille-Fos, Rouen en Nantes-Saint-Nazaire in 1965 volgden. In deze havens is de raad van beheer samengesteld voor de ene helft uit afgevaardigden van de handelskamer, de plaatselijke autoriteiten en het havenpersoneel, en voor de andere helft uit vertegenwoordigers van de centrale overheid en de havengebruikers. De Staat verleent volmachten aan de havendirekteur om als vertegenwoordiger van de centrale adminstratie op te treden en te zorgen voor de koördinatie van de openbare besturen met betrekking tot het havenbeleid.

Vermelden wij nog dat de Franse staat voor 80 % tussenkomt in het financieren van volgende infrastruktuurwerken : aanleg van havendokken, graven en uitbreiding van de toegangsgeulen, bouw van zeedijken en sluizen. De overige havenwerken wordt een staatstoelage ten belope van 60 % gewaarborgd.

De Britse autonome havens, « Trust Ports » genaamd, fungeren volgens een ander schema. Hier bepaalt de wet voor elke haven de prerogatieven van haar « Port Authority » alsook de samenstelling van haar beheerraad, waarvan de 15 leden onder de havengebruikers en de ambtenaren van de openbare besturen gekozen worden. De « General Manager » zorgt voor de uitvoering van de beslissingen genomen door de raad van beheer. Zes grote havencomplexen worden volgens dit systeem beheerd, met name Port of London Authority, Clyde Navigation Trust (Glasgow), Leith Dock Commission, Mersey Docks and Harbour Board (Liverpool), Tyne

Improvement Commission (met o.a. Newcastle) en Tees Conservancy Commission (Middlesborrought).
Onder de autonome havens citeren wij nog de Port Authority of New York, waarvan de beheerraad twaalf kommissarissen telt uit de staten New Yersey en New York. Het havengebied strekt zich immers over deze twee staten uit. Een ander voorbeeld van gemeenschappelijk havenbeheer treffen wij aan bij het Nederlandse « Havenschap », van toepassing voor de havens van Delfzijl en Vlissingen. Hier ageren staat, provincie en gemeente in gemeenschappelijk overleg. In België tenslotte zijn de binnenhavens van Charleroi en Luik als autonome havens ingericht volgens een systeem dat veel gelijkenis vertoont met dat van het Nederlandse Havenschap.

* * *

Privé-havens

Zeehavens die beheerd worden door een privé-organisme - meestal een naamloze vennootschap - zijn niet zo talrijk. Het meest typische voorbeeld is ongetwijfeld de Ierse overslaghaven van Bantry Bay, door de Gulf Oil Corporation aangelegd en beheerd. De olieterminal kwam eind 1968 klaar, kostte ruim 1,3 miljard B.F. en heeft een opslagkapaciteit van 1 miljoen ton. Zes mammoettankers van 326.000 dwt, gecharterd door de oliefirma, verzekeren een pendeldienst tussen Koweit en de overslaghaven, van waaruit de distributiecentra op het vasteland bevoorraad worden d.m.v. kleinere eenheden. Het privé-karakter van de haven laat derhalve toe die volledig te integreren in de transportketen van de oliemaatschappij.
Ons land telt twee zeehavens beheerd door een naamloze vennootschap. Zo wordt de haven van Brugge-Zeebrugge uitgebaat door de « Maatschappij der Brugsche Zeevaartinrichtingen N.V. ». De vennootschap, opgericht op 25 november 1895 met een kapitaal van 9 miljoen B.F., werd een jaar later koncessiehouder van de havens en het zeekanaal voor een periode van 75 jaar. De aandelen van de MBZI zijn voor een deel in handen van de Staat en de stad Brugge, de overige behoren toe aan partikulieren.
Toen de regering in 1895 haar goedkeuring verleende voor de aanleg van een nieuw zeekanaal en havencomplex te Brussel, werd de realizatie van dit projekt toevertrouwd aan de N.V. « Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel ». Deze maatschappij verkreeg bovendien het beheer en de uitbating van haven en kanaal voor een periode van 90 jaar. In 1908 bracht men het maatschappelijk kapitaal van 33 miljoen op ruim 50 miljoen B.F. Sindsdien werd het nog gevoelig verhoogd. De vennootschap telt als aandeelhouders uitsluitend openbare besturen : de Staat, de provincie Brabant, de stad Brussel en negen randgemeenten.
Tot besluit van dit bondig overzicht merken wij op dat aan ieder stelsel van zeehavenbeheer bepaalde voordelen zijn verbonden. Niettemin valt het op dat de diepzeehavens thans in volle expansie een autonoom beheer kennen of uitgebaat worden door het gemeentebestuur zoals dit o.a. het geval is voor Rotterdam en Antwerpen. Doch ook deze laatste vorm van beleid evolueert naar autonomie door de oprichting van het Havenschap. Merkwaardig voor het systeem van de autonomie is inderdaad het gemeenschappelijk beheer verzekerd door Staat, stadsbestuur, havenautoriteiten en privébedrijven. Dergelijke formule oogst veel bijval daar waar ze toegepast wordt en draagt in grote mate bij tot een optimaal rendement van de havenaktiviteiten. Daarom ook wordt ze door vele havenekonomisten aangeprezen als de meest adekwate vorm van zeehavenbeheer.

* * *

henri rogie
30-07-73

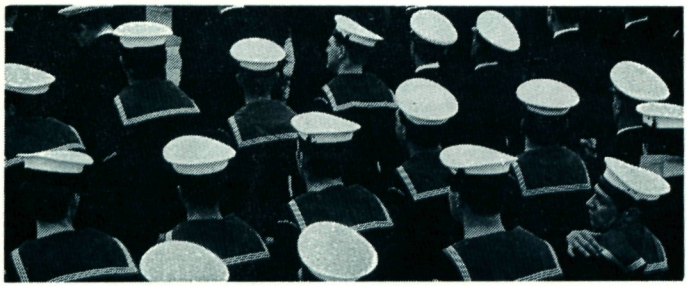
A inscrire sur vos tablettes !!! (dès maintenant)

BAL DE GALA DE LA FORCE NAVALE

A OSTENDE - KURSAAL

LE 1 FEVRIER 1974

MARINES



MILITAIRES

FRANCE **J. C. LIENART**

NOMS DE NOUVEAUX AVISOS

Les quatre premiers avisos commandés par la Marine Natonale à l'arsenal de Lorient porteront les noms d'officiers de marine résistants ou ayant appartenu aux forces navales françaises libres pendant la seconde guerre mondiale : D'Estienne-D'Orves, Amyot-D'Inville, Drogou et Detroyat. Ces bâtiments de 1.200 t environ seront chargés de la lutte anti-sous-marins dans les zones côtières.

LE BUDGET DE LA MARINE

La Marine Nationale est dotée de 6.096,2 M.F. de crédits de paiement (ce qui représente une augmentation de près de 10 % par rapport à 1972) qui se répartissent entre les dépenses ordinaires ou de fonctionnement (2.706,3 M.F.) et les dépenses en capital ou d'investissement (3.389,9 M.F.).
Dans les dépenses d'investissement sont comprises les études, recherches et prototypes pour 1.006,8 M.F. et les constructions ou acquisitions de bâtiments et de matériels pour 5.117,6 M.F.

Ce programme comprend entre autre :
- SNLM le « FOUDROYANT », l'« INDOMPTABLE », le « TONNANT ».
- Frégates « TOURVILLE », « DUGAY », « TROUIN », « DE GRASSE ».
- Avisos de 1 à 8.

- SM de classe « AGOSTA », « BEVEZIERS », « LA PRAYA », « OUESSANT ».
- 2 transports de bâtiment légers « BATRAL ».
- 1 Pétrolier ravitailleur léger (PRL 72).
- La refonte des « DUPERRE », « AUNIS », « BLM ARTAR », sous-marins.
- Corvette C70 « GEORGES LEYGENS ».
- Avisos no. 9 à 11.

MISSIONS

Outre les deux bâtiments de transport léger type « BATRAL » mis en chantier à l'Arsenal de BREST, la Marine Nationale a commencé les travaux d'usinage d'un autre bâtiment de transport et d'appui en mer, du type « BATRAM » dérivé de l'EDIC.
Ce bâtiment de transport léger est destiné plus spécialement aux missions suivantes :

- Transport et débarquement sur des plages de matériels roulants (chars et véhicules divers) aux cours d'opérations de police outre-mer.
- Appui de feux contre la terre.
- Transport et débarquement de matériel et de personnes dans des interventions civiles (cyclone, inondation, etc...) outre-mer.

STADE DE DEVELOPPEMENT

Les études d'exécution et les travaux d'usinage sont en cours à la D.C.A.N. Diégo-Suarez, à MADAGASCAR, qui s'est spécialisée dans la construction de petits bâtiments militaires et civils.

CONSTRUCTION

La coque est en acier avec une rampe et une porte de débarquement conservant à l'étrave une forme effilée.
La propulsion est assurée par deux moteurs diesel MGO de 1.200 ch, avec deux lignes d'arbre et deux hélices à pales fixes.
La production d'électricité est assurée par deux diesel-alternateurs de 199 kWA - 380/220 V.

ARMEMENT

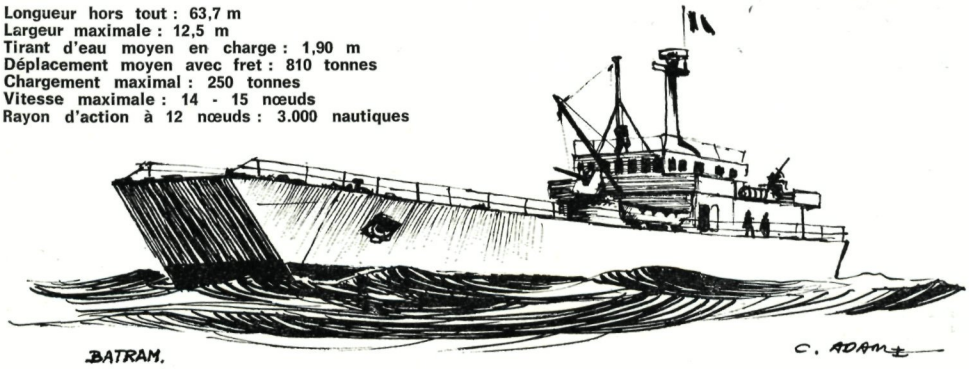
1 canon de 76 mm.
2 canons de 20 mm.
1 mortier de 81 mm.

CAPACITE DE LOGEMENT

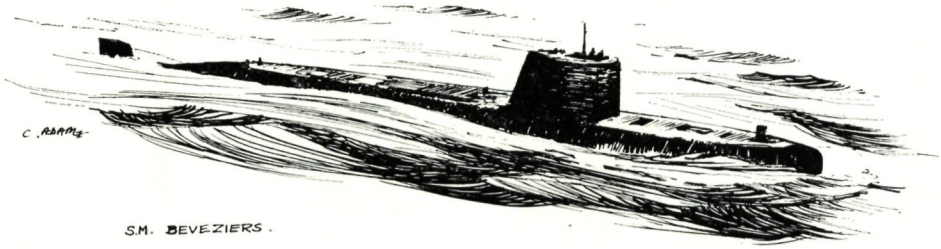
En plus de l'équipage (27 hommes), le « BATRAM » peut transporter 30 passagers pour un parcours de longue durée.
Pour des parcours de courte durée il peut transporter également dans la cuve 120 hommes de troupe.

CARACTERISTIQUES GENERALES

Longueur hors tout : 63,7 m
Largeur maximale : 12,5 m
Tirant d'eau moyen en charge : 1,90 m
Déplacement moyen avec fret : 810 tonnes
Chargement maximal : 250 tonnes
Vitesse maximale : 14 - 15 nœuds
Rayon d'action à 12 nœuds : 3.000 nautiques



LE S/M BEVEZIERS



CARACTERISTIQUES

Déplacement :
Genève 1.230 t. - Surface 1.490 t. - Plongée 1.740 t.

Dimensions :
67,57 x 6,80 x 5,40 x 11,76 m

Distance franchissable :
8.500 milles à 9 nœuds au schnorchel ; environ 200 milles à 3,5 nœuds en plongée.

Vitesse maximum :
Au schnorchel : 10 nœuds, en plongée : 20,5 nœuds pendant 10 minutes, 17,5 nœuds unihoraire.

Armement :
4 tubes lance-torpilles avant, 16 torpilles de réserve. Les tubes lance-torpilles, à manœuvre entièrement automatique, chassent la torpille de façon discrète par l'intermédiaire d'un refouloir pneumatique et peuvent lancer à vitesse et à l'immersion maximales du sous-marin.

Propulsion :
1 moteur électrique principal de 3.000 cv (nominal) 4.600 cv (en surpuissance pendant 10 minutes) - 1 moteur électrique de croisière de 32 cv - 2 diesel SEMT/Pielstck de 850 kW (puissance en propulsoin surface et schnorchel) - 1 hélice.

Equipement :
Détection électromagnétique : 1 radar de navigation, d'attaque, 1 équipement de contre-mesure passive - Détection sous-marine : 1 équipement de veille microphonique, 2 sonars, 1 télémètre acoustique, 3 intercepteurs-sonar.

Equipage :
7 officiers - 43 officiers mariniers et marins.

Note SGR :
Ce sous-marin, second d'une série de quatre, sera construit à CHERBOURG. Son lancement est prévu pour le début de 1974.

ESSAIS DU « FOUDROYANT »

Le « FOUDROYANT », troisième sous-marin atomique « lanceur d'engins » construit par la France depuis une dizaine d'années, a commencé sa première série d'essais.
Le « FOUDROYANT » rejoindra le « REDOUTABLE » et le « TERRIBLE » à la base de l'Ile Longue à Brest. Sa mise en service est prévue pour 1974.
Le « FOUDROYANT », comme ses prédécesseurs, a un déplacement de 8.000 t. Sa longueur est de 128,70 m et son tirant d'eau de 10 m. Un réacteur à uranium enrichi lui permet d'atteindre une vitesse supérieure à 20 nœuds, en plongée. Il est équipé de quatre tubes lance-torpilles et de 16 missiles MSBS (mer-sol, balistique, stratégique) pouvant porter chacun une charge thermonucléaire de l'ordre de 500 kilotonnes de TNT, d'une portée de 2.000 km et être lancés en immersion.
Deux équipages de 135 hommes, un équipage « bleu » et un équipage « rouge » permutent au retour de chaque croisière de 90 jours .
Un quatrieme sous-marin nucléaire l'«INDOMPTABLE » est en chantier depuis Nov. 71. Il sera lancé en août 1974 et deviendra opérationnel en 1976.
Le troisième plan militaire à long terme (1971-1975) prévoit également la construction d'un cinquième sous-marin atomique « LE TONNANT » pour 1973. Il serait opérationnel fin 1978.

MISE SUR CALE DES PREMIERS TRONÇONS DU SOUS-MARIN DE 1.200 t. « AGOSTA »
Le 10 Nov 72 a eu lieu à l'arsenal de Cherbourg la mise sur cale des premiers tronçons du sous-marin de 1.200 t. « AGOSTA ».

L'« AGOSTA » est le 80e sous-marin construit à Cherbourg après le « MORSE » de Romazzotti et le « NARVAL » de Laubeuf construits en 1898.
Premier d'une série de 4 sous-marins que va construire la direction des Constructions et Armes navales de Cherbourg pour la Marine Nationale l'«AGOSTA » dont la décision de mise en chantier a été signée par le Ministre d'Etat chargé de la Défense nationale en Juin 71, sera lancé à la fin de l'année 1974 et présenté aux essais à la mer en 1975.
Les trois autres sous-marins qui suivront avec un décalage de 6 mois environ, porteront les noms de « BEVEZIERS », « LA PRAYA » et « OUESSANT ». Ces noms, déjà portés par une série de sous-marins océaniques de 1.500 t. construits à partir de 1935 dans les mêmes cales, rappellent des batailles navales de l'ancien régime : Agosta est un port de Sicile, théâtre d'une bataille entre la flotte de Duquesne et celle de l'amiral hollandais de Ruyter en 1675.
Les nouveaux sous-marins du type Agosta sont « à hautes performances ». Ils ont un déplacement genève de 1.230 t. correspondant à un déplacement en surface de 1.490 t. et en plongée de 1.740 t. Leur longueur est de 68 m. L'équipage est de 50 hommes dont 7 officiers.
Ils ont un système de propulsion classique du type « Diesel Electrique » à une ligne d'arbre, qui leur permet de dépasser la vitesse de 20 nœuds en plongée.
Ils peuvent effectuer des patrouilles de plus d'un mois et franchir plus de 8.000 nautiques. Dotés d'équipements de détection très modernes, ils sont armés de torpilles qu'ils peuvent lancer à toutes immersions par quatre tubes lance-torpilles situés à l'avant, et rechargeables grâce à des torpilles de réserve.
Les sous-marins type « AGOSTA » bénéficient dans les domaines de la conduite, de l'exploitation et de la discrétion de perfectionnements importants, par rapport aux sous-marins classiques antérieurs du type « DAPHNE » notamment. Ceci grâce aux résultats des études effectuées sur la sécurité des sous-marins et à l'exploitation des techniques poussées mises au point pour des sous-marins à propulsion nucléaire.
A cette occasion, la direction des Constructions et Armes Navales avait invité un groupe d'une cinquantaine de représentants de l'industrie locale et du Cotentin. Ce groupe a pu ensuite visiter le secteur de construction des coques de sous-marins et assister à une réunion avec les ingénieurs après un exposé fait par le directeur sur la D.C.A.N. de Cherbourg.

* * *

LA CORVETTE C70

On sait que la corvette « ACONIT » de 3.790 tonnes, qui vient d'entrer en service est la seule de sa série. Les bâtiments qui ont été mis en chantier ensuite se différencient de façon très nette de l'« ACONIT » par un tonnage supérieur (5.580 tonnes), une vitesse supérieure (31 nœuds au lieu de 27) et l'embarquement de deux hélicoptères A.S.M. et de lutte contre vedettes. Baptisées d'abord corvettes « C.67 », elles devainet recevoir l'appellation de frégates « F.67 ».
Telles seront les frégates « TOURVILLE » (qui entrera en service actif vers juillet 1974), « DUGUAY-TROUIN » (qui sera à flot dans le courant de l'année), « DE GRASSE » (en chantier).
Mais dès l'instant où le « TOURVILLE » était mis en route sur cale, l'état-major de la Marine estimait que pour des raisons spécifiquement militaires, le type de propulsion à vapeur maintenu pour cette série, devrait être remplacé par des turbines à gaz à partir de la quatrième unité.

LE CHOIX D'UNE PROPULSION MIXTE

Sans entrer dans les détails techniques, on peut dire que les turbines à gaz navalisées présentent des avantages indiscutables sur les turbines à vapeur ou les diesels classiques pour des bâtiments de guerre. Parmi ces avantages on peut citer :
- Une grande rapidité de mise en route et de montée en allure.
- Une grande capacité de puissance avec un poids peu élevé.
- Une excellente adaptation à l'automaticité (gain de personnel).
- Une grande facilité de visite et d'entretien.

Par contre les turbines à gaz présentent certains inconvénients :
- Une consommation spécifique satisfaisante à puissance maximale mais qui croît très fortement lorsque la puissance diminue (vitesse de croisière).
- Une forte consommation d'air conduisant à avoir des conduits d'aspiration et d'échappement de grande section, donc difficile à aménager dans les superstructures.
- Des bruits aériens et aquatiques élevés.
- Des coûts de construction élevés.

La solution adoptée devait donc être un compromis entre des impératifs militaires et financiers. Deux systèmes furent étudiés. Le premier, par propulsion mixte, comporte la vapeur pour les vitesses de croisière et la turbine à gaz pour les vitesses supérieures (combined diesel or gaz turbine ou Codog). Le second comporte des turbines à gaz différentes pour les vitesses de croisière et les vitesses supérieures (combined gaz or gaz turbine ou Cogog).
Compte tenu de l'enveloppe financière, malgré tout déterminante, et du fait qu'aucune turbine à gaz convenant aux vitesses de croisière n'existait sur le marché français, la solution Codog a été adoptée.

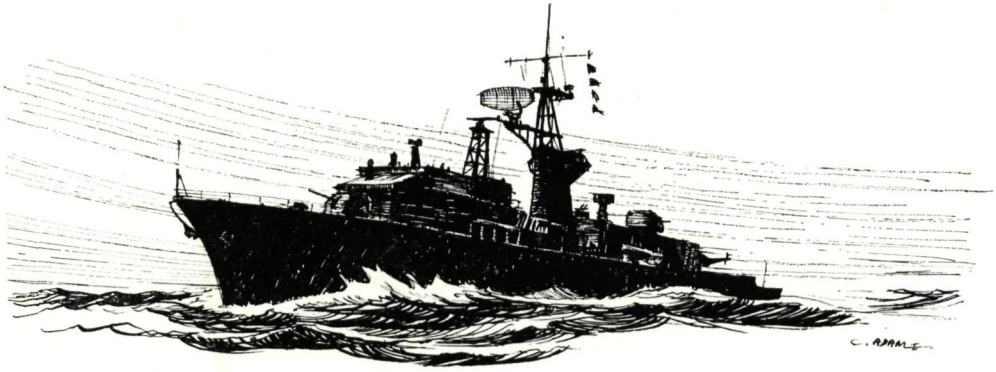
LA NAISSANCE DE LA CORVETTE C70

Le principe de la propulsion mixte ayant été adopté, l'état-major de la Marine faisait donc étudier en 1969 et 1970 son adaptation sur la quatrième frégate « F.67 » prévue.
Mais les études faisaient apparaître qu'en conservant les mêmes moyens offensifs, le tonnage et le prix de cette frégate augmenteraient de façon excessive.
Un avant-projet établi en 1970 et tenant compte des missions imparties, dont celle de la lutte A.S.M., comportait la suppression du système d'arme Malafon, amenant la réduction de l'encombrement des superstructures, réduction permettant l'installation des conduits de fumée et des aspirations des turbines à gaz.
Présenté au Conseil supérieur de la Marine en juin et novembre 1971, le projet était approuvé par le Ministre d'Etat chargé de la défense nationale en décembre 1971. Ainsi est née la corvette type « C.70 ».

LES CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DE LA CORVETTE C70

Bâtiment de moyen tonnage, la corvette C.70 a pour vocations principales :
- La lutte anti-sous-marine en haute mer.
- La protection et éventuellement le commandement d'une force navale.
- L'escorte de bâtiments importants.

Les missions secondaires ont tous les rôles compatibles avec l'accomplissement des missions principales, en particulier la lutte contre les bâtiments de surface. La conception générale est celle d'un bâtiment robuste, très marin et à grand rayon d'action (9.500 nautiques). La coque, entièrement soudée, est conçue avec un souci de la simplicité et de la robustesse. La tenue à la mer est renforcée par l'installation de deux safrans de stabilisa-



ACONIT C.70

tion anti-roulis. Comme nous l'avons mentionné plus haut, l'appareil propulsif est du type « diesel-turbine à gaz ». Chacune des deux lignes d'arbre est entraînée en croisière (18 nœuds) par un diesel et, à grande vitesse (à partir de 25 nœuds) par une turbine à gaz. La production d'énergie est assurée par quatre diesel-alternateurs (3 de 1.000 kW et de 1 de 640 kW). La conduite des opérations est assurée à partir d'un P.C. opération situé à l'arrière de l'abri de navigation et aménagé en modules fonctionnels.
Les transmissions extérieures comprennent des liaisons tactiques, des liaisons navire-terre et des liaisons de conduite opérationnelle des hélicoptères A.S.M.
Les moyens de détention électromagnétique comportent un radar de navigation, un radar de veille lointaine, un radar de désignation d'objectifs et un radar d'appontage des hélicoptères A.S.M.

L'ARMEMENT DE LA CORVETTE

Bâtiment à vocation A.S.M., la corvette C.70 doit pouvoir également assurer sa défense anti-aérienne et anti-surface. On peut dire que sur ce point, la corvette C.70, pour un tonnage voisin de celui de la corvette « ACONIT » présente un ensemble très efficace.
Pour la lutte A.S.M. on a abandonné le système d'arme « Malafon » et mortiers, pour adopter l'hélicoptère et les torpilles.
L'action offensive A.S.M. est en effet assurée par deux hélicoptères opérationnels franco-britanniques « WG 13 » porteurs de torpilles et de grenades A.S.M. et équipés d'un sonar H.F. mis en œuvre au trempé. Les torpilles utilisées sont capables d'une immersion de 300 à 500 m. Un hangar d'hélicoptères est installé sur l'avant de la plate-forme d'appontage. Un système automatique de manutention permet le transfert des hélicoptères depuis le spot d'appontage jusqu'au hangar. Par ailleurs le spot d'appontage est équipé d'une grille pour saisinage rapide par le harpon de l'hélicoptère.
L'auto-défense est assurée par :

- Le deuxième système d'armes, composé de deux berceaux de lancement de torpilles, disposés de part et d'autre du bâtiment ; les torpilles sont capables d'une immersion de 400 m et d'un parcours de 8.000 m.
- L'armement A.S.M. du bâtiment est de douze torpilles mises en œuvre depuis le bord et douze torpilles mises en œuvre par les hélicoptères sans compter les grenades.

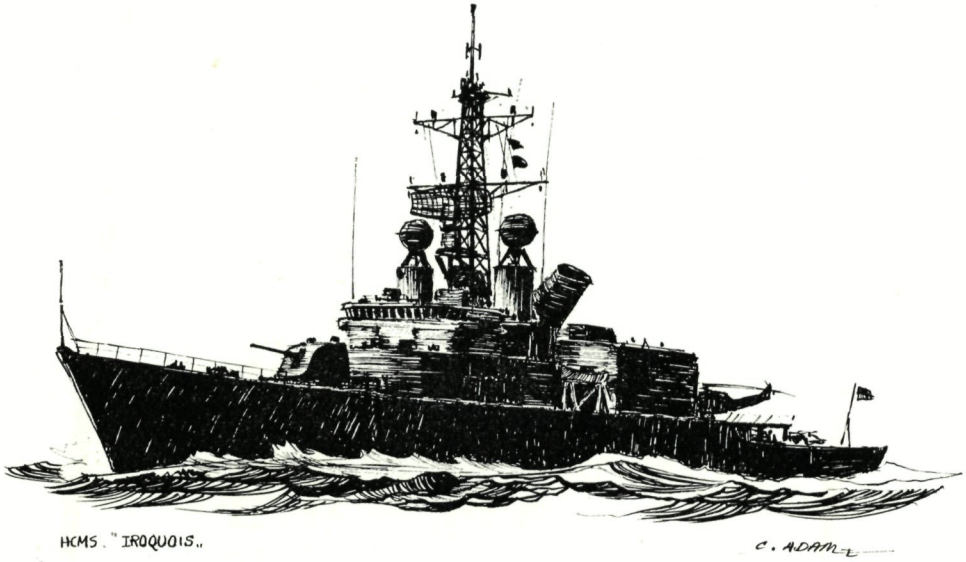
L'armement anti-surface comprend deux tourelles de 100 mm automatiques (1.400 cartouches) avec radar de tir Thomson/C.S.F. et trois postes directeurs de tir optique.
L'armement anti-surface comprend quatre rampes fixes lance-missiles « MM 38 » (Exocet) installées sur le toit du roof-torpilles. A partir des éléments fournis par le radar de veille ou le radar de tir de l'artillerie de 100 mm, un calculateur élabore les éléments de téléréglage du missile.
Les canons de 100 mm peuvent également être utilisés contre but marin et contre la terre, la portée étant dans ces cas de 10.000 m et 15.000 m.

