

NEPTUNUS

info marine



tweemaandelijks maritiem tijdschrift
revue maritime bimestrielle

30^e jaargang - nr. 200 - 30^e année - n° 201



LAC LOPPEM

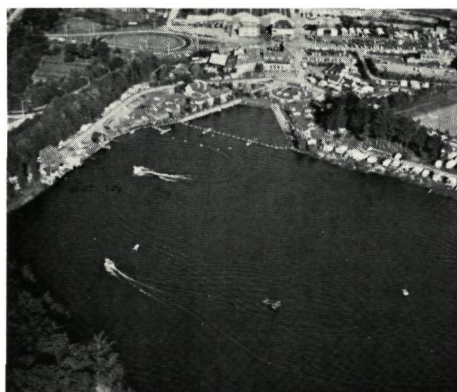
E5 afrit 7bis richting Torhout
E5 sortie 7bis direction Torhout

Tel. 050 / 82.22.64
050 / 82.42.62



CAFE RESTAURANT

Sluitingsdag : woensdag
Juli en augustus : doorlopend open
Jour de fermeture : mercredi
Juillet et août : ouvert tous les jours



CAMPING

Open van 01.01 tot 31.12
Ouvert du 01.01 jusqu'au 31.12

Ideaal ontspanningsoord !
Lieu de détente sans pareil !

ANDRE JONCKHEERE-MORTIER

Chalets te huur — Te koop gans het jaar in de ardennen
Chalets à vendre — A louer toute l'année dans les ardennes

PIERRE MASSCHELEIN — TEL. 050 / 82.22.64



NEPTUNUS

info marine

Décembre 1983

December 1983

LID
fppb
MEMBRE

30e jaargang nr 5

30e année no 5

Revue maritime bimestrielle

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue

Direkteur 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, boutique:

Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende

Tel. (059) 80 14 02 ext. 389

Ventes - Abonnements

Verkoop- en Abonnementendienst

Compte 473-6090311-30 ou 001-0263740-73

Rek. 473-6090311-30 of 001-0263740-73

300 F gewoon - normal

500 F steun - soutien

750 F ere - honneur

Raad van beheer

Conseil d'administration

Président - Voorzitter: J.C. Liénart

Vice-président - Ondervoorzitter:

R. Van Ransbeek

Sekretaris - Secrétaire: Ch. Freys

Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise

Beheerders - Administrateurs:

E. De Grieck, C. Jacobs, J. Arys, E. Van Haverbeke, G. Gouvy, Lambinet, M. Verboven, J. Dreesen, E. Poullet, J. Petit, A. Schram, H. Rogie, A. Jacobs, A. Devreese.

inhoud sommaire



souvenirs inédits d'un « pompon bleu » du dépôt des équipages 1917/1918

par j. verleyen 2

de reorganisatie van het zeevisserijonderwijs

door h. rogie 11

marines militaires étrangères

par le cpf(r) h. rogie 13

la vérité sur le torpillage du « lusitania »

par j.m. de decker 17

de zee en de kunst - robert mols

door norbert hostyn 25

une cité normande fidèle aux sacrifices des belges:

...dieppe où mourrut le lt. de vaisseau victor billet

par le lt.-colonel hre(r) paul eygenraam 28

onze ijslandse visserijcampagnes nemen geleidelijk af

door h. rogie 33

zeegoederentratiefiek van oostende en zeebrugge heeft

belangrijk spoorverkeer voor gevolg

door h. rogie 34

woorden uit de zeemanskist - de nationale vlag van de zeemacht

door j.-b. dreesen 37

postzegelnieuws - kanonnen op zee... (vervolg)

door eerste meester chef a. jacobs 39

100 dagen onder nato-vlag

door eerste meester chef e. de bondt 42

Connaissez-vous encore ?

par le Maître Principal J.-B. Dreesen 43

Containerdiensten wereldwijd



CMB
the belgian line

St-Katelijnevest, 61 - B-2000 ANTWERPEN - Tel. 03. 223.21.11 - Telex : 72304

Souvenirs inédits d'un « Pompon bleu » du Dépôt des Equipages 1917/1918

Ces pages sont dédiées à la pieuse mémoire de Pierre STROBBE, patron pêcheur de Blankenberge, matelot au « Dépôt des Equipages » 1917/1918.
(° 23 septembre 1884. + 26 février 1975)

Par S. VERLEYEN

Motivation du choix du sujet

Lorsque, en 1968, le toujours actuel directeur de la revue maritime à Neptunus, le Capitaine de Vaisseau (e.r.) J.C. Liénart, alors Capitaine de Corvette et chef de la sous-section « Information et Relations humaines » à l'Etat-Major de la Force Navale, après avoir lu quelques articles que j'avais publiés dans « F.M. », journal hebdomadaire du Ministère de la Défense Nationale et des Forces Armées, sollicita ma collaboration, ce fut pour me confier une tâche qui ne laissait guère entre-voir de succès. Il fallait faire surgir de l'oubli l'activité de nos marins militaires belges de la première guerre mondiale. Il fut décidé de commencer par ce fameux « Dépôt des Equipages » créé à Grand Fort Philippe près de Gravelines en mars 1917. Nous possédions, au départ, les nombreuses pages que le regretté Général Louis Leconte, Conservateur en chef honoraire du Musée Royal de l'Armée et Membre de l'Académie de Marine, avait consacrées à ce sujet dans son magistral ouvrage publié en 1952 « Les Ancêtres de notre Force Navale » et dans ses ouvrages antérieurs. Ces pages contiennent copie de nombreux documents administratifs relatifs à ce corps et quelques renseignements au sujet du corps lui-même et au sujet d'officiers et de marins ayant servi sur des unités de la Marine Nationale française du Pas-de-Calais. Ce que nous voulions retrouver, c'était l'activité des quelques rares unités belges, battant pavillon belge et montées par des marins belges. Nous savions que trois unités de ce genre étaient connues : de petit remorqueur « Blankenberghe », l'avis garde-pêche de l'Etat « Ville d'Anvers » et le yacht du Prince de Ligne « Henriette ». Nous savions que le « Blankenberghe » avait participé à des patrouilles au départ de Calais, que l'avis « Ville d'Anvers » avait pris part à des opérations au large de la côte belge, après sa libération, et que le yacht « Henriette » avait été détruit dans le port de Calais par un incendie et n'avait servi à rien. Il fallait en savoir plus, s'il était possible. Il fut décidé de prendre contact avec les bourgmestres de la côte, susceptibles de pouvoir nous faire connaître des survivants de ce fameux « Dépôt des Equipages ».

Par lettre N° ZSI/IRP 220061 du 7 janvier 1969, le Commandeur L. Lurquin, Chef d'Etat-Major de la Force Navale, me confirmait encore cette mission en des termes très encourageants : « Soucieux de conserver la mémoire des faits d'armes des anciens combattants marins de la guerre 14-18, je tiens à vous dire combien il m'est agréable de pouvoir accepter votre aide et votre collaboration éclairée, pour

tenter de retracer cette période de l'histoire de notre marine de guerre que nous connaissons malheureusement si mal ». Il n'y avait plus moyen de reculer et il fallait aller de l'avant. Le contact fut pris avec les bourgmestres de Heist-aan-Zee, qui vivait sa dernière année d'autonomie communale avant sa fusion avec Knokke, Westkapelle et Ramskapelle pour former Knokke-Heist, avec Ostende, Blankenberge et Nieuport. Je n'étais, à l'époque, qu'un débutant en recherches de ce genre et l'expérience acquise ultérieurement m'apprit que j'aurais dû consulter également La Panne, Coxyde et Oostduinkerke (communes actuellement fusionnées), localités où naquirent de nombreux pêcheurs.

Comme il fallait s'y attendre, le résultat de la chasse au trésor fut maigre. Bien qu'il y avait encore, à l'époque, des milliers et des milliers de survivants de la guerre 14/18 (mon regretté père était du nombre et il en existe encore), il y avait peu de chances de retrouver quelques survivants d'un corps dont l'effectif maximum dépassa à peine les 200 hommes. Je devais en faire l'expérience, ultérieurement, en prenant contact, à ce sujet, avec Monsieur A.C. LOHEST, Président National de l'Union des Fraternelles de l'Armée de Campagne 14/18 (U.F.A.C. 14/18), car je me souvenais avoir entendu parler, avant la dernière guerre, de l'existence d'une « Fraternelle des Marins Militaires belges 14/18 » et cela à l'occasion d'une émission que l'Institut National de Radiodiffusion de l'époque (I.N.R.) consacrait (mensuellement, je crois) à une « Fraternelle 14/18 ». On jouait la marche du régiment, s'il en existait une ou bien la marche du régiment dont était issue l'unité lors de la mobilisation. Ensuite, un ancien de l'unité évoquait la participation de celle-ci à la campagne 14/18. J'écoutais volontiers cette émission et j'étais déjà féru de marine militaire en ce temps. Quelle ne fut pas ma surprise en entendant le speaker annoncer : « Mes chers auditeurs, notre émission de ce soir est consacrée à la « Fraternelle des Marins Militaires belges 14/18 ». On ne joua pas de marche, bien entendu, puisqu'il n'en existait pas. J'avais oublié bien des détails de l'exposé. Ne connaissant pas le sujet, il n'avaient pas frappé mon attention mais je me souvenais nettement avoir entendu l'ancien parler de « gens en mer par tous les temps ».

Le Président National, A.C. Lohest, m'accueillit très aimablement et me dit : « C'est bien exact et vous avez bonne mémoire. Il a existé, parmi « Les innombrables Fraternelles U.F.A.C. 14/18, une « Fraternelle des Marins Militaires belges 14/18 ». Je suis Président National de l'U.F.A.C. 14/18 depuis l'après-guerre 40/45. J'ai entendu parler de cette

« Fraternelle des Marins Militaires belges 14/18 » mais je ne l'ai jamais connue. Il est exact qu'elle groupait les anciens de ce « Dépôt des Equipages » de Calais. Il s'agissait certainement d'une très petite fraternelle car ils étaient déjà peu nombreux au départ et, comme on le sait, pas mal d'anciens de 14/18 n'ont pas voulu faire partie d'une fraternelle. A mon avis, il s'agit là d'une de ces petites fraternelles qui disparurent brusquement avec le 10 mai 40 et qui n'ont jamais revu le jour. Elle n'est pas la seule du reste. Pour comble, nos locaux de la Rue de la Régence ont été occupés, dès le début, par le V.N.V. et toutes nos archives ont disparu ».

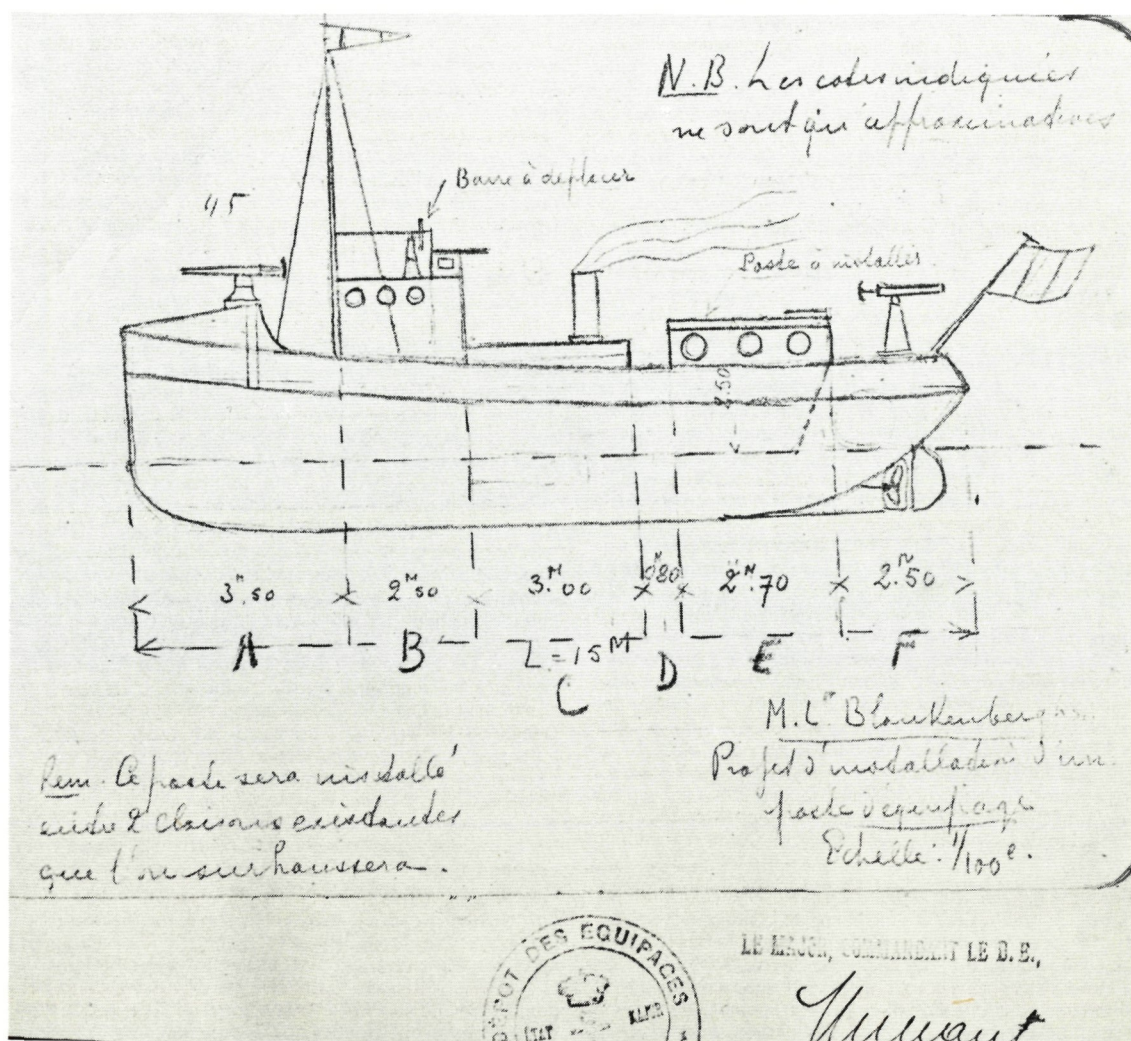
Revenons aux bourgmestres de la côte, espoirs de renseignements. Nieuport répondit qu'aucun ancien de ce corps n'était connu. J'eus l'occasion de rendre visite au Bourgmestre de Heist-aan-zee, le notaire Jonkheer Jan-Baptist de Gheldere, bien connu pour l'intérêt qu'il portait à ses pêcheurs. Il me dit : « Contrairement à la dernière guerre, au cours de laquelle les pêcheurs heystois se sont distingués dans la section belge de la Royal Navy, lors de l'évacuation de Dunkerque et en d'autres lieux de France et d'Angleterre, vous ne trouverez pas facilement quelque chose au

sujet de l'activité de pêcheurs heystois en 14/18. J'ai toujours entendu dire qu'à l'approche de l'ennemi, les Heystois, qui n'armaient encore à l'époque que des « schuiten » à fond plat, se retirèrent en Zélande. Je ferai cependant tout ce que peux pour vous aider ».