LA VIE A BORD

L'équipage d'une corvette C.70 comprendra environ 220 hommes. Les emménagements sont conçus pour assurer le maximum de confort au personnel pour les missions que le bâtiment est appelé à accomplir sous les climats les plus variés.
Une large coursive sur le pont principal permet la circulation abritée et l'accès aux tranches sous flottaison et aux superstructures. Le carré des officiers, les salles à manger d'officiers mariniers et le réfectoire sont disposés autour de la cuisine principale.
Les officiers et les officiers mariniers les plus gradés sont logés en chambres. Les autres officiers mariniers et l'équipage sont logés dans des postes.
Combien construira-t-on de corvettes C.70 ?
C'est à l'arsenal de BREST que seront construites les trois corvettes C.70 du Plan Naval. Une étude complémentaire est en cours, avec les services de l'arsenal de LORIENT. La première unité, qui a reçu le nom de « GEORGES LEYGUES », sera mise en chantier à la fin de 1973, les deux autres fin 1974 et 1975.
La corvette C.70 prototype sera la seconde unité de la flotte à recevoir le « MM 38 », la première unité étant la frégate « TOURVILLE ». On doit en équiper également le « COLBERT » et les deux frégates lance-engins.

CANADA

Le « HMCS IROQUOIS », premier escorteur de la classe TRIBAL, a été mis en service le 29 Jul 72. De dimensions nettement supérieures à celles des escorteurs canadiens des autres classes, l'« IROQUOIS » est essentiellement destiné à la lutte A.S.M. ; dans ce but, il est doté de deux hélicoptères SEA KING, d'un mortier A.S.M. Mk 10, de torpilles à autodirecteur, d'un sonar de coque et d'un sonar à immersion variable. En outre, sa défense anti-aérienne est assurée par un système de missiles, SEA SPARROW, et sa protection contre les navires ennemis par un canon automatique de 5 pouces (127 mm) 54 calibres OTO Melara ; ce dernier système d'arme lui permet d'effectuer des bombardements côtiers.



BUNDESMARINE

J. DE RIDDER

FESTIVAL DE LA VOILE A KIEL

Le président Heinemann a inauguré le 2 juin la traditionnelle « Semaine de Kiel » 1973, qui à pris fin le 1er juillet. Après les Jeux Olympiques, c'était la première grande manifestation internationale dans cette discipline. Des milliers de personnes avaient assisté à l'inauguration officielle sur la place de l'Hôtel de Ville, et des spécialistes venus de 25 pays avaient répondu à l'invitation des organisateurs.

Le président Heinemann venait d'effectuer une croisière de trois jours à bord du voilier-école « GORCH FOCK » de la Marine allemande, qui l'avait débarqué quelques heures seulement avant la cérémonie dans la capitale du Land de Schleswig-Holstein. Aussi le discours du président Heinemann fut-il truffé d'expressions venues tout droit du jargon des marins lorsqu'il s'adressa aux sportifs et aux amateurs de voile réunis à Kiel. La cérémonie d'inauguration évolua très vite en fête populaire et les touristes étrangers se mêlèrent de bon cœur aux danses improvisées dans les rues, sur les places publiques et à l'Ostseehalle.

Dans le cadre de la semaine de Kiel 1973, 15 unités navales de 7 nations s'étaient donné rendez-vous pour une rencontre amicale dans le port de Kiel. M. et Mme Heinemann ont profité d'un dimanche matin ensoleillé pour suivre à bord d'un bateau spécial les régates qui se déroulaient dans le bassin olympique de Kiel-Schilksee.

Pour les compétitions de voile, qui représentent l'évènement principal de la Semaine de Kiel, plus de 1.000 sportifs s'étaient annoncés. Le thème culturel qui accompagnait cette année le programme sportif était consacré à l'espace et au monde qui entourent l'homme. De nombreuses discussions ont permis de définir les conditions d'habitat et de vie favorables à l'épanouissement de l'homme dans le monde actuel. Le programme culturel prévoyait en outre une grande variété d'expositions artistiques ainsi que des concerts.

LE SECRET DU « GUSTLOFF »

Coulé en 1945 par un sous-marin soviétique près de Stolpmünde (Ustka) en face de la côte poméranienne, le « GUSTLOFF » aurait, outre 7.000 réfugiés allemands, également transporté la « chambre d'ambre jaune » de la tsarine Catherine que des troupes nazies avaient emportée de Zarskoje près de Leningrad.

Un groupe de plongeurs polonais de Gdansk (Dantzig) va tenter de récupérer ce trésor au sein de cet immense cercueil qui, à moitié enseveli, est échoué à plus de 60 mètres de profondeur.

LE PAQUEBOT « HANSEATIC »

Le plus grand paquebot de luxe allemand, l'« HANSEATIC » (23.000 T) a été racheté par l'armateur grec Vernicos Eugenides.
Rebaptisé « DORIC », il battra pavillon panaméen, sillonnera la Méditerranée et aura Gênes comme port d'attache.

« U25 »

Sixième du même nom, le « U25 » est également le 11ème des 18 sous-marins de la Classe 206 qui vient d'être construit par les chantiers Howaldt à Kiel pour la Marine fédérale.
Ses caractéristiques : déplacement : 450 tonnes, longueur : 44,3 m, largeur : 4,5 m, tirant d'eau : 4,6 m, propulsion : 2 diesels et 1 moteur électrique - 1500 CV, vitesse : 17 nœuds, armement : 8 torpilles, équipage : 22 (uniquement officiers et sous-officiers).

RESTRICTION DANS L'EQUIPEMENT NAVAL

Pour des raisons budgétaires et contrairement à ce qui avait été prévu, le Ministère de la défense a renoncé à équiper les 4 destroyers de la Classe « HAMBURG » de missiles mer-mer Exocet.

CANOT INSUBMERSIBLE

La firme Krupp vient de perfectionner un canot extra-léger en aluminium qui aurait l'avantage d'être insubmersible.
Ses caractéristiques : longueur : 5,6 m, largeur : 1,8 m, tirant d'eau : 0,8 m.

STANAVFORCHAN

Le dragueur côtier « WETZLAR » (M 1075) de la 6ème Escadrille de dragueurs a été affecté à la Standing Naval Force Channel.
Ses caractéristiques : Classe « LINDAU », construit en 1958, déplacement : 370 t., longueur : 47,7 m, largeur : 8,3 m, tirant d'eau : 2,5 m, propulsion : 2 diesels - 2 hélices - 4000 CV, armement : 1 x 40 mm (AA), équipage : 46 hommes.

LA JOURNEE DE LA FLOTTE

92 bâtiments de mer et 5.540 marins ont participé aux différentes manifestations organisées cet été à l'occasion de la « Journée de la Flotte ».

« S146 »

La première des dix vedettes lance-missiles de la Classe 143 construite par les chantiers Lürsen de Brême-Vegesak vient d'être commissionnée. Cette unité sera attachée à la 3ème Escadrille des vedettes rapides stationnées à Flensburg.
Ses caractéristiques : déplacement : 360 tonnes, longueur : 60 m, largeur : 7,5 m, tirant d'eau : 2,4 m, propulsion : 4 diesels - 4 hélices - 18.000 CV, vitesse : 38 nœuds, armement : 2 x 76 mm, 2 tubes pour torpilles filoguidées Seal, 4 missiles mer-mer Exocet, équipage : 40 hommes.

CALE DE CONSTRUCTION

La mise sur cale d'un nouveau pétrolier de 320.000 tonnes a été inauguré de pair avec la plus grande cale de construction aux chantiers Vulkan à Bremen. D'une longueur de 331,7 m et d'une largeur de 59 m, cette cale peut supporter 450.000 tonnes. Elle est construite de façon à pouvoir être allongée et élargie pour résister à 1.000.000 de tonnes.

MISE EN SERVICE DES « MAKRELE » et « MURANE »

Les « MAKRELE » (L796) et « MURANE » (L797) sont respectivement les 16ème et 17ème bâtiments de débarquement du Type LCU à avoir subi une modernisation. Ils rejoindront la 1ère Escadrille de débarquement avec port d'attache à Borkum.
Leurs caractéristiques : déplacement : 200 tonnes, longueur : 41,6 m, largeur : 8,8 m, tirant d'eau : 2,1 m, propulsion : 2 diesels - 1380 CV, vitesse : 12 nœuds, armement : 1 x 20 mm (AA), équipage : 17 hommes.

NOUVEAU BATEAU-POMPE

Un nouveau bateau-pompe vient d'être mis en service par les autorités portuaires de Duisburg. Il dispose non seulement d'une installation contre la pollution mais a également été équipé de façon à pouvoir être utilisé en cas de catastrophe. A son bord un canot de sauvetage « Jet-boot » qui peut atteindre une vitesse de 70 km/h et qui peut être utilisé pour le transport de blessés ou comme bateau-pousseur pour le bateau-mère. 4 hommes constituent l'ensemble de l'équipage de ce bateau qui a coûté 3 millions de DM.

RETOUR DE CROISIERE

Le bâtiment-école « DEUTSCHLAND », croiseur de 4.880 tonnes vient de rejoindre Kiel, son port d'attache, après une croisière de cinq mois. Il avait à bord 300 hommes d'équipage et 250 officiers et sous-officiers à l'entrainement.

MODERNISATION DE L'EQUIPEMENT NAVAL

Le Ministère de la défense a confirmé le programme d'acquisition suivant en ce qui concerne la Marine fédérale :

- 18 sous-marins de 500 tonnes, Type 206 (en construction),
- 20 patrouilleurs rapides du Type 148 et 10 vedettes rapides du Type 143, tous armés de missiles Exocet,
- 22 hélicoptères de recherche et de sauvetage Westland Sea King.

UN DRAGUEUR POUR LES ANCIENS

L'Amicale des anciens marins de Trêves vient de prendre charge de l'« URANUS » (M 1099), un dragueur qui lui a été offert gracieusement par la Marine fédérale.
Equipé par des réservistes de Trêves, l'« URANUS » appareilla de Kiel, traversa le canal du même nom, la Mer du Nord, le Rhin et la Moselle pour accoster à Trêves, 11 jours plus tard. Accueilli dans son nouveau port d'attache par des milliers de spectateurs, le bâtiment a été rebaptisé « URANUS TREVERORUM ». Il sera principalement utilisé comme home pour les marins de Trêves et des environs.
Ses caractéristiques : dragueur-patrouilleur rapide de la Classe « SCHUTZE », construit en 1960, déplacement : 200 tonnes, longueur : 47,2 m, largeur : 7,2 m, tirant d'eau : 2,1 m, propulsion : 2 diesels - 2 hélices - 3,600 CV, vitesse : 25 nœuds, armement : 1 x 40 mm (AA), équipage : 39 hommes.

GALABAL

VERENIGING

HULPBETOON ZEEMACHT

1 FEBRUARI 1974

Kursaal - Oostende

on her majesty's service

C. JACOBS

« HMS SWIFTSURE » (atoomonderzeeboot)

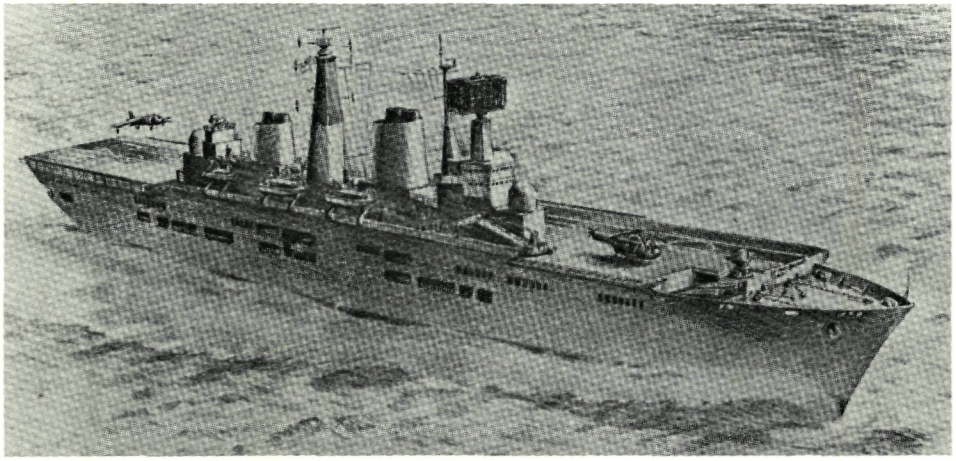
Deze onderzeeboot, de 7e in de reeks Britse onderzeeboten met atoomaandrijving en die te water werd gelaten in september 1971 werd op 17 april 1973 gecommissioneerd.

« HMS INVINCIBLE » (nieuwe kruiser)

Dit schip wordt de eerste van een nieuwe reeks kruisers voor de RN. De kiel werd gelegd op 20 juli ll. nauwelijks drie maanden nadat het bouwkontrakt getekend werd met Vickers Ltd.

« HMS INVINCIBLE » zal volgende karakteristieken bezitten : anti-duikbootbestrijding door middel van Sea King helikopters, vloot commando- en kontrolemogelijkheden, luchtverdediging door middel van Sea Dart missiles en de optie van luchtinterceptie, verkenning of aanvalsmogelijkheid die zou kunnen verzekerd worden door marine Harrier vliegtuigen. Dit potentieel betekent een ware doorbraak m.b.t. de bouw van oorlogsschepen.
De nieuwe kruisers zullen voortgestuwd worden door Britse gasturbines, zullen een waterverplaatsing hebben van 16.000 ton en een strijdmacht van 1.000 officieren en manschappen aan boord hebben.

Le « HMS INVINCIBLE »



« HMS HERMES » (commando- en helikoptervliegdekschip)

« HMS HERMES » werd na een meer dan twee jaar durende ombouwperiode terug gecommissioneerd als een commando- en helikoptervliegdekschip en dit op 18 augustus ll.
Oorspronkelijk was het een traditioneel vliegdekschip dat niettemin drie markante Britse uitvindingen aan boord had : schuin landingsdek, landingsspiegels en de stoomkatapult. Het schip werd gecommissioneerd in 1959 en diende gedurende 11 jaar op alle wereldzeeën.

De ombouw van de « HMS HERMES » is karakteristiek voor de huidige Britse politiek m.b.t. de vliegdekschepen. Aan de leefruimtes in het schip werd ook bijzonder veel aandacht besteed, daar naast de bemanning ook nog 800 mariniers inschepen wanneer het schip zijn operationele opdracht vervult. De tijd van « een marinier slaapt overal » schijnt dus wel voor goed tot het verleden te behoren.

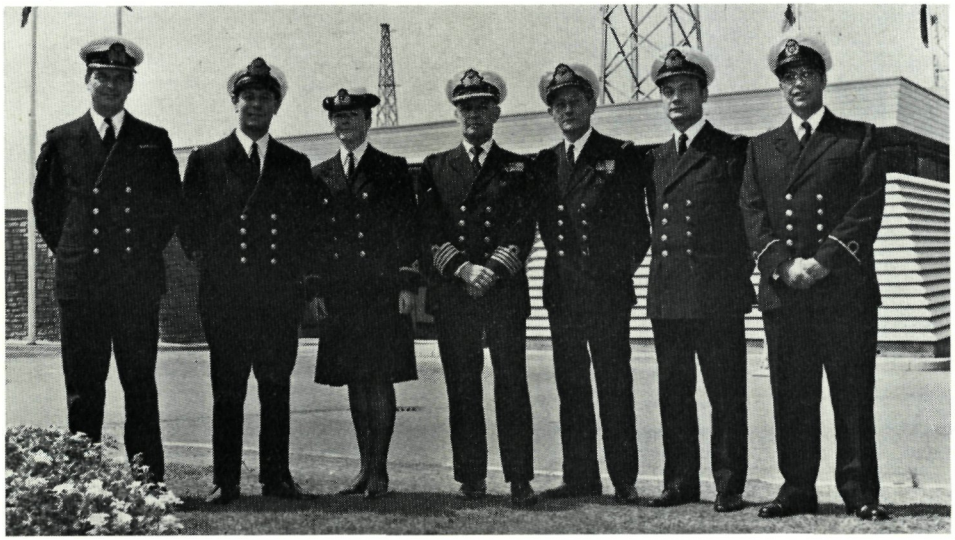
« HMS BIRMINGHAM » (met missiles uitgeruste jager)

Op 30 juli ll. werd « HMS BIRMINGHAM » ; een tweede met « Sea Dart »-missiles uitgeruste jager te water gelaten. Het schip met een tonnemaat van 3500 t, 410 voet lang en 47 voet breed, is naast de Sea Dart ook uitgerust met een 4.5 duim Mk 8 kanon. Er komt ook nog een tweemotorige Lynx ASW helikopter aan boord.
De huidige « HMS BIRMINGHAM » is het derde schip dat die naam draagt. Het eerste was een kruiser die de aktie bij Helgoland en de Doggerbank evenals de slag van Jutland meemaakte. De tweede, eveneens een kruiser, werd te water gelaten in 1937 en deed dienst in de tweede wereldoorlog en tijdens de Koreaanse oorlog.

BEVELSOVERDRACHTEN OP HOOG NIVEAU

In december a.s. geeft Admiraal Sir E. Ashmore, KCB, DSC, zijn commando over aan Vice Admiral Sir T. Lewin, KCB, MVO, DSC. Deze laatste wordt dan Opperbevelhebber van het Kanaalcommando (CINCHAN), Opperbevelhebber van de Oostelijke zone van de Atlantische Oceaan (CINCEASTLANT) en Opperbevelhebber van de Britse Vloot (CINCFLEET). Admiraal Ashmore zal in maart van volgend jaar Admiraal Sir Michael Pollock, GCB, MVO, DSC, ADC, opvolgen als Stafchef en « First Sea Lord » van de Britse Marine. Admiraal Pollock op zijn beurt zal Generaal Steinhoff aflossen als hoofd van het Militair Comité van de NAVO.

BELGISCHE DEELNAME AAN DE STAF VAN HET KANAAL COMMANDO
van links naar rechts :
CPC Cornelis, 1LV Gorts, 3RD OFF. WRNS Gorts, CPV De Schutter, CPF Hutse, CPC (SBH) Jacobs, 1MC Beauprez
(ontbreekt op deze fote : 1LV Boehme (met opdracht))
CPV De Schutter werd in aug '73 afgelost door CPV Pesch. Hij is Deputy Chief of Staff and Head of the Plans Section
CPF Hutse : Staff Officer Mine Warfare - werd afgelost door CPC Cornelis
CPC (SBH) Jacobs : Staff Officer Operational Readiness
1LV Gorts : thans assistent Staff Officer Mine Warfare maar in de nabije toekomst Assistent Staff Officer Operations Channel
3RD OFFR WRNS Gorts : Personeelsdienst CINCFLEET (FOTO EINDE JULI '73)



ROYAUME UNI

G. de BASSOMPIE

Organisation de la Réserve

La Réserve - RNR pour lui donner ses célèbres initiales - a pour tâche essentielle la lutte anti-mines.
Equipée de dragueurs côtiers de la classe « Ton » transformés pour les besoins de l'entraînement, la RNR doit, en temps de guerre former une flottille de 11 dragueurs sous commandement OTAN. A part la contribution britannique au STANAVFORLANT et au STANAVFORCHAN, ce sont les seules unités navales du Royaume-Uni a être ainsi affectées dès le temps de paix. Les dragueurs actuels serviront probablement jusque dans les années 80. Déjà se pose le problème de leur remplacement, les nouveaux dragueurs en poylester étant trop coûteux pour que la Navy puisse remplacer tous ses hydroglisseurs, leur emploi relève encore du domaine des conjectures.
Il se pourrait dès lors que la RNR doive, au moins partiellement, être rééquipée de patrouilleurs rapides dont les missions essentielles seraient la protection des plate-formes de forage en Mer du Nord, la protection des pêcheries et, au sens large, la défense côtière.
Les officiers de la Réserve sont pour la plupart des anciens de l'active ou des officiers de la marine marchande. Cependant, un nombre croissant de ses membres ont fait toute leur carrière au sein de la RNR. Entrés comme midshipman ou sub-lieutenant (2EV) dès l'âge de 19 ans il leur faudra en moyenne quatorze ans d'entraînement avant d'obtenir un commandement. Les niveaux de compétence sont en tous points identiques à ceux de la Royal Navy. Les premiers commandants RNR a avoir été ainsi formés ont été récemment désignés. Certains d'entre eux ont déjà fait des croisières d'entraînement de deux semaines.
Les autorités navales britanniques, conscients de l'énorme réservoir d'enthousiasme qui anime tous ces volontaires (il n'y a pas de service militaire obligatoire au Royaume Uni) font tout ce qu'elles peuvent pour encourager et « récompenser » les membres de la Réserve. Ainsi cet été, quatre dragueurs côtiers partiront pour une croisière au Canada tandis que d'autres visiteront des ports du Continent et de Scandinavie.
Mais la RNR a d'autres tâches importantes à remplir. C'est ainsi que des officiers qui ne peuvent plus servir en mer sont affectés - en grand nombre - à l'organisation du contrôle naval (NCSO). La RNR possède aussi quinze centres de formation pour spécialistes en communications et chaque quartier général est flanqué d'une unité de réserve formée de spécialistes régulièrement entraînés. Enfin, d'autres spécialistes, masculins et féminins, dont les compétences ne sont pas requises en temps de paix reçoivent eux aussi une formation annuelle.
Les réserves en personnel naval qualifié semblent ainsi bien assurées et la politique de la RNR de large ouverture à tous ceux qui veulent y servir et les contacts suivis avec tous les gens de mer lui permettent d'assumer efficacement ses missions de temps de crise et de donner un plein appui à la Royal Navy.

Le dernier survivant de « HMS HOOD » vient de quitter la Royal Navy

Il s'agit du Lieutennat (EDV) BRIGGS, âgé de cinquante ans. Trois hommes seulement survécurent au désastre de l'explosion du « HOOD » provoquée par un obus du « BISMARCK » frappant de plein fouet la soute à munitions. Il y eut 1415 tués. Des trois rescapés, outre le Lt BRIGGS, il n'en reste plus qu'un autre en vie, le troisième ayant péri dans un accident de voiture...

Nouvelle commission pour « HMS LEANDER »

Transformé pour recevoir le nouveau missile ASM IKARA de conception australienne, « HMS LEANDER » vient d'être commissionné à nouveau. Son canon de 4.5 pouces a été débarqué pour faire place au missile. Le bâtiment est ainsi exclusivement affecté à la lutte ASM.
Un nouveau central d'opérations y a été installé. Ceci permettra un temps de réaction extrêmement bref. Les équipements de détection n'ont pas été modifiés et l'hélicoptère ASM constitue toujours un élément important de l'armement du navire.
Les moyens de défense AA sont relativement modestes : un seul lanceur « Seacat » et deux canons de 20 mm.

Le premier IKARA a été tiré avec succès lors de récents essais.
Lancé sur base des informations transmises par le sonar du bord ou celui d'un hélicoptère, IKARA part en l'air comme un missile puis, à la fin du vol, parachute une torpille a tête chercheuse aussi près que possible de la cible.
Pendant la durée du vol, le missile est contrôlé par radio depuis le navire, ce qui permet de pallier aux manœuvres échappatoires les plus violentes de l'adversaire.
Le missile français Malafon est similaire. L'Asroc américain fonctionne selon le même principe mais sans guidage radio. Il est prévu de modifier huit frégates « LEANDER » pour recevoir ce système d'armes ASM. Les autres navires de cette classe recevront les missiles « Exocet ».

Baptême du sous-marin « HMS SOVEREIGN »

Lancé en février, le huitième sous-marin d'attaque nucléaire « HMS SOVEREIGN » a été baptisé d'une bouteille de « vin anglais ».
Personne n'a émis d'avis sur la qualité du breuvage et l'événement serait sans doute passé inaperçu si une vieille tradition navale n'avait été ainsi dépoussiérée : les bâtiments de guerre britanniques sont en effet censés être baptisés à l'aide d'un « navire brew ».
Avec un équipage de 12 officiers et 85 sous-officiers et matelots le « SOVEREIGN » a pour mission principale la chasse anti-sous-marins. Son équipement de navigation à inertie et la mise en service de nouvelles torpilles à son bord devraient lui assurer une redoutable efficacité.

La guerre de la morue : une dangereuse bouillabaisse

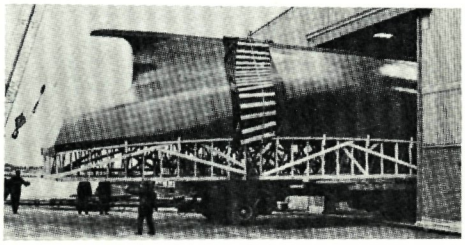
Le conflit s'est déclenché le 1er septembre 1972, date à laquelle l'Islande a décidé de porter de 12 à 50 milles la limite de ses eaux territoriales. Cette décision unilatérale a été prise en violation des accords de 1961 conclus avec l'Allemagne fédérale et la Grande-Bretagne. La position juridique islandaise ne semble donc pas excellente et, conscients de cette faiblesse, les Islandais ont refusé de reconnaître la compétence de la Cour Internationale de Justice siégeant à La Haye.
L'Islande a cependant quelques solides arguments extra-juridiques. Le pays tire en effet 84,3 % de ses devises étrangères de l'exportation du poisson, frais ou traité, et 35 % de la main-d'œuvre islandaise est active dans l'industrie de la pêche soit autant que dans le commerce et les services. Cette activité, vitale pour l'Islande est menacée par l'intensification de la pêche par les navires-usines étrangers qui risquent de dépeupler prématurément la mer. Les chiffres de prises pour la morue sont significatifs : en 1970 les pêcheurs d'Islande en ont ramené 308.336 tonnes ; en 1971, 254.977 tonnes et encore moins en 1972. L'économie islandaise vit de la pêche qui représente 81,9 % alors que ce chiffre tombe à 10,8 % dans l'économie norvégienne et seulement 0,2 % dans l'économie anglaise. Un sol très pauvre vient encore renforcer cette dépendance vis-à-vis de la pêche. Or, dans la limite des 50 milles, 48,4 % du poisson a été pêché par des chalutiers étrangers, anglais et allemands surtout, mais aussi belges, polonais, portugais, soviétiques, etc...
La seule protection légale paraissait donc être l'extension des eaux territoriales. Le Gouvernement islandais l'a décidée en comptant sur la compréhension des nations mieux pourvues. La Belgique a signé, le 7 septembre 1972 un accord avec l'Islande : des permis de pêche renouvelables tous les 6 mois sont accordés à un nombre déterminé de chalutiers en sept endroits de la zone des 50 milles. La France, tout en n'acceptant pas formellement la décision, respecte néanmoins ses nouvelles frontières maritimes, tout comme l'URSS dont les chalutiers font preuve dans cette affaire d'une exemplaire et inhabituelle discipline : les raisons en font aisées à comprendre comme on le verra plus loin. Les Allemands, partie à l'accord de 1961, ont, eux aussi fait montre de prudence.
Les Anglais, par contre, farouchement attachés au principe de la liberté des mers, surtout dans des eaux si proches des leurs ont décidé de ne rien changer à leurs habitudes. Ils ont le droit pour eux mais, attentifs aux problèmes économiques de l'Islande, ils ont offert de limiter leurs prises à 145.000 tonnes de poisson par an, concession importante lorsqu'on sait que les pêcheurs anglais avaient déjà accepté une première limite de 170.000 tonnes. L'Islande cherche à se donner le rôle de David face à Goliath et semble bateaux de pêche britanniques, et d'envenimer la situation. Or, les exigences islandaises

bâteaux de pêche britanniques, et d'envenimer la situation. Or, les exigences islandaises visent à limiter le volume des prises britanniques à 117.000 tonnes. La différence entre les deux positions ne représente que 28.000 tonnes. Pourquoi donc une attiude aussi dure ? C'est que, dans cette affaire, la morue n'est pas seule en cause. Les négociations anglo-islandaises, menées du côté islandais avec une rare intransigeance par Mr. Ludvik Josefsson, ministre des pêches et du Commerce, et surtout communiste bon teint, ont rappelé aux observateurs un autre aspect du conflit, relevant, celui-là de la rivalité Est-Ouest.
Les conservateurs islandais, battus aux dernières élections par une coalition de gauche entraînée par les communistes, soutiennent qu'« on agit comme si l'on ne voulait pas que ça s'arrange ».
On sait que l'Islande fait partie de l'OTAN. On sait aussi que sa position stratégique est vitale pour cette alliance car elle permet en temps de guerre, le quasi-verrouillage des sorties de l'Arctique vers l'Atlantique, considérable obstacle pour la très importante flotte soviétique basée à Mourmansk.
La base aéronavale de Keflavik abrite, avec trois mille marins et aviateurs américains, des installations de détection très efficaces. En outre, les appareils patrouilleurs à long rayon d'action qui y sont basés détectent, enregistrent, filment et photographient strictement toutes les manœuvres des sous-marins soviétiques (il y en a parfois soixante en même temps dans l'Atlantique) et les évolutions des avions patrouilleurs russes.
On comprend, que dans cette affaire, Moscou accorde son soutien aux camarade islandais. Environ cent diplomates soviétiques (pour 200.000 habitants), dont beaucoup ont appris l'islandais, travaillent l'opinion publique pour qu'elle exige le départ des Américains. Ceux-ci étant responsables de la défense de l'Islande, ne veulent toutefois pas se heurter à la Royal Navy. La question du maintien de l'Islande au sein de l'alliance atlantique est ainsi soulevée. Ce serait une assez belle victoire pour les Soviétiques que l'évacuation de Keflavik par les forces del'OTAN, surtout que leurs bâtiments déchargent déjà, en l'absence de toute surveillance islandaise, bien d'autres choses que du pétrole ou des machines et bien d'autres gens que des marins en escale.
Ainsi dans cette affaire où s'enchevêtrent les questions économiques, juridiques et politiques, il semble bien que ces dernières soient déterminantes, comme toujours. La guerre de la morue qui oppose ostensiblement les « bons petits » islandais aux « grands méchants » anglais n'est qu'un reflet des incessantes tentatives soviétiques pour saper l'alliance atlantique et amener progressivement l'Europe à un statut de neutralité voisin de la vassalité.
Le secrétaire général de l'OTAN, Monsieur Joseph Luns, a été chargé de trouver une solution. Lors de la dernière réunion du Conseil à Copenhague, on n'avait pas encore enregistré de progrès sensibles.

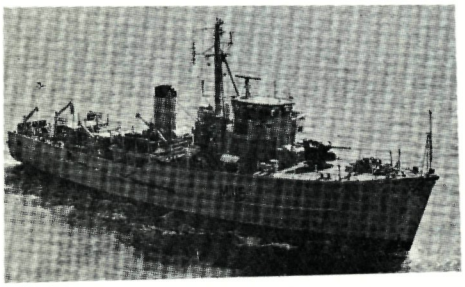
De nouveaux croiseurs à pont continu

La décision tant attendue a été annoncée à la Chambre des Communes le 18 avril. Il aura fallu sept années de doutes et d'hésitations avant de commander le premier de ces « porte-avions honteux ».
Pour une somme de 62 millions de livres sterling, (env. 6 milliards de FB) la R.N. recevra un bâtiment déplaçant 18.000 tonnes, propulsé par des turbines à gaz Rolls Royce Olympus, armé de missiles Sea Dart pour la défense anti-aérienne ponctuelle et des missiles mer mer « Exocet » ; le sixième bâtiment à porter le nom de « HMS INVINCIBLE » embarquera 17 appareils qui, dans une première période, seront tous des hélicoptères lourds ASM de type de Sea King. Ces croiseurs seront en outre pourvus des équipements nécessaires à leur emploi comme navires de commandement.
Plusieurs questions fondamentales restent posées.
Le ministre n'a pas spécifié combien de ces croiseurs seraient construits. La rumeur la plus persistante fait état d'un chiffre de 3 mais le fait nouveau de la construction de porte-avions par les Soviétiques pourrait provoquer une sensible augmentation de ce nombre. On aura aussi à l'esprit les dernières estimations OTAN portant sur l'essor continu des forces armées soviétiques et l'important effort de modernisation de leur matériel qui bénéficie en outre de l'avantage de la standardisation.

La deuxième question fondamentale - sans réponse pour l'instant - est celle de l'emploi d'appareils ADAC/V de type « Sea Harrier ».
Une étude est en cours pour déterminer les possibilités d'adaptation du « Harrier » aux exigeances opérationnelles de la Marine. Les résultats en ont été promis pour la fin du mois de juin. Cependant le dessin officiel publié par le ministère montre un « Harrier » se posant sur le pont du nouveau croiseur, pont qui se trouve être à un léger angle par rapport à l'axe du navire. Une forte probabilité existe donc de voir à nouveau des chasseurs à réaction embarquer à bord d'unités de la Royal Navy. L'aéronavale britannique, la Fleet Air Arm, a connu bien des vicissitudes au cours de son existence. Plusieurs fois menacée de disparition, elle a toujours réussi à renaître comme le phénix dont une de ses escadrilles porte l'emblème. Serait-ce encore le cas ?



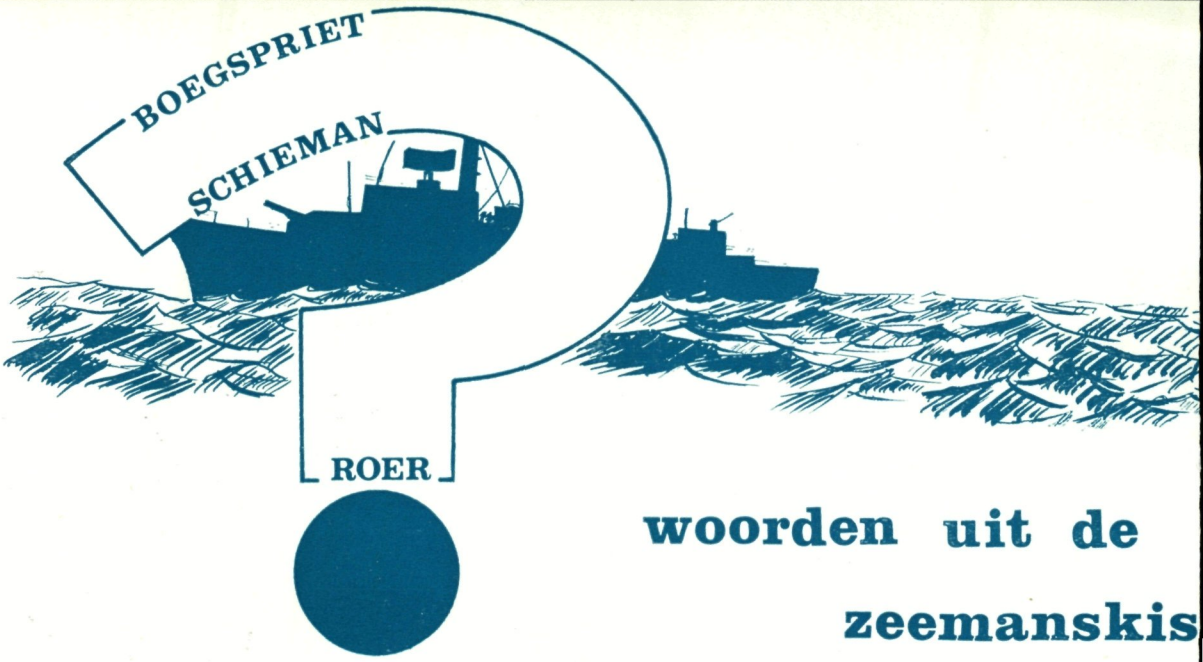
Nouveau dragueur Suédois.



Le « HMS WILTON ».

MCM : Dragueurs en polyester

« HMS WILTON », dragueur-chasseur de la classe Ton dont la coque a été réalisée en stratifié de verre, poursuit ses essais. La photo ci-contre montre bien la configuration générale de ce bâtiment, le plus important construit à ce jour dans ce matériau.
D'autre part, les chantiers suédois de Karlskrona viennent d'achever la coque d'un chasseur de mines expérimental de 130 tonnes. La discrétion entoure ce nouveau bâtiment mais on sait déjà qu'un mode de construction « en sandwich » a été adopté. Le moulage s'est fait, à l'inverse de celui du « WILTON », sur un moule mâle (voir photo).



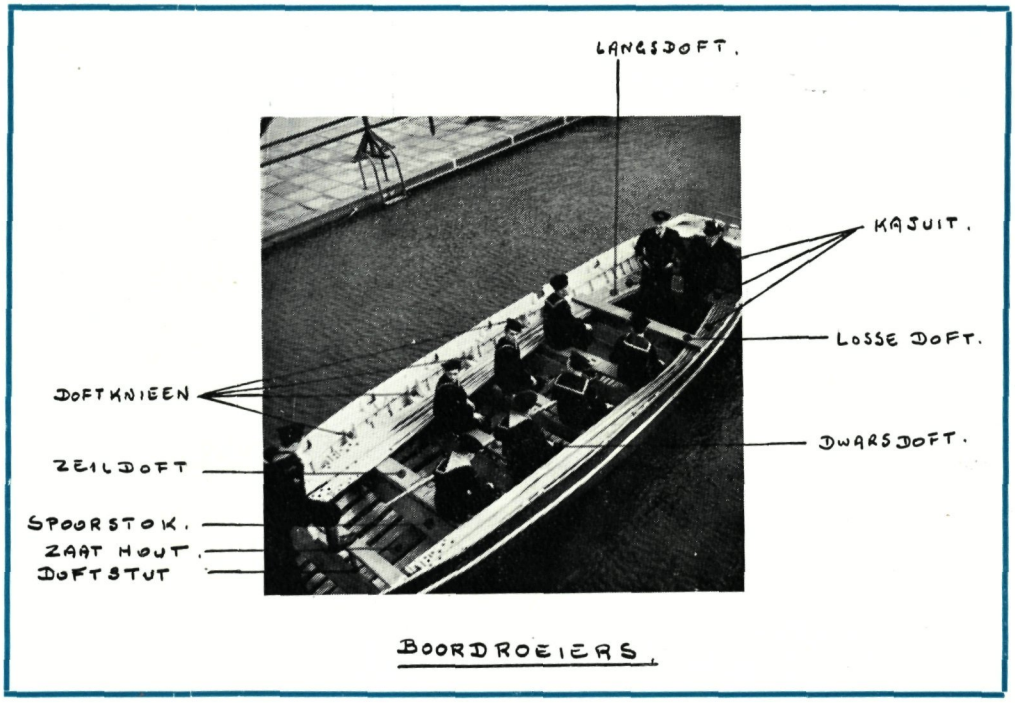
woorden uit de zeemanskis

HET NEDERLANDS, TAAL VAN DE SCHEEPVAA

DOFT

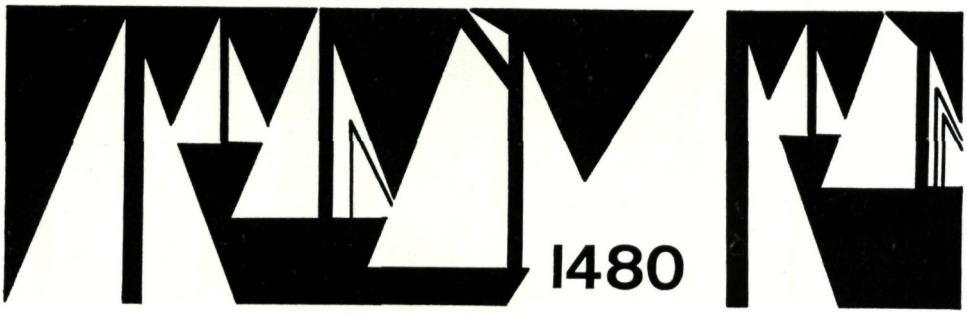
Een zitbank in een open boot heet in het Nederlands een DOFT of DOCHT. (Fr, banc de nage ; Eng, thwart ; Duits, ducht.) Men onderscheidt DWARSDOFTEN die niet alleen als zitplaats voor roeiers dienen maar tevens een zeer gewaardeerd dwarsverband vormen in de constructie van de boot, zij doen als zodanig dezelfde dienst als de dekbalken bij een schip, en LANGSDOFTEN. De langsdoften zijn banken in de zijden van de boot die bedoeld zijn als zitplaats voor de passagiers en de overige bemanningsleden.
Het geheel van langsdoften en achterste dwarsdoft vormt de KAJUIT (Fr, chambre ; Eng, sternsheets ; Duits, achterkastell.) Onder de doften van de kajuit zijn veelal de middelen ter verhoging van het drijfvermogen de zg. LUCHTKASSEN (Fr, caisson étanche ; Eng, bouyancy tank ; Duits, luftkassen.) aangebracht.
Als steun voor de roeier hoort bij elke doft een SPOORSTOK (Fr, barre de nage ; Eng, stretchers ; Duits, fuszstock.)
Niet alleen is de doft belangrijk als zitbank en dwarsverband, maar ook als hulpmiddel bij allerlei werkzaamheden ,zoals bij het slepen van sloepen. Het oog van de sleeplijn wordt dan door een spoorstok genomen die onder de voorste doften wordt aangebracht. Zo werd in de tijd dat de zeilschepen nog door boordsloepen, bij windstilte, de haven werden binnengesleept - BOEGSEREN noemt dat - het BOEGSEERTOUW vastgemaakt aan de achterste of de op een na achterste doft en niet aan de ring van het HENNEGAT.
Ook de Sleper van een gestreken sloep wordt op een gelijkaardige wijze bevestigt. Het oog van de sleper wordt onder de voorste doft door een stuk hout genomen dat op twee doften wordt gelegd. Eens de sloep gestreken kan het personeel aan boord door het eind van de sleper aan boord op te lopen de sloep enige vaart over de voorsteven geven. Wordt hierbij aan boord van de sloep uitgestuurd dan kan deze voldoende vrij komen van de scheepszij om de riemen toe te leggen. Door het stuk hout van de doften te trekken kan de opgelopen sleper op een gemakkelijke manier losgegooid worden.
Heeft de boot of sloep zeilvermogen dan is er juist voor het midden van de lengte een dwarsdoft voorzien waarin een uitsparing voor het plaatsen van de mast werd aangebracht. Deze bijzondere doft heet een ZEILDOFT en is meestal van een iets zwaardere uitvoering dan de andere doften. Aan boord van grotere sloepen is de voorste doft meestal uitgerust als steun voor een sleepbolder en noemt dan ook SLEEPDOFT. Loopt de hijshaak van een sloep door een kraag op een doft dan noemt men die doft een HIJSDOFT.
De doften steunen in de zij op DOFTWEGERS (Rr, serre-banquière ; Eng, rising.) Dit zijn langsversterkingen die tegen de binnenkant van de INHOUTEM van voor naar achter zijn aangebracht. Doordat de doftwegers de doften moeten dragen zijn zij zwaarder uitgevoerd dan de KIMWEGERS. Op kleinere boten zijn de doften meestal op de doftwegering ingelaten.

J. B. DREESEI



Aan de bovenkant worden de doften gesteund door koperen of houten knieën, ook wel DOFTKNIEEN genoemd. Deze knieën steunen de hoek tussen doft en boord.
Op grotere boten worden de doften bovendien in het midden gesteund door een DOFTSTUK ook wel een SOLDAAT of een MANNETJE genoemd. Deze doftstukken steunen op het ZAATHOUT (Fr, carlingue ; Eng, hog ; Duits, saatholz of kielschwein.).
Alnaargelang de aangewende roeimethode kunnen er per doft een of twee roeiers zitten. Zit er per doft een roeier en heeft die zijn (uiteraard) lange riem aan de andere zijde buitenboord steken, zoals bij het roeien in een walvissloep gebeurt, dan spreekt men in het Nederlands van « OM EN OM ROEIEN ». Bij deze manier van roeien gelden de roeibevelen voor de boord waarover de riem uitsteekt.
Zitten er twee man per doft en roeit elk van hen met een riem, die korter is dan bij het « om en om roeien », dan noemt dat « BOORD ROEIEN ».
Het roeien van één man met twee riemen noemt men « JOL ROEIEN ». In de wereld van het wedstrijdroeien spreekt men dan van « sculling ».
De oorsprong van het woord doft is onzeker. Het middelnederlands geeft DOFT, DOCHT en één enkele maal DOST (waarschijnlijk berust deze laatste vorm op een drukfout).
J.H. Röding in zijn « Algemeines Worterbuch der Marine » (1793) geeft Holl ; DOFTEN ; Dân, TOFTER ; Swedisch, TOFTAR ; Engl, THWARTS ; Franz, BANCS ; Ital, BANCHI ; Span, BANCOS ; Port, BANCOS. Dit zou een aanduiding kunnen zijn dat verwantschap buiten het Germaans zeer onzeker is. Bly (in Zeilvissloepen) citeert bij het woord een aantekening van J. van Lennep (auteur van een « Zeemanswoordeboek ») die als volgt luidt : « Het woord is deens en betekent een ledige grond, doch in het bijzonder een zitplaats in een schuit ».
Zegswijzen in het Nederlands zijn :« Eigen doft roeien » = naar eigen inzichten handelen, de instructies niet nauwkeurig volgen.
« Ieder op zijn doft » is een uitdrukking die gebruikt wordt om aan te geven dat ieder op eigen gelegenheid moet handelen.

chronique de la voile

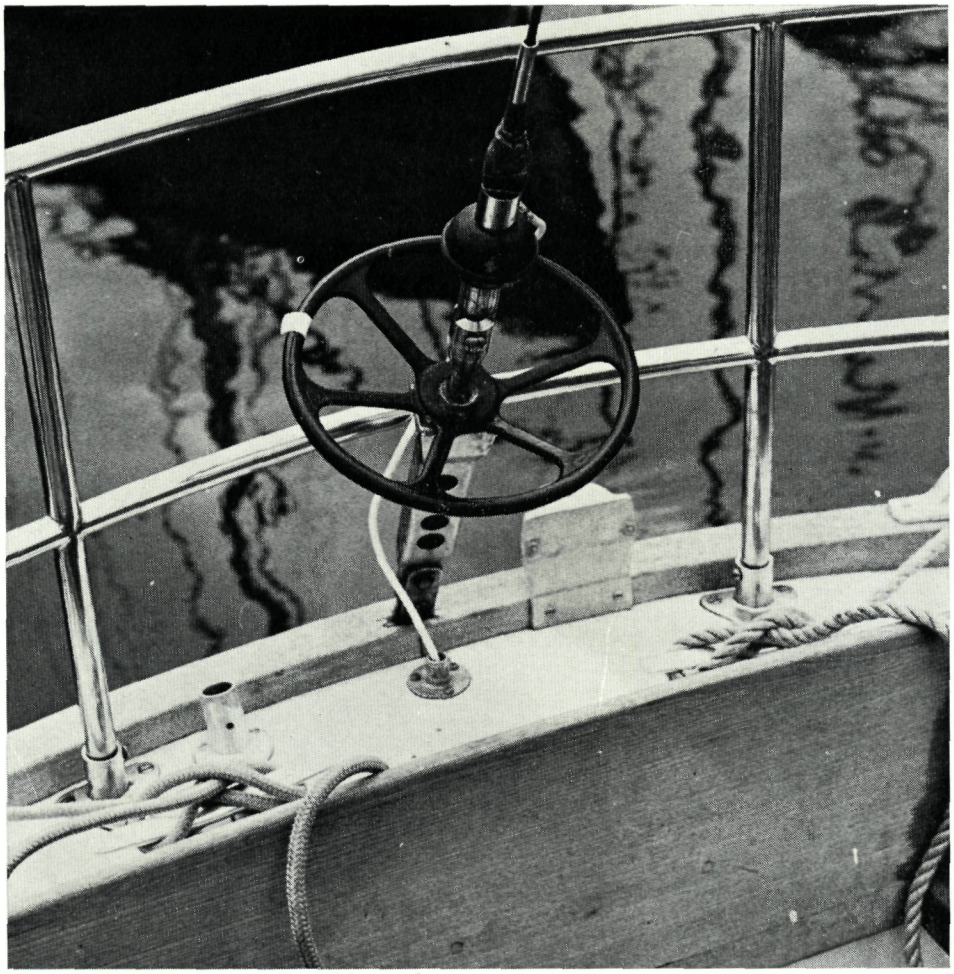


kroniek van de zeilsport

L'AERODYNAMIQUE D'UNE VOILE

Une voile n'est pas un morceau de tissu quelconque tendu entre des espars.
En effet, une voile plate « comme une planche » si elle est orientée dans le vent laisse s'écouler celui-ci sans aucune composante propulsive (fig. 1). Si l'on augmente l'incidence de cette voile par rapport au lit du vent, on obtient une poussée du côté du vent ; cette poussée voit son effet amoindri par les turbulences créées sous le vent (fig 2).
Pour obtenir une forte poussée en évitant les effets perturbateurs de la traînée, il faut « creuser » la voile suivant une courbe harmonieuse (fig. 3). Cette forme favorise alors l'écoulement des filets d'air. Lorsqu'on borde une voile, il y a lieu de le faire de façon à ce que le vent s'écoule le long de celle-ci. L'angle d'attaque doit donc être très faible, il est en théorie de l'ordre de 22°.
Une voile est constituée de laizes assemblées et taillées à plat sur un plancher. On obtient le creux voulu en donnant un certain « arrondi » aux ralingues de la voile (fig. 4). Dans le cas d'une grand'voile, le mât et la bôme étant rectilignes (fig. 5), le creux de la voile sera directement fonction de la courbure des ralingues de mât et de fond. Si l'on pouvait arrondir progressivement le mât et la bôme jusqu'à obtenir exactement les courbures des ralingues, on diminuerait constamment le creux de cette voile et finalement elle serait absolument plate. A bord d'un bateau de mer, il faut modifier le creux de la voile en fonction de la force du vent. Lorsque le vent fraîchit, il faut aplatir la voile. Lorsque les composantes propulsives et inclinantes ont atteint leurs valeurs maximales et avant de réduire la toile, on aplatit encore davantage la voile conservant ainsi la valeur de ces deux composantes (une plus grande gîte nuisant à la plus grande composante propulsive obtenue, à partir d'un certain moment).
Il faut donc à tout moment pouvoir agir sur le creux de la voile en le déplaçant, l'augmentant ou le diminuant.
C'est en agissant sur les espars ou les ralingues de la voile que nous pourrons nous rendre maître du creux.

P. BENOIDT

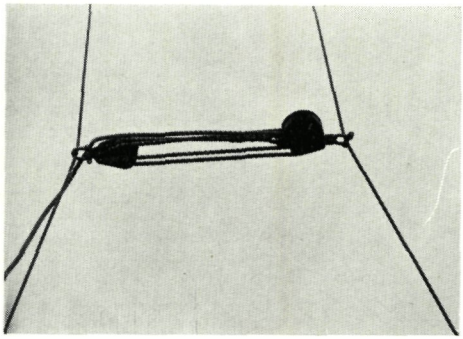


Le pataras est réglé au moyen d'un ridoir et volant.

ACTION SUR LES ESPARS

A bord des bateaux modernes, les espars sont tous plus ou moins SOUPLES. On peut donc modifier leur profil de façon à agir sur le creux.
Suivant que l'on agit sur le mât seul, la bôme seule ou les deux à la fois, on avance, recule ou descend le creux.
Pour courber le mât, il suffit d'agir sur le faux étai (ou les haubans avant) et sur le pataras au moyen d'un ridoir à volant ou hydraulique (fig 6). Dans le cas d'un double pataras on place simplement un bredindin entre ces deux manœuvres et on les rapproche en embraquant le courant. Cette double action provoque une importante compression du mât, par contre, les cadènes soumises à une traction considérable tendent à arquer le bateau. Ceci est très remarquable sur des bateaux en polyester. Sur la bôme, il est plus difficile d'agir efficacement. La localisation du point d'attache du palan d'écoute et l'action d'un palan de hâle-bas provoqueront un aplatissement relatif de la voile tout en ramenant le creux vers le bas (fig 6).

Sur cette photo nous distinguons le patan d'étarque du point d'écoute, le palan de hale-bas et le palan d'amure (le long du mat sous la bôme).



Dans le cas d'un pataras double on utilise un bredindin pour augmenter la tension sur l'arrière du mat. On incline ainsi le mat vers l'arrière tout en raidissant l'étai.

Ici, il y a lieu de citer l'importance du déplacement du chariot d'écoute de grand voile, grâce à lui on peut « ouvrir » ou « fermer » la ralingue de chute de la voile.

Par petit temps on place ce chariot près du centre du rail d'écoute en donnant du mou à l'écoute et au hâle-bas. Si la brise vient à forcer, on déborde davantage le chariot en raidissant les manœuvres courantes citées ci-dessus. Aux allures arrivées, le chariot est amené en bout de course du rail d'écoute et les palans de hâle-bas et d'écoute sont raidis au maximum, ceci dans le but d'empêcher la voile de « déverser ».

ACTION SUR LES RALINGUES

On règle la tension de la ralingue d'envergure au moyen d'un palan d'étarque placé sous le point d'amure.

La ralingue de fond est manœuvrée par l'intermédiaire d'un palan d'étarque fixé au point d'écoute.

Finalement, pour ouvrir ou fermer la ralingue de chute on manœuvre un « nerf » placé dans cette ralingue et ajustable au bas de la chute.

Il a été dit plus haut que l'action sur la bôme était très limitée en ce qui concerne le creux ; pour agir encore plus efficacement dans ce sens on rencontre généralement une fermeture à glissière et un CUNNIGHAM HOLE sur les voiles modernes ; ces systèmes permettent de récupérer presqu'entièrement le creux.

Ce texte se réfère presque continuellement à une grand'voile car les possibilités d'une telle voile sont plus grandes que celles d'un foc.

Les voiles d'avant sont enverguées sur l'étai uniquement. Il est évident qu'il est plus délicat de contrôler la forme d'un étai que celle d'un espar.

Pour cette raison, les voiles d'avant ont une coupe différente de la grand'voile (fig. 7). Elles présentent du creux lorsque l'étai est arqué et s'aplatissent quand on raidit l'étai. Ceci s'obtient en serrant le pataras comme déjà signalé plus haut.