Je devais avoir l'occasion, ultérieurement, de vérifier l'exactitude de ces propos en interrogeant un vieux pêcheur heystois, Jozef Vlietinck, patron du H.16 « Emma-Leon » qui se distingua à Dunkerque en 1940. Il me confirma qu'en 1914, les « schuiten » de Heyst se réfugièrent en Zélande. Pour sa part, il émigra à Veere et ensuite à Zierikzee et de là vient qu'il porte encore aujourd'hui le surnom de « Veereman » pour le distinguer des nombreux homonymes qui peuplent Heyst et Zeebrugge.

J'ai eu l'occasion de rendre hommage à Jozef Vlietinck, alias « de Veereman », dans un article de la série consacrée à nos marins pêcheurs durant la dernière guerre. Cet article fut publié dans « Neptunus » 1979/1980 N° 3. Quant au Jonkheer Jan-Baptist de Gheldere, ancien Bourgmestre de Heist-aan-zee et ancien Président du Conseil Provincial de Flandre Occidentale, il décéda subitement, le 1er janvier

Croquis du remorqueur « Blankenberghe » retrouvé dans les archives par Henry ANRIJS. Il s'agit d'un projet de transformations. Le croquis porte le sceau du Dépôt des Equipages et la signature du Major commandant de l'unité.



1980, et je lui rendis un hommage mérité dans « Neptunus » 1979/1980 N° 5.

Pour sa part, Monsieur le Ministre J. Piers, alors Bourgmestre d'Ostende, me mit en rapport avec la « Fédération des Marins belges des guerres 14/18 et 40/45 » dont le siège est à Ostende. Ce devait être le point de départ de fructueux travaux ultérieurs mais orientés dans une autre direction. En effet, j'appris, dès le début, que la dite fédération ne s'intéressait nullement au Dépôt des Equipages de Calais, dont l'effectif, me dit-elle, dépassa à peine 200 hommes, mais bien aux chalutiers armés belges au service de l'Amirauté britannique qui opérèrent, en 1917/1918, au départ de Milford Haven.

Enfin, c'est de Blankenberge, que devait s'élever ce que l'on pourrait appeler, en langage de marins, une « fusée verte ». Monsieur M. Devrindt, alors Bourgmestre de Blankenberge, me fit savoir que grâce aux recherches entreprises par Monsieur J. Aspeslagh, Directeur du Service Communal du Tourisme, un ancien du Dépôt des Equipages de Calais et, encore bien, un homme qui avait navigué à bord du petit remorqueur « Blankenberghe » avait été découvert. Il était toujours en vie à Blankenberge, âgé de 86 ans à l'époque. Il fournit un récit détaillé de sa vie au Dépôt des Equipages en 1917 et 1918, à l'occasion de deux entretiens, le second constituant la mise au point du premier.

Il me fut malheureusement impossible de publier l'article à l'époque, vu l'impossibilité de trouver une photo de ce fameux remorqueur « Blankenberghe » et, entretemps, Pierre STROBBE, qui souhaitait tellement voir paraître « son article », est décédé. Cette communication constitue, en quelque sorte, une pieuse réparation posthume à sa mémoire car il s'agit d'un témoin oculaire qui avait vécu les événements. Le présent travail est donc inédit et constitue le fruit de recherches récentes et personnelles.

Le B.36 « Onze Lieve Vrouw van Lourdes » perdu sur mine le 30 avril 1940 avec quatre hommes d'équipage.



Des années de recherches ont été nécessaires pour retrouver l'illustration nécessaire. Un espoir était ouvert. Il existe actuellement des collections de cartes postales anciennes. Précisément, il existe à Blankenberge un musée privé : le « Blankenbergs en Kustfolkloristisch Museum » 't Zeigat, « situé au coin de la Notebaertstraat et de la Van Mullemstraat. Il mérite la visite des touristes et il est dirigé par Madame A. Van Rijssel. Elle possède une importante collection d'anciennes cartes postales. Nous n'y avons pas retrouvé une photo du remorqueur « Blankenberghe » sauf une carte sur laquelle on le voit vaguement de derrière.

Au Musée Royal de l'Armée et d'Histoire Militaire, il n'a pas été possible non plus de retrouver une photo du « Blankenberghe » mais le Conservateur Chef de Section J. Lorette a pu nous procurer une reproduction du yacht « Henriette ».

Heureusement, Henry Anrijs, auteur de « Congé pour Mourir » a pu retrouver, dans les archives, un croquis du remorqueur « Blankenberghe ». Nous le publions avec plaisir.

Enfin, Monsieur J. Aspeslagh, Directeur de l'Office du Tourisme de Blankenberge, a obtenu de Madame Veuve Pierre Strobbe (âgée de 96 ans actuellement!!! et toujours alerte!!!) une collection complète de photos.

Un grand remerciement à tous!!!.

Notons, pour conclure cette introduction, qu'il m'a été possible de publier le récit suffisamment détaillé des aventures d'une des unités du Dépôt des Equipages à Calais, l'avisogarde-pêche « Ville d'Anvers », après la libération de la côte belge qui se déroula du 16 au 19 octobre 1918. Cette patrouille était effectuée en tandem avec le sloop anglais « H.M.S. Houghly » qui fut perdu, corps et biens sur mines dérivantes allemandes au large de Middelkerke. Cette relation put être rédigée grâce aux nombreux entretiens que j'eus

la chance d'obtenir du Commandant Georges GOOR, ancien de beaucoup de choses, du Cap Horn, du Tanganyka, de l'Oeuvre Royale de l'Ibis et de bien d'autres choses, notamment du Dépôt des Equipages. Ces entretiens se déroulèrent durant les années qui précédèrent la mort de ce vieux brave, en 1976, à l'âge de 96 ans ! Il était né, en effet, à Louvain, le 11 mai 1880 et, chose émouvante, l'article en question, le dernier de la série issue de nos entretiens, sortit de presse au moment de sa mort. (« Neptunus » 1975/1976 N° 4)

Pierre STROBBE, Patron pêcheur de Blankenberge...

Toujours grâce à l'amabilité de Monsieur J. Aspeslagh, déjà cité, il m'a été aisé de retracer brièvement la vie du héros de cette aventure. Pieter, Armand, Karel Strobbe est né à Blankenberge, le 23 septembre 1884 et il y est décédé le 26 février 1975. Il mourut donc à l'âge de 91 ans ! Il eut six enfants, deux garçons et quatre filles. Son fils Robert est actuellement pêcheur à Zeebrugge tandis que son fils Frans est missionnaire au Zaïre. Une de ses filles, Thérèse, est également missionnaire au Zaïre.

Nous verrons, dans le cours du récit, qu'il était, en 1914, stuurman de la chaloupe B. 36 dont il devint propriétaire après la première guerre mondiale.

En 1937, il se fit construire, à Ostende, un nouveau chalutier, le B. 36 « Onze Lieve Vrouw van Lourdes », unité de 33,74 tonnes brutes et 11,92 tonnes nettes, équipée d'un moteur Deutz de 95 C.V.. Cette jeune unité devait être perdue dans de tragiques circonstances de guerre, avant même le 10 mai 1940. Elle sauta, en effet, sur une mine, le 30 avril 1940, entraînant dans sa perte quatre hommes d'équipage, tous natifs de Blankenberge : Popelier Alexander (6.03.1904) Samson August (20.01.1899), Marannes Léon (18.08.1890) et Ponjaert Albert (2.04.1903).

Ces renseignements proviennent de la « Fédération des Marins belges des guerres 1914/1918 et 1940/1945 ». Avec la

Pierre STROBBE au Dépôt des Equipages à Calais en 1917. On remarque qu'il porte une tenue de soldat. Sans doutes, ne disposions nous pas encore de tenues de marins.



Le B.36 « Onze Lieve Vrouw van Lourdes » perdu sur mine le 30 avril 1940 avec quatre hommes d'équipage.

dite fédération, on se saurait jamais assez insister sur le fait que pour nos pêcheurs comme pour nos marins de la marine marchande, de la Marine de l'Etat et de notre Corps de Marine, la guerre n'a pas débuté le 10 mai 1940 mais bien le 3 septembre 1939. En ce qui concerne la pêche, le B.36 est la dernière unité qui fut perdue avant le 10 mai 1940 et six autres avaient déjà été perdues sur mines avant elle, la première ayant été perdue le 14 novembre 1939. Au total, sept unités de pêche et 22 hommes furent perdus, sur mines, avant le 10 mai 1940. De même, la guerre ne prit pas fin pour eux le 8 mai 1945 deux ans plus tard. Dix unités de pêche et 46 hommes furent perdus, sur mines, entre le 8 mai 1945 et le 28 juin 1947, date de la dernière perte, et cela en dépit du vaillant et périlleux travail de déminage effectué par notre section belge de la Royal Navy et poursuivi par notre jeune Force Navale.

Pierre Strobbe avait donc bien connu les deux guerres.

Le souvenirs de Pierre Strobbe

Rappelons que Pierre Strobbe fut entendu, à l'âge de 86 ans, et que sa mémoire était déjà quelque peu défaillante sur certains points.

Il se souvient avoir évacué Blankenberge trois semaines après la naissance de son premier enfant. Or, nous savons, grâce à l'Etat-Civil, que Elisabeth, Maria, Virginia Strobbe est née à Blankenberge, le 8 septembre 1914. Il ne devait revoir son épouse et sa fille que des années plus tard. Comme nous le savons déjà, Pierre Strobbe était stuurman à bord de la chaloupe B.36 qui devait devenir ultérieurement sa propriété. On mit à la voile vers le sud et on atteignit

Calais où la chaloupe fut désarmée et alla rejoindre une quantité de bateaux de pêche belges désarmés à l'extrémité d'un bassin.

Pierre Strobbe trouva immédiatement du travail à la Base belge de Calais et plus précisément dans le service maritime de la base. Il s'agit, sans nul doute, du service que commandait le Colonel Cornelle.

Les années passèrent ainsi sans incident notable et, brusquement, le 2 février 1917, les choses changèrent. De nombreux pêcheurs qui travaillaient à terre reçurent l'ordre de rejoindre l'Armée belge. C'était pour être incorporés au Dépôt des Equipages.

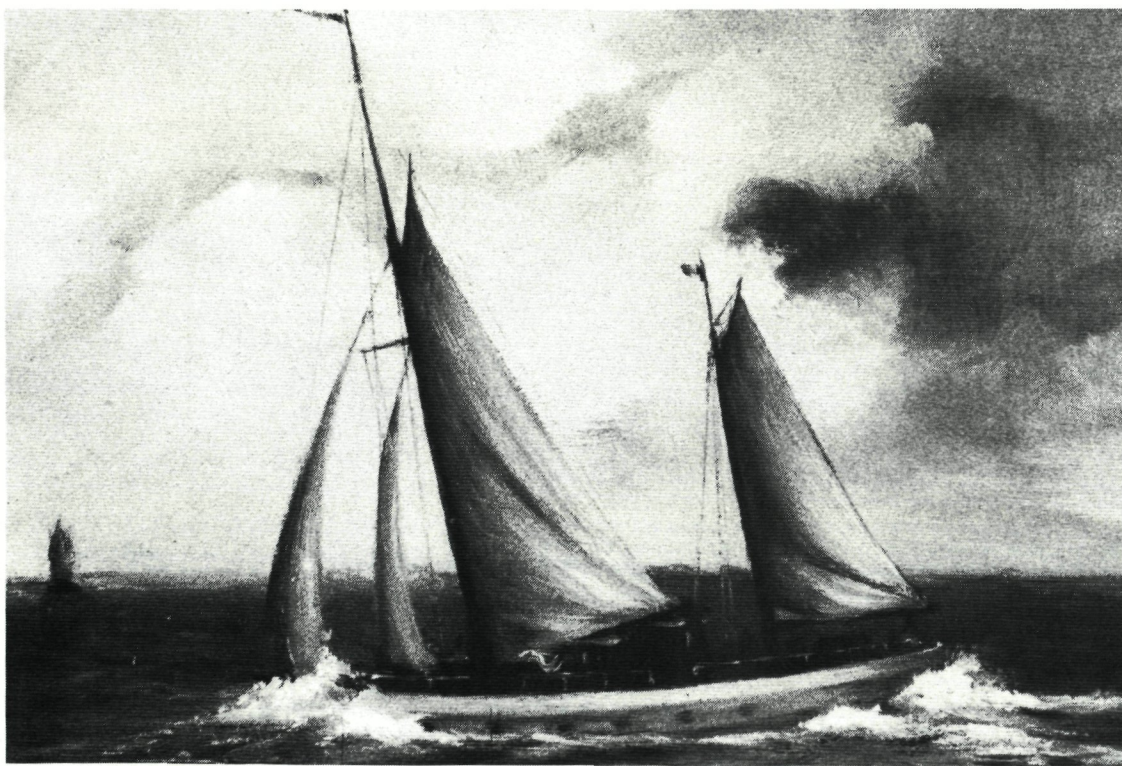
Pierre Strobbe nous dit qu'ils furent rapidement embarqués sur le petit remorqueur « Blankenberghe », qu'il connaissait bien puisque c'était celui de son port d'attache. Les patrouilles débutèrent très vite, dit-il, et consistaient en la surveillance constante des eaux côtières voisines. L. Leconte nous précise, à ce sujet, que le remorqueur fut mis à la disposition du Dépôt des Equipages, le 18 juin 1917. Il avait assuré jusque là le service de remorque des chalands, sur les canaux, depuis Calais jusqu'au canal de Furnes, au sein du corps dénommé « Transports par eaux intérieures » (T.E.I.). Le même auteur nous précise encore que l'équipage ne comprenait qu'un second maître, un mécanicien, un matelot de pont, un matelot mitrailleur-signaleur et un artilleur de bord ; que l'armement comprenait au canon de 307, une mitrailleuse Colt (enlevée dans la suite paraît-il) et un fusil pour tirer sur les mines ; que le secteur de patrouille était compris entre la bouée de Gravelines, le bateau-feu du Dyck et le feu de Walde ; que la principale mission était de signaler la présence de mines (Les Ancêtres de notre Force Navale page 344).