D'autre part, en déplacant le point de tire de l'écoute de foc, on ouvre ou on ferme cette voile ce qui permet de diriger l'écoulement des filets d'air le long de la face sous le vent de la grand'voile. L'effet de VENTURI ainsi provoqué est d'une importance capitale. Dans un prochain article, nous verrons plus en détails l'interaction qui existe entre les voiles d'avant et la grand'voile.

fig 1

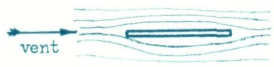


planche dans le vent
pas d'effet propulsif

fig 2

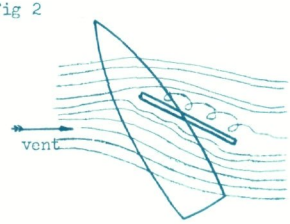
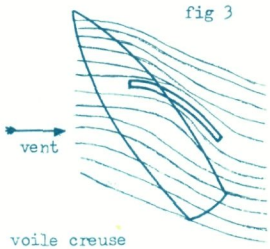


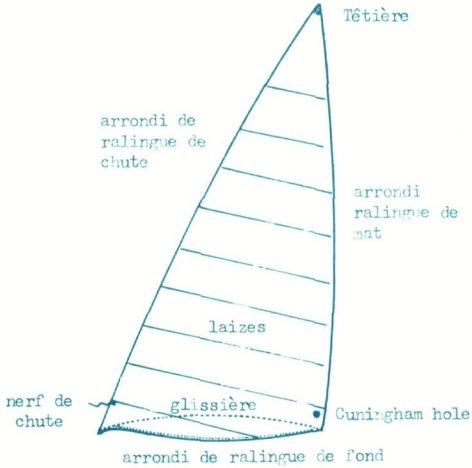
planche présentant une certaine incidence avec le vent. Turbulences sous le vent.

fig 3



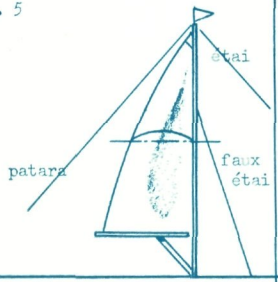
voile creuse
écoulement harmonieux des filets d'air

fig 4



UNE GRAND' VOILE (COUPE NORMALE)

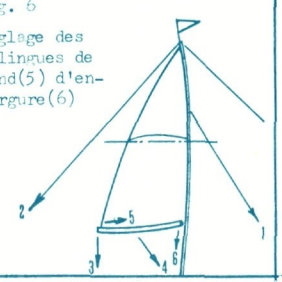
fig. 5



grand' voile sur espans rectilignes: creux important

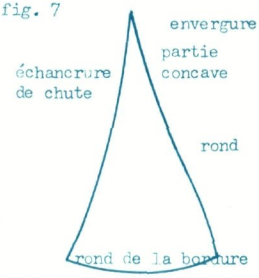
fig. 6

règlage des ralingues de fond(5) d'envergure(6)

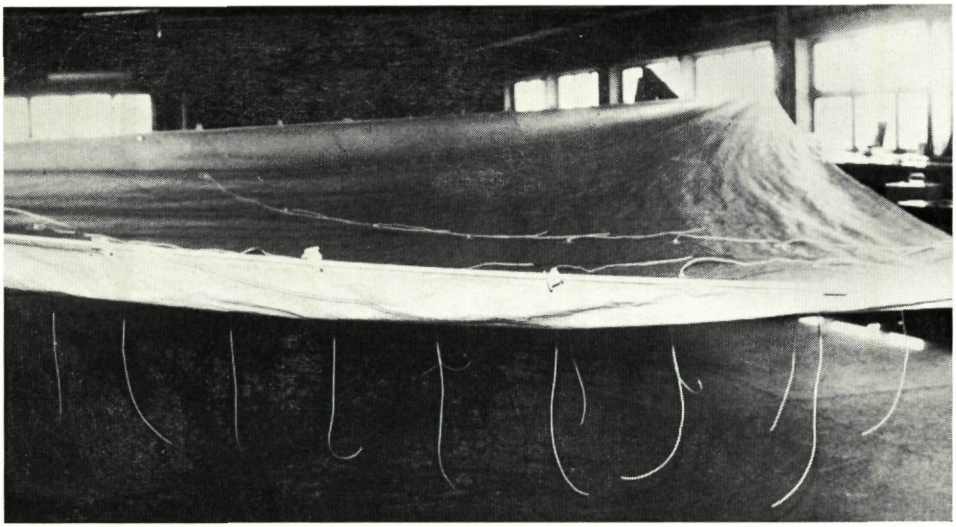


on raidit le faux étai(1), le patara(2) l'écoute(3) et le hale-bas(4). Les espans se courbent la voile devient plate

fig. 7



coup d'un FOC



Sur cette photo, prise à la voilerie Wittevrongel, on distingue nettement le creux de cette « Grand'voile ».

KORTE SAMENVATTING
VORMEN VAN EEN ZEIL

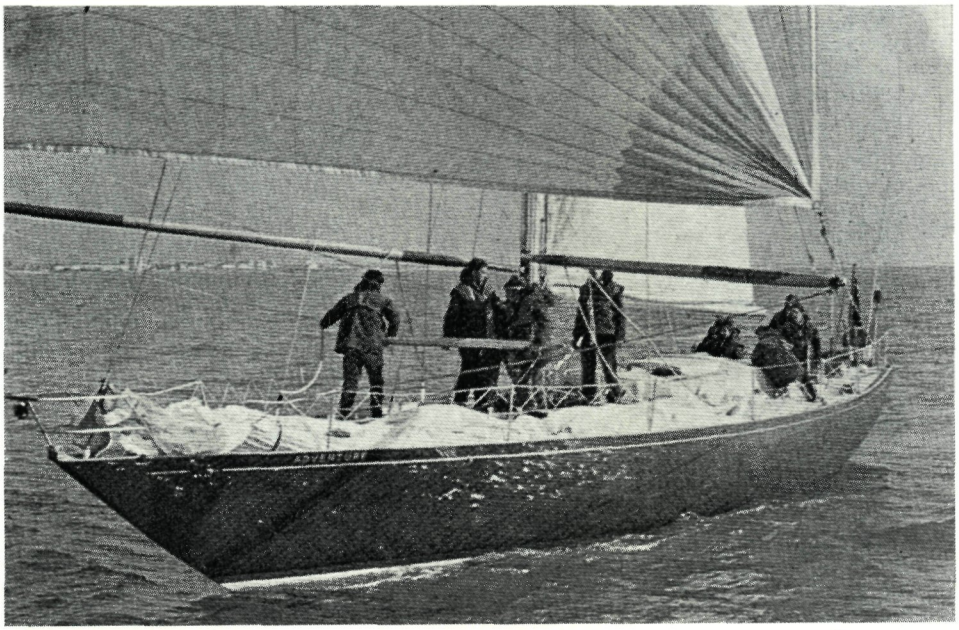
Deze maand bespreken we de vorm van een zeil. Een zeil is niet zomaar een stuk stof dat tot een platte vorm bijeengenaaid is. Door zijn welvende vormen ontwikkelt een zeil een aanzienlijke voortstuwingskracht. Om kort te zijn voor wat kielboten betreft zal men met holle zeilen varen bij kalm weder en naargelang de wind vermeerdert zullen de zeilen platgetrokken worden.
Het regelen gebeurt door het krommen van de mast. Een mast wordt gekromd door druk uit te oefenen op de achterstag en de binnenvoorstag. Voor de giek gebruikt men de giekneerhaler. De spanning op de lijken geeft tevens een weerslag op de vorm van het zeil : voorlijk door een halstallie, voetlijk door een uithaler.

HET ZEILCENTRUM ZEEMACHT

Daar het ministerie van landsverdediging onderrichtingen gegeven heeft ter bevordering van de sport in het leger, is dit een enige gelegenheid om de belangstelling van het zeilen in onze macht te onderstrepen.
Sport, vrijetijdsbesteding, beroepsvorming en zelfs publieke relaties vormen een verbondenheid in de zeilsport. De stafchef, zelf beoefenaar van deze sport, is hiervan goed op de hoogte, en wenst daarom deze sport een maximale aanmoediging te geven.
Reeds sinds vele jaren werd het zeilcentrum opgericht en bestuurd door CPC Stradiot en 1LV De Looze in Kallo. Zonder de verworven voordelen te verliezen (het gebruik van het Galgenweel), werd een herinplanting van het zeilcentrum beslist in Nieuwpoort, waar alle liefhebbers van deze sport hun praktijk kunnen bijwerken. Zoals gebruikelijk tot op heden zullen verschillende eenheden uitgeleend worden aan eenheden en korpsen.
We beschikken heden over twee homogene vloten : 9 caravelles voor rondvaarten en familietrips en 8 « 420 » voor koersen. De Zeemacht blijkt hier echter niet bij stil te staan. Het in dienst nemen van 3 of 4 « 470 » zou het begonnen werk moeten voltooien, maar ook een vloot van bewoonbare schepen die voldoen aan de normen van IOR (International Offshore Rule).

Zonder iets nieuws uit te vinden schijnt het voorbeeld van Engeland zeer goed. Dit land heeft voor zijn strijdkrachten acht yachten aangekocht van 16,5 meter in poylster. Deze boten zijn ultramodern en hebben een maximum klassifikatie bij Lloyd's. De prijs kon verminderd worden dank zji de aankoop van een homogene serie zonder veel luxe. Drie eenheden van dit type waarop twaalf tot zestien manschappen inschepen kosten veel minder dan een enkele « ZENOBE GRAMME ». Door deze boten ook door andere officiële organismen te laten gebruiken zoals de Hogere Zeevaartschool van Antwerpen, het Belgische Maritieme Verbond en de BLOSO zou een vlugge aflossing bevorderen en het rendement verhogen. Droom of werkelijkheid.

Laat ons hopen dat eens deze utopie werkelijkheid wordt.



L'« ADVENTURE »

LE CENTRE DE VOILE FORCE NAVALE

Dans notre no. 2 de 1972, évoquant une déclaration du Ministre de la Défense Nationale à propos d'une intensification de la pratique des sports à l'armée, nous soulignons combien la voile était adaptée à notre FORCE NAVALE.

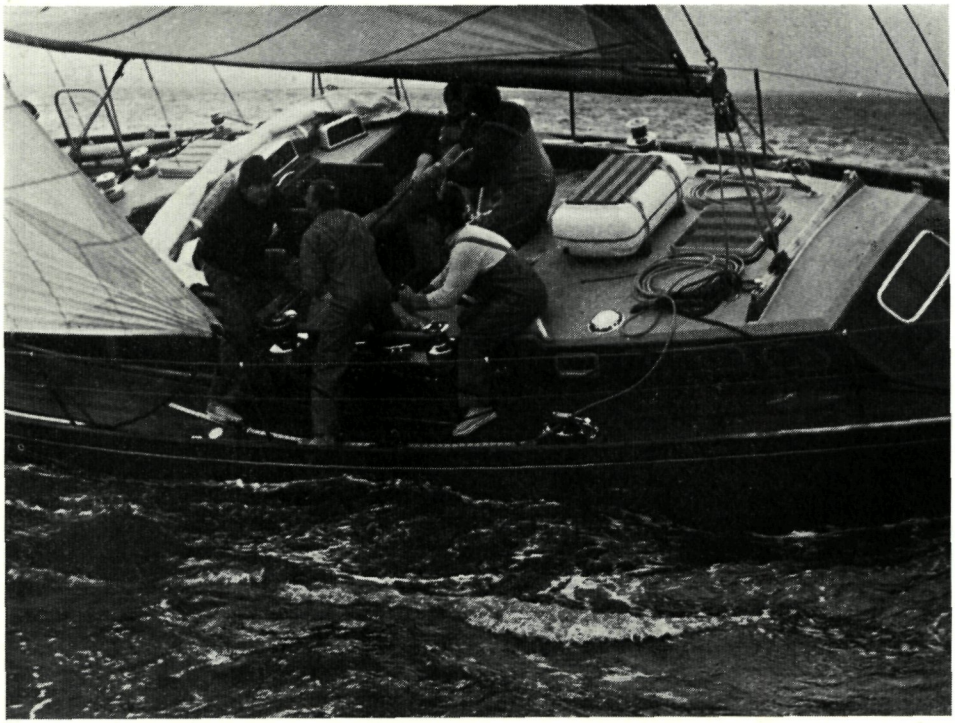
C'est avec plaisir que nous pouvons annoncer aujourd'hui qu'il entre dans les intentions de notre Chef d'Etat-Major, lui-même adepte convaincu de ce sport, de développer et d'encourager la pratique de la voile à la FORCE NAVALE.
Voilà donc une bonne nouvelle !

Cet effort sera concrétisé par l'implantation à NIEUPORT du CENTRE DE VOILE tandis qu'à ANVERS, les avantages obtenus sur le GALGENWEEL seront conservés. LA FORCE NAVALE dispose maintenant de 2 flottilles homogènes : les CARAVELLES pour l'initiation et les loisirs familiaux et les « 420 » pour la régate.

Deux objectifs doivent guider nos options futures : compléter la flotte des petites unités par la mise en service de bateaux plus évolués que le « 420 » (3 ou 4 « 470 » semblant être

la solution la plus raisonnable) et constituer une flottille de 2 ou 3 bateaux de mer habitables modernes tombant dans les normes IOR (INTERNATIONAL OFFSHORE RULE). Ici il ne s'agirait plus vraiment de loisirs mais également d'équipement didactique. Cette bivalence est réellement rentable et économique d'autant plus qu'exploitée avec des organisations officielles comme l'ESNA, l'ADEPS ou la LMB ce matériel serait vite amorti. A ce propos, la GRANDE-BRETAGNE vient de mettre en service dans ses forces armées 8 superbes yachts, des NICHOLSON 55 (16,5 m). L'un d'eux, l'« ADVENTURE », participe avec un équipage de la ROYAL NAVY, à la course qui en 8 mois doit faire le tour du monde par les « 3 caps ».

BELGISCHE DEELNAME ADMIRAL'S CUP



In volle aktie aan boord van de « DAGON », herkent men MTR. Verbeke (links) en 2EV. Hanton (recht met witte pull).

RÉPERTOIRE BIOGRAPHIQUE

Colaert Jacques
1584-1637
(H.M. VDM Moreel)

Amiral de l'armée navale de Flandre sous Philippe IV. Né en 1584 d'une famille qui s'était déjà rendue célèbre par ses services dans la marine *, il commença sa carrière de marin à l'âge de 17 ans, et passa 36 ans de sa vie en mer. Il prit au cours de ses combats 109 navires de commerce et 27 vaisseaux de guerre et leur enleva 1500 pièces de canon. Il fut blessé dangereusement 17 fois. Il vainquit sur mer l'Amiral Hollandais Quast (1635) et fit prisonnier l'Amiral hollandais Houtebeen. Il sauva son escadre de la défaite lorsqu'avec l'armée navale d'Espagne sous les ordres de l'amiral-maître de Camp Don Diego de Olivera, ils furent forcés par la flotte hollandaise de l'Amiral Mooy Lambert à se réfugier dans le Downs où

l'amiral espagnol resta bloqué cinq mois ; Collaert parvint à forcer le blocus et à rallier Dunkerque (juin 1624). Il fut anobli par le roi Philippe IV et fait chevalier de l'ordre militaire de St Jacques.

Le 16.3.1637 le roi lui octroie un des plus hauts grades auquel il pût prétendre et le nomme Amiral. Jacques Colaert mourut quatre mois et demi plus tard en Espagne alors qu'il se préparait à remonter vers le Nord. Il avait 53 ans (30 juillet 1637).

Il avait épousé à Dunkerque Melle Meny, sœur de l'Amiral Antoine Meny. La famille Colaert s'est établi à Bruges après la prise de la ville de Dunkerque par les Français.
* les Colaert ayant servi dans la Marine :

Eloi et François en 1587

Mathieu en 1597

Jacques en 1600

Michel en 1624

Raoul en 1602

Jacques et Jean en 1644 et 1646

Antoine en 1650

L'Admiral Jacques Colaert.

Raoul Colaert
(N.M.)

Capitaine de Vaisseau.
Commande en 1602 le « PETIT CHIEN » sous les ordres de l'Amiral Adrien Diericksen. Il fut pris par les Hollandais et tout l'équipage du « PETIT CHIEN » (52 h) pendu au texel.

Michel Colaert
(H.M.)

Capitaine de Vaisseau 1624.
Dans une rencontre avec l'escadre de l'amiral hollandais Van Dorf, 23 navires, il l'attaque avec 5 de ses navires (1 de 28c, 3 de 26, 1 de 14c) en prend un et met les autres en fuite.

Mathieu Colaert
(H.M.)

Capitaine au service du Magistrat de Dunkerque (1597-1646), puis dans l'escadre de l'Amiral de Bourgogne-Wacken. Commande « LA PERLE », et remplace Mathie Jacobsen dans son commandement en 1600.
Commande encore une frégate en 1644.

Jean Colaert
(H.M.)

Capitaine en 1646.

Jacques Colaert
(H.M.)

Capitaine en 1644.

Jacques Colaert

Capitaine de Vaisseau.
Commande le « CHAT QUI AGRIFFE » (de Crabbecatte) et fait partie de l'escadre équipée à la hâte par l'Amiral d'Aremberg en août 1600 et mise sous les ordres de l'amiral de Bourgogne-Wacken, pour aller ravager les flottes de pêche des Hollandais en représaille des nombreuses actions des rebelles contre les pêcheurs flamands. Colaert, pris en chasse par 20 vaisseaux de la flotte des Etats, est rejoint entre Douvres et Calais ; un boulet brise le grand mât et après un furieux combat le flamand a le dessous ; les 38 survivants sont pendus sans pitié.

François Colaert
(H.M.)

Officier sur la « MOUETTE » en 1587, reçoit du Magistrat de Dunkerque un don de 20 ? à l'occasion de son mariage. C'est ce même navire qui partit le 26 juin à la rencontre de la Grande Armada.

Eloi Colaert

Capitaine de Vaisseau.
Commande « LE CHIEN » en 1587-1588, navire des Magistrats de Dunkerque, en 1589 « LA MOUETTE » puis en 1590, le vaisseau de l'escadre royale « LA FORTUNE ». Il sert avec Michel Jacobsen. Après le désastre de l'expédition d'Angleterre de la Grande Armada, Eloi Colaert est chargé d'aller ramener en Espagne un lot de prisonniers espagnols, portugais et italiens, rachetés aux Hollandais et libérés.

Antoine Colaert (de houde) AR am 569	Capitaine Corsaire d'Ostende. Commande en 1702 « DE EENDRACHT » une nouvelle frégate de 10 canons. Puis en 1704 le «ST-ANTOINE DE PADOUE » et le « ST-HUBERT » de 75 tx, 10 canons, 2 pierriers. En 1709 il commande le «ST-FRANÇOIS » qui est un yacht de guerre de 70 T et 8 canons. Armateur Mathieu Maes.
Antoine Colaert de Jonghe AR am 569	Commande de 1707 à 1709 le « ST ANTOINE DE PADOUE », frégate de 80 T et 8 canons.
Philippe Colaert AR am 566	Capitaine Corsaire d'Ostende, commande en 1674 le « ST BENEDICTUS », seneau de guerre de 4 canons.
Cornil de Coninck	Capitaine de Vaisseau en 1558.
Charles Contant AR am 567	Capitaine Corsaire d'Ostende. Commande en 1691 le « ROI GUILLAUME », seneau de 30 T et 5 canons. En 1696 il commande le « DUC DE BAVIERE », 40 tx, 8 canons, nouveau navire venu de Zeeland appartenant à l'armateur Hendrik Vandenbroecke, puis en 1696 encore le « ST CHRISTOFFE » du même armateur. En 1704 il commande « L'ANGE GARDIEN » de 120 tx.
Robert Contales aussi Contals AR am 569	Capitaine Corsaire d'Ostende. Commande en 1705 le « ST FRANÇOIS », frégate de 60 T et 8 canons, et le « ST JACQUES DE VICTOIRE » et en 1706 le « ST FRANÇOIS ».
Georges Cools (H.M.)	Capitaine de Dunkerque. 1632-1645.
Jan Coopman (H.M.) AR am 568	Capitaine corsaire d'Ostende 1642-1676. Commande en 1676 le « JESUS MARIA ANNA », seneau de 50 T, 6 canons et en 1693 il commande le « ST ANTOINE DE PADOUE », frégate de 70 tx, armée de 12 canons, puis en 1694 la frégate de 60 tx, la « ST ANNA ».
Philippe Coppens AR am 957	Capitaine Corsaire d'Ostende. Commande en 1704 le « ST JACQUES LA VICTOIRE », barquelongue.
Jacques Cornelissen (H.M.)	Capitaine de Vaisseau (1588-1591) ayant fait partie de l'escadre de Flandre de la Grande Armada.
Pierre Cornelissen (B.W.I.)	Capitaine de Vaisseau. Commande sous Philippe II le « ST ROCH » (1591) ; désarmé après le désastre de la Grande Armada, il fut gardé en disponibilité et entretenu.
Daniel Cornelissen dit De Koster (H.M.)	Capitaine corsaire. En 1594, il commande un des navires armés par la ville

de Dunkerque, le « ST ELOI » de 160 T, 21 canons. Lorsqu'en 1595 au retour d'une campagne de course ramenant pour 43.000 livres de rançon, il tombe sur une flotte hollandaise, entouré il se bat en désespéré, met hors combat plusieurs de ses agresseurs et lorsque tous ses officiers sont tués, il se fait sauter. Un service funèbre fut fait aux frais de la ville et sa veuve reçut 41 livres « par forme d'aumône et alimentation ».

Cornil Cornelissen
(H.M.)

Capitaine en 1641.

Louis Cornelis
Doc P. Goubeau Ostende
(son descendant)

Capitaine marchand d'Ostende.
Commande en 1811 « LA PROSPERITE » et la « DAME HENRIETTE ».

Peter de Corte
AR am 569

Capitaine Corsaire d'Ostende.
Commande en 1702 le « ST ANTOINE DE PADOUE » de 18 tx, 8 canons et 2 pierriers.

Denys Cortvys
ou Courtois
AR am 658

Capitaine Corsaire d'Ostende.
Commande en 1705 la « BONNE FORTUNE », seneau de 6 canons et 4 pierriers.

Chretien Cortroc
(H.M.)

Capitaine d'une nef de la flotte du comte Louis de Maele en 1356.

François Corynssen
alias Moscuyl
AR 655

Capitaine Corsaire d'Ostende.
Commande en 1690 le « CAROLUS SECUNDUS », barque-longue de 26 tx, 5 canons et 4 pierriers. Fait le 6 juillet une prise de 70 tx chargée de vin et d'eau de vie : le « ST JEAN DE DIEPPE ».
En août 1691 il est armateur principal du « ST FRANÇOIS ».

Andries Courne
Ah an 569

Capitaine Corsaire d'Ostende.
Commande en 1700 le « ST MARIA MAGDALENA », frégate de 50 tx et 8 canons.

Jacob Cousyn
AR am 566

Capitaine Corsaire d'Ostende.
Commande en 1674 « LA FORTUNE », seneau de 28 tx, 3 canons en 1675 le « ST JACQUES ».

Bernard de Craemer
AR am 566

Capitaine Corsaire d'Ostende.
Commande en 1677 le « ST MATHIEU » de 8 lastes et 2 canons et en 1678 le « ST PAULUS ».

Jan Credo
AR am 568

Capitaine Corsaire d'Ostende.
Commande la frégate de 12 canons nommée « LA CHARMANTE » 1696.

Willem Creuraerts (H.M.)	Capitaine de Vaisseau (1591). Ayant fait partie de la Grande Armada, il fut maintenu en service au régime de capitaine entretenu.
Otto Cristiaensen (H.M.)	Capitaine en 1637.
Angelus Crop ou Ingel Crop	Capitaine de Vaisseau de l'escadre royale de Dunkerque et Amiral en 1652. Il commande (probablement jusqu'en 1658 à la prise de la ville par la France) toute l'Armada de Dunkerque. Il y est considéré comme un vieux routier de la guerre de course. En novembre 1643 il eut un bras emporté par un boulet de canon dans un combat contre un navire hollandais. Il épousa Joanna Joris à Dunkerque en 1652. D'un premier mariage il eut : le 2 novembre 1642 une fille Catharina, parrain Gaspard van Maeren d'Anvers et marraine Margarita Strademont (ou Straetmans) (épouse de Joannes Andriessen dont elle eut 1 fils Angelus le 18 septembre 1652 dont l'Amiral Ingel Crop fut le parrain). le 29 septembre 1646 un fils Joannes, parrain Joannes Andriesssen marraine Catharina Van Dycke de Dunkerque. L'Amiral fut également parrain de Maria Margarita Barat (25-8-1652) fille de Arnold Barat et de Jeanne Piers.
Cornil de Cuyper (H.M.)	Capitaine en 1500.
Jan-Janssens de Cuyper (H.M.)	Capitaine Corsaire en 1603 pour le compte de l'Amirauté de Dunkerque.
Hans de Cuyper (H.M.)	Capitaine de Vaisseau (1604) de l'escadre de Flandre sous les Archiducs.
Cornil de Cuyper (H.M.)	Capitaine corsaire. Commande, en novembre 1644, une frégate dans la flottille d'Antoine D very qui mourut des suites des blessures qu'il eut au combat cette année-là contre un convoi de 23 navires hollandais escortés de 3 vaisseaux qu'ils purent saisir et entrer à Ostende.
Adam de Cuyper AR am 566	Capitaine Corsaire d'Ostende. Commande en 1676 le seneau « ST JACQUES » armé de 2 canons.
Laurens Cutsens (H.M.)	Capitaine 1600-1606.
Diericq Cybersen AR am 566	Capitaine Corsaire d'Ostende, il commande en 1676 le « ST ADRIAEN », seneau de 30 T et 3 canons.

★

BIBLIOGRAPHIE BIBLIOGRAPHIE
BIBLIOGRAFIE BIBLIOGRAFIE

VAN HAVERBEKE

Pierre GUTELLE, **Construire son bateau en bois moulé et contre-plaqué,** Editions du « Compas » 242,— F.

L'auteur a réuni une série d'articles parus dans la revue spécialisée « Bateaux ». Il ne s'agit ici, évidemment que de la construction en bois telle qu'elle est praticable par les amateurs sans connaissances particulières. Ce sont des conseils pratiques sur des expériences en construction collée, en contre-plaqué et en bois moulé, ainsi que l'aménagement de coques en stratifié verre-polyester à l'aide d'éléments en bois. Au fil des chapitres l'amateur trouve dans cet ouvrage la réponse aux questions qu'il se pose concernant l'outillage, les tracés, le choix des bois, les techniques de construction jusqu'au stade final : la peinture.

Lucien CHRETIEN, **Navigue debout à la lame,** Editions VANDER, 250,— F.

Subjugé par la mer, l'auteur désirait entreprendre des études navales, mais l'autorité paternelle le fit demeurer terrien. Il connut vers les années « trente » la grande crise mondiale qui l'obligea de pratiquer diverses professions, souvent fort modestes. Puis, il fit la guerre comme commandant dans diverses unités d'infanterie, gagnant de hautes distinctions honorifiques.

Ayant « réussi » après la guerre dans l'industrie (génie civil et engins de manutention), il demeura hanté par ses rêves d'antan. Il s'embarqua comme passager, traversa les sept mers. Ayant passé douze fois l'Atlantique et effectué vingt-trois croisières, voguant sous de nombreux pavillons, il recueillit de multiples renseignements qui le ravirent.

Au cours de ses longues stations à la timonerie des rafiots... ou de somptueux paquebots, ce profane acquit, grâce aux complaisances d'officiers de quart, quelques notions de navigation, s'initiant même à l'utilisation des instruments du bord.

Destiné aux « croisiéristes », et aux passagers de lignes maritimes, cet ouvrage plaira à ceux qui sont tentés par les évasions inédites.

Bruno TROUBLE, **La régate de A à Z,** Editions du « Compas » 159,— F.

Maints yachtmens chevronnés liront avec un vif intérêt ce véritable bréviaire du régatier présentant d'une manière simple et concise, l'ensemble des tactiques à adopter, des fautes à ne pas commettre à chaque phase de la régate, depuis le départ jusqu'au franchissement de la ligne d'arrivée.
Sélectionné olympique en 1968, Bruno Troublé, avec humour et rigueur permet non seulement au néophyte de s'initier rapidement aux secrets des grands champions, mais aussi au barreur chevronné de faire le point de ses connaissances, voire de les perfectionner.

F.C. VAN OOSTEN, **Schepen onder Stoom,** Uitgeverij C. De Boer jr., voor België uitgeverij N.V. DE BRANDING, Korte Winkelstraat 15, 2000 Antwerpen, 8°, p. 235, talrijke illustraties, 495,— F.

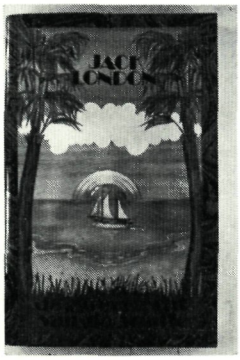
In het begin van de 19de eeuw deed de stoom zijn definitieve intrede in de scheepvaart. Schepen, eeuwenlang met behulp van zeilen door windkracht of door energie van mens en dier voortbewogen, werden onafhankelijk van deze krachten. De eerste niet-experimentele stoomboot werd in 1801 gebouwd te Grangemouth. Het was de houten sleepboot « CHARLOTTE DUNDAS », met een machine van 10 pk, welke machine een enkel scheprad aandreef. Sindsdien heeft de stoommachine als voortstuwingsbron voor schepen in de 19de eeuw een snelle ontwikkeling gekend, tot zij aan het begin van de 20e eeuw geleidelijk aan werd verdrongen door de motorkracht. Over deze periode handelt het boek. Het beschrijft de eerste experimentele stoomboten en de uitvindingen die daaraan ten grondslag lagen. De ontwikkeling van de stoommachine aan boord van schepen. De combinatie van zeilen stoomvoortstuwing. De verdrijving van de zeilen door de stoom en de overgang van houten naar ijzeren schepen. Dit alles in een periode van ongeveer een halve eeuw.
De invloed van de stoom op het passagiers- en vrachtvervoer, de invloed op de oorlogsmarine, de rol van de brandstof aan boord, al deze onderwerpen komen ter sprake. Tevens geeft het informatie over de stoommachine zelf en over de voortstuwingsmiddelen : scheprad en schroef. Tot slot worden in het kort de figuren behandeld die een belangrijke rol in de ontwikkeling van het stoomschip hebben gespeeld. Door middel van vele foto's en tekeningen van deze periode wordt de ontwikkeling van het eerste experimentele schip tot het meest geperfectioneerde uit de tweede helft van de 19de eeuw getoond.
Alhoewel - een traditie bij N.V. De Boer - de uitgave zeer verzorgd is, hebben we toch ergens de indruk dat het offsetprocedé niet ten goede komt aan de kwaliteit van de illustraties. Gebrek aan diepte, overwegend grijs, iets dat men niet heeft met typodrukplaten. Een kleine opmerking die zeker niets afdoet van de waarde van dit interessant boek.

* * *

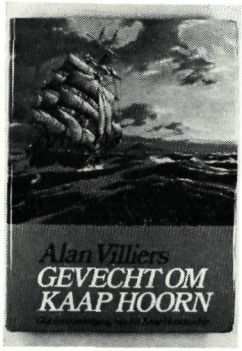
JACK LONDON, **De Zwerftocht van de Snarck,** Uitgeverij C. De Boer jr. - voor België N.V. DE BRANDING, Korte Winkelstraat 15, 2000 Antwerpen, paperback, p. 224, 225,— F.

In 1907 werd een jarenlange droom van de toen reeds wereldberoemde Amerikaanse schrijver Jack London gerealiseerd : een zwerftocht naar en door de Stille Zuidzee. Hij maakte de reis samen met zijn vrouw Charmian en na thuiskomst, twee jaar later, beschreef hij zijn ervaringen in de Pacific, toen nog bezaaid met droomeilanden, bevolkt door deels nog niet door westerse invloeden aangeraakte en bedorven natuurmensen. Londen was een geboren verteller en ook dit boek is een treffend voorbeeld

van zijn groot talent. Het is een bloedwarm boek, vol curieuze en romantische ervaringen, beleefd op zee en op de Salomonseilanden, Molokai, Bora Bora en andere fantastische rotstoppen in die oceaan. Een boek dat men na het gelezen te hebben met niet geringe nostalgie sluit - met heimwee naar die eilanden en die mensen. En met een vleug jalouzie op de man die de kans kreeg dit alles te mogen beleven.



« De zwerftocht van de Snarck » is een tijdeloos verhaal en behoort ongetwijfeld tot de hoogtepunten uit Londons œuvre.



ALAN VILLIERS, **Gevecht om Kaap Hoorn,** Uitgeverij C. De Boer jr., voor België N.V. uitgeverij DE BRANDING, Korte Winkelstraat 15, 200 Antwerpen, 8°, p. 288, talrijke illustraties, 495,— F.

Het klassiek geworden boek van Alan Villiers over de Kaap Hoorn vaart is « The way of a ship ».

De eerste Nederlandse editie, onder de titel « Glorie en ondergang van het Kaap Hoorn schip », was na enkele jaren uitverkocht, zodat een herdruk noodzakelijk werd.
« Gevecht om Kaap Hoorn », is een herziene en geheel nieuw geïllustreerde herdruk van de Nederlandse editie. Het boek geeft een volledig overzicht van alle betrokkenen bij de Kaap Hoorn vaart ; de schepen, de reders, de gezagvoerders, de bemanning. Het geeft een inzicht in de specifieke problemen van de Kaap Hoorn vaart en in de eigenschappen van schip en bemanning. Tevens vertelt het de schokkende belevenissen van een groot aantal « Kaap Hoorners ». In dit boek gaan het documentaire en het verhalende element hand in hand, zodat de lezer naast een boeiend verhaal duidelijke informatie krijgt over de schepen en hun bemanning. Exacte gegevens worden verstrekt over de schepen, de tuigage, de bemanning, de vracht, de afstanden, de snelheden en het leven aan boord. De vele foto's en tekeningen verduidelijken de tekst en geven een onverbloemd beeld van het boeiende doch harde leven van deze varensgasten.

* * *

Richard CREACH-OSBORNE, Jaap KRAMER, ***Dit is zeilen,*** *Uitgeverij C. De Boer, voor* België N.V. DE BRANDING, Korte Winkelstraat 15, 2000 Antwerpen, 19,5 x 20,5, p. 223, talrijke illustraties in kleuren, 295,— F.

Over dit werk is een super 8 mm film verkrijgbaar bij uitgeverij De Branding.
« Dit is zeilen » is een praktische zeilcursus volgens moderne visuele instructiemethoden.
De auteurs zijn ervaren zeilers, vertrouwd met allerlei typen zeilboten. Zij bouwen zelf boten, leerden jonge mensen zeilen en schreven een groot aantal boeken en tijdschriftartikelen.
De tekenaar is zelf een zeiler, die met eigengemaakte boten de wedstrijdsport beoefent.

Het boek - geheel in vierkleurendruk - is opgezet om praktische instruktie te geven en de « feeling » voor het zeilen over te dragen.
De methode is concentrisch, d.w.z. de onderwerpen worden eerst ingeleid en later geleidelijk aan uitgediept waar en in zover dat in het kader van de cursus noodzakelijk is.
Bij het doorbladeren van dit werk stelt men zich onvermijdelijk de vraag : hoe kan men aan dergelijke goedkope prijs dit boek uitgeven ? Ieder bladzijde staat boordevol met illustraties in vier kleuren. De heer Peter A.G. Milne, illustrator van het werk verdient alle lof met zijn prachtige tekeningen. Een boek dat een « must » is voor iedere zeiler !

* * *

Noël CHAUMY, **Frasques et fresques militaires,** Editions Novedi, Avenue de Broqueville 276, 1200 Bruxelles, C.C.P. 325 53, 129,— F.

Aux Editions Novedi vient de paraître, sous le titre inattendu « Frasques et Fresques de soldats », un petit volume sans prétention dû à la plume de M. Noël Chaumy. On ne peut dire que c'est uniquement un recueil de bonnes histoires. C'est plus et mieux que cela. M. Chaumy place cet ana sous le signe de Chamfort : « La plus perdue de toutes les journées est celle où l'on n'a pas ri ». Or, on rit gentiment en lisant « Frasques et Fresques » que l'on devine écrit d'une plume nonchalante, fantaisiste et sans prétention. L'auteur est un ancien gradé qui évoque des souvenirs. Divertissement toujours digne d'intérêt, même si le sujet en est cette armée que le Belge a beaucoup dénigrée.

Les yeux durs

De son passage à l'armée, M. Chaumy n'a gardé que de bons souvenirs, souvent irrespectueux ou frondeurs - ce qui nous les rend d'autant plus sympathiques. « Le service militaire », dit-il quelque part, « c'est une maladie de jeunesse, comme la rougeole ».
L'auteur de ce divertissant petit livre s'amuse à glaner des souvenirs et des anecdotes qui ne manquent pas de piquant. Telle la rencontre, à l'ambassade de France à Washington, du poète Paul Claudel, ambassadeur, et du maréchal Joffre.

- Voulez-vous me rappeler votre prénom, demande Joffre à l'ambassadeur.
- Paul, Monsieur le Maréchal.
- Oh, quelle coincidence ! Nous avons à Paris un écrivain qui s'appelle également Paul Claudel, un poète, à ce qu'il paraît, mais on dit que ses pièces sont d'un embêtant !

Une piquante anecdote sur le salut :
L'adjudant : Comment le salut doit-il être exécuté ?
La recrue : Les yeux dans les yeux, adjudant.
L'adjudant : Comme des amoureux, alors ?
La recrue : Ah ! non, car les amoureux se font les yeux doux, tandis que, pour saluer, il faut faire « les yeux durs ».

* * *

« DES MARINS, DE L'HONNEUR ET DES DAMES »
EVOQUES PAR JEAN DE LA VARENDE

Un ouvrage posthume du grand écrivain que fut Jean de la Varende vient de paraître : « Histoire de la Marine en 70 récits ». La présentation de la première édition de ce livre, placée sous la présidence d'honneur d'André Masséna, prince d'Essling, et sous la présidence effective de l'amiral La Yaye, inspecteur général de la Marine, aura lieu le mardi 17 novembre 1973, de 15 h 30 à 20 h, aux Invalides. MM. de Boisdeffre, Guillain de Bénouville, Georges Bordenove, Henri Queffelec, Michel de Saint Pierre, André Soubiran, membres du Comité des AMIS DE LA VARENDE, contresigneront l'édition originale et dédicaceront leurs ouvrages.

* * *

DE BLAUWE WIMPEL
jg. 1973

Het maart-nummer van het scheepvaartblad « De Blauwe Wimpel » staat bijna integraal in het teken van het 100-jarig bestaan van de Holland-Amerika Lijn. In een bijdrage « De Lijn » en Rotterdam : een twee-eenheid, schetst Kees Borstlap de voortdurende strijd om het bestaan van deze wereldbekende rederij, waarvan de zgn. « dijkboten » sedert vele jaren vertrouwde verschijningen zijn in de Belgische zeehavens, o.m. te Antwerpen.
Medewerker Vandenbussche gaat omstandig in op de huidige én toekomstmogelijkheden van dit dynamisch concern, dat o.m. een der eerste ter wereld was om over te schakelen naar het container- en lichtervervoer.
Op de middenpagina's staat een reproductie van Jack Spurling's schilderij van de legendarische « FLYING CLOUD », vergezeld van enkele zilte kanttekeningen. Ook de zeezeilers komen in dit nummer aan hun trekken. Wimpeltekenaar Reint de Jonge schreef en illustreerde over zijn avonturen met het kajuitjacht « DOORDRIJVER ».
De vaste rubrieken maken van deze Wimpel andermaal een « must » voor eenieder die ook maar iets met de scheepvaart in de ruimste betekenis te maken heeft.
Uit de nummers van april en mei jl. van « De Blauwe Wimpel » noteerden wij volgende merkwaardige bijdragen : het nog steeds verdwijnen van schepen door « onbekende oorzaak », en dit ondanks geperfectioneerde radiografische verbindingen... ; het einde van de « QUEEN ELIZABETH », zijnde de koningin van de Atlantic ; de vlucht per schip van 3 miljoen Duitsers van Oost naar West - na 1945 ; Scheepssnelweg om de wereld voltooid ; de haven van Oostende en haar rijk maritiem verleden ; de zogenaamde « prijsschepen » uit de Tweede Wereldoorlog ; de zee die wij ons wensen, e.a.
Dit alles rijkelijk geïllustreerd en aangevuld met meerdere vaste rubrieken.
Over de « NEDLLOYD DEJIMA », het eerste van 2 containerschepen van de derde generatie, schrijft R. Vandenbussche in het juni-nummer.
Een interessante bijdrage is ook deze over het historische- én kostbare ! - zoentje tussen de « Oranje » en de « Willem Ruys », zijnde een der meest geruchtmakende calamiteiten in de geschiedenis van de Nederlandse scheepvaart.
In dit nummer tevens de stand van zaken over de Belgische koopvaardij, alsook meerdere pakkende scheepsfoto's.
In het juli-nummer wordt de ramp van de « EDMUND FANNING »-schoolvoorbeeld van menselijk falen - aan een kritisch onderzoek onderworpen, terwijl de opkomst én de glorie van de wereldvermaarde « Cunard Line » nader beschouwd wordt. Ook stelt K. Borstlap de vraag of Rotterdam nu een uniek museum-schip krijgt. Zoals gebruikelijk wordt dit alles aangevuld en omlijst door treffende illustraties en foto's alsmede de gekende vaste rubrieken.
« De Blauwe Wimpel » wordt in ons land verspreid door de uitgeverij De Branding, Korte Winkelstraat 13-15 te 200 Antwerpen. Een jaarabonnement van 12 nummers kost 375 fr., losse nummers zijn verkrijgbaar tegen 50 fr.

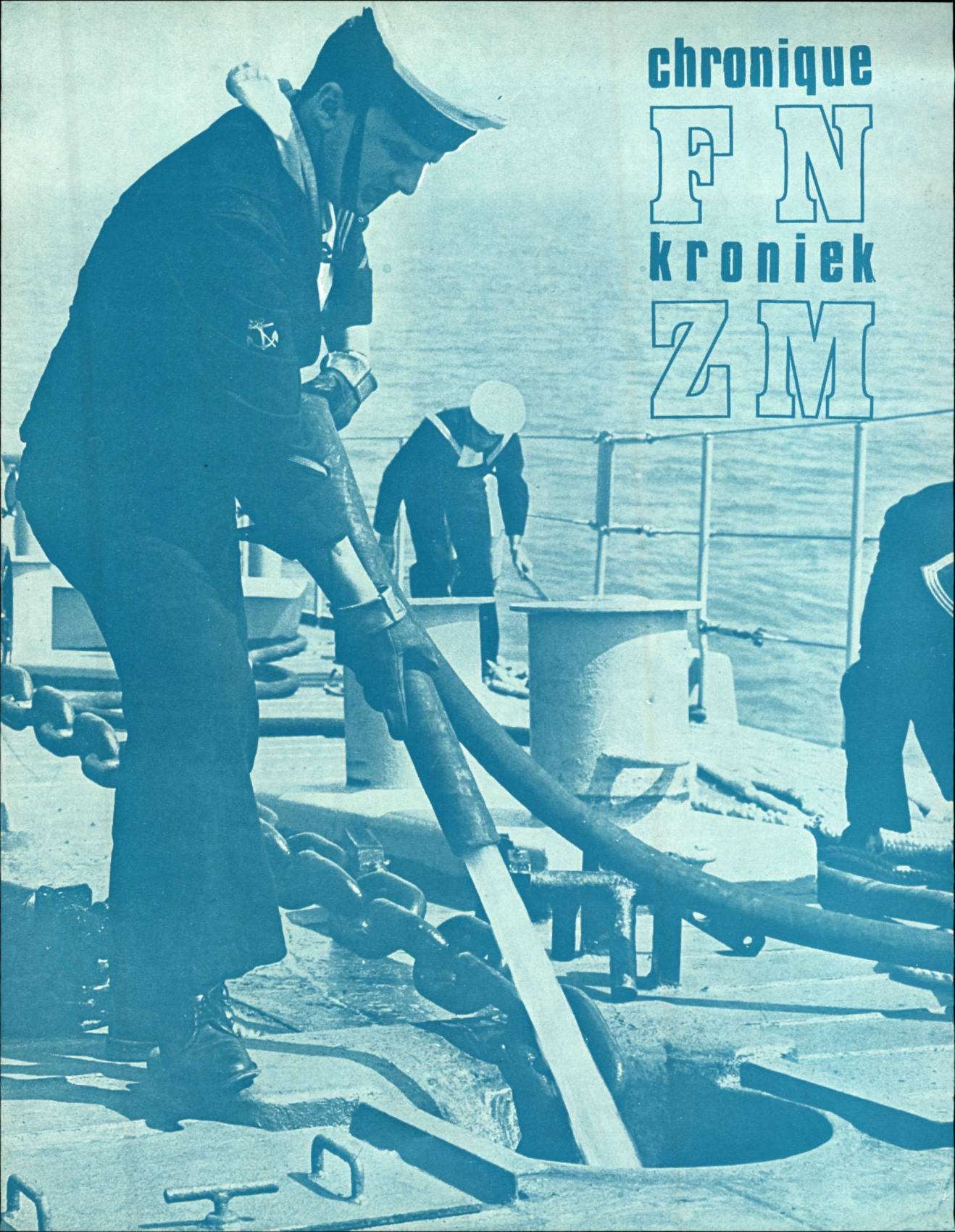
* * *

VAREN, maandblad Vlaamse Vereniging voor Watersport, Beatrijslaan 25, 2050 Antwerpen. Abonnement 200 fr. per jaar.

Het septembernummer (60/73) van Varen is opnieuw uitgegroeid tot een lijvig nummer boordevol interessante artikels en clubnieuws. Een blik op de inhoudstafel geeft ons een klein idee over de inhoud.

Terneuzen : 23 juni 1973
Vakantiegroeten van...
Bretagne : romance van graniet
De klub der meer dan 200.000 km
Zeilsport in Frankrijk, 39 doden in 1972
De « MEEUW »
Van boeken
Giraglia
Niemand geïnteresseerd ?
Het ontstaan van de VVW
Klassenieuws
Wedstrijduitslagen
Wedstrijden voor u
Laatste klus Deltawerken
Klubmededelingen VVW-Schelde, VVW-Galgenweel, VVW-Hofstade, VVW-Nieuwpoort, VVW-Viersel, VVW-Mendonk, VVW-Oostende, VVW-Turnhout
Korte golfslag

Als men daar aan toevoegt dat het ook nog degelijk geïllustreerd is, en de publiciteit binnen de perken blijft van het aanneembare, dan begrijpt men best dat wij dit tijdschrift aanbevelen.



chronique FN kroniek ZM

AKTUALITEITEN ZEEMACHT
ACTUALITES FORCE NAVALE

BEVELSOVERDRACHT VAN DE GROEPERING OPERATIES VAN DE ZEEMACHT

De Groepering Operaties van de Zeemacht te Oostende heeft op 29 augustus ll. een nieuwe bevelhebber gekregen.
De Kapitein-ter-Zee D. Geluyckens, die op 15 oktober 1970 bevelhebber werd van de Groepering, heeft deze na bijna drie volledige jaren verlaten om een cursus te volgen aan het Nato Defense College te Rome. Zijn opvolger is Commodore E. Poskin, die gedurende negen jaar de adjunct was van de Stafchef van de Zeemacht te Brussel.
Tijdens een korte plechtigheid, die plaatsgreep in de Marinekazerne Bootsman Jonsen op 29 augustus om 10.30 uur schouwde de Kapitein-ter-Zee D. Geluyckens de eredetachementen en sprak hij een laatste maal tot zijn officieren, onderofficieren en manschappen. Nadien ging Commodore J. Van Dyck, Stafchef van de Zeemacht, over tot de investituur van Commodore E. Poskin, de nieuwe commandant van de Groepering Operaties. Na het defilé, dat de plechtigheid besloot begaven de genodigden zich naar de Mess der Officieren voor de erewijn.

* * *

Bevelsoverdracht « COMOPSNAV ».

Commodore Poskin mocht vanwege de heer Burgemeester Piers een welkomsgeschenk ontvangen.

BEVELSOVERDRACHT GROEPERING OPLEIDING EN TRAINING ZEEMACHT

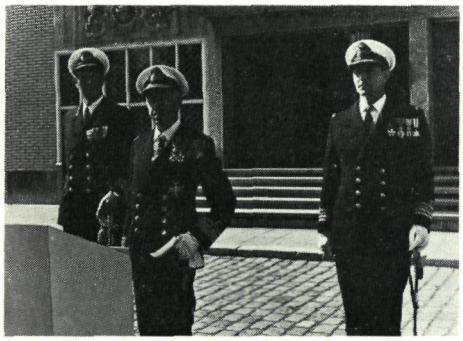
Op 30 augustus jl., werd het Commando van de Groepering Opleiding en Training Zeemacht te Brugge overgegeven van Kapitein-ter-Zee W. Lemaire aan Kapitein-ter-Zee M. Vervynck.

* * *

Bevelsoverdracht « COMIENAV ».

BEVELSOVERDRACHT MIJNENBESTRIJDINGSSCHOOL

Op 31 augustus nam Fregatkapitein J.C. Liénart (directeur Neptunus) de funktie van Directeur Mijnenbestrijdingsschool over van Kapitein-ter-Zee (S.D.) A. Lok.
De ceremonie ging door in aanwezigheid van heel wat binnen- en buitenlandse autoriteiten.



Bevelsoverdracht « EGUERMIN ».

BEVELSOVERDRACHT MARINEBASIS OOSTENDE

Op maandag 17 september jl., werd het Commando van de Marinebasis Zeemacht overgedragen van Fregatkapitein J.C. Liénart aan Fregatkapitein C. Collard.

* * *

VISITE DU COMMODORE VAN DYCK A LA VIe FLOTTE

Du 20 au 22 août, le Commodore Van Dyck a effectué une visite à la VIe Flotte. Il était accompagné du Capitaine de Vaisseau Hamer, USN, Chef de la « Navy Section MAAG », du Capitaine de Vaisseau Geluyckens, du Capitaine de Vaisseau Van Schoonbeek, du Capitaine de Frégate Thas et du Capitaine de Frégate Nevens.
Le voyage était assuré par la Force Aérienne Belge jusqu'à SOLENZARA (Corse), où un avion américain était prêt à rejoindre le porte-avions USS « JOHN F. KENNEDY », en opération au large des côtes espagnoles.
Le Contre-Amiral Freeman, Commandant la 4e division de porte-avions souhaita la bienvenue à bord au Commodore Van Dyck.
Le Vice-Amiral Murphy, Commandant de la VIe Flotte, et dont le quartier-général se trouve à Naples, rejoignit également le USS « KENNEDY » afin d'y avoir des conversations avec le chef d'Etat-Major de la Force Navale Belge.
Une série de démonstrations prévues au programme de cette visite laissèrent un souvenir inoubliable : quatre catapultes assurent le lancement d'un avion toutes les trente secondes, tandis que chaque minute et sans interruption, un avion se pose sur le pont ; et ceci aussi bien de jour que de nuit. Un ravitaillement à la mer depuis trois navires ravitailleurs à la fois fut exécuté en un temps record, en combinant la méthode de ravitaillement à couple, avec la mise en œuvre de trois hélicoptères lourds, qui tournoyaient sans cesse tout en transportant les charges.
Durant ce séjour, une visite fut également effectuée à bord de la frégate lance-engins USS « DALE », à bord de laquelle diverses démonstrations furent faites des engins TERRIER, des rampes de lancement ASROC, de torpilles, du NTDS (Naval Tactical Data System), etc...
Ces impressionnantes démonstrations, aussi bien à bord du «KENNEDY» que du «DALE», étaient accompagnées de conférences et de conversations du plus haut intérêt pour la construction et la mise en service de nos escorteurs.
Entretemps, le porte-avion approchait d'une position au Sud de la Sardaigne d'où devait débuter le voyage de retour vers Solenzara et la Belgique.

Commodore J. Van Dyck op de brug van de U.S.S. « JOHN F. KENNEDY ».

SMALDEEL MSI

Het Smaldeel Ondiepwatermijnenvegers (MSI), samengesteld uit de M476 « MERKSEM », M477 « OUDENAARDE », M978 « TONGEREN » en M484 « DINANT » ondernam een kruisvaart in het Kanaal van 3 tot 14 september 1973.

Het Smaldeel dat onder het bevel stond van Korvetkapitein Van Den Haute, legde aan te Portsmouth.

KRUISVAART MIJNENVEEGGROEP

Van 6 tot 21 september ondernam de Mijnenveeggroep, samengesteld uit het Commando- en Logistiek steunschip A961 « ZINNIA », het Smaldeel Hoogzeemijnenvegers (M907 « ARTEVELDE » - M908 « TRUFFAUT » - M909 « BOVESSE ») en het Smaldeel Kustmijnenvegers (M927 « SPA » - M928 « STAVELOT » - M932 « NIEUWPOORT » - M934 « VERVIERS » en M935 « VEURNE »), een kruisvaart in het Kanaal.

FAMILIEDAGEN IN DE BELGISCHE ZEEMACHT

Elk jaar worden in de Zeemacht familiedagen ingericht waarop de familieleden van de opvarenden worden uitgenodigd voor een dagje op zee. Ook dit jaar werd deze traditie niet vergeten.
Het Nato Smaldeel STANAVFORCHAN samengesteld uit het Britse schip « BOSSINGTON », het Nederlandse schip « GEMERT » en de Belgische mijnenjager « VERVIERS » waren op zaterdag 18 augustus van 13.30 u. tot 17.00 u. voor hun « Family-day ».
De bemanningen van de vreemde vaartuigen die geen familie in België hebben, hadden de toestemming gekregen om vrienden en kennissen uit te nodigen.
Het Smaldeel bracht nadien zijn laatste dagen in België door, daar het op woensdag 22 augustus vertrok naar Groot-Brittannië alwaar het verscheidene maanden zal verblijven onder Brits Commando.

« SPA »

Het Oostendse pleziervaartuig Y 0203 toebehorende aan de heer Devriendt André, Nieuwelangestraat 65 te Stene, kreeg motorpech op donderdag 9 augustus in de buurt van de Oostende bank Noord.
De kustmijnenveger « SPA » die met opdracht was in de buurt heeft het vaartuig op sleeptouw genomen.
Om 16.30 u. werd het veilig binnengebracht in de thuishaven en konden de opvarenden naar huis om hun familieleden gerust te stellen.

BEZOEK VREEMDE SCHEPEN
VISITES NAVIRES ETRANGERS

BEZOEK VAN ACHT DUITSE OORLOGSBODEMS AAN OOSTENDE

Het 3de Mijnenvegerssmaldeel bestaande uit de « SKORPION », « SCHUTZE », « WAAGE », « DENEB », « JUPITER », « PEGASUS », « ATAIR » en « WEGA », bracht een routinebezoek aan de haven van Oostende van 18 tot 24 augustus 1973.
Het smaldeel stond onder het bevel van Fregatkapitein H. Bredow aan boord van de « SKORPION ».

Karakteristieken

(volgens Jane's Fighting Ships)
Waterverplaatsing : 226 Ton
Afmetingen : 154,5 x 22,3 x 7,2 voet
Bemanning smaldeel : 35 Officieren, 115 Onderofficieren, 170 Matrozen.