Reconnaissons au passage que c'était un honneur pour Pierre Strobbe et certainement un hommage rendu à ses qualités de marin que d'avoir été choisi parmi tant d'hommes pour faire partie d'un aussi petit équipage.

Au sujet des patrouilles, auxquelles il participa longtemps, Pierre STROBBE ne se souvient de rien de spécial si ce n'est d'un incident qui aurait pu tourner au tragique.

« Cette fois-là, dit-il, notre patron habituel, bien au courant de la routine des patrouilles, avait obtenu quelques jours de congé. Il avait été remplacé par un autre gradé, venu de terre, un bon garçon mais qui n'avait nulle pratique de la patrouille. Or, les instructions de l'Amirauté française étaient formelles : il fallait rentrer à Calais avant la tombée de la nuit et, à bonne distance de la côte, émettre un signal convenu en morse avec la lampe de signalisation. C'était une sorte de mot de passe. Autrement, on s'exposait à être pris sous le feu des batteries côtières sans le moindre avertissement. Or, voilà qu'à la fin de la première journée de patrouille sous les ordres de notre patron suppléant, celui-ci ordonne de remettre le cap sur Calais et, encore bien, à toute vitesse mais il ne parle nullement d'émettre le signal prescrit. Nous approchions rapidement de la côte et tous à bord devenaient de plus en plus nerveux. Finalement, un des hommes attira l'attention du patron et le signal fut envoyé. Nous avons tous poussé un soupir de soulagement. Nos craintes étaient loin d'être non fondées. En effet, quelques jours après, dans un café, nous avons rencontré des marins français de la batterie côtière et ils nous ont dit que nous avions eu une fameuse chance. L'alerte avait été sonnée à la batterie à l'annonce de l'approche rapide d'un bâtiment inconnu qui n'émettait pas le signal prescrit. Les pièces étaient chargées, pointées et l'ordre de faire feu allait être donné au moment précis où le signal fut émis ».

Cliché du Musée Royal de l'Armée et d'Histoire Militaire. Le yacht « Henriette » qui appartenait au Prince de Ligne, fut réquisitionné à la demande de son propriétaire, par le gouvernement belge et mis à la disposition du Dépôt des Equipages (1917-1918). Il était armé de deux canons de 37 mm., modèle 1885 et d'une mitrailleuse Hotchkiss. Peinture sur bois de Jan DECKERS. Le yacht brûla, le 7 septembre 1918, dans le port de Calais.



Il est à noter que L. Lecomte précise, à la page 347 de son ouvrage déjà cité, que le commandant du « Blankenberghe » était le sous-officier Schacht.

Plus tard, Pierre Strobbe fut muté à l'équipage du yacht du Prince de Ligne, le « Henriette ». Notre ami, qui était habitué au confort spartiate des bateaux de pêche, fut ébloui par le luxe de ce bâtiment. Il se souvient avoir été, à son bord, ordonnance du Lieutenant PIRNAY, officier souvent cité par L. Lecomte. Le yacht ne fut que rarement en activité.

Pierre Strobbe en vient à parler de la destruction du yacht « Henriette » à la suite de l'accident survenu au pétrolier « British Sovereign ».

Notons que L. LECONTE situe cet événement le 7 septembre 1918 (op. cit. page 345).

« Quelques mois avant la fin de la guerre, dit-il, je venais depuis deux jours d'être muté à l'équipage du « Ville d'Anvers », notre plus important garde-côte, lorsqu'il se produisit un fait nouveau. Une terrible explosion fit brusquement bondir sur leurs pieds tous les habitants et militaires casernés dans la ville. Un petit tanker chargé, qui venait à peine d'être pris à la traîne par deux petits remorqueurs, prit soudainement feu et explosa quelques instants plus tard. Tout l'équipage de 35 hommes perdit la vie dans cette affaire. Sur le « Henriette », qui était à l'ancre à proximité, plusieurs victimes tombèrent également. Parmi les morts, je me souviens encore du nom du Pannois Fons David. Paul Lahaut fut aussi évacué très mal en point. Heureusement, le navire de guerre sur lequel nous étions était amarré en dehors de la zone de l'explosion et fut ainsi épargné. Le plus formidable c'est que la nouvelle de cette catastrophe filtra jusqu'à Blankenberghe en territoire occupé et que l'on raconta que Pierre STROBBE était parmi les victimes. Ma pauvre femme pleurait, se croyant veuve avec notre petite fille qui atteignait quatre ans. Ce n'est vraiment que lorsqu'elle m'a serré dans ses bras, à mon retour, qu'elle a été persuadée que j'étais vivant. Répondant à votre question, je vous précise que le yacht était resté à flot. La coque semblait intacte mais tout l'intérieur était ravagé par le feu. J'ai toujours été persuadé et je le suis encore que le yacht aurait pu être remis en état mais il fut abandonné à Calais ».

Voilà donc Pierre Strobbe muté (heureusement pour lui) à bord du « Ville d'Anvers », le 5 septembre 1918. C'est que le Commandant de la Marine de l'Etat, commissionné Capitaine-commandant, Georges GOOR, revenant d'Afrique, va venir, dans le courant de ce mois de septembre 1918, prendre le commandement de ce navire pour le mener bientôt en patrouille le long de la côte belge libérée. Pierre STROBBE va faire son dernier voyage de Calais à Zeebrugge avec lui. Il va éprouver le même sentiment que celui que devaient éprouver, vingt-six ans plus tard, nos pêcheurs volontaires partis d'Angleterre pour la libération de l'Escaut en 1944.

Le 26 novembre 1944, à 5 h 30 du matin, des pêcheurs heistois passèrent devant Zeebrugge sans pouvoir y entrer et ensuite devant Heist sans voir leur ville natale car il faisait encore noir. Ce n'est qu'à 6 h 30 que le jour commença à pointer et qu'ils distinguèrent Knokke. (« Neptunus » 1978/1979 N° 1, notre article sur le H.42 « Pharaïlde »). Pierre Strobbe passa aussi devant sa ville natale de Blankenberghe sans pouvoir entrer dans son port et courir à la rencontre de sa femme et de sa petite fille qui l'attendaient peut-être. Il va devoir débarquer, un peu plus au nord, à Zeebrugge, dans un décor apocalyptique, pour être embarqué dans un train et gagner Anvers en deux jours et demi de voyage. A Anvers, il est de nouveau embarqué aussitôt sur une unité. C'est un remorqueur récupéré sur l'ennemi car il s'agit de s'organiser sur l'Escaut. Il se souvient très bien du nom de celui auquel fut confié le commandement de ce remorqueur. C'est bien facile, c'était un compatriote de Blankenberghe et même un voisin. Il s'appelait Wittrock.

Blankenberghe. Bâteaux de pêche



En 1919, dans le port de Blankenberghe, la chaloupe B.36 revenue de Calais. Pierre STROBBE se trouve en poupe.

L. Lecomte nous dit, à la page 348 de son ouvrage, que le détachement du Dépôt des Equipages arrivé à Anvers y trouva trois torpilleurs allemands, les A.4, A.12 et A.14 qui avaient été sabotés par les équipages révoltés, un yacht de mer, deux remorqueurs et une vedette de guerre.

Monsieur J. Aspeslagh, déjà cité, a bien voulu me préciser que Gerard, Pieter Wittrock était un personnage assez connu à Blankenberghe pour la toute bonne raison qu'il fut, durant des années, le gardien du phare de Blankenberghe et qu'il y était domicilié. Il avait été nommé à ces fonctions, le 1er juillet 1926, en sa qualité d'ancien patron pêcheur. Quelques années après sa mise à la retraite, il alla se fixer à Knokke où il décéda le 4 juillet 1968. Encore un précieux témoin oculaire qui disparaissait au moment même où allait débuter notre enquête..

Avec le remorqueur en question, Pierre Strobbe revint à Bruges, sans nul doute par les eaux intérieures. Il précise du reste que c'était un très petit bâtiment. Il faut donc supposer qu'il a pu se faufiler à travers les obstacles qui encombraient le canal de Gand à Bruges car le passage de marins militaires à travers les eaux hollandaises était exclu à l'époque. A Bruges, il fut débarqué et logé dans un ancien casernement de la Marine Impériale allemande. C'est là que son épouse, Ida, et sa petite fille Elisabeth vinrent le rejoindre. C'est alors que Ida Louisa de Rijcker, née à Blankenberghe, le 24 juillet 1888 et toujours en vie au moment de la rédaction de ces lignes, fut persuadée que son mari était toujours bien vivant et qu'il n'avait pas péri dans la catastrophe du yacht « Henriette ». Pierre Strobbe demanda alors à ses supérieurs la permission de rentrer pour quelques jours chez lui. C'était une épidémie générale dans l'Armée belge rentrant de l'Yser, chacun voulait revoir sa ville ou son village, sa maison et ses parents. Il eut bien du mal à obtenir cette permission mais elle lui fut enfin accordée. Il se sou-

vient encore qu'il n'y avait plus aucun moyen de transport public et qu'il firent la route à pied, tous les trois, de Bruges à Blankenberge. Heureusement, ce n'est pas loin. Quelle fut sa joie de retrouver sa ville natale et son port familial. « Ce fut le plus beau jour de ma vie » conclut-il.

Commentaires...

Le récit de Pierre Strobbe appelle, à mon avis, deux commentaires. Le premier est consacré à la situation des petits pêcheurs belges réfugiés en France. Albert Chatelle, dans son ouvrage publié à Paris en 1934 et intitulé « L'effort belge en France pendant la guerre (1914/1918) », ouvrage conservé à la Bibliothèque du Musée Royal de l'Armée et d'Histoire militaire, a analysé cette situation à la page 133 dudit ouvrage.

Tandis que les gros et moyens chalutiers se retiraient en Angleterre et que très peu de pêcheurs belges se réfugiaient en Hollande (nous avons vu que c'était le cas pour les « schuiten » de Heist), les petites chaloupes de Blankenberge, d'Ostende, de Nieuport, de la Panne si pas d'Oostduinkerke se réfugièrent dans les ports français les plus proches : Dunkerque, Gravelines et Calais. Ces ports possédaient eux-mêmes, à l'époque, une importante flottille de barques de pêche. Or, le nombre de barques de pêche belges réfugiées dépassait largement la centaine. Les autorités navales françaises furent aussitôt d'avis qu'il était impossible de laisser un aussi grand nombre de petites unités pratiquer la pêche dans des eaux qui étaient réellement le théâtre d'opérations navales. Il fut conseillé aux pêcheurs belges de poursuivre leur exode plus au sud au delà du Havre et de l'embouchure de la Seine. Boulogne et le Havre étaient aussi des bases navales. Il fallait aller plus loin sur la côte de Normandie, de Bretagne, de Vendée et

même du Pays Basque près de la frontière espagnole. Mais nos pêcheurs sont traditionalistes. Ils sont attachés à leurs eaux et à leurs méthodes de pêche. Ils ne voulurent pas aller si loin. De là vient que beaucoup de barques furent désarmées et que leurs équipages durent trouver du travail à terre. Albert CHATELLE estime à une cinquantaine le nombre de barques belges désarmées qui passèrent la guerre à l'extrémité d'un bassin de Calais. Il y en avait à Dunkerque également. Un petit nombre de barques reçut l'autorisation de pratiquer la pêche, de jour uniquement, au départ de Calais et de Gravelines, petit port sans intérêt militaire puisque son chenal se trouve à sec à chaque marée basse et que les barques de pêche doivent encore s'échouer. Le port de Dunkerque était formellement exclu pour raisons militaires.

L'auteur a illustré son chapitre d'une photo du bassin de Calais abritant les barques belges désarmées et ajoute qu'elles étaient gardées par des marins belges de la base de Calais. A ce propos, Monsieur Robert RYCX, Président de la « Fédération des Marins belges des guerres 1914/1918 et 1940/1945 » m'a dit ceci : « Il est exact que ces barques désarmées étaient gardées mais c'était tout. Personne ne veillait à leur entretien et plusieurs d'entre elles firent eau, allèrent reposer sur le fond du bassin et furent pertes totales à la fin de la guerre. Mon père, qui était un petit armateur ostendais à l'époque, fut victime de cette situation ».

J'ai retrouvé dans les archives iconographiques du Musée Royal de l'Armée et d'Histoire Militaire une photo prise par un militaire belge à Gravelines en 14/18. Elle représente la barque de pêche N. 72 sortant du chenal de Gravelines en compagnie de deux barques locales. J'espère pouvoir publier cette photo prochainement dans le cadre d'un article consacré à la présence belge à Gravelines en 14/18.

Le B.4 dans le port de Blankenberge. Pierre STROBBE en était co-propriétaire avec son frère François.



A propos de traditionalisme évoqué ci-dessus, j'ai pu constater que ce traditionalisme était encore bien vivant chez nos pêcheurs de 1940. Beaucoup n'avaient jamais quitté nos eaux et lorsqu'ils virent en Angleterre, à Newlyn-Penzance p.ex., des thoniers bretons venus de Camaret ou de Concarneau pour rejoindre la France Libre, ils furent étonnés de voir des bateaux qui pêchaient avec des lignes. Ils parlent encore toujours de ces « lijnvisers » !.

Le second commentaire qu'il convient d'apporter, à mon avis, est relatif à ce fait que la nouvelle de la catastrophe du yacht « Henriette » filtra jusqu'à Blankenberge en territoire occupé. Ceci nous prouve, une fois de plus, que nos pêcheurs flamands sont imbattables dans l'art de communiquer clandestinement avec le territoire occupé en dépit d'une ligne de front ou de la mer devenue théâtre d'opérations. C'était déjà vrai au temps de l'Archiduchesse Isabelle ou au temps de Jean Bart (le Professeur Walter Debrock, Président de l'Académie de Marine a même écrit à ce sujet). Ce fut encore le cas durant la dernière guerre. Nos pêcheurs réfugiés à Brixham, Newlyn-Penzance ou Fleetwood parvinrent à communiquer avec le pays occupé via l'Irlande du sud. La plaque tournante de ces correspondances clandestines était le port de Kinsale non loin de Cork. Tout ceci se faisait, du reste, à la grande ire des autorités anglaises et de la Sûreté de l'Etat belge à Londres. Il existe même aux Archives Générales du Royaume, deux dossiers à se sujet. Monsieur C. Vleeschouwerd, Assistant aux A.G.R. a inventorié toutes les archives de l'Administration de la Marine relatives à la période 1830-1976. L'inventaire a été publié en 1979. Le dossier 10.006 est intitulé : « Verbod voor Belgische schepen te vissen langs Zuidkust van Ierland-Verbod Ierse vrijstaat aan te doen » tandis que le dossier 10.014 est intitulé : « Verbod in Ierse vrijstaat briefwisseling met België af te halen, respectievelijk in te geven ». Ces titres, à eux seuls, sont suffisamment éloquentes.