* * *

BEZOEK VAN ACHT DUITSE OORLOGSBODEMS AAN OOSTENDE

Het 6de Mijnenvegerssmaldeel bestaande uit de « GOTTINGEN », « KOBLENZ », « LINDAU », « SCHLESWIG », « TUBINGEN », « WETZLAR », « ULM » en « MINDEN », bracht een routinebezoek aan de haven van Oostende van 25 tot 31 augustus 1973.
Het smaldeel stond onder het bevel van Fregatkapitein H.J. Müller aan boord van de « WETZLAR ».

Karakteristieken

Waterverplaatsing : 425 Ton
Afmetingen : 147,7 x 27,2 x 8,5 voet
Bemanning smaldeel : 45 Officieren, 95 Onderofficieren, 160 Matrozen

* * *

BEZOEK VAN TWEE NEDERLANDSE OORLOGSBODEMS AAN OOSTENDE

De kustmijnenvegers « BEEMSTER » en « BRIELLE » brachten een routinebezoek aan de haven van Oostende van 30 tot 31 augustus 1973 ter gelegenheid van Commando-overdracht Mijnenbestrijdingsschool.

Karakteristieken

(volgens Jane's Fighting Ships)
Waterverplaatsing : 384 Ton
Afmetingen : 144,7 x 27,9 x 7,5 voet
Bemanning : 37

* * *

BEZOEK VAN DRIE FRANSE OORLOGSBODEMS AAN OOSTENDE

Het 10e DIDRA, bestaande uit de « VERSEAU », « CAPRICORNE » en « CEPHEE », brachten een routinebezoek aan de haven van Oostende van 3 tot 6 september 1973. De schepen stonden onder bevel van Korvetkapitein Rabuteau aan boord van de « VERSEAU ».

Karakteristieken

(volgens Jane's Fighting Ships)
Waterverplaatsing : 424 Ton
Afmetingen : 152 x 28 x 8,2 voet
Totaal bemanning : 12 Officieren, 30 Onderofficieren, 75 Kwartiermeesters en Matrozen.

* * *

BEZOEK VAN ZES NEDERLANDSE OORLOGSBODEMS AAN OOSTENDE

De volgende routinebezoeken aan de haven van Oostende :
Van 17 september tot 12 oktober door HrMs « GIETHOORN » (vlag), « BEEMSTER », « BRIELLE » en « DRUNEN ».
Van 24 september tot 12 oktober door HrMs « MAHU » en « HOUTEPEN ».

Karakteristieken

(volgens Jane's Fighting Ships)
« GIETHOORN » - « DRUNEN »
Waterverplaatsing : 417 Ton
Afmetingen : 149,8 x 28 x 6,5 voet
Bemanning : 38
« BEEMSTER » - « BRIELLE »
Waterverplaatsing : 384 Ton
Afmetingen : 144,7 x 27,9 x 7,5 voet
Bemanning : 37
« MAHU » - « HOUTEPEN »
Waterverplaatsing : 169 Ton
Afmetingen : 99,3 x 18,2 x 5,2 voet
Bemanning : 12

* * *

BEZOEK VAN EEN FRANSE OORLOGSBODEM AAN OOSTENDE

De Hoogzeemijnenveger « OUISTREHAM » bracht een routinebezoek aan de haven van Oostende van 28 september tot 1 oktober 1973.

Het schip stond onder het bevel van Korvetkapitein Hellot.

Karakteristieken

(volgens Jane's Fighting Ships)
Waterverplaatsing : 795 Ton
Afmetingen : 171 x 35 x 10,3 voet
Bemanning : 4 Officieren, 13 Onderofficieren, 40 Kwartiermeesters en Matrozen

VISITE DE DEUX DRAGUEURS DE MINES BRITANNIQUES

Les dragueurs-chasseurs de mines britanniques «HMS UPTON» et «HMS GAVINGTON» ont rendu visite au port d'Ostende du 4 au 9 novembre 1973, et ont entrainé leurs état-majors sur le simulateur de dragage de l'Ecole de la Guerre des Mines.

« HMS GAVINGTON » est un chasseur, « HMS UPTON » est un dragueur, tous deux appartenant à la 1ère escadrille de Port Edgar. Le « GAVINGTON » est commandé par le Lieutenant Commander P.S. Bloweley MBE et le « UPTON » par le Lieutenant Commander Michael James Sturdee.

Le « HMS GAVINGTON ».

... en daar gaan ze, 7.000 boodschappen in zee ! !

OPERATIE « BOODSCHAP IN ZEE »

Aan boord van de kustmijnenveger M929 « HEIST », die onder het bevel staat van LDV VAN DEN DRIESCHE, had op vrijdag 14 september de operatie Boodschap in Zee plaats. Zevenduizend boodschappen ter hoogte van Oostende te water gelaten, dit in aanwezigheid van de heer M. CLERANT, directeur van deze Wereldoperatie, en een 10-tal journalisten.
Wat is het avontuur Boodschap in Zee ?

VAN EENVOUDIG STRANDSPEL TOT WERELDCAMPAGNE

Het avontuur van de Wereldoperatie « Boodschap in Zee », vandaag de dag gesteund door 109 landen, start in 1962 als een eenvoudig strandspel, georganiseerd door een gezinsweekblad (Het Rijk der Vrouw).
Ter hoogte van Oostende worden 1.151 flessen te water gelaten. Ze bevatten boodschappen van Belgische kinderen, die aan de ontdekkers vragen de boodschappen terug aan de organisatoren te sturen met alle gegevens over de ontdekkingsplaats. Bijna de helft van de flessen zijn teruggevonden op de Europese stranden van **Groot-Brittannië, Nederland, Duitsland, Denemarken, Zweden, Noorwegen en België.** Vervolgens wordt het verloop van de ontdekkingen meegedeeld aan de oudste hydrografische dienst ter wereld, die van de Franse Marine. De specialisten leiden er onmiddellijk kostbare gegevens uit af, zoals de grilligheid van de nog weinig bekende oppervlaktestromingen, die dikwijls in tegenstrijd zijn met de algemene stromingen, zoals de Gulf Stream. De studie van de stromingen is moeilijk en nochtans onmisbaar voor de verbetering van de visvangst en vooral voor de studie van de stromingen die de verontreinigende bestanddelen meevoeren (stookolie, enz...). De hydrografen zoals deze van de Franse Marine, gebruiken een moderne versie van de fles in zee, nl. een plastiek omslag waarin een boodschap of kaart verzegeld zit. Zeer kleine hoeveelheden worden ervan te water gelaten (voor bepaalde Europese zeemachten bedraagt dit tien omslagen per dag...).
Vanaf 1963, ondergaat « Fles in Zee » een naamverandering en wordt « Boodschap in Zee ». In wetenschappelijke samenwerking met de Centrale Hydrografische Dienst van de Franse Marine worden hoeveelheden schommelend tussen 50.000 en 250.000 van deze boodschappen in zee geworpen. «Boodschap in Zee» doet een nieuwe vorm van mecenaat ontstaan :

« Het mecenaat van techniek en actie »

Vanaf 1966, worden de boodschappen in blauwe omslagen verzegeld, want de Operatie heeft bewezen dat de vogels (die er vroeger een deel van vernietigden) blind zijn voor deze kleur. In 1967, is de Wereldoperatie « Boodschap in Zee » één van de voornaamste thema's van het Internationaal Jaar van het Toerisme, uitgeroepen door de algemene UNO-vergadering en georganiseerd door de I.U.O.T.O. (International Union of Official Travel Organisations).
Het volgend jaar neemt de actie deel aan de lancering van het Europees Handvest voor het Water en aan de Olympische Spelen van Mexico, tijdens dewelke 50.000 boodschappen door de kruiser van de Armada Nacional « TEHUANTEPEC » in de baai Acapulco te water gelaten worden in het kader van de Olympische regatta's. Onder deze boodschappen bevinden zich containers met boodschappen van 34 landen, 18 Europese en 16 Afrikaanse, die hun steun toezeggen aan de Operatie. In 1968, wordt de Operatie dan ook door de Voorzitter van de Vergadering van de Raad van Europa beschreven als zijnde de **« meest omvangrijke campagne die ooit tegen de verontreiniging ondernomen werd ».**
Manifestaties over de ganse wereld volgen elkaar op. Wat als een eenvoudig strandspel startte geniet nu, met de laatste manifestatie, een... keizerlijke luister. Einde februari 1971, worden 50.000 boodschappen in de Rode Zee te water gelaten, onder het effectief voorzitterschap van de Keizer van Ethiopië, Z.M. Haile Selassie de Iste, ter gelegenheid van de « Navy Day », grote parade van de zeemacht, waaraan Sovjet-,

Amerikaanse, Engelse, Franse, Iraanse, Ethiopische, Italiaanse en Indische schepen deelnemen.
Vanaf de brug van het Franse schip « ENSEIGNE DE VAISSEAU HENRY », onder de leding van Admiraal Lahaye, wordt op 22 februari 1971, de « Oproep van Massawa » gelanceerd, onder het voorzitterschap van de Keizer van Ethiopië.
In 1972, besluit de Wereldoperatie « Boodschap in Zee » vanuit Panama het jaar voor « Toerisme in de Amerika's », dat als kader de 2 Amerikaanse continenten heeft. Ter deze gelegenheid laat de « JEANNE D'ARC » 7.000 boodschappen te water ter hoogte van Kaap Horn.
Het is wel even interessant te noteren dat in de uitgaven Rossel het interessante boek verscheen « CROISADE POUR LA MER » door Marcel CLEBANT.

VISITE OFFICIELLE

Au cours de sa visite officielle en France, le Commodore Van Dyck a embarqué sur la frégate ACONIT, dernière née des chantiers de la Marine Nationale. Il visita également le Centre d'Entraînement de la Flotte à Toulon, ainsi que les arsenaux de Lorient.

UN BAPTEME ET UNE COMMEMORATION

Le Centre de Médecine hyperbare de la Force Navale a reçu le nom du Docteur Jean Flahaut qui l'avait conçu.
Jeudi 4 octobre 1973, le Commodore J.P. Van Dyck, Aide de Camp du Roi, Chef d'Etat-Major et Inspecteur Général de la Force Navale a inauguré solennellement à la Base Navale d'Ostende la plaque commémorative dédiée en hommage et en témoignage de reconnaissance à la mémoire du Major Médecin Jean Flahaut, qui donnera désormais son nom au Centre de Médecine hyperbare de la Force Navale qui lui doit d'exister.
C'est en présence d'un grand nombre de personnalités, de Madame J. Flahaut, des parents proches du docteur, et de ses amis, que le Commodore retraça de façon émouvante la carrière de celui qui fut le Médecin Chef du Service de Santé de la Force Navale et qu'il lui conféra à titre posthume la Croix d'Officier de l'Ordre de Léopold II que Sa Majesté le Roi a daigné lui accorder.

Le Commodore invita ensuite Madame J. Flahaut à dévoiler la plaque, geste qui fut salué par les sonneries aux accents poignants des trompettes du corps de musique de la Force Navale.

LES SERVICES DU DOCTEUR J. FLAHAUT

Né le 29 août 1930, décédé le 21 octobre 1972.
Entré au service militaire actif comme volontaire de carrière le 19 septembre 1949.
Nommé sous-lieutenant-médecin le 26 septembre 1955 et major le 26 mars 1968 ; francophone noté comme possédant la connaissance approfondie du néerlandais.

Fonctions remplies

De mai 1956 à septembre 1956 :
16e Bon. Médical (Division Blindée) à Düren.
De septembre 1956 à février 1957 :
Cours de médecine tropicale à Anvers.

En avril 1957 :

Engagé volontaire pour trois ans à la Colonie, mis en service à l'hôpital indigène de la base de Kamina et au 3ème Paracommando où, après être passé à l'Ecole de Pilotage avancé, il participe à plusieurs expédtions de survie en brousse (étude pratique des conditions de surveillance médicale).

En avril 1958 :

Rappelé en Belgique et détaché à la Force Navale à Ostende pour exercer les fonctions de Chef du Service de Santé du Commandement Maritime (puis, en cumul, du Groupement opérationnel).

Du 1er janvier 1972 à son décès :

Chef du Service de Santé de la Force Navale (ad intérim d'abord, à titre définitif en met een 35-tal deelnemers in op de « ZIN-juillet).
Depuis 1961, en cumul, Président de la Commission d'aptitude au service navigant.

- A effectué de nombreuses périodes de navigation notamment comme chef de l'antenne médicale installée à bord du « KAMINA » au cours de l'intervention de la Force Navale au Congo du 7 juin au 27 août 1960.
- A créé et dirigé à Ostende le Centre de traitement hyperbare pour les accidentés de la plongée sous-marine.

Formation

Ecole d'application du Service de Santé - stage à l'Ecole du Génie - Ecole d'application de la Marine française - cours de Medical Management à la National Naval Medecin School des Etats-Unis - Ecole de la Guerre des Mines - Brevet de plongeur - Licencié en éducation physique et sports de l'Université néerlandophone de Bruxelles - études inachevées à l'Université de Louvain pour l'obtention d'une licence en médecine du Travail - stage de pratique de dermato-allergologie à Paris.

Distinctions et Félicitations

Chevalier de l'Ordre de Léopold et de la Couronne.
Félicitations du Ministre de la Défense Nationale en 1967, de l'Inspecteur Général du Service de Santé et remerciements d'organismes et de clubs à l'occasion du sauvetage de personnes en danger de mort dont des plongeurs.

Autres activités d'ordre médical

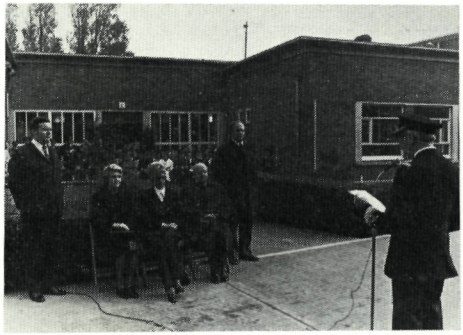
(Aucune clientèle privée).
- Adjoint, à temps partiel, depuis onze ans, au Directeur du Préventorium Marin du Coq s/Mer, dépendant de la Ligue Antituberculeuse de Belgique.
- Membre de treize sociétés savantes belges et étrangères, donna de nombreuses conférences en Belgique et à l'étranger dont une des dernières au S.H.A.P.E. et fit paraître des communications dans la revue du Service de Santé, celle du Corps Médical Belge et autres périodiques spécialisés.

CE QU'EST LE CENTRE DE MEDECINE HYPERBARE

Dans son discours le Commodore souligna les bienfaits et les services qu'avait déjà rendus le Centre de Médecine Hyperbare de la Force Navale et son caisson de décompression : 900 traitements appliqués dont 450 sur des accidentés ou des malades - depuis sa mise en service il y aura tantôt 5 ans.

Le Commodore fit remarquer que le Centre a quatre objectifs qui sont :
- Le traitement de l'accident de plongée.
- Les tests des candidats plongeurs et des plongeurs en activité.
- Le traitement de certaines maladies (gangrène, artériosclérose, barotraumatisme, etc.).
- Les recherches scientifiques dans le domaine de la plongée et de la pression.

L'activité du Centre Hyperbare est constante et étant le seul de son espèce en Belgique, il est ouvert jour et nuit toute l'année durant, à tout accidenté civil ou militaire. En cela il répond bien aux espoirs qu'avait mis en lui le Major-Médecin J. Flahaut lorsqu'il en avait conçu le projet.
Le Major Médecin J. Flahaut par malheur nous a quittés, mais son œuvre vit et aide les autres à vivre.



Pendant le discour du Commodore, Mme. J. Flahaut et la famille.

Inauguration de la plaque.

INHULDIGING NAAMPLAAT WIJLEN MAJ./GEN. JEAN FLAHAUT

Op donderdag 4 oktober 1973 had op de Marinebasis Oostende de officiële inhuldi-

ging plaats van de naamplaat van wijlen Majoor/Geneesheer Jean Flahaut.
De plaat werd aangebracht aan het Hyperbaar Medisch Centrum, dat vanaf heden de naam van Majoor Geneesheer J. Flahaut zal dragen.
Na de toespraak van Commodore J. Van Dyck, Stafchef van de Zeemacht werd aan Majoor Geneesheer J. Flahaut het ereteken van Officier in de Orde van Leopold II ten Posthume titel toegekend.
Aan Mevrouw J. Flahaut werd gevraagd de naamplaat te onthullen.
De plechtigheid had plaats in aanwezigheid van de naaste familieleden en vrienden, alsook van talrijke prominenten, waaronder we vermelden Commodore Van Dyck, Stafchef van de Zeemacht, Commodore Poskin, Commandant van de Groepering Operaties, Generaal-Majoor Geneesheer Moorthamers, Hoofd Gezondheidsdienst van de Krijgsmacht, Schout-bij-Nacht Arts Debbes, Hoofd Gezondheidsdienst van de Koninklijke Nederlandse Marine en Kapitein-ter-Zee Lemaire, vertegenwoordiger van de Chef van de Generale Staf van de Krijgsmacht.
Majoor-Geneesheer J. Flahaut werd geboren te Ouderghem op 29 augustus 1930. Onderluitenant-Geneesheer in 1952 werd hij tot Majoor-Geneesheer benoemd in 1968 en tot de functie van Hoofd Gezondheidsdienst van de Zeemacht verheven op 1 juni 1972. Dokter J. Flahaut kwam tragisch om het leven bij een verkeersongeval op de autosnelweg Brussel-Oostende, op 20 oktober 1972.
Al diegenen die hem gekend hebben, betreurden bij zijn heengaan het verlies van een toegewijde wapenmakker en trouwe vriend.
Hij plaatste de werkzaamheden in verband met het duiken in een medisch en wetenschappelijk kader waardoor hij een nieuwe dimensie in de Zeemacht bracht, hetgeen hem zo bekend maakte.
Zijn taak in het burgerleven was al niet minder groot en zijn nooit aflatend werk in het Preventorium van Den Haan dwong eenieders bewondering af.

* * *

SEMAINE NAVALE A LA LOUVIERE DU 22 AU 29 SEPTEMBRE 1973

A l'initiative de l'Association Nationale des Anciens de la Force Navale, et à l'invitation des Autorités Communales, la Force Navale a été invitée à organiser, à La Louvière, en collaboration avec l'Association des Commerçants de La Louvière et des Autorités de la Ville de Royan (France) une Semaine Navale du 22 au 29 septembre 1973.
Le but était de promouvoir l'information maritime, dans le cadre des festivités Belgo-Charentaises.

1LV. Destanberg heet de aanwezigen welkom bij de vooropening van de Marineweek te La Louvière.

SAHELHULP ZEEMACHT

Donderdag 20 september persbericht voor de lokale pers waarbij gemeld werd dat de actie Sahelhulp begonnen op 11 september en beëindigd op 17 september voortgezet werd tot 28 september met permanent secretariaat van 08.00 tot 18.00 uur.
Ingevolge een bezoek aan de sectie recuperatie COMLOGNAV werd er voorgesteld aan ZS4 bepaalde uitrusting vrij te geven voor de Sahel, hetgeen dan ook met bericht toegestaan werd.

Hierna, opsomming van de vracht welke aan boord van de « ZINNIA » ingescheept werd op 27 en 28 september 1973.

Afkomstig van bevolking

136 balen kinderkledij
125 balen damesmantels en kleden
41 balen damespulls en rokken
4 balen damespulls en broeken
34 balen herenkostuums
17 balen herenmantels
5 balen herenhemden en pyjama's
80 dekens
6 kisten schoenen

4.426 Kg

Samen 4.426 Kg

Afkomstig magazijn recuperatie COMLOGNAV

19.569 verbandzakjes
101 kopkussens
48 muskietnetten
692 witte kousen
587 blauwe shorts
188 witte handschoenen
28 jutte zakken
5.179 zwembroeken
19 Simons matrassen
151 winteronderlijfjes
114 winteronderbroekjes
435 witte shorts
1.205 witte broeken
327 witte vesten
22 witte hemden

4.000 Kg

Samen 4.000 Kg

In totaal werden er 102 telefoonoproepen gedaan op het permanent secretariaat, hetgeen op het eerste gezicht weinig blijkt te zijn, doch rekening gehouden met het feit dat hierbij de scholen inbegrepen zijn die als verzamelpunt dienden van hetgeen door de leerlingen werd medegebracht, mag men zeggen dat het er duizende zijn. Ten andere, als men het gewicht nagaat aan verzamelde kleren uit de burgersector komt men aan een totaal van

2.500 Kg + 4.426 Kg = 6.926 Kg

vermeerderd met 4.000 Kg van de recuperatie COMLOGNAV.

* * *

SPORTDUIKER NA ONGEVAL IN BEHANDELING IN DE ZEEMACHTBASIS VAN OOSTENDE

Op zondag 12 augustus werd de dringende medewerking gevraagd van het Hyperbaar Medisch Centrum van de Zeemacht, beter gekend onder naam Recompressiekamer, in verband met een ongeval overkomen aan een burgerduiker uit Tienen.

De Heer André Herbots woonachtig in de Leopoldvest 28 te Tienen was inderdaad op zaterdagavond met enkele clubgenoten van de Diepzeeduikers Tienen naar Jodogne vertrokken, waar ze een nachtduik ondernomen in een steengroeve van ± 40 m diep.

Om 21.30 uur eindigde de duik die 35 minuten geduurd had, en die de duikers, per ploeg van twee, maar zonder « buddy-line », regelmatig op 28 tot 30 meter diepte had gebracht. Alvorens terug aan de oppervlakte te komen hadden ze gedurende 3 minuten gedecompresseerd op —3 meter.

Pijn in de rechterarm verwittigde de Heer Herbots dat iets mis liep, en de zondagmorgen van 5.30 tot 6.30 u. werd hij opgenomen in de monoplace recompressie caisson van de kliniek St. Rafaël van Leuven voor een zuurstofbehandeling. Van 13 u. tot 14 u. werd deze behandeling zonder resultaat herhaald, zodat men uiteindelijk besloot beroep te doen op de multiplace van de Zeemacht. De ongelukkige betrokkene werd met een ambulance naar de kust gebracht en werd om 15.30 u. opgenomen in de recompressiekamer van de marinebasis van Oostende.

Onmiddellijk werd hij op 4 atmosfeer druk geplaatst, t.t.z. de druk die overeenstemt met die welke hij op 30 meter diepte gekend had, en werd de langste recompressietabel toegepast.

* * *

LIJK VAN DRENKELING DOOR ZEEMACHTDUIKERS BOVENGEHAALD

Op vrijdag 10 augustus verdronk de 17-jarige Danny Sablon uit Mollem bij Asse in een vijver te Moerzeke Waas.

Ondanks de pogingen van burgerbescherming en brandweer was op donderdag 16 augustus het lijk nog niet teruggevonden. Na speciale onderrichtingen ontvangen te hebben van het kabinet van de minister van landsverdediging vertrok vrijdagochtend om 9 uur, de Luitenant-ter-Zee eerste klasse Liekens, hoofd van de groep duikers-ontmijners van de Zeemacht te Oostende, met een ploeg van 6 man naar Dendermonde. Om 11.30 u. begaven de duikers zich te water en om 14.30 u. hadden ze hun opdracht reeds vervuld.

Het lijk werd teruggevonden in een kreek op de diepte van 10 meter.

La Garde au Palais Royal et au Chateau de Laeken est assurée par la Force Navale.

GELUKWENSEN

26 mei 73 trad 1LV. Gorts in het huwelijk met 3rd. Officer WRNS H. Hirby. Onze laattijdige gelukwensen.

MAQUETTISME

Cette maquette d'une Algerine a obtenu le 1er prix à l'exposition concours de modèles organisée par l'Association belge de Pilotes, en juillet 73.
Ce beau modèle est dû au talent de l'auteur de notre chronique Maquettisme-Modelisme, François Daloze.

BEVELSOVERGAVE BIJ DE STAF VAN HET KANAALCOMMANDO

Admiraal Sir Edward Beckwith Ashmore, Geallieerd Opperbevelhebber van het Kanaalcommando (Cinchan) en Bevelhebber van het oostelijk gedeelte van de Atlantische Oceaan (Cinceastlant) draagt zijn commando over in december a.s. aan Vice-Admiraal Sir Terence Lewin.

Admiraal Ashmore werd geboren in 1919 en ging in 1933 naar het « Royal Naval College » in Dartmouth. Vóór de tweede wereldoorlog was hij onder meer gestationeerd in China. Tijdens WO II werd hem de DSC (Distinguished Service Cross), een hoge Britse onderscheiding toegekend, toen hij diende aan boord van de« HMS MIDDLETON », ingedeeld bij een konvooi naar Malta. Hij nam ook deel aan de Noorse campagne, voer in de konvooien naar Rusland en na specialisatie in transmissies deed hij nog dienst in de Stille Oceaan.

In 1946 slaagde hij in een eksamen van Russisch vertaler er werd hij toegevoegd marine-attaché in Moskou. Onder zijn daarna volgende commando's vermelden we : « HMS ALBERT », « HMS BLACKPOOL » (tevens commandant van de zesde Fregattendivisie), Commandant van de Britse Strijdkrachten in het Caraibisch Gebied en tevens oudst aanwezig marine-officier in West Indië.

Schout-bij-nacht benoemd in januari 1965 diende hij gedurende twee jaar als toegevoegd chef van de defensiestaf (verbindingen), waarna hij « Flagg Officer Second-in-Command, Far East Fleet » werd en uiteindelijk plaatsvervangend marinestafchef in december 1968. Ondertussen was hij ook Vice-Admiraal geworden. In 1970 volgde dan de promotie tot Admiraal. In september 1971 werd hij benoemd tot Opperbevelhebber van het Kanaalcommando en Bevelhebber van het Oostelijk gedeelte van de Atlantische Oceaan. Nationaal zou hij tevens ook Opperbevelhebber van de vloot (CINCFLEET) worden in november 1971.

* * *

Admiral Sir Edward Ashmore, KCB, DSC, Royal Navy.

Photograph Royal Naval Official.

Vice-Admiraal Sir Terence Lewin, geboren te Dover in 1920 trad tot de RN toe in 1939. Hij nam deel aan de Maltakonvooien (1942), de Moermanskkonvooien (1942-43), de invasie van Noord-Afrika (1942-43) en akties nabij de Franse kust (1944). Zijn dienstprestaties in deze periode leverden hem de DSC op.

Onder de verschillende funkties die Vice-Admiraal Lewin bekleedde sinds WO II vermelden we : Commandant van de jager « HMS CORUNNA 21B » van het koninklijk yacht « BRITANNIA », Afgevaardigde-Directeur van de Tactische- en Wapensdivisie bij de Admiraliteit, Commandant van het Dartmouth Training Squadron, van « HMS URCHIN », « HMS TENBY ». In 1963 keerde hij terug naar het Ministerie van Defensie als Direkteur van de « Naval Tactical and Weapons Policy Division ».

Na het bevel gevoerd te hebben over het vliegdekschip « HMS HERMES » (66-67) werd hij Assistent Marinestafchef (Policy) in januari 1968. Deze taak werd gevolgd

door de post van « Flag Officer Second-in-Command, Far East Fleet » (69-70). In januari 1971 werd hij plaatsvervangend marinestafchef en wanneer hij dan Sir Edward Ashmore aflost in december a.s. zal het voor beiden niet de eerste maal zijn dat ze betrokken zijn bij een rechtstreekse bevelsoverdracht.