Conclusions...

En regrettant le fait que le témoin oculaire n'ait pu, vu l'état de sa mémoire, nous fournir de plus amples renseignements et c'est pour cela que je n'ai pas poursuivi dans cette voie à l'époque (1970), il faut cependant reconnaître que nous avons eu, malgré tout, une certaine chance. En effet, nous avons tout de même retrouvé un témoin oculaire qui a vécu toute la vie du Dépôt des Equipages depuis sa création jusqu'à son arrivée dans les eaux belges de l'Escaut, en rade d'Anvers. Nous avons eu la plus grande chance encore de retrouver un témoin qui a été embarqué dès le début et qui

n'a jamais cessé de l'être. Il n'y eut que trois unités de mer au Dépôt des Equipages et notre homme a été embarqué sur chacune d'elles et, de plus, arrivé en rade d'Anvers, il est à nouveau embarqué. Nous aurions pu, tout aussi bien, tomber sur un homme qui n'avait effectué que du service à terre. En somme, le récit de Pierre Strobbe corrobore l'exposé de L. Leconte à la différence que les choses sont vues par d'autres yeux. Nous devons donc admettre qu'en dehors de la destruction du yacht « Henriette », il n'y eut pas d'autre événement marquant dans cette petite activité navale belge 1917/1918. Au sujet du yacht « Henriette » lui-même, nous avons tout de même appris quelques détails complémentaires que L. Leconte ne donne pas. Le danger était pourtant omniprésent. La preuve en est que dans la patrouille effectuée conjointement par le « Ville d'Anvers » et le « H.M.S. Houghly », ce dernier y trouva sa perte. Honneur donc à nos braves « Pompons bleus » du Dépôt des Equipages 1917/1918. Ils ont représenté la Belgique dans la guerre sur mer !

Bruxelles, le 24/9/1983.

VERLEYEN Jean

Notice relative aux sources bibliographiques

Les archives relatives au « Dépôt des Equipages » ont pratiquement disparu. Elles furent détruites en 1940.

1. au *Musée Royal de l'Armée et d'Histoire Militaire*, Parc du Cinquantenaire 3 à 1040 Bruxelles, il n'est plus possible de retrouver les notes qui ont permis au Général L. Leconte, qui fut Conservateur en Chef du Musée de l'Armée et Membre de l'Académie de Marine, de rédiger son ouvrage intitulé : « Les ancêtres de notre Force Navale ». L'auteur s'est, du reste, basé sur des archives détruites depuis lors ;

2. au *Centre de Documentation Historique des Forces Armées*, anciennement Service Historique des Forces Armées, 79/81, Avenue de Cortenberg à 1040 Bruxelles, il subsiste, en tout et pour tout, deux grosses fardes reliées qui contiennent les « ordres journaliers » du « Commandement Supérieur de la Base Belge de Calais » pour l'année 1918. Il doit s'y trouver des mentions relatives au « Dépôt des Equipages » ;

3. au *Service Historique de la Marine*, Château de Vincennes, Pavillon de la Reine à 75.200 Paris Naval (Boîte postale N° 2), il a existé de nombreuses archives relatives au « Dépôt des Equipages » de Calais. Elles ont été détruites en 1940. Il en fut de même pour les archives relatives au « Corps des Torpilleurs et Marins » mis sur pied par une Mission Navale française.



**Commandez
dès à présent
vos cartes de vœux 1984**



**Bestel nu
reeds uw wenskaarten
voor 1984**

De reorganisatie van het zeevisserijonderwijs

Door Henri ROGIE

Tal van Belgische vissersvaartuigen beoefenen de zeevisserij zonder daarom in regel te zijn met de wetgeving betreffende de aanmonstering van scheepsleerjongens. Er heerst inderdaad nood aan jong personeel en om het vissersberoep meer aantrekkelijk te maken en het aan te passen aan de eisen van de moderne visserijtechnieken worden thans plannen uitgewerkt om het visserijonderwijs te reorganiseren en het meteen aan te passen aan de onlangs gestemde wet over de verlenging van de schoolplicht.

Een eerste probleem behelst dus de renovatie van het zeevisserij-onderwijs in de optiek van de evoluerende technieken op gebied van navigatieapparaturen en visserijmethodes. Onze 6 visserij scholen mogen niet langer gewone vakscholen blijven, maar een meer polyvalent karakter krijgen met een splitsing in een technisch en een beroepsonderwijs.

De Raad van Beheer van de Oostendse Rederscentrale heeft deze problemen onder de loep genomen en is van mening dat ons zeevisserijonderwijs up to date moet blijven, aangepast aan de specifieke vereisten van deze bedrijfssector, en zo aantrekkelijk mogelijk moet blijven om het aantal scheepsjongens te kunnen opdrijven.

Hoe het in 1982 gesteld was met het aantal gediplomeerden uit onze visserij scholen vernemen we aan de hand van volgende tabel.

De statistieken werden opgesteld door het Waterschoutambt van de Kust en onlangs gepubliceerd door de Rederscentrale :

School	Aantal gediplomeerden
KW « Ibis » Bredene	11
Sted. visserij school « J. Bauwens » Oostende	27
Vrije visserij school « Paster Pype » Oostende	11
Vrije visserij school Nieuwpoort	8
Rijksvisserij school Knokke-Heist	23
Totaal	90

De evolutie van het globaal aantal afgestudeerde scheepsjongens in ons land gedurende het voorbije decennium vinden we in volgend overzicht. We merken dadelijk dat dit aantal geen noemenswaardige schommelingen onderging :

Jaar	Aantal afgestudeerden
1974	77
1975	73
1976	83
1977	84
1978	79
1979	99
1980	78
1981	86
1982	90

Een L.S.O.-getuigschrift voor iedereen

In het renovatieplan voor ons zeevisserijonderwijs zal ook aandacht besteed worden aan het diploma en de nuttige ervaring van de leerkrachten. Verder dienen de leerprogramma's uiteraard aangepast aan het vernieuwd onderwijs en daarom ook bracht de Rederscentrale onlangs kritiek uit op de ontwerpen van de Raad ter Verbetering van het Zeevaartonderwijs. Deze leerplannen zouden inderdaad niet voldoende beantwoorden aan de specifieke noden van de visserijsector. Tussen alle betrokken partijen werd dan ook in de loop van de voorbije vakantie gesprekken gevoerd om de standpunten dienaangaande dichter bij elkaar te brengen.

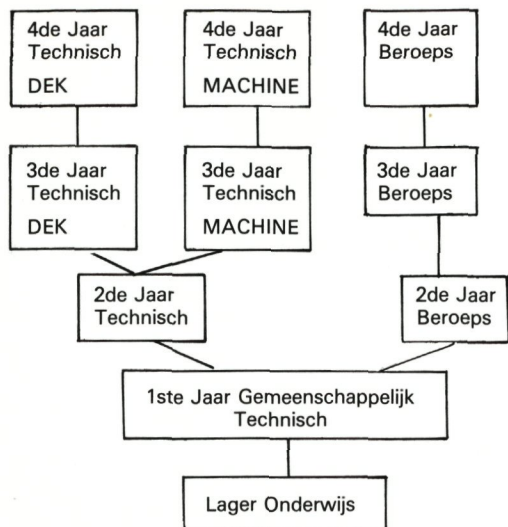
Een tweede twistpunt is het toekennen van een getuigschrift van Lager Secundair Onderwijs (L.S.O.) aan de leerlingen van onze visserij scholen. Dit getuigschrift - zo meent de Rederscentrale - zou pas mogen toegekend worden bij het behalen van het brevet door de scheepsjongen. Aldus vermijdt men het rechtstreeks afvloeien van gediplomeerden naar andere sectoren dan de zeevisserij, wat wél het geval kan zijn zo het LSO-getuigschrift onmiddellijk bij schoolverlaten wordt verleend.

Verder oordeelt de Rederscentrale dat alle leerjongens dit gehomologeerd getuigschrift moeten bekomen en niet enkel de gediplomeerden uit de technische afdelingen van onze visserij scholen zoals de verbeteringsraad dit voorschrijft. Zij die de 3 jaren van de beroepsafdeling volgden zouden zich aldus gediscrimineerd voelen en hierdoor hinder ondervinden bij een latere overschakeling naar andere bedrijfssectoren.

Het renovatieplan van het zeevisserijonderwijs

Wat de vernieuwde onderwijsstructuur betreft, ziet het ministerieel ontwerp er als volgt uit. Het Lager Secundair Zeevisserijonderwijs zal een cyclus van 3 studie jaren omvatten en ingedeeld worden in een technische en een beroepsafdeling. Het eerste studiejaar is gemeenschappelijk voor beide afdelingen, terwijl een 4de facultatief vervolmakingsjaar

aan beide afdelingen is toegevoegd. Schematisch ziet de vernieuwde onderwijsstructuur er als volgt uit :



Het is de bedoeling van Gemeenschapsminister Lenssens om met het VSZ dit schooljaar te starten, althans wat be-

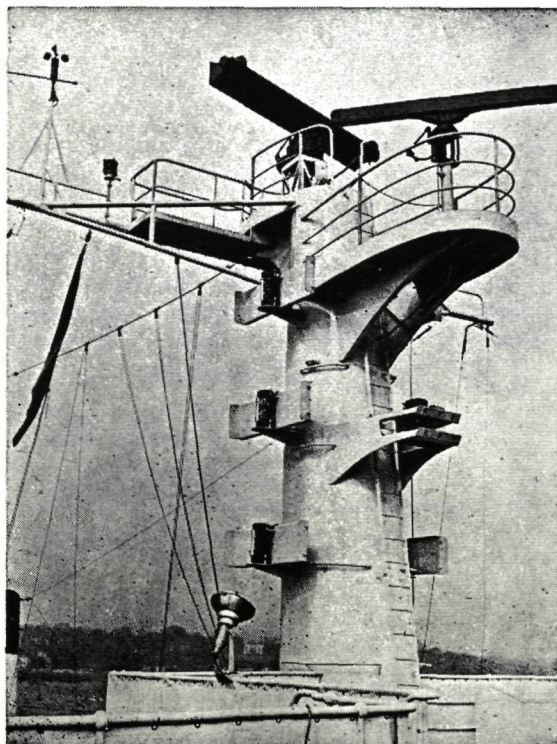
treft het eerste gemeenschappelijk studiejaar.

Opleiding aan boord gelijkgesteld met tussentijdse schoolplicht

Kamer en Senaat keurden in het voorjaar het wetsvoorstel goed van onderwijsminister Coens, waarbij de leerplicht van 15 tot 18 jaar verlengd wordt. Voor de zeevisserijsector schiep deze wet ernstige problemen, want het was onaanvaardbaar dat pas vanaf 18 aan boord kan aangemonsterd worden.

Wél waren voor bepaalde bedrijfssectoren afwijkingen voorzien onder vorm van tussentijdse leerplicht, in die zin dat tussen 15 en 16 jaar 360 lesuren en tussen 16 en 17 jaar 240 lesuren op school moesten gevolgd worden. Voor de zeevisserij betekende dit dat de reeds varende leerjongens voor die lesperiodes zouden moeten afmonsteren, wat zowel rederers als vissers moeilijkheden ging berokkenen.

Bovendien rees de vraag naar het praktisch nut van dergelijke tussentijdse scholing. De Rederscentrale meende hieromtrent dat het specifieke beroep aan boord van het vissersvaartuig aangeleerd moest worden en daarom ook drong zij bij minister Coens aan opdat de opleidingsperiode aan boord doorgebracht, gelijkgesteld zou worden aan de voorgeschreven tussentijdse schoolplicht. Aldus moet de leerjongen hiervoor zijn schip niet meer verlaten. Medio juli jongstleden vernamen wij dat dit voorstel door het betrokken departement was ingewilligd, wat meteen een eerste stap betekent in de praktische reorganisatie van ons zeevisserijonderwijs.



n.v. E.N.I. s.a.

L'Electro - Navale & Industrielle s.a.
Elektrische Nijverheids-Installaties n.v.

Postbus 389
2000 ANTWERPEN

Tel. 03 / 887.40.81
Telex : 31598 eni b

Elektrische installaties
Branddetectie
Scheepsherstelling
Elektrische installateurs van
de Fregatten E71 en
de mijnenjagers CMT

Marines Militaires étrangères

La présente contribution à notre rubrique donne un aperçu du potentiel naval actuel des marines française et soviétique

par le Capitaine de Frégate (R) Henri ROGIE

Moyens Navals Français

A la mi-1983, la France était à la tête du troisième domaine maritime mondial après la signature par elle de la convention des Nations-Unies sur le droit de la Mer. Ce domaine maritime comportait plus de 11 millions de km².

Néanmoins, la vulnérabilité de la France dans ses approvisionnements par voie maritime n'en demeurerait pas pour autant simplifiée. Quelque 98% de son pétrole, 87% de ses minerais et 45% de son charbon proviennent des pays d'outre-mer et ces arrivages doivent toujours être protégés par les forces navales françaises seules, cela en cas de tension ou de conflit évidement.

D'autre part, un réseau d'accord avec un certain nombre de pays d'Afrique en vue des les protéger contre des entreprises extérieures impose à la France des obligations supplémentaires qui grèvent lourdement son budget.

En ce domaine, rappelons que le budget 1983 de la Défense s'élève à 133.222 millions de FF, soit 3,9% du PIB. Pour la Marine, 23.879 millions de FF lui en sont attribué, soit quelque 18% du budget global. De cette somme, seul 1/8 est consacré à la construction et au fonctionnement de la FOS (Force océanique stratégique) et 1/4 à la construction Flotte et Aéronautique. Avec cette somme, les commandes et livraisons suivantes ont pu être faites pour l'exercice 1983 :

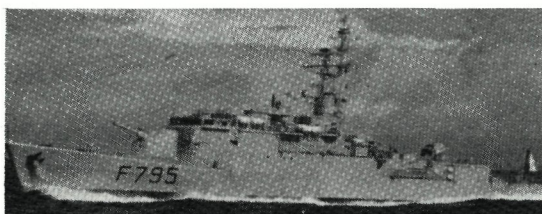
Commandes

2 corvettes antiaériennes (n° 3 et 4)

Livraisons

(clôture d'armement pour les bâtiments)

Corvette ASM	<i>Jean de Vienne</i>
Avisos	<i>Commandant L'herminier</i> <i>Commandant Ducuing</i> <i>Commandant Birot</i>
Batral	<i>Dumont d'Urville</i> <i>Jacques Cartier</i>
Bâtiments écoles	<i>Guépard, Chacal, Lion, Tigre</i>
Chasseurs de mines	<i>Eridan</i>
Chalutier destiné aux TAAF (Terres australes et antarctiques françaises)	
Aéronefs	<i>2 Super Etendard</i> <i>11 Lynx</i> <i>2 Gardian</i> <i>5 Xingu</i>



L'avisos Commandant Ducuing. (Photo DCAN Lorient)



Le chasseur de mines Eridan. (Photo Flottille 16 F)

Ce qui nous permet de dresser l'interventaire suivant du potentiel naval actuel de la France :

Flotte de combat

Type	Nombre	Tonnage
SNLE	5	37.500
Sous-marins d'attaque	18	17.100
Porte-aéronefs	3	54.000
Bâtiments anti-aériens	6	26.930
Bâtiments ASM	14	47.750
Avisos	24	32.150
Patrouilleurs	24	5.835
Bâtiments anti-mines	23	11.900
Total	112	195.665

Flotte de soutien

BSL et ravitailleurs	11	54.180 t
Transp.-débarquement	9	21.890 t
Divers	29	15.390 t
Total	49	91.460 t



Le Gardian.

Quant aux effectifs de l'aéronavale, ils s'avèrent particulièrement importants pour ce qui est de l'aviation embarquée. Remarquons que la plupart des types d'avions et d'aéronefs utilisés sont de conception française :

1. Aviation embarquée

	En parc	En ligne
Crusader	29	16
Etendard IVP	14	8
Super-Etendard	64	36

2. Patrouille maritime

Atlantic	36	27
Neptune	5	5

3. Hélicoptères

Super-Frelon	18	13
Lynx WG 13	24	19

Tot. aéronefs de combat	206	141
Aéronefs écoles	213	170

★ ★ ★

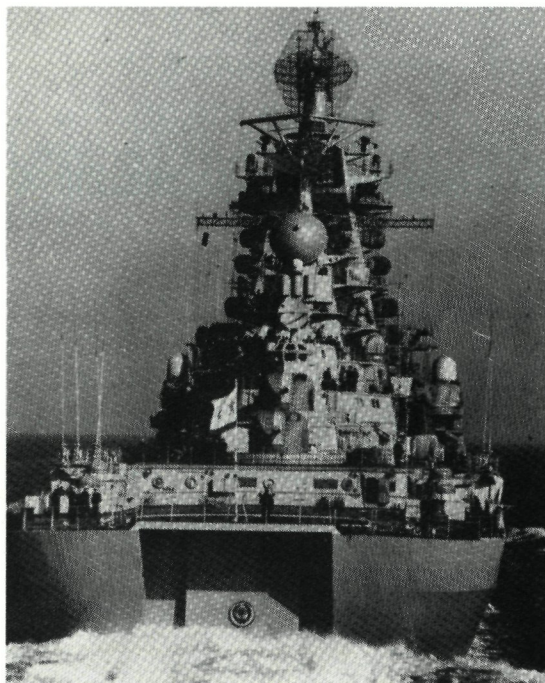
LE POTENTIEL NAVAL SOVIETIQUE

Dans notre chronique sur les Marines militaires étrangères, nous avons bien souvent insisté sur la montée en puissance de la marine soviétique. Celle-ci constitue à présent un véritable défi sur les mers et est à même de menacer les voies maritimes d'approvisionnement de l'occident en un temps record. Elle est en effet omniprésente, possède une puissance de feu considérable, offre une panoplie complète de types de bâtiments de combat et de soutien et développe actuellement une arme sous-marine des plus modernes.

Depuis 1962, c'est-à-dire en deux décades, le tonnage de la flotte soviétique est passé d'un million à plus de trois millions de tonnes. Le réalisateur de cette montée en puissance est le célèbre amiral GORSHKOV qui déclare fièrement : « Notre pavillon flotte orgueilleusement sur toutes les mers du monde ».

Un destroyer type Sovremenny.





Le Kirov.

L'Aéronavale - arme très efficace comme l'a prouvé le récent conflit des Falkland - est forte de quelque 1.400 aéronaves. Elle compte 440 bombardiers à moyen ou long rayon d'action qui peuvent transporter des missiles à tête nucléaire. Les voies de communication du monde libre s'en trouvent ainsi dangereusement menacées.

Voici l'énumération du potentiel naval soviétique, tel qu'il était connu par l'Occident à la mi-1983 :

- 70 SNLE
- 44 SNA équipés de missiles anti-navire
- 65 SNA équipés de torpilles
- 211 sous-marins océaniques
- 3 porte-aéronefs de 44 000 t type Kiev
- 40 croiseurs porte-hélicoptères, lance-missiles et classiques
- 26 grands navires amphibies

- 143 destroyers et frégates
- 321 corvettes et patrouilleurs
- 131 patrouilleurs lance-missiles
- 385 bâtiments anti-mines.

Elle possède, avec le *Typhoon* qui dépasse 25 000 t en plongée, le plus grand et le plus gros sous-marin dans le monde.

L'*Oscar* qui déplace 15 000 t avec ses 24 missiles anti-navire n'a d'égal dans aucune Marine.

L'*Alfa* est le plus rapide (40 nd) et le plus profond (700 m) sous-marin nucléaire d'attaque.

Le croiseur nucléaire lance-missiles *Kirov* est, avec ses 25 000 t, le plus grand et le plus puissant croiseur en service.

En vérité, une énumération qui donne à réfléchir...

Avez-vous déjà la « Cravate force navale » ?

Pour seulement 310,- fr. + 25,- fr. frais d'expédition

Hebt U reeds een « Zeemachtdas » ?

Voor slechts 310,- fr. + 25,- fr. verzendingskosten

Enkel door overschrijving / storting voor rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus
Le payment se fait **uniquement** par virement au compte 473-6090311-30 de Neptunus

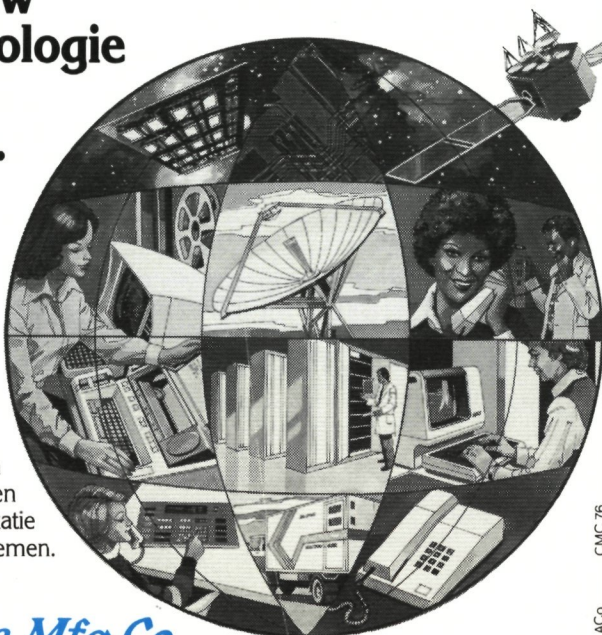
Mazout zonder zorgen



Votre sécurité mazout

Een eeuw Belgische spitstechnologie in kommunikatie op wereldvlak.

- Openbare telefonieschakelsystemen
- Telex- en datatransmissiesystemen
 - Telefoon toestellen
- Lijn- en radiotransmissiesystemen
- Navigatiesystemen voor de luchtvaart
 - Informatiesystemen
- Systemen en uitrustingen voor de mechanisatie van het postwezen
- Automatiseringssystemen voor financiële instellingen
- Draden en kabels voor communicatietoepassingen
- Systemen en uitrustingen voor private communicatie
 - Beveiligingssystemen.



Bell Telephone Mfg Co

Naamloze vennootschap - Een Belgische vennootschap geassocieerd met I.T.I.

Francis Wellesplein 1 - B-2000 Antwerpen - Tel.: 03/237.17.17 - Telex: 72128 bella b

Soixante-huit ans après...

La vérité sur le torpillage du « Lusitania »

J.M. de Decker

Quatre cheminées, peintes en noir du haut en bas, envahissent le périscope de l'U-20. Le lieutenant de vaisseau, Walter Schwieger, n'en croit pas ses yeux. Jamais encore un tel géant n'est passé à la portée de ses torpilles. Il n'a pas une seconde d'hésitation, car les ordres reçus au sortir de l'Emps, sept jours plus tôt, sont formels :

« Il faut s'attendre à voir de grands transports de troupes partir de Liverpool, du canal de Bristol et de Dartmouth. L'U-20 et l'U-27 appareilleront le plus tôt possible pour les attaquer. Ils gagneront leur poste au plus vite par le nord de l'Ecosse et y séjourneront tant que leurs approvisionnements le permettront... Ils attaqueront selon l'ordre de priorité suivant : les transports, les navires de commerce, les navires de guerre ».

Ce vendredi 7 Mai 1915, à 14.20 h. au large de l'Irlande, la chasse commence. Le paquebot est beaucoup plus rapide que le sous-marin et tout ce que peut espérer Schwieger, c'est qu'il rabatte vers l'Est et vienne s'offrir à ses torpilles. C'est justement ce qu'il fait. Ses cheminées grandissent à vue d'œil, sa coque commence à apparaître...

15.10 h., la torpille file à 22 noeuds, lancée du tube d'étrave, à 700 mètres. Et le capitaine Schwieger raconte :

« Il se produisit une explosion extraordinairement forte qui donna naissance à un très gros nuage montant bien au-dessus de la cheminée avant. Une deuxième explosion dut s'ajouter à celle de la torpille (chaudière, charbon ou poudre). Les superstructures au dessus du point d'impact furent disloquées ainsi que la passerelle. Un incendie se déclara et la fumée enveloppa la haute passerelle. Le bâtiment stoppa immédiatement et prit très rapidement une forte bande sur tribord tout en s'enfonçant par l'avant... A l'avant, je pus lire son nom en lettres d'or : « Lusitania ».

Eh oui, c'est le « Lusitania » qui est en train de s'engloutir ainsi, 30.396 tonnes, l'un des plus grands paquebots du monde, coulé par une seule torpille en cet après-midi du 7 Mai 1915. Sur les 1.959 personnes à bord, 1.198 vont périr, dont 124 Américains. Lorsqu'à 16.15 h., Schwieger donne un dernier coup de périscope, il n'y a plus sur la mer que quelques canots de sauvetage balottés par les flots.

L'émotion énorme suscitée dans l'opinion américaine va porter un coup décisif aux neutralistes qui, avec le Président Wilson, voulaient maintenir l'Amérique hors de la guerre. Moins de deux ans plus tard, en jetant ses forces dans le conflit, celle-ci va décider de la victoire.

Pour les manuels d'histoire, le « Lusitania » était jusqu'aujourd'hui un paquebot inoffensif, victime d'un acte de piraterie. Mais depuis peu, un livre, des articles, le

dépouillement des archives de Washington, de la Cunard Line et de l'Amirauté britannique sont venus brouiller l'émouvante image du martyr innocent, révélant que le « Lusitania » était armé de pièces d'artillerie et transportait une importante cargaison de munitions. Des plongeurs britanniques qui ont exploré l'épave ont pu y constater leur présence.

Il aura fallu attendre soixante-huit ans avant que soit déchirée la légende du « Lusitania », un des secrets militaires les mieux gardés de l'histoire et que la vérité se fasse jour.

Tout commence en 1903. Le 30 Juillet de cette année-là, l'Amirauté britannique signa un accord avec la compagnie transatlantique Cunard Lines. Un accord qui n'a jamais été rendu public et reste encore aujourd'hui incommunicable dans les archives secrètes de l'Amirauté, mais dont des enquêtes minutieuses ont dévoilé les lignes principales.

Selon cet accord, l'Amirauté assumait entièrement le financement de la construction de deux paquebots : le « Lusitania » et le « Mauretania ». En échange, en cas de guerre, toute la flotte de la Cunard passerait sous l'autorité de l'Amirauté. En outre, la Cunard acceptait que celle-ci fixe les normes des deux nouvelles unités.

Ces palaces flottants, qu'on allait surnommer les « lévriers de la mer », prévus pour 2.300 passagers et un équipage de 900 hommes, devaient être à même de recevoir un armement de douze canons de dix pouces. Le « Lusitania », avec ses 230 mètres de long, des 26,70 mètres de tirant d'eau et sa formidable machinerie développant 68.000 CV, fut alors le plus grand navire du monde. La hauteur au dessus de la ligne de flottaison dépassait celle d'un immeuble de sept étages ! Il effectua son voyage inaugural sur la ligne Liverpool-New-York le 7 Septembre 1907 et ravit bientôt le « Ruban Bleu » - détenu depuis 1897 par l'Allemagne - au « Kaiser Wilhelm II » : vitesse moyenne 25,88 noeuds contre 23,5.

Pour le public, il ne faisait aucun doute que seules des considérations d'ordre commercial : récupérer le trafic maritime, passagers et fret, que la suprématie allemande avait détourné des ports britanniques vers ceux de l'Allemagne, expliquaient les caractéristiques audacieuses du navire.

Le paquebot est transformé en croiseur

En février 1913, le Premier lord de l'Amirauté, Winston Churchill, convoqua dans ses bureaux le président de la Cunard, Alfred Both. « Je ne vous cache pas, lui dit-il, que selon nos estimations, la guerre va éclater avec l'Allemagne en Septembre 1914. Le moment est venu d'appliquer les clauses de notre accord ».

Winston Churchill voulait que trois des grands navires de la compagnie, le « Lusitania », le « Mauretania » et l'« Ivernia » reçoivent immédiatement les modifications nécessaires pour devenir des croiseurs auxiliaires armés. Deux mois plus tard, le « Lusitania » entra en cale sèche à Liverpool.

Sur toute sa longueur, l'espace compris entre le pont-abri et le pont supérieur fut entièrement recouvert d'un blindage riveté. La soute à charbon de réserve, située à l'avant de la chaudière n° 1, fut convertie en magasin. Un système spécial d'élévateurs et de casiers pour obus fut adapté le long des cloisons. A l'arrière du navire, une partie de la salle des dépêches devint un second magasin. Des plates-formes tournantes furent fixées sur le pont devant la passerelle et sur l'arrière-pont. Deux canons rapides de 152 étaient prévus sur chaque pont.