Vice-Admiral Sir Terence Lewin, KCB, MVO, DSC, Vice Chief of Naval Staff.

Photo by Courteysy of Director of Public relations R.N.

STANAVFORCHAN TE KIEL

Na een rustige doortocht van het Kielkanaal liep STANAVFORCHAN onder luid trommelgeroffel en trompetgeschal de reeds overbevolkte Tirpitzhaven van Kiel binnen. We waren weliswaar de laatsten om er toe te komen doch het bijbelse spreekwoord kennende, vatten we deze tiendaagse vol zelfvertrouwen aan.

Een grootse organisatie stond ons te wachten. Inderdaad, een verbindingsofficier met twee adjunkten werden ons ter beschikking gesteld. Deze mensen hielpen ons bij elke moeilijkheid die zich voordeed en brachten ons op de hoogte van alle dagelijkse activiteiten... en er waren er heel wat ! In één woord : formidabel.

Om nu verder in te gaan op dit overbeladen programma : eerst en vooral waren er natuurlijk de regatta's voor degenen die het zeilen interesseerde, of die het prachtig olympisch centrum eens wilden bezoeken. Vervolgens waren er oorlogsbodems van allerhande nationaliteit (Verenigde Staten, Frankrijk, Engeland, Nederland, Italië...) die konden bezocht worden en waarop dagelijks een of andere drink of receptie plaats had voor officieren of onderofficieren. Praktisch elke avond werden bals ingericht die natuurlijk bij iedereen in de smaak vielen.
Uitstappen naar Berlijn, Hamburg, Lübeck, Laboe... hadden grote bijval. Daarenboven konden de muziekliefhebbers hun hartje ophalen met stukken als Cosi FAN TUTTE, DER MESSIAS, ELISABETH TUDOR en andere, ofwel kon men zich verkneukelen in enkele aangename folk- en bleus avondjes en aan diskoteken mankeerde het er ook niet.
De « VERVIERS » zelf organiseerde enkele recepties. De onderofficieren hadden hun cocktail party en de matrozen richtten eveneens hun « party » in : het werd allemaal een succes. Een groep weeskinderen werd uitgenodigd voor een bezoek aan boord, de duikers die tijdens hun demonstratie een schat vonden verdeelden alles onder de kinderen en de dag werd besloten met enkele tekenfilms, gebakjes en chocolademelk.
De week werd beëindigd met een vuurwerk en een volksfeest. Happy, maar toch een beetje vermoeid voer STANAVFORCHAN Kiel als laatste vertegenwoordiger buiten met bestemming Helgoland.

Het mooie weer liet ons toe langs de pittoreske en kronkelende LITTLE BELT te trekken. In Skage Rekk werden individuele oefeningen gehouden. Een ervan was een reële « verlaat het schip » voor de M934 : het schip stond op zinken en iedereen kon het 16° koude deense water in. Toen geen van beide wist wie, tot de laatste man aan boord moest blijven besloten de Comsquad en de Commandant dan maar om met zijn tweetjes onversaagd hun laatste uur af te wachten : God hebbe de ziel dezer twee dappere helden !
Het kleine Helgoland, waar nog steeds geen enkel motorvoertuig rondrijdt en dat hoofdzakelijk toeristisch is afgestemd viel nogal duur uit. Daar we de volgende morgen reeds afvoerden om een welverdiend verlof aan te vatten had niemand de tijd inlichtingen te bekomen over het befaamd nudistenkamp : sorry fellows, de volgende keer misschien.

† DE MEESTER EDMOND

Geboren te Terhagen op 23 mei 1928, overleden te Borgerhout op 16 september 1973. In dienst getreden bij de Zeemacht in 1946. Na een specialisatiekursus gevolgd te hebben bij de Koninklijke Marine, werd hij hoofd van de electronische werkplaats.
Hij verliet de Zeemacht in 1952.
Als voorzitter van de Mess der Onderofficieren van de Mahieu Kazerne, werd hij erg gewaardeerd door zijn collegas.
Zijn talrijke vrienden, zonder uitzondering, betreuren zijn vroegtijdig afsterven.

† DE MEESTER EDMOND

Né à Terhagen le 23 mai 1928.
Décédé à Borgerhout le 16 septembre 1973.
Entré à la Force Navale en 1946.
Après avoir suivi un cours de spécialisation à la Marine Royale Néerlandaise, il dirige l'atelier d'électronique.
Il quitte la Force Navale en 1952.
Comme président du Mess des sous-officiers à la Caserne Mahieu, il s'était fait apprécier par tous ses collègues.
Tous ses nombreux amis regrettent sa mort prématurée.

ASSOCIATION D'ENTRAIDE F.N.
VERENIGING VOOR HULPBETOON IN DE Z.M.

Geachte lezers van Neptunus,

De Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht richt op 1 februari 1974 haar jaarlijks Galabal in waarvan de opbrengst ten goede komt van de Vereniging teneinde haar sociale en humanitaire werken te steunen.

Het zal U wellicht interesseren te vernemen dat de vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht sedert haar stichting voor 8 jaar, méér dan één miljoen frank geschonken en 250.000 frank uitgeleend heeft zonder interest. Dit om U te zeggen dat het noodzakelijk is over regelmatige en belangrijke inkomsten te beschikken. **Het bal is onze belangrijkste bron van inkomsten.**

U zult waarschijnljik gemerkt hebben dat de tombola het hoogtepunt van het bal betekent.

Volgend jaar zullen wij proberen 2.000 loten à 100 frank te verkopen, die zoals gewoonlijk alle 2.000 winnende loten zijn. Maar 2.000 loten verzamelen is niet zomaar gedaan !

Daarom doen wij nogmaals een beroep op U in de hoop dat U ons, al was het maar één lot, zoudt bezorgen : door U-zelf geknutseld, aangekocht of gekregen.

Niet de waarde van het lot heeft belang, maar wel de participatie in een geest van solidariteit tegenover de beproefde families in de Zeemacht.

De loten kunnen overhandigd worden, liefst voor 11 januari '74, aan één van de leden van het balcomité, aan de dienst OSC van uw korps of aan Neptunus.

U op voorhand dankend voor uw onbaatzuchtige medewerking, bieden wij U onze beste groeten aan.

De President van het balcomité.
A. SCHLIM

* * *

Chers lecteurs,

L'Association d'Entraide de la Force Navale organise le 1er février 1974 le bal annuel de la Force Navale. Vous savez que tout le bénéfice qu'il produit sert à financer les actions sociales et humanitaires de l'Association.

Vous serez peut-être intéressés d'apprendre que depuis sa fondation, il y a 8 ans, notre société d'entraide a donné plus d'un million de francs et a prêté, sans intérêt, 250.000 frs. C'est vous dire la nécessité d'avoir des rentrées régulières et importantes. **Le bal est notre principale source de revenus.**

Vous vous êtes peut-être rendu compte également qu'au bal c'est la tombola qui constitue l'évènement. L'an prochain nous essayerons de vendre 2.000 billets, à 100 frs, tous gagnants, comme d'habitude.

C'est pourquoi nous faisons appel, une fois de plus à vous, dans l'espoir que vous voudrez bien nous procurer ne fût-ce qu'un lot : bricolé par vous-même, acheté ou reçu peu importe.

Ce n'est d'ailleurs pas la valeur en soi qui importe, mais bien plus l'esprit de corps et de solidarité dont il témoigne, et dont bénéficient les familles éprouvées de la Force Navale.

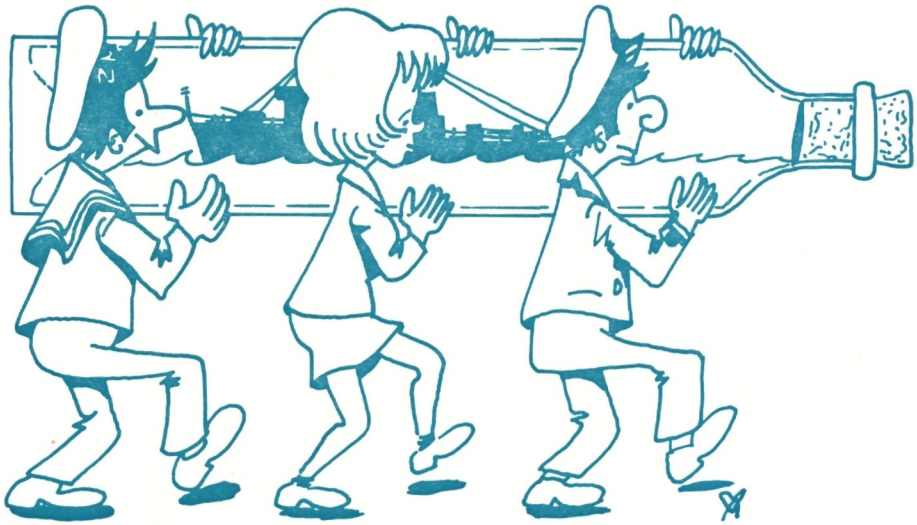
Les lots peuvent être remis soit à un membre du Comité du bal, soit à l'OSC de votre Corps, si possible avant le 11 janvier 74. En vous remerciant d'avance de votre collaboration désintéressée, nous vous prions d'agréer l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le Président du Comité du Bal
A. SCHLIM

* * *

Action pour 1500 lots tombola

(on peut remettre les lots chez Neptunus)



Aktie 1500 loten

(men kan de tombolaloten afgeven bij Neptunus)

sport

SWIMMING SHEILA !

Het Oostendse zwemwondertje Sheile Vancampo zorgde onlangs voor een exploot dat in de zwemmerij toch wel enige ophef maakte. Zij zwom niet minder dan duizend meter. Overigens is de jeugdige Sheila helemaal niet aan haar proefstuk want amper zes maand oud had zij de waterwenning reeds onder de knuist. En toen begon het : 2 jaar was ze toen ze reeds in een boei de zwembeweging uitvoerde, op driejarige leeftijd zwom zij 15 meter zonder boei en zij zwom 150 m. ver op vijfjarige leeftijd. Meer nog, op een diepte van twee meter haalt zij prompt een duikbril boven water. Je moet het maar kunnen.

WISSELBEKER STROOMBANK

door 1 MP Van Hoof

Het is nu reeds vijf jaren dat de Wisselbeker Stroombank in leven geroepen werd door 1LV Benoidt. Dit jaar werden de regatten betwist op de Yzer, waardoor deze wedstrijd iets van zijn stempel verloor. Tien ploegen dongen mee voor het kampioenschap van de ZM. Men kan zeggen dat het algemeen peil uitstekend geworden is. Ter gelegenheid van deze manifestatie heeft CPC Robijns de wisselbeker utigereikt aan de winnende ploeg. Tevens ontving elke deelnemer een kleine herinnering. De drink die daarop volgde werd natuurlijk doorspekt van zeildiskussies. Meerdere voorstellen kwamen aan bod om de geest van deze wedstrijd te verjongen.

UITSLAG :

1 Navcomport Ant I (3 jaar na elkaar)
2 Nadiv
3 Comservost I
4 Comlognav
5 Navcenrep
6 Comienav I
7 Navcomport Ant II
8 Comserost II
9 Comienav II
10 Navcompost Ost

* * *

Een zicht op de wedstrijd.

CPC. Robyns overhandigt de beker aan de winnende ploeg.

IBIS EST RECU PAR LA FORCE NAVALE

Le 26 sep 73, quelques 96 jeunes de l'institut IBIS ont été reçus à bord du « ZINNIA », en présence du Commodore Poskin, Comopsnav et du CPV Schlim, représentant le Chef d'Etat-Major de la Force Navale.

« OPEN DOOR » KAZERNE BOOTSMAN « JONSEN »

Door het « Smaldeel der Diensten » werd op 14 september jl., in de Kazerne Bootsman Jonsen een « Open Door » ingericht.
Het programma voorzag o.m. :
Wapenschouwing, eedaflegging, erkenning, uitreiking eervolle onderscheidingen, défilé, wandelconcert door de Muzikekapel van de Zeemacht, receptie, middagmaal aangeboden aan de militairen en hun genodigden, rondgang onder geleide met bezoek aan de nieuwe troepenkeuken, cinemazaal en informatiezaal, talenpraktikum, kapel en schietstand, demonstratie turnles onder leiding van Eerste Meester Chef Bouzin, spel zonder grenzen en schieten in de schietstand met .22 karabijn op 50 meter.

* * *

GROEPSTENTOONSTELLING KUNSTENAARS ZEEMACHT IN GALERIJ « FORUM »

Op initiatief van de heer J. Hermans, artistiek directeur van de galerij Forum te Oostende en in samenwerking met de informatiedienst van de Zeemacht, wordt van 5 oktober 1973 tot begin november, een groepstentoonstelling ingericht in de kunstgalerij Forum te Oostende, voor het aktief en reservepersoneel van de Zeemacht.
De vernissage had plaats op vrijdag 5 oktober. Korvetkapitein R. Mathieu, hoofd Informatiedienst Zeemacht, leidde de tentoonstelling in en onderstreepte het belang dat de Zeemacht had voor de vrijetijdsbesteding. Korvetkapitein Segaert, verklaarde de tentoonstelling officieel geopend.
Deelnemers zijn : H. Beniest, R. De Vestel, F. Van den Haute, A. Verhulst en W. Sweetlove.

* * *

Een druk bijgewoonde vernissage.

RESERVE OFFICIEREN
OFFICIERS DE RESERVE

Informatiedag voor reserveofficieren van de drie krijgsmachten

Op vrijdag 06 juli laatstleden organizeerde de Westvlaamse kring der RO-ZM zijn traditionele infodag voor reserveofficieren van de drie krijgsmachten.

Veertig RO, waaronder twaalf reserveofficieren van de Zeemacht, werden in de Marinekazerne Bootsman Jonsen verwelkomd door CPC(R) Rogie, voorzitter van de inrichtende kring. Onder de deelnemers bemerkte men een delegatie van Franse officieren, aangevoerd door Kolonel Derudderevoorzitter van Unor-Dunkerque.

Na een bondig exposé met lichtbeelden over de operationele opdrachten van onze vloot, begaven de deelnemers zich naar de Marinebasis van Oostende, waar ze het hyperbaarcentrum, de sektie Navclearmin en de installaties van de basis bezochten.

Op de receptie gehouden in de officiersbar van de marinebasis bedankte voorzitter Rogie de korpsoverste, CPF Liénart, voor het onthaal en overhandigde hem het wapenschild der RO-ZM.

Na de lunch in de marinekazerne scheepten de deelnemers in aan boord van drie MSI voor een namiddagtocht op zee. Diverse oefeningen, waaronder vlootmaneuvers, transfer at sea en man overboord, werden door de eenheden van Squad 219 uitgevoerd onder grote belangstelling van de reserveofficieren van Land- en Luchtmacht. Vooral de Franse officieren spraken vol lof over de puike prestaties van het mijnveegsmaldeel.

Tot laat in de avond werd in de bar van de marinekazerne « verbroederd » met onze kollega's van het aktieve Zeemachtkader en druk nagepraat over deze zeer geslaagde informatiedag.

* * *

OUDGEDIENDEN ZEEMACHT
ANCIENS DE LA FORCE NAVALE

VERENIGING
DER OUDGEDIENDEN ZEEMACHT
AFDELING GENT EN OMGEVING

Zeetrip van 9 juli met de « ZINNIA »
Op maandag 9 juli jl. scheepten wij terug NIA » voor de jaarlijkse zeetrip. Niettegenstaande een oud spreekwoord zegt : « het geluk is voor de h... en voor de boeren » en onze oudgedienden tot geen van beide kategorieën behoren, moeten wij toch toegeven dat wij, voor wat het weder betrof, eens te meer van geluk mochten spreken. Een mild zonnetje hing reeds van in de vroege morgen in een helderblauwe hemel. Na een reis zonder moeilijkheden naar Oostende, scheepten wij rond halftien in, samen met de deelnemers van de andere regionale verenigingen.
Zoals ieder jaar waren er terug enkele dorstige kelen die met de neus van een jachthond onmiddellijk op zoek gingen naar een zwolg gerstenat. Ze kregen echter flink het deksel op hun neus, aangezien de commandant de diverse cafetaria's tot even voor de middag had drooggelegd.
's Middags werden we dan vergast op een flinke maaltijd : soep, kip met rijst en curry plus dessert .Zoals steeds lieten enkelen zich opmerken door hun onverbeterlijke vraatzucht, zodat de scheepskok er zowat grijze haren van overhield.
De namiddag werd vooral besteed aan het nemen van zonnebaden en het op peil houden van de lichaamsvloeistofvoorraad. Ook werden rondgangen op het schip georganiseerd waarbij de bemanning zich zeer verdienstelijk toonde.
Rond 16 u. voer de « ZINNIA » terug de haven binnen. Sommigen waren ondertussen zodanig het Noorden kwijt, dat ze er om 18 u. nog steeds van overtuigd waren in volle zee te zitten. Anderen die de vaste wal verkozen hadden, bleken een opvallende belangstelling te koesteren voor Oostendse bars, was dit soms het gevolg van de zilte lucht ? Anderen lieten zich tenslotte be-« duvel »-en op een Oostends terras en moesten nadien onder vrouwelijke begeleiding naar huis geëvacueerd worden. Iedereen kwam tenslotte veilig en wel thuis en er wordt reeds met ongeduld uitgezien naar de volgende zeetrip.

Naar een verhaal van J. LAFORCE
bewerkt door J. MARON

Hoe aansluiten...

Woont U te Gent of omgeving en heeft U belangstelling voor de activiteiten van Oudgedienden Zeemacht, dan komt U terecht bij het Sekretariaat V.O.Z.M.G., Kastanjestraat 13 te 9000 Gent.

* * *

SECTION DE BRUXELLES (ABAFN)
SECTIE VAN BRUSSEL (BVOZM)
Assemblée générale statutaire 27.2.73
Elections

J.-L. DESWAENE succède à F. BORJANS comme nouveau président avec A. TILKIN pour Vice-Président-Secrétaire et R. LOENS au poste de trésorier.

Challenge Dufour-Régates de baleinières 6.5.73

Seconde victoire consécutive du Corps des Cadets de Marine, section de Bruxelles, remportée devant l'ABAFN dont la persévérance est enfin récompensée par la médaille d'argent de la 2e place.

Nouveau local « Le Sportman » parvis Notre Dame de Laeken

Inauguration le 1.6 par un vin d'honneur très animé auquel participèrent de nombreux anciens et des amis du Corps des Cadets de Marine.

A960 « GODETIA » au port de Bruxelles le 2.6

Visite à bord de membres ABAFN.

26.5 Vergadering te Brussel

Laatste voorbereiding van het 1ste nationaal congres van de oudgedienden.

* * *

16.-17./6. Premier congrès national des anciens à Louvain

Dans le cadre de la semaine maritime mise sur pied par la dynamique section de Louvain, ce congrès a rassemblé des délégations de la plupart des sections existantes. Une réception matinale offerte à l'hôtel de Ville par le bourgmestre l'a précédé, tandis qu'en fin de journée, un excellent dîner suivi d'une soirée dansante des plus gaies, clôturaient tard dans la nuit un samedi fort chargé. En effet le reste du temps disponible fut partagé entre une démonstration des Sea Scouts de Louvain, une réception à bord de la vedette « LIBERATION » et la partie académique proprement dite. Celle-ci réunissant les Anciens autour des invités, le CPC Mathieu, représentant la Force Navale et le CPC(R) Gueldorf, représentant les OR-FN, s'est articulée en quatre parties :

- exposé très fouillé du Président National sur les buts, ambitions et espoirs de l'Association Nationale, sans dissimuler les difficultés, obstacles ou déboires ;
- résumé par le secrétaire-national des réalisations des sections dans la double direction : regroupement des anciens en des activités inspirées principalement par les trois S, « SEA-SHIP-SAILOR » et actions diverses pour mieux faire connaître la Force Navale par le public ;
- bilan chiffré du trésorier national ;
- enfin échange de questions et réponses avec le CPC Mathieu sur les relations Force Navale - Anciens, partie que le manque de temps fit cependant abréger.

Le lendemain diverses cérémonies officielles mettaient fin à ce premier congrès plein d'enseignements utiles pour l'avenir.

* * *

27.6. Aanvullende vergadering te Brussel

voor de eerste gevolgtrekkingen van het congres.

* * *

9.7. Jaarlijkse inscheping van de oudgedienden

Meer dan een honderdtal oudgedienden van gans het land - vergezeld voor de eerste keer door hun echtgenoten - namen deel aan de jaarlijkse inscheping, dit jaar aan boord van de A 961 « ZINNIA ».

MSO 903 « DUFOUR »

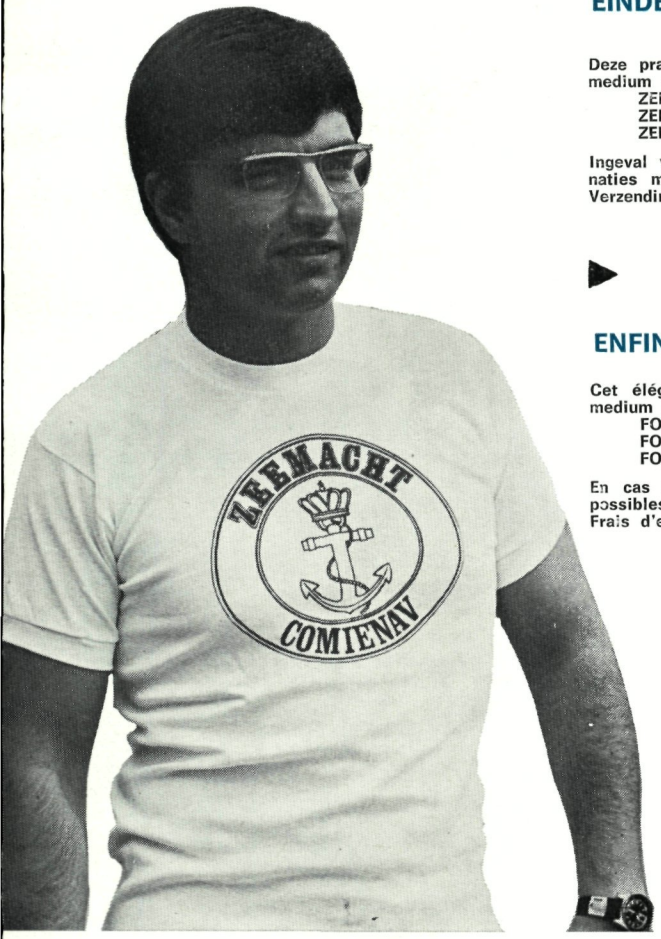
M. Cooremans, Bourgmestre de la Ville de Bruxelles, marraine du navire, accompagné de l'Echevin des Travaux Publics et d'une délégation de six membres du comité de l'ABAFN a été l'invité du « DUFOUR » à Ostende. Un temps superbe favorisa une journée mémorable tout au long de laquelle les hôtes du navire furent l'objet d'un accueil des plus chaleureux de tout le bord. Sortie en mer, drink au mess CEDRA, avec nomination du bourgmestre au rang de 1er matelot d'honneur, banquet à bord, échange de cadeaux, jalonnèrent cette trop courte journée où se renforcèrent les liens d'amitié unissant le MSO 903 « DUFOUR », la Ville de Bruxelles et l'ABAFN.

21.7 La Force Navale à Bruxelles
A 961 « ZINNIA », MSO 907 « ARTEVELDE », 908 « TRUFFAUT », 909 « BOVESSE »

La délégation ABAFN, accueillie à bord du « ZINNIA » par le CPC Segers, Commandant en second, a été cordialement reçue au mess des sous-officiers par le 1MC Matz, avec lequel elle a fait un échange de crests, devenu tradition entre les navires de guerre de passage au port de Bruxelles et l'ABAFN.

PECIAAL - SPECIAL

a boutique - 't winkeltje - la boutique



EINDELIJK... EEN « T-SHIRT » - ZEEMACHT

Deze prachtige « T-SHIRT » is te bekomen in drie maten : small, medium en large met volgende opdrukken :

ZEEMACHT - COMIENAV of FORCE NAVALE - COMIENAV
ZEEMACHT - COMLOGNAV of FORCE NAVALE - COMLOGNAV
ZEEMACHT - COMOPSNAV of FORCE NAVALE - COMOPSNAV

Ingeval van voldoende aantal bestellingen zijn ook andere kombinaties mogelijk. Speciale lanceerprijs 175,— fr., inklusief B.T.W. Verzendingskosten 25,— fr.

ENFIN... UN « T-SHIRT » - FORCE NAVALE

Cet élégant « T-SHIRT » peut être obtenue en 3 tailles : small, medium et large avec les impressions suivantes au choix :

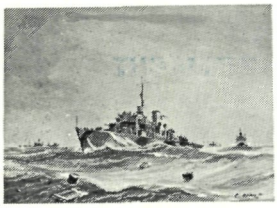
FORCE NAVALE - COMIENAV ou ZEEMACHT - COMIENAV
FORCE NAVALE - COMLOGNAV ou ZEEMACHT - COMLOGNAV
FORCE NAVALE - COMOPSNAV ou ZEEMACHT - COMOPSNAV

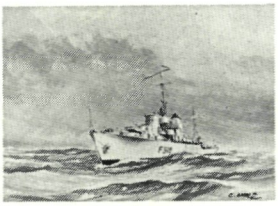
En cas de commande par quantités, d'autres combinaisons sont possibles. Prix spécial de lancement : 175,— fr., T.V.A. incluse. Frais d'expédition : 25,— fr.

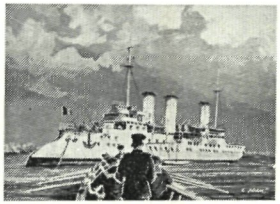
nkel door overschrijving / storting op postrekening **46270** van de Kredietbank Oostende, voor rekening **73-6090311-30** van Neptunus.

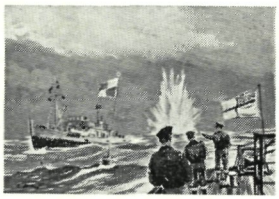
ment au CCP. **146270** de la Kredietbank Ostende, pour Le payement se fait **uniquement** par virement / versecompte **473-6090311-30** de Neptunus.

Commandez dès à présent vos cartes de vœux 1974 ! ! Bestel nu reeds uw wenskaarten voor 1974

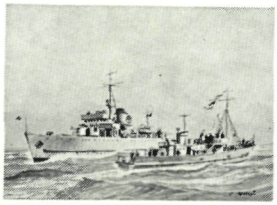

H.M.S. BUTTERCUP

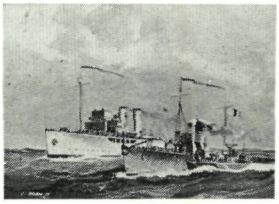

V. BILLET

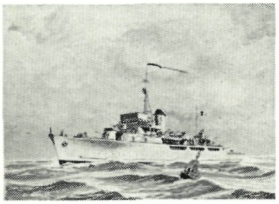

D'ENTRECASTEAU


M.M.S.

H.M.S. GODETIA


BREYDEL


ZINNIA


ARTEVELDE

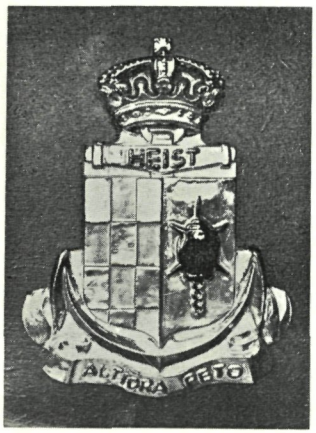
Deze nieuwe reeks wenskaarten, gemaakt naar de prachtige gouaches van marineschilder Carlo Adam, zijn verkrijgbaar per reeks van 8 aan de som van 80,— fr. per reeks, B.T.W. inbegrepen.
Cette série de huit magnifiques cartes de vœux réalisée d'après les gouaches de Carlo Adam, peut, dès à présent être commandée chez Neptunus, au prix de 80,— fr. la série de huit.