Toutefois, le navire ne reçut pas encore son armement. Pendant plus d'un an, il assura « normalement » son service. Mais, dès son retour de New-York, une semaine à peine après la déclaration de guerre, en Août 1914, il retourna en cale sèche. Cette fois, on y installa les pièces d'artillerie (six par bordée) et l'on garnit les magasins d'obus. Le 17 septembre, il fut inscrit comme croiseur auxiliaire armé sur les registres de la Navy.

Jusqu'alors, toutes les puissances maritimes du monde respectaient le même code de guerre. Il prévoyait - en ce qui concernait les navires marchands non armés - qu'ils soient arraisonnés par un navire de surface ou par un sous-marin - un coup de semonce, l'abordage et la fouille. S'il s'agissait d'un navire neutre, il était relâché. S'il s'agissait d'un bâtiment d'un pays belligérant, équipage et passagers étaient faits prisonniers et le navire et sa cargaison devenaient des prises de guerre. S'il était impossible de ramener la prise à un port, le navire pouvait être coulé.

En armant ses navires marchands, Churchill les empêchait d'invoquer ce code. Aucun sous-marin ne pouvait envisager de faire surface pour arraisonner et soumettre à la fouille un bâtiment puissamment armé.

A partir d'Octobre 1914, les capitaines de navires marchands reçurent une série d'ordres impératifs : défense d'obtempérer aux ordres des sous-marins allemands ; engager immédiatement le combat avec l'armement disponible ou en éperonnant l'agresseur ; tout capitaine se rendant avec son navire serait traduit devant une juridiction de l'Amirauté.

Churchill lui-même admit qu'il voulait obliger les sous-marins allemands à attaquer en plongée, au risque de se prendre à des bâtiments neutres, ce qui pouvait entraîner des frictions entre l'Allemagne et les puissances non encore en guerre.

Il recommanda aux navires britanniques de noircir leur nom et l'indication de leur port d'origine et d'arborer dans les eaux britanniques le pavillon d'un pays neutre. On peut lire, sur des instructions transmises à la Cunard, cette annotation manuscrite : « Faites savoir que dans ce cas, le mieux est de choisir le pavillon des États-Unis ».

Cette tactique se révéla payante et Churchill écrira plus tard avec une certaine satisfaction : « La première riposte britannique, sous ma responsabilité, fut de dégoûter les Allemands de l'attaque en surface. Les U-Boote durent recourir de plus en plus aux attaques en immersion, courant ainsi le plus grand risque de confondre neutres et navires britanniques, de noyer des équipages neutres et de brouiller ainsi l'Allemagne avec d'autres puissances ». N.D.L.R. « Je ne nomme personne, mais suivez mon regard »)

Le « Lusitania » est réquisitionné

Le 24 Septembre 1914, l'Amirauté informa la Cunard que le « Lusitania » était réquisitionné pour assurer une liaison rapide entre Liverpool et New-York. L'Amirauté devait fixer la

route à suivre. La compagnie gardait le droit d'utiliser tout l'espace laissé libre par la cargaison du gouvernement dans le sens Amérique-Grande-Bretagne, après accord avec le représentant de l'Amirauté à New-York.

Un problème se posait : comment camoufler les marchandises de l'Amirauté (armes et munitions) en innocentes denrées ? Les Américains avaient l'habitude de communiquer chaque jour au public les manifestes des cargaisons des navires partis la veille d'un de leurs ports. Ces informations intéressaient d'abord les Alliés, qui savaient ainsi quand des navires neutres transportaient de la contrebande pour l'Allemagne. Elles intéressaient également les Allemands qui pouvaient, grâce à cela, choisir les cibles de leurs sous-marins.

Les Anglais découvrirent dans les règlements du port de New-York une faille qui leur permit de tourner cette difficulté. Le receveur des douanes ne donnait l'autorisation de lever l'ancre qu'après avoir reçu une copie conforme du manifeste. Mais un paquebot ignore souvent jusqu'à la dernière minute le nombre de passagers qu'il va transporter ; il lui arrive aussi d'embarquer des marchandises peu avant son départ. Un second manifeste était alors prévu. Il devait être remis après le départ et mentionner ces chargements supplémentaires.

Les Anglais prirent alors l'habitude de donner un manifeste factice pour obtenir de lever l'ancre. Une fois le paquebot en mer, au bout de trois ou quatre jours, ils envoyaient à New-York les documents exigés avec un inventaire exact de la cargaison.

D'autre part, le Département d'Etat américain interdisait le transport d'armes et de munitions de guerre sur les navires de passagers. Les Anglais tournèrent également cette difficulté. Les munitions furent baptisées « cartouches de chasse ». Celles-ci pouvaient être transportées sur les paquebots à condition de porter une étiquette : « Non susceptibles d'exploser dans leur emballage ».

Le 24 Septembre 1914, la Cunard fut informée par l'Amirauté que le « Lusitania » devait reprendre d'urgence son service régulier mais que ses itinéraires seraient dorénavant communiqués directement à son commandant, qui ne pourra plus recevoir de consigne de sa compagnie, sauf autorisation de l'Amirauté. En d'autres termes, le paquebot était réquisitionné pour faire de la contrebande dans l'intérêt supérieur de la patrie !

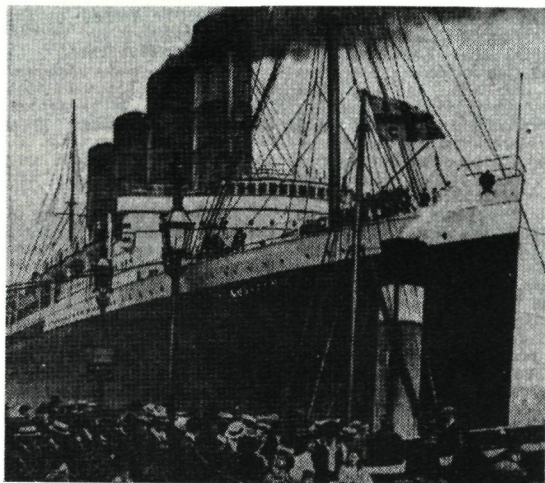
Ces divers bouleversements ne plurent pas au commandant du « Lusitania », le vieux loup de mer qu'était le capitaine Dow. Il le fit savoir au président de la Cunard, fin février 1915, après avoir échappé de peu à un sous-marin allemand alors que le paquebot filait vers New-York. Il ne refusait pas de commander un bâtiment marchand en quelle que mer que ce soit et avec toute cargaison, mais il n'acceptait pas de prendre sous sa responsabilité une bombe flottante avec des centaines d'innocents comme passagers.

Alfred Booth chercha un autre commandant pour le « Lusitania ». Son choix se porta sur William Thomas Turner, une « figure » de la marine britannique. Surnommé « Bill Chapeau Rond » à cause du couvre-chef dont il ne se séparait que sur la passerelle, Turner avait la réputation d'un homme de mer très compétent, encore que de caractère pas comode. Il le confirma tout de suite, lorsqu'après avoir inspecté minutieusement son nouveau navire, il remit à la Cunard un rapport soulignant les innombrables défaillances de celui-ci dont les principales étaient l'incompétence du personnel et de graves défauts mécaniques dans la machinerie qui rendaient, par exemple, impossible la manœuvre « arrière toute ».

« Bill Chapeau Rond » obtint gain de cause sur quelques points, mais la machinerie fut laissée en état - il faut dire que

le navire était parfaitement manoeuvrable malgré le défaut signalé ci-dessus - et le personnel, à quelques exceptions près, resta en place.

Le 17 Avril 1915, le « Lusitania » leva l'ancre pour la dernière fois de Liverpool. Sur sa poupe, nul signe, nul nom, nul trace de port d'attache ; au mât aucun pavillon ne flottait... Pourtant, la traversée se déroula sans histoire.



Le « Lusitania », à la veille de son dernier voyage.

Dès son arrivée à New-York, il allait déclencher une singulière bataille politique. La grande cité est-américaine grouillait littéralement d'espions de tous bords, parmi lesquels les Allemands n'étaient pas les moins actifs. Par la force des choses, le conflit européen avait ses prolongements dans le Nouveau Monde. Les Britanniques s'efforçaient de hâter l'engagement des Etats-Unis, tandis que les Allemands s'acharnaient à les maintenir dans la neutralité le plus longtemps possible.

Or un grave incident était survenu le 28 Mars précédent. Le cargo-mixte anglais « Falaba », transportant entre autres des explosifs et du matériel de guerre, avait été torpillé par un sous-marin allemand à l'entrée de la Manche. Parmi les victimes : un citoyen américain. La presse new-yorkaise se livra à de violentes attaques contre l'Allemagne. A laquelle celle-ci répondit, par le truchement de son ambassade à Washington que c'était le sort qui attendait tous les voyageurs qui traversaient l'Atlantique sur un navire battant pavillon britannique ou celui de l'un quelconque des Alliés de la Grande-Bretagne.

Le dernier départ

« Morte » : ainsi étaient signés, de façon apocalyptique, les télégrammes que reçurent un certain nombre de passagers avant leur embarquement à New-York, sur le « Lusitania », le 1er Mai 1915. Ces télégrammes anonymes annonçaient une catastrophe imminente. Le milliardaire, Alfred G. Vanderbilt, aurait reçu même l'avertissement suivant : « On sait, de source sûre, que le « Lusitania » va être torpillé. Vous feriez mieux d'annuler votre voyage ».

Mais ni Vanderbilt, ni les 1.257 autres passagers n'avaient prêté attention à cette mise en garde. Aucun sous-marin allemand, pensaient-ils, n'oserait attaquer un navire transportant des civils, et encore moins si une centaine de ceux-ci étaient américains. De toute façon, aucun sous-marin ne pouvait rattraper le « Lusitania » qui, à trois reprises, avait conquis le « Ruban Bleu ». Ces passagers auraient probablement été moins sereins, s'ils avaient su que les cales du paquebot contenaient des munitions destinées à la Grande-Bretagne.



W. TURNER, commandant du « Lusitania ».

La cargaison non-officielle du navire - et qui ne devait donc pas figurer sur le premier manifeste - consistait en 1.639 lingots de cuivre, rangés au fond de la cale, plus 1.248 caisses d'obus de 46. Sur le faux pont principal étaient entreposées 76 caisses de tiges de cuivres et 4.927 boîtes de 1.000 cartouches, dotées d'une amorce au fulminate de mercure. Le poids total de la cargaison était de 173 tonnes, dont 10 tonnes et demie d'explosifs. A l'aube du vendredi 30 Avril, 200 tonnes supplémentaires de matériel étaient chargées, comprenant encore une quantité importante de munitions.

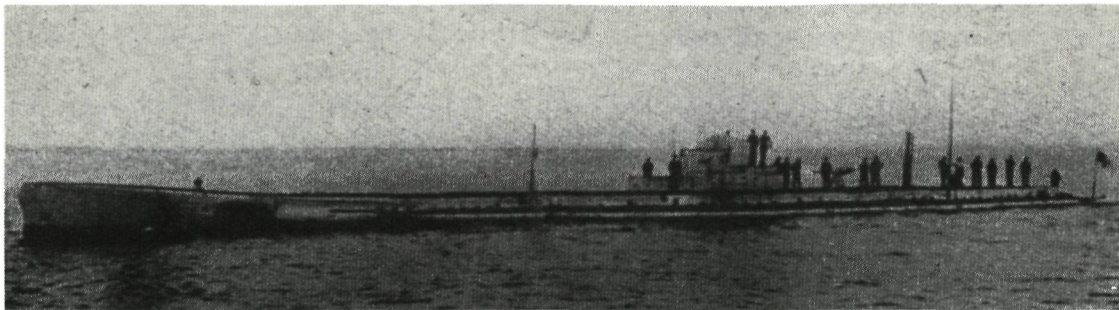
Quelques minutes avant le départ, ce 1er Mai 1915, le commandant Turner descendit de la passerelle pour prendre ses ordres de route. On lui répondit qu'on n'en avait pas reçu et qu'il n'avait qu'à suivre l'itinéraire habituel. On l'informa pourtant qu'à une quarantaine de milles à l'ouest du Fastnet et à dix milles au sud, des éléments de la division E de croiseurs l'y attendraient pour l'escorter et le protéger. En fait de division de croiseurs, il n'y avait que le vieux « Juno »... lequel sera absent au rendez-vous !

Le « Lusitania » appareilla pour son dernier voyage peu après midi ; sur les quais comme sur le pont du bateau, ce n'était pas l'euphorie des grands départs. Le malaise augmenta sensiblement sur la passerelle lorsque, quelque temps après l'appareillage, on découvrit trois passagers clandestins à bord. Des Allemands. Sans doute des hommes des services spéciaux. On n'a jamais su leur identité, ni l'objet de leur mission.

Le mercredi 5 Mai, Churchill, prêt à partir pour Paris, passa à l'Amirauté. Dans la salle des cartes, il étudia les informations reçues dans les dernières heures sur les mouvements des sous-marins allemands. Depuis le début de la guerre, l'Angleterre avait « cassé » le code de la marine allemande et connaissait, dès lors, la position de toutes les unités allemandes avec une très grande précision.

La carte révéla que le sous-marins « U 30 » et « U 20 » croisaient au large du Fastnet Rock, non loin du disque représentant le croiseur « Juno » et d'un autre plus grand, le « Lusitania ». Si l'« U 20 » ne bougeait pas, il allait découvrir le lendemain matin le « Lusitania », et le « Juno » ne serait pas loin. S'il se dirigeait vers l'Ouest, la rencontre aurait lieu plus tôt. L'amiral Oliver, chef d'Etat-Major de la Marine, fit remarquer à Churchill que le « Juno » n'était pas de taille à affronter un sous-marin et suggéra que des éléments de la flottille de destroyers de Milford Haven soient envoyés pour le soutenir.

C'est sur cette proposition que se terminent les comptes-rendus du « Journal de Guerre de l'Amirauté ». La décision



Le sous-marin « U-20 ».

prise ensuite fut-elle la cause du désastre ? Toujours est-il que, le 5 Mai à midi, l'Amirauté annonçait que la mission du « Juno » était terminée et que le croiseur retournait à Queenstown. Aucun destroyer ne fut envoyé pour protéger le « Lusitania ». A partir de ce moment, le paquebot ignora qu'il terminerait sa traversée sans escorte et que sa route le rapprocherait inexorablement du sous-marin allemand « U 20 ».

Sur l'« U 20 », le capitaine Schwieger était loin de se douter du drame qui se préparait. Marin prudent, il n'entendait pas exposer son navire et son équipage à des dangers inutiles. Après avoir coulé dans la journée du 5 Mai deux vapeurs anglais, le « Candidate » et le « Centurion », il décida en fin de journée de rester au sud de l'entrée du canal de Bristol, plutôt que d'aller s'embusquer devant Liverpool, où il aurait eu pourtant plus de chance de faire encore un « carton ».

Message tardif au « Lusitania » : « Attention sous-marins ! ».

Les attaques de l'« U 20 » furent rapidement connues à Londres. Pourtant aucune mesure ne fut prise. Et ce ne fut que le 6 mai, à 7 heures du soir, soit vingt neuf heures après la première attaque, que le commandant Turner recut un court message de l'Amirauté : « Sous-marin en opération au large de la côte sud-ouest de l'Irlande ». Que devait-il faire ? Il n'avait pas le droit de se dérouter sans un ordre de l'Amirauté. Ses instructions lui enjoignaient de gagner Liverpool en passant par le sud de l'Irlande. Il réduisit sa vitesse afin de doubler le Fastnet Rock pendant la nuit.

Le matin du 7 Mai à l'aube, le commandant Turner monta sur le pont. La visibilité était de 50 mètres. Quelque part devant lui, pensait-il, le « Juno » l'attendait. Il réduisit la vitesse à 15 noeuds et fit actionner la sirène de brume pour avertir le croiseur. Mais le « Juno » était déjà à 100 miles à l'est, à quelques encablures de Queenstown, et ne pouvait l'entendre.

Mais à 120 miles à l'ouest, attendant immobile que les batteries du l'« U 20 » se rechargent, le capitaine Schwieger, debout dans son habitacle, contemplait le brouillard. Si celui-ci ne se levait pas, il ne lui resterait plus qu'à rejoindre sa base en contournant Fastnet Rock. A onze heures, il décida de naviguer en plongée, de refaire surface une heure plus tard pour jeter un coup d'oeil, puis de rentrer.

Autour du « Lusitania », le brouillard commençait à se lever. Turner ordonna de passer de 15 à 18 noeuds. Un message lui apprit qu'un sous-marin allemand se cachait au milieu du canal Saint George. Il chercha le « Juno » et, ne le trouvant pas, pensa l'avoir perdu dans le brouillard. Flairant un danger, il décida de naviguer au plus près de côtes. Décision qui allait dans le sens d'un message de l'Amirauté qu'il recevra un peu avant 11 heures lui enjoignant de se diriger vers Queenstown.

La tragédie

Aux alentours de 11 heures, sans le savoir, le commandant Turner et le capitaine Schwieger faisaient route l'un vers l'autre pour des raisons différentes : le commandant du paquebot, informé de la présence d'un sous-marin au milieu du canal St. George, avait abattu vers la côte ; l'Allemand, décidé à prendre le chemin du retour, avait aussi rabattu dans l'espoir de « cueillir » une proie aux environs de Queenstown.



Walter Schwieger, commandant du sous-marin « U-20 ».

Dès lors, les choses allaient aller très vite.

A midi, Schwieger, en plongée, entendit un bruit d'hélice au dessus de lui. C'était le « Juno » qui regagnait Queenstown. A midi 15, le « Lusitania » amorça un grand virage sur bâbord pour se rapprocher de la côte. A 13 h 20, Schwieger découvrait une fumée à bâbord de l'« U 20 ». « Quatre cheminées, plus de 25.000 tonneaux, plus de 22 noeuds, c'est le « Lusitania » ou le « Mauretania », cria-t-il à son équipage. Plongée ! Aux postes d'équipage ! Branlebas de combat : « L'U 20 », qui n'y croyait plus, allait réaliser le dernier « carton » de sa croisière. Et quel carton !

« A 15 h 10, coup direct à l'étrave. Distance 700 mètres, angle d'intersection 90° », révèle le journal de bord de Schwieger. Puis, une série d'explosions. En dix secondes, l'énorme paquebot avait pris une gîte de 15%. Impossible de se maintenir debout sur le pont. Après la deuxième explosion, ce fut la panique. Les chaloupes de tribord étaient suspendues au-dessus du pont. Les chaloupes de bâbord étaient trop loin de la coque. La gîte s'accroissait. Turner se rendit compte que le « Lusitania » allait chavirer à moins qu'il touche le fond.

Quatre minutes s'étaient écoulées depuis que le paquebot avait été touché et le pont était déjà complètement submergé. A travers les hublots - dont soixante-quatorze au moins étaient ouverts - l'eau se précipitait à l'intérieur à

raison de trois tonnes à la minute. Bientôt, l'arrière se souleva, les énormes hélices surgirent hors de l'eau. Mais l'étrave toucha le fond. La masse de métal se stabilisa pendant quelques secondes, pivotant sur sa pointe.



Tandis que le navire s'enfonce dans les flots, quelques rescapés sont récupérés à bord de chaloupes.

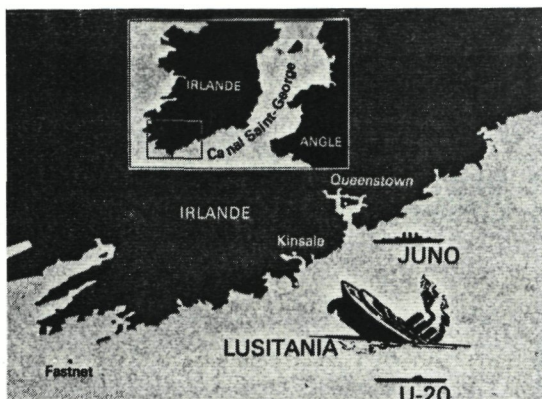
Sur le pont, les passagers et l'équipage essayaient toujours de mettre les chaloupes à la mer. Tandis que l'arrière du « Lusitania » demeurait immobile au dessus des vagues, les cloisons des chaudières cédaient. La chaudière n° 3 explosa, provoquant l'explosion en chaîne de la soute n° 3. Lorsque la fumée se dissipa, le « Lusitania » avait disparu. Six de ses 48 chaloupes de sauvetage flottaient parmi les épaves de celles qui s'étaient écrasées contre la coque et avaient chaviré. Pas un seul navire de secours n'apparaissait à l'horizon.

Peu après 14 heures 15, l'amiral Coke, avait été informé que le « Lusitania » avait envoyé un s.o.s. : « Arrivez d'urgence, grosse gîte ». Estimant que le paquebot devait se trouver à environ 10 miles au sud du phare Old Head de Kinsale, il avait ordonné immédiatement au « Juno », qui était arrivé au port vers midi, de repartir sur les lieux de la catastrophe. A peine, le croiseur avait-il appareillé qu'un message du phare annonça que le « Lusitania » avait coulé.

Vers 15 heures, le Premier lord de l'Amirauté, John Fisher, apprit la nouvelle avec un calme apparent. Mais lorsqu'il sut que le « Juno » avait repris la mer, il réagit avec violence. Le « Juno » n'était pas en état d'affronter une attaque de sous-marin. Il fallait le rappeler immédiatement ! Ce ne fut donc que deux heures après la catastrophe qu'un navire de secours arriva sur les lieux. Parmi les débris flottants, 761 survivants furent recueillis ; 1.198 personnes avaient péri, dont 124 Américains.

La tragédie

Le désastre souleva une émotion considérable dans le monde entier. Cependant dans certaines sphères, on s'employa soigneusement à dissimuler la vérité. A l'Amirauté, on décida de faire comparaître le commandant Turner devant un tribunal. On prétendit qu'on ne lui avait jamais envoyé le



Le vendredi 7 Mai 1915 : le « Lusitania » coule au large de l'Irlande.

message fatidique qui, selon lui, lui avait enjoint de changer de cap pour rejoindre Queenstown. Lord Mersey, nommé par le juge pour présider la commission d'enquête, reçut d'un haut fonctionnaire de l'Amirauté une lettre lui précisant que « pour des raisons politiques, le commandant Turner devait être sévèrement blâmé ». Lord Fisher, Premier lord de l'Amirauté décida sur base de preuves douteuses que Turner « n'était pas un naïf, mais un coquin » et qu'il avait été probablement payé par les Allemands. Churchill partagea cette opinion.

Wesley Frost, consul des Etats-Unis à Queenstown, obtint de tous les Américains survivants une déposition qui fut transmise au Département d'Etat et au ministère britannique du Commerce. Aucune de ces déclarations ne figura jamais dans les dossiers anglais ou américains.

Le ministère du Commerce anglais recueillit sous serment les dépositions des 289 survivants de l'équipage. On n'en trouve plus que 13 aujourd'hui dans les archives et elles manquent toutes, à un point étonnant, d'originalité. Mais celles, signées par des marins et très, déplacent le point d'impact de la torpille de l'avant, à l'arrière ou au milieu du navire. Et toutes commencent par la même phrase : « Au moment de l'appareillage, le navire était en bon état. Il était désarmé, sans moyen de se défendre contre un ennemi ou de l'attaquer. Il n'a jamais été doté d'un équipement militaire... »

Lord Mersey s'aperçut qu'il avait été induit en erreur par le gouvernement et rendit un verdict qui innocentait le capitaine Turner. Mais le texte de la sentence venait confirmer les thèses officielles. La commission d'enquête concluait, en effet, qu'il n'y avait pas eu d'explosion à bord du « Lusitania », sinon celle des deux torpilles et qu'il ne transportait ni troupes, ni marchandises de contrebande.

Version qui ne tient pas, suite aux témoignages - non télégraphiés ceux-là - de quelques survivants et aux constatations des plongeurs britanniques qui ont visité l'épave. L'« U 20 » n'a tiré qu'une seule torpille contre le paquebot et ce ne fut pas la première explosion après l'impact qui coula celui-ci. La torpille n'avait pas pénétré dans la première salle des chaudières, ni dans la soute adjacente. La chaudière n'avait pas explosé tout de suite. Ce ne fut donc pas cette chaudière n° 1 que la torpille avait frappé, mais quelque chose qui se trouvait à l'avant : sans aucun doute les quelque six millions de cartouches ou les obus de 76 de la Bethlehem Company.

Le 20 Septembre 1917, le sénateur américain La Follette déclara dans un discours à Saint Paul, Minesota que le « Lusitania » transportait des munitions. Le Sénat se hâta de prononcer son exclusion. Pour se défendre, La Follette de-

manda que soit publié le véritable manifeste du « Lusitania ». On refusa de suivre sa suggestion. Dudley Field Malone, le receveur des Douanes de New-York, proposa de venir témoigner en sa faveur. Le Sénat américain préféra laisser tomber l'affaire. Aujourd'hui, soixante huit ans après, la lumière est faite sur

l'affaire du « Lusitania ». Cette affaire n'est pas à l'honneur du gouvernement anglais de l'époque. Il faut toutefois rendre à la Grande-Bretagne que ce sont ses historiens, ses chercheurs et ses plongeurs qui ont permis de rétablir la vérité sur un épisode qui fut déterminant dans l'évolution de la première guerre mondiale.



FRATERNELLE DES MARINS MARCHANDS DES GUERRES 1914-1918 et 1940-1945

Nous apprenons avec plaisir que le Capitaine de Frégate(hre) René Deseck a été nommé à la tête de la Fraternelle. Le Commandant Deseck est bien connu à la Force Navale, où il dirigea longtemps l'Association des Officiers de Réserve, et où il présida le C.E.A.N. (Commission d'enquête des accidents navals). Il participa à de nombreuses manoeuvres et il arrivait encore qu'on le rencontrât dans son rôle de pilote sur l'un ou l'autre de nos navires qui remontait ou descendait l'Escaut. Ses qualités et son dévouement inlassable à la cause maritime nous font bien augurer de sa nouvelle fonction. Nous le félicitons et lui souhaitons belle mer et bon vent.

FEDERATION DES MARINS BELGES DES GUERRES 1914-1918 et 1940-1945

A la Fédération des Marins Belges des Guerres 14-18 et 40-45 un nouveau président a été installé dans ses fonc-

tions; le dévoué président national Robert Rycx, doyen d'honneur du travail, après plus d'une décennie d'activité, se retire sous la tente à 75 ans. Il eut le mérite de mener à bien au prix d'innombrables démarches, le dépôt du statut des gens de mer. Après de patientes négociations il est sur le point de paraître au Moniteur. Son successeur est Frans Lauwereins, pilote de haute mer, secrétaire de la FMBG depuis de longues années, et bras droit du président Rycx.

Ce n'est donc pas un néophyte qui occupera le fauteuil présidentiel mais un homme d'expérience. Lors de l'hommage rendu au président sortant, en présence du Capitaine de Vaisseau Meeze, du bourgmestre Goekint d'Ostende et du Ministre d'Etat, Major, deux Anversoises eurent l'occasion d'exprimer les sentiments de sympathie dont Robert Rycx jouit dans la métropole: d'une part le président Gérard De Winter de la FNC/Port et d'autre part le Lt. Col. hre. Eygenraam, président de l'AOC qui rappela les nombreuses plaques commémoratives établies en France, à Dieppe, St. Valéry en Caux, Dunkerque, Cherbourg, Brest, et ce dans une cordiale entente avec les anciens marins de 40-45.



**2 uur sneller naar Groot-Brittannië
per Jetfoil (draagvleugelboten)
van de**

« Sealink »

**Zeevaartlijnen
Oostende-Dover/Folkestone**

- Ultra-snelle overvaarten (nl. in amper 1u.40) tussen Oostende en Dover met Jetfoils (draagvleugelboten). Treinreizigers/Voetgangers kunnen dank zij onmiddellijk aansluitende treinen zowel te Oostende als te Dover vanuit Oostende in $\pm 3u.30$ het centrum van Londen bereiken en vanuit Brussel in $\pm 5u.30$ met inbegrip van de tijd nodig voor doeane- en paspoortcontrole te Dover! Het aantal overvaarten per dag varieert van 5 in elke richting in de zomer tot 2 in elke richting in de winter.
- Zowel te Oostende als te Dover leggen de Jetfoils aan in de onmiddellijke nabijheid van de aansluitende treinen, waardoor een vlotte overgang van schip naar trein en omgekeerd in de hand gewerkt wordt.
- De tarieven die van kracht zijn op de « klassieke » schepen tussen Oostende-Dover/Folkestone zijn ook geldig op de Jetfoils mits betaling van een toeslag van 370 BF per enkele reis en per passagier vanaf de leeftijd van één jaar. Kinderen van 1-4 jaar betalen alleen de toeslag.
- Gezien de beperkte capaciteit van de Jetfoil (316 passagiers) is de reservering verplicht voor groepen (10 reizigers en meer) en aanbevolen voor individuele reizigers. Inderdaad reizigers zonder reservering worden slechts toegelaten voor zover er nog plaats openblijft en zij bij inscheping het Jetfoilsupplement betalen.
- Nadere inlichtingen kunnen bekomen worden bij de **R.M.T.**
30, Belliardstraat, 1040 Brussel - tel. 02/230 01 80
5, Natiënkaai, 8400 Oostende - tel. 059/70 76 01
- Biljetten zijn te verkrijgen in de voornaamste stations en bij de erkende reisbureaus.