ECUSSONS

Une série d'écussons, exécutée en céramique polychrome, par l'artiste Ostendais Michiels, est mise en vente à la boutique Neptunus, au prix de 175,— fr. pièce + 25 fr. frais d'expédition. Chaque écusson a été agréé par la commission héraldique de la Force Navale et chacun d'eux est un bijou. Un joli et agréable cadeau pour les jours de fête.

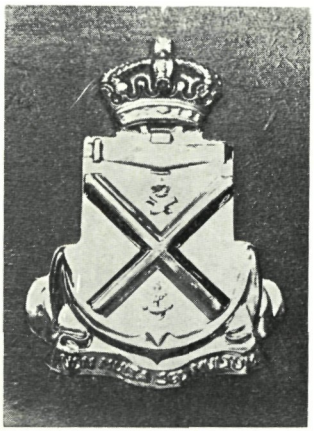
WAPENSCHILDEN

Een reeks - praktisch van al de schepen - wapenschilden, uitgevoerd door de Oostendse kunstenaar Michiels, in keramiek en in vier- of vijf kleuren, zijn te bekomen bij Neptunus tegen betaling van 175,— fr. plus 25 fr. verzendingskosten. Ieder wapen werd goedgekeurd door de Heraldische Kommissie Zeemacht en is stuk voor stuk een juweeltje. Een mooi en smaakvol geschenk voor de feestdagen.



MOMENTEEL IN STOCK — EN MAGASIN

ZEEMACHT - FORCE NAVALE, COMOPSNAV, COMLOGNAV, COMIENAV, NAVCOMPORTOST, NAVCOMPORTZEB, NAVCOMPORTANT, NAVCOMPORTNWP, KAMINA, ZENOBE GRAMME, GODETIA, ZINNIA, MECHELEN, VAN HAVERBEKE, DUFOUR, DE BROUWER, BREYDEL, ARTEVELDE, TRUFFAUT, BOVESSE, SPA, STAVELOT, HEIST, ROCHEFORT, KNOKKE, NIEUWPOORT, KOKSYDE, VERVIERS, VEURNE, TURNHOUT, TONGEREN, MERKSEM, OUDENAARDE, HERSTAL, VISE, OUGREE, DINANT, KORTRIJK.



ZEEMANSLIEDEREN

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

De Pijpers en Tamboers van de muziekkapel van de Zeemacht.

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

Voorzangers Antoon Carette en Jos Clauwaert.

Tekstarrangement A. Carette.

Muzikale arrangementen en orkest **Eddy Dorsan.**

Side 1

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

CHANTS DU MARIN

LP. 33 tours - STEREO - Avec la collaboration :

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

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

Des chanteurs Antoon Carette et Jos Clauwaert.

Arrangement des paroles A. Carette.

Arrangements musicaux et orchestre **Eddy Dorsan.**

Side 2

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

BOUTIQUE - 'TWINKELTJE

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

les marins aujourd'hui ne chantent plus dans les mêmes circonstances qu'au temps de la marine à voilee, ils restent tachés à ces chants qui font partie de leurs traditions. Neptunus, après avoir fait paraître une cinquantaine de chansons glaises, flamandes et françaises dans ses numéros des années 1969 et 1970, et devant le succès qu'elles ont eu et ntérêt qu'elles ont suscité, a décidé de publier un chansonnier et d'éditer un disque.
our ce dernier parmi 5 chants français, les plus populaires, ont été choisis. Et pour la face néerlandaise, 5 chants reueillis au littoral belge constitueront une contribution unique à l'enrichissement de notre patrimoine folklorique.

n disque unique en Belgique pour la somme de 169,— fr.

de verscheidenheid van maritieme folklore zijn de zeemansliederen het beste bindrif met het verleden.
e zeeman van vandaag zingt niet meer en zo hij het nog doet is dat niet meer in de omstandigheden van vroeger, die van e zeilvaart, niettemin blijven zij toch trouw gehecht aan deze liederen die een groot aandeel hebben in hun tradities. eptunus, na in zijn jaargangen 69 en 70 een 50-tal Engelse, Vlaamse en Franse Zeemansliederen te hebben gepubliceerd, eft besloten een liederenbundel en een langspeelplaat op de markt te brengen.
oor de LP werden de 5 meest populaire franse liederen uitgekozen voor het franstalig gedeelte. Voor het Nederlandstalig *edeelte werden het vijf liederen van ons folklorepatrimonium.*

Een in België unieke plaat aangeboden aan slechts 169,— fr.

ZEEMANSAGENDA 1974

●

AGENDA DU MARIN 1974

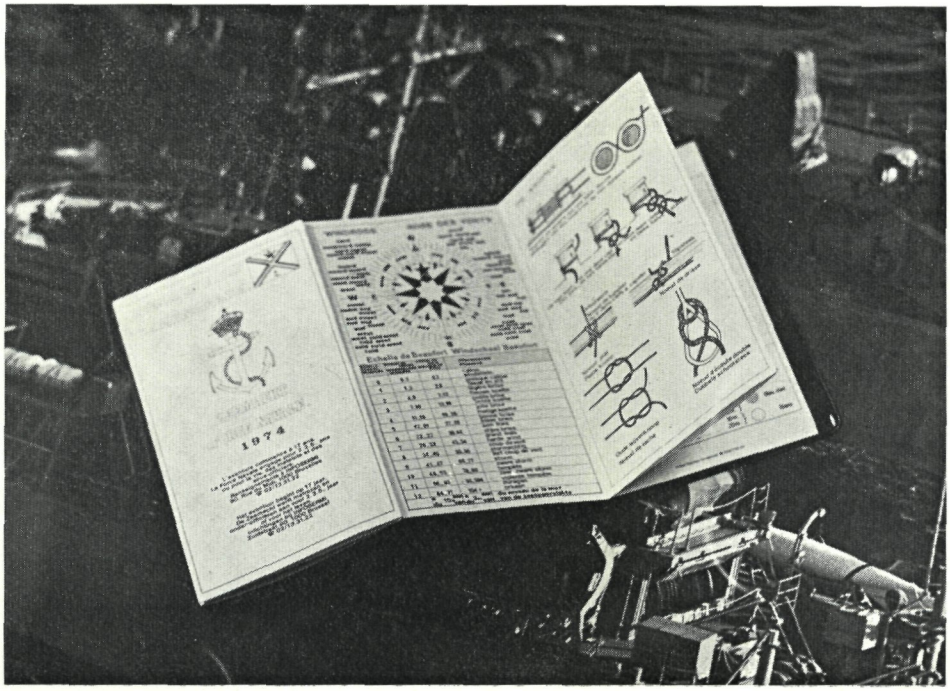
●

t agenda speciaal ontworpen or iedereen die belang stelt de zee, is te verkrijgen bij ptunus. Naast een uiterst effient kalender, bevat deze agen- diverse interessante platen een adresrepertorium.

.a.w. de agenda van de zeean voor de zeeman. Deze enda kan U vanaf heden bemen bij Neptunus door overhrijving van 40,— fr. op onze nkrekening.

et agenda, spécialement conçu ur qui s'intéresse à la mer, ut être obtenu chez Neptunus. côté d'un calendrier très effice, cet agenda contient des nches très intéressantes plus répertoire alphabétique.

est l'Agenda du Marin pour Marin ! Cet agenda peut être tenu moyennant un versement 40,— fr. à notre compte en nque.



Bal de gala de la force navale

ASSOCIATION D'ENTRAIDE DE LA FORCE NAVALE
BAL DE GALA DE LA FORCE NAVALE

organisé au profit de ses œuvres sociales
en la Salle d'Honneur du Casino-Kursaal d'Ostende

le VENDREDI 1 FEVRIER 1974 à 21.00 hrs.

Participation de l'orchestre très renommé du Casino-Kursaal « Merino Costa y su Orchesta ». La musique « 6ième Flotte » U.S.N., The Blue Mariners et Studio Barca.

Buffet froid - Bar - Tombola monstre

Lots spéciaux offerts par S.M. le Roi, S.A.R. le Prince de Liège, S. Ex. Monsieur le Ministre de la Défense Nationale, par le Chef d'Etat-Major de la Force Navale et Monsieur le Bourgmestre de la Ville d'Ostende.

Entrée : 250,— Fr.

Petite tenue de soirée ou smoking.

Galabal van de zeemacht

VERENIGING VOOR HULPBETOON IN DE ZEEMACHT
GALABAL VAN DE ZEEMACHT

ingericht ten bate van haar sociale aktiviteiten
in de Erehall van het Casino-Kursaal te Oostende

op VRIJDAG 1 FEBRUARI 1974 om 21.00 uur.

Medewerking van het zeer gekende Orkest van het Casino-Kursaal « Merino Costa y su Orchesta », Het Muziek Zesde Vloot U.S.N., The Blue Mariners en Studio Barca.

Koud buffet - Bar - Reuzetombola

Speciale loten geschonken door Z.M. de Koning, Z.K.H. de Prins van Luik, Z. Ex. de Heer Minister van Landsverdediging, de Stafchef van de Zeemacht en de Heer Burgemeester van de Stad Oostende.

Toegang : 250,— Fr.

Kleine avondtenue of smoking.

SCANDIAFLEX

AFSLUITINGEN

FERMETURES

DE GESPECIALISEERDE FIRMA VOOR ALLE MODERNE EN MOBIELE AFSLUITINGEN

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

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

drukken is een zaak
beter drukken is onze zaak

Typo - Offset

drukkerij de vuurtoren

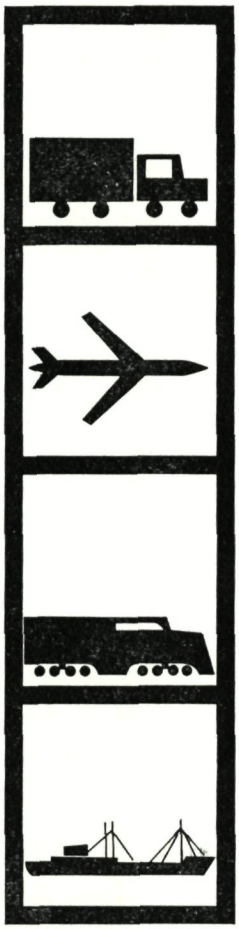
voorhavenlaan 37 - 8400 oostende

tel. 059 / 751.32

United Bonded Stores Dealers n.v.

S.A.
Oude Leeuwenrui 8, Antwerpen 1

6026



MORE THAN 2,000 SHIPS FLY THE SHELL FLAG!

More than 2,000 ships supplying some hundred Shell distribution companies, scattered over the whole world, fly the Shell colours. Thanks to these ships, Shell products are available in some 85,000 garages and petrol stations, nearly 1,500 airports and more than 300 harbours! This world-wide organization allows Shell to guarantee you unequalled supply security and delivery speed.

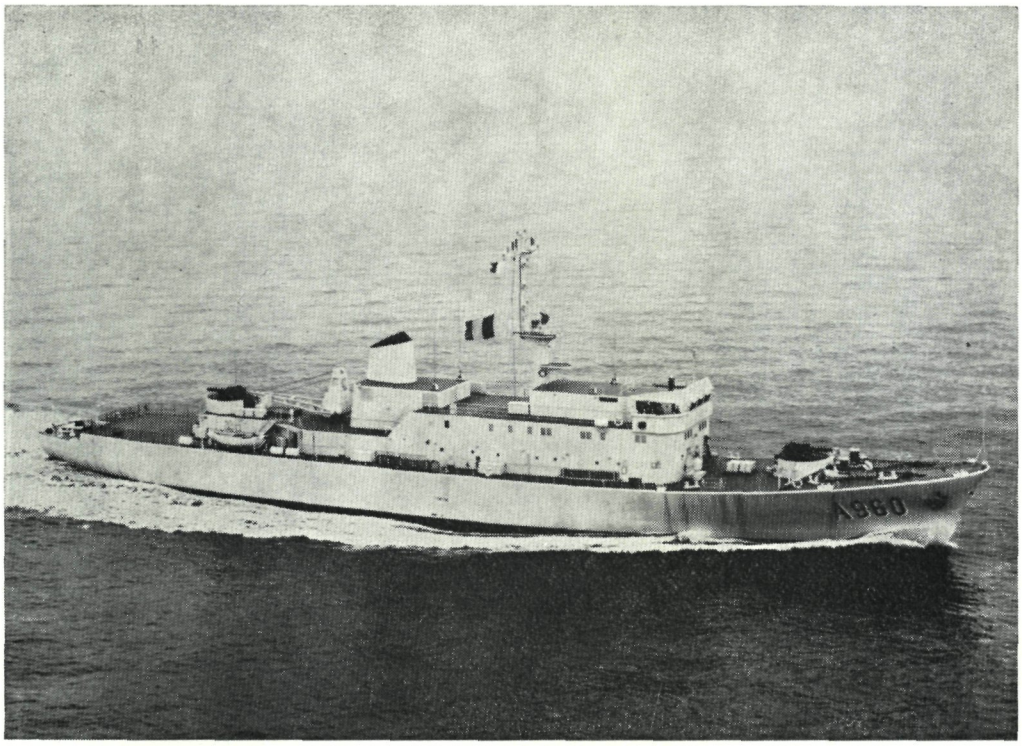
Belgian Shell-Brussels

BOELWERF

N.V. TEMSE S.A.

Tel. (03) 71.09.80 Telex 31.140

Telegr. Boelwerf-Temse

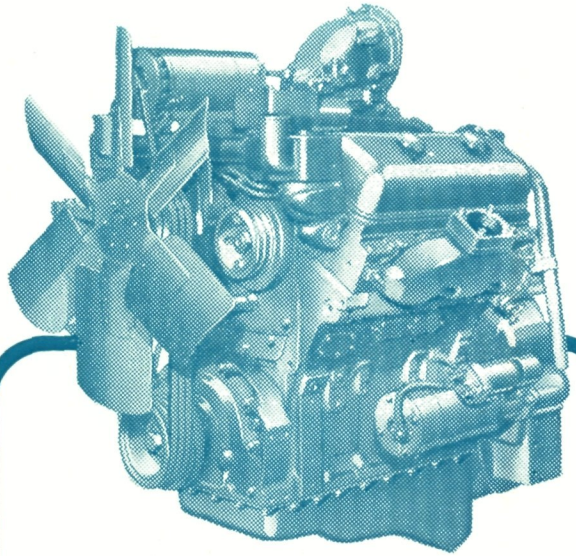


Zeeschepen tot 90.000 ton

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

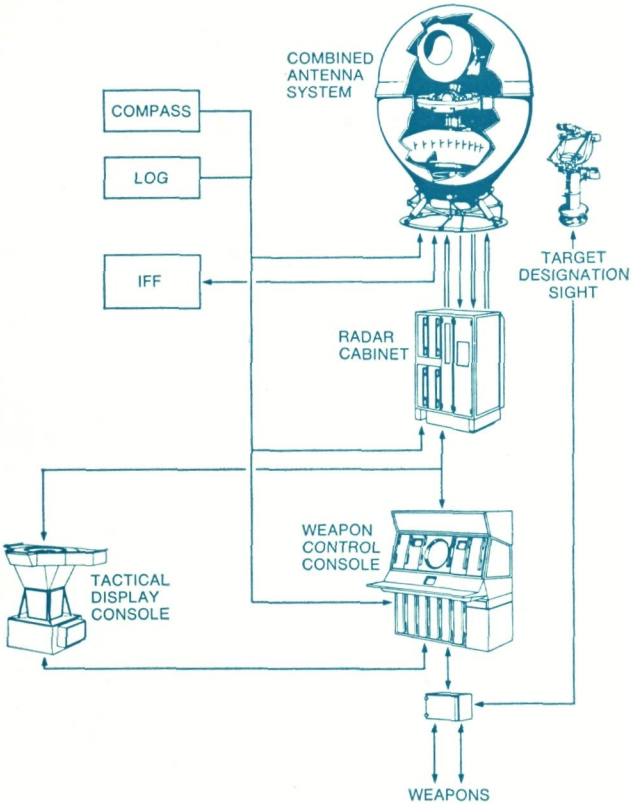
...gekombineerd met 'n snelle acceleratie !

Inderdaad de G.M. Detroit Diesel tweetakt motoren leveren 'n maximaal vermogen tegen 'n minimum eigengewicht. Ze zijn kompakt 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-inlijn 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.

GM

Detroit Diesel Allison

Signaal's Mini-gevechtssysteem



Mini-gevechtssysteem, op basis van Signaal's beproefde M20 systeem concept, dat thans in gebruik is bij de marines van veertien landen, inclusief de marine van de Verenigde Staten. Het systeem omvat de speciaal ontworpen SMR-S general purpose micromin computer om zelfs de kleinste schepen de mogelijkheid te geven van:

- waarschuwing voor lucht- en zeedoelen
- verwerking van taktische gegevens
- beeldweergave van taktische gegevens
- vuurleiding voor kanons, geleide projectielen en torpedo's.

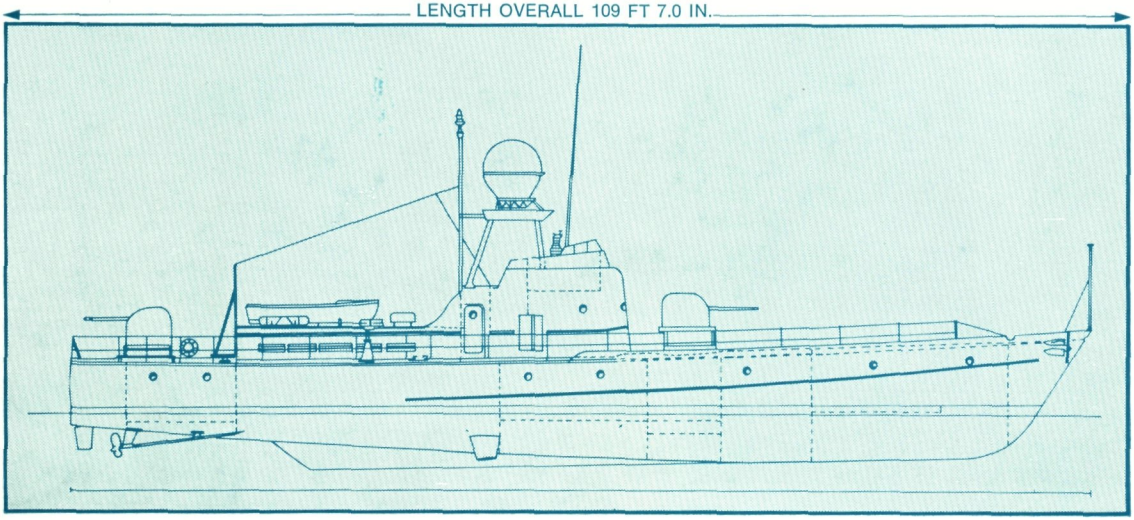
Aan boord van grotere schepen kan het systeem òf deel uitmaken van een geïntegreerd waarschuwings-, vuurleidings- en commandosysteem òf een autonome vuurleidingseenheid zijn.

Hollandse Signaalapparaten BV Hengelo. Radar-, vuurleidings-, „data- handling"- en luchtverkeersleiding-systemen.

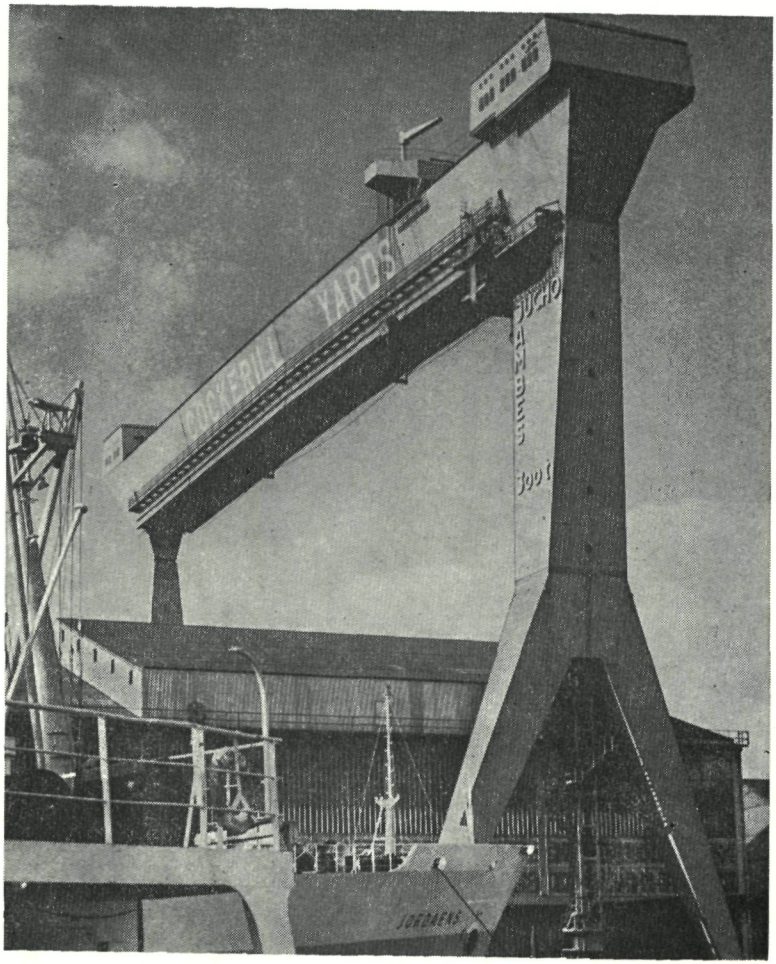
SIGNAAL

S 14 N

LENGTH OVERALL 109 FT 7.0 IN.



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

GENERALE BANKMAATSCHAPPIJ
SOCIETE GENERALE DE BANQUE

TOT UW DIENST
OVERAL
IN BELGIE
EN IN HET BUITENLAND

A VOTRE SERVICE
PARTOUT
EN BELGIQUE
ET A L'ETRANGER

COMPAGNIE MARITIME BELGE
ARMEMENT DEPPE

engagent pour
entrée en service
immédiate

OFFICIERS de MARINE (pont)

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

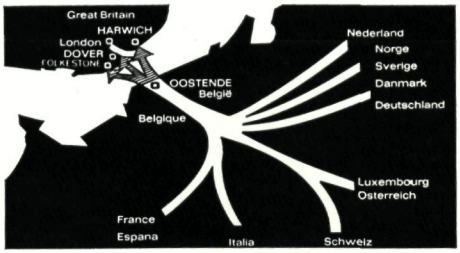
OFFICIERS de MARINE (machine)

(brevetés 3me - 2me et 1re classe)

Se présenter avec carnet de marin au
Service du Personnel Navigant,
Leopolddok, 214 - 2030 ANTWERPEN
ou téléphoner au nº 03-41.14.80 ext. 378

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

OOSTENDE - DOVER
OOSTENDE - FOLKESTONE
OOSTENDE - HARWICH



- Gedurende het ganse 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 nachtretours (in de zomer)
dagexcursies en weekendreizen (in de winter)

Carferries : Minitours en 36u. excursies

Inlichtingen, kosteloze dokumentatie, enz.

- Erkende reisagentschappen en automobielclubs.
- 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)

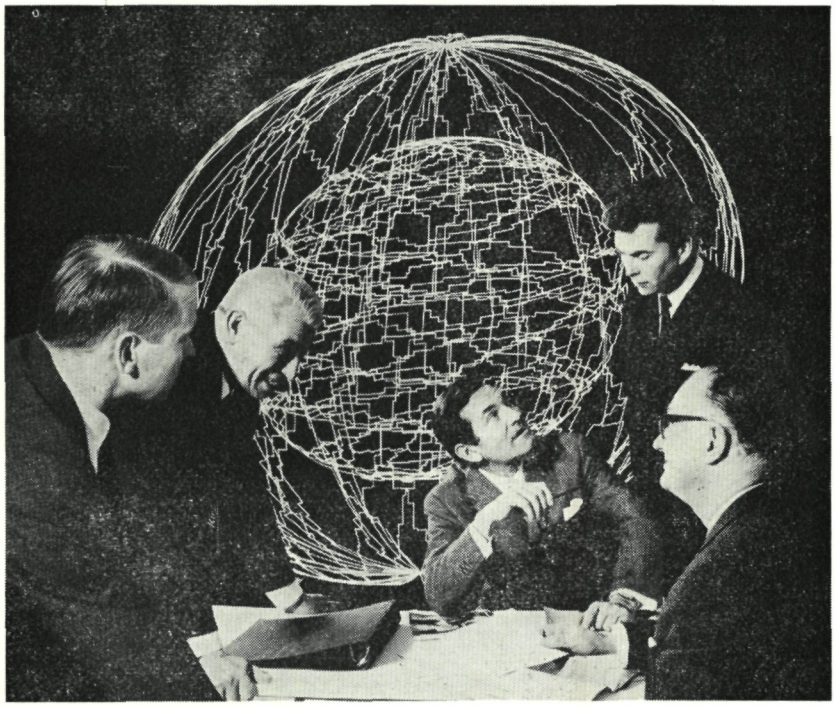
koningstraat 13

antwerpen

BELGIUM INTERNATIONAL ELECTRONIC SERVICE

SIEMENS

Wanneer het om elektrotechniek gaat



U wilt rationaliseren, automatiseren, een nieuwe produktie 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.
Overal 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 projekten 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, telekommunikatietechniek, informatieverwerking, meet- en automatiseringstechniek, elektronische bouwelementen, medische techniek.

raadpleeg eerst Siemens

Voyages = Avion = SABENA

7 jours à Bangkok : 18.560 F (G.I.T. 4)

- Aller/retour en classe « Economy » par Jet Sabena
- Transfert aéroport/hôtel et vice-versa
- Logement et petit déjeuner en hôtel confortable

Consultez votre agence de voyages.

SABENA
belgian world airlines

50
1923-1973

Bombay
Manille
Extrême-Orient
Bangkok
Singapour
Tokyo

ROMAIN LUTS INTERNATIONAL

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 Zeemacht.

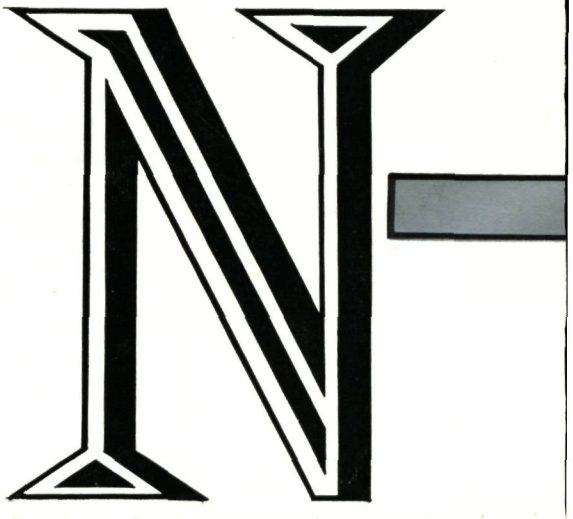
21e jaargang neptunus 1973-74 21e année
nr. 146 no. 146

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.* (gewoon - 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 confessioneel onafhankelijk — libre de toute attache politique ou confessionnelle — aangesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union de la presse périodique belge

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.