BOELWERF

WERVEN IN TEMSE EN HOBOKEN
CHANTIERS A TEMSE ET HOBOKEN

TEL. 03/771.09.80

TELEX 31140

TELEGR. BOELWERF TEMSE



ZEESCHEPEN TOT 320.000 TDW.
NAVIRES DE MER JUSQUE 320.000 TONNES D.W.

Bouwers van het motorzeilschip « ZENOBE GRAMME », de visserijwachtschepen « GODETIA » en « ZINNIA », 4 kustmijnenvegers en de vier fregatten E71, F910 « WIELINGEN », F911 « WESTDIEP », F912 « WANDELAAR » en F913 « WESTHINDER ».

Constructeurs du ketch de recherches « ZENOBE GRAMME », des garde-pêches « GODETIA » et « ZINNIA », de 4 dragueurs de mines côtiers et des quatre frégates E71, F910 « WIELINGEN », F911 « WESTDIEP », F912 « WANDELAAR » et F913 « WESTHINDER ».

**FEMADA****DE GOEDE KEUZE !**

Steeds meer gezinnen sluiten aan bij het V.E.M.U.R.E.L.

Zij weten waarom :

De prijs die wij voor onze gezondheid moeten betalen, blijft alsmaar stijgen.

Een paar weken ziekenhuisverpleging kunnen tienduizenden franken kosten.

Het is dan ook van het grootste belang zich maximaal te beveiligen tegen alle ziekterisico's.

Het V.E.M.U.R.E.L. biedt aan haar aangeslotenen 2 bijzonder aantrekkelijke bijverzekeringen :

- de **VRIJE AANVULLENDE VERZEKERING** die voor een zeer geringe *gezinsbijdrage* een indrukwekkende waaier van tussenkomsten voorziet ;
- het **ZIEKENFONDS VOOR HOSPITALISATIEKOSTEN** dat een nooit gezien succes kent... en met reden !

Weergaloze voordelen :

- dekking van de opleg voor hospitalisatie tot **1.000 F. per dag** ;
- operaties en verlossingen : terugbetaling van de opleg inzake erelonen tot **150 % van de Z.I.V.-tegemoetkoming** !
- volledige terugbetaling van alle geneesmiddelen, enz...

Bescheiden bijdrage, **VOLLEDIG AFTREKBAAR** van uw belastbaar inkomen.

Wil u er meer over weten ? Vraag vandaag nog vrijblijvende inlichtingen aan :

V.E.M.U.R.E.L. - Sectie A2/NL

Papedelle 87 - 1160 BRUSSEL - Tel. 02 / 673 41 78 - 660 00 05

Een honderdtal afgevaardigden over gans het land verspreid, staan voortdurend te uwer beschikking.

U kan ook terecht bij een van onze talrijke bijkantoren.

**VEMUREL****LE BON CHOIX !**

De plus en plus de familles s'affilient à la F.E.M.A.D.A.

Elle savent pourquoi :

Le prix que nous devons payer pour notre santé augmente sans cesse.

Quinze jours d'hospitalisation peuvent coûter des dizaines de milliers de francs. Il importe donc de se prémunir au maximum contre les risques de la maladie.

La F.E.M.A.D.A. offre à ses affiliés 2 assurances particulièrement intéressantes :

- l'**ASSURANCE LIBRE COMPLEMENTAIRE** qui vous procure un large éventail d'avantages complémentaires pour une **cotisation familiale** très modique ;
- la **MUTUELLE ENTRAIDE HOSPITALISATION**. Un succès sans précédent... et pour cause !

Avantages incomparables :

- couverture des suppléments pour frais d'hospitalisation jusqu'à **1.000 F. par jour** ;
- opérations chirurgicales et accouchements : remboursement des suppléments d'honoraires jusqu'à concurrence de **150 % de l'intervention A.M.I.**
- remboursement intégral de tous les médicaments, etc...

Cotisations modiques, **ENTIEREMENT DEDUCTIBLES** de vos revenus imposables.

Vous désirez en savoir plus ? Prenez contact sans tarder avec la

F.E.M.A.D.A. - Section A2/NM

Avenue du Paepedelle 87 - 1160 BRUXELLES - Tél. 02 / 673 41 78 - 660 00 05

Une centaine de délégués répartis sur tout le pays sont constamment à votre disposition.

Vous pouvez aussi vous adresser à un de nos nombreux bureaux locaux.

Robert MOLS

Door Norbert HOSTYN, licentiaat kunstgeschiedenis, conservator stedelijke musea Oostende

Robert MOLS werd geboren in het revolutiejaar 1848, periode die op artistiek gebied overeenkomt met de eindfase van de Romantiek en de geleidelijke overgang naar het realisme en plein-airisme, dat wil zeggen het werken in open lucht met dien verstande dat de olieverven die naar de natuur geschilderd werden als volwaardig en voltooid kunstwerk beschouwd werden.

Op het vlak der Belgische marineschilderkunst was Robert MOLS een tijdgenoot van ondermeer Adrien LE MAYEUR (° 1844), Pericles PANTAZIS (° 1849), Henri PERMEKE (° 1849) en Auguste MUSIN (° 1852).

Biografische gegevens

Geboren te Antwerpen op 22 juni 1848 als zoon van Florent MOLS, genreschilder.

Overleden te Antwerpen op 8 augustus 1903 en op 12 augustus begraven op het Kielkerkhof.

Woonde in de Van Schoonbekestraat 80, de Van Lycklaan 19, de Zuidlaan 159 en tenslotte in de Anselmostraat 64 te Antwerpen.

Verwant met de familie OSTERRIETH.

Robert MOLS was leerling aan de Antwerpse Academie. 17 jaar oud trok hij naar Frankrijk. Hij volgde er te Ile Adam lessen bij J. DUPRÉ. Omstreeks 1868 werkte hij te Barbizon, een van de bakermatten van het plein-airisme, en had er contacten met Jean-François MILLET. (Hij zou bij J.F. MILLET geweest zijn toen deze op 20 januari 1875 overleed te Barbizon).

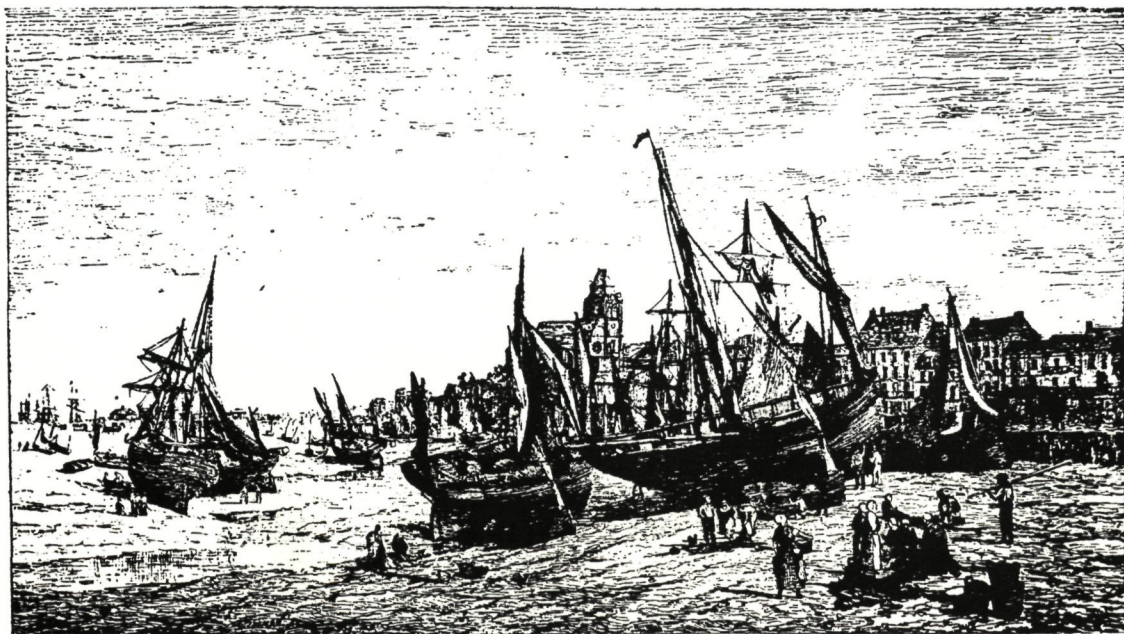
Robert MOLS — Een scheepswerf nabij Burcht aan de Schelde - Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum.





Robert MOLS — De voorhaven te Le Havre. Gravure door LEFMAN naar een schilderij van MOLS.

Robert MOLS — Het strand te Tréport. Gravure door LEFMAN naar een schilderij van MOLS.





Robert MOLS — De haven van Dunkerque. Gravure naar een schilderij van MOLS.

In die tijd schilderde MOLS nog sombere landschappen. Van 1870 af was MOLS te Antwerpen terug, en van dan af schildert hij voornamelijk marines, in een meer heldere stijl dan die van zijn Barbizon-landschappen.

MOLS zocht zijn maritieme inspiratie langsheen de Franse kusten, waar hij bijna jaarlijks verbleef, maar ook in de havens van Rotterdam en Antwerpen. Daarnaast reisde hij ook in Italië, Duitsland, Engeland, Bulgarije en Turkije.

MOLS' twee gekendste marines zijn wellicht deze uit het K.M.S.K. te Antwerpen: « De Zuid-Arsenaalkaai te Antwerpen in 1870 » (1876) en « De Antwerpse Rede in 1870 » (1878), twee erg precies-realistische interpretaties van de werkelijkheid.

Andere belangrijke MOLS-marines zijn de 4 tableaux die het « groene salon » in het Osterriethhuis te Antwerpen sieren (1875-1877): gezichten op de Sint-Pietersvliet, de Brouwersvliet, de Koolvliet en de Sint-Jansvliet te Antwerpen.

In catalogi van eigentijdse tentoonstellingen vonden we volgende schilderijen van Robert MOLS terug:

- Bois de Fontainebleau (Salon 1871 te Gent)
- Antwerpen (Salon 1872 te Brussel)
- Sachsenhausen te Frankfurt a/M (Salon 1873 te Antwerpen)
- Het Houtdok te Antwerpen (Salon 1873 te Antwerpen)
- Rotterdam (Salon 1891 te Antwerpen)
- Tuighuis van het Zeewezen te Antwerpen (Salon 1892 te Gent)
- De voorhaven van Dunkerque (Salon 1893 te Paris)

— Gezicht op Delfshaven (Salon 1898 te Antwerpen)

Verder liet MOLS ons geschilderde getuigenissen na van de memorabele marinerevue te Spithead, naar aanleiding van het jubileum van Queen Victoria, het bezoek van de Franse president Carnot aan het Escadre du Nord, het bezoek van een Italiaans eskader te Toulon, het bezoek van Admiraal AVELANNE, de aankomst van Tsaar Nicolaas II te Cherbourg met de daarbij gepaard gaande vlootmanoeuvres.

Op een totaal ander domein bewoog MOLS zich toen hij in 1899 samen met Piet VAN ENGELN het Congodiorama schilderde.

Robert MOLS was ridder in de Leopoldsorde, Chevalier de la Légion d'Honneur en Ridder in de Orde van de Kroon van Roemenië.

Hij was lid van de Commissie van het K.M.S.K. te Antwerpen.

Hij behaalde eremetalen te Philadelphia en te Barcelona.

Hij is in de volgende openbare verzamelingen vertegenwoordigd:

Antwerpen, K.M.S.K.

Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum (« Rede van Hamburg » 1880)

Antwerpen, Museum Ridder Smit van Gelder (« Polderlandschap »)

Brussel, Voormalig Ministerie van Koloniën

Brussel, Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis

Dunkerque, Musée des Beaux-Arts

Tervuren, Museum voor Midden-Afrika.



Une cité normande fidèle aux sacrifices des Belges :

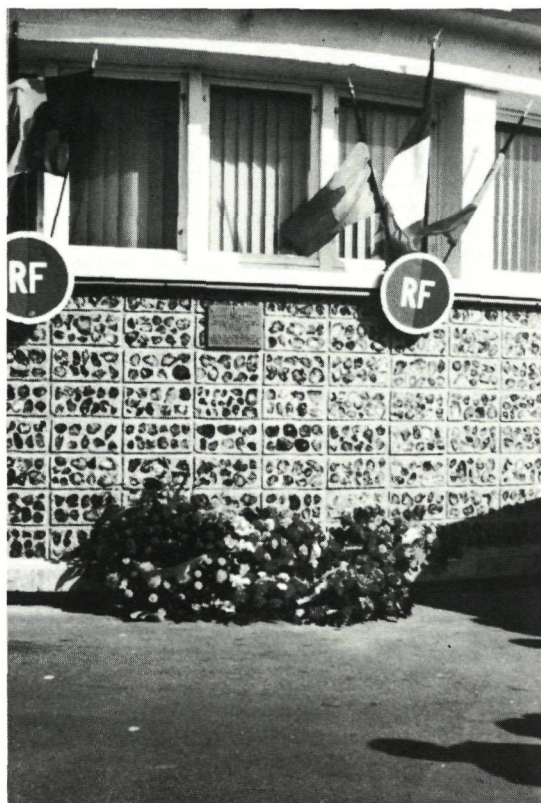
... Dieppe où mourut le Lt. de vaisseau Victor Billet

Par le Lt.-Colonel(er) Paul EYGENRAAM

Des relations privilégiées existent entre des milieux patriotiques belges et la ville de Dieppe en Normandie. Parmi les monuments et les stèles canadiens et anglais qui ornent les squares et les pelouses de la Promenade de la Mer, se trouve, apposée sur la façade du bâtiment du Syndicat d'Initiative, la plaque commémorative à la mémoire de notre compatriote le lieutenant de vaisseau Victor Billet, mort au cours des premières phases de l'Opération « Jubilé » le 19 août 1942. Cette année encore le jeudi 18 et le vendredi 19 août, Mr Irénée Bourgois, maire de Dieppe et Christian Cuvilliez, maire délégué de Neuville-lez-Dieppe, ainsi que le Conseil Municipal dieppois, veillèrent à une parfaite organisation des diverses cérémonies du souvenir au cimetière des Vertus en amont de la ville, où reposent les militaires tombés pendant l'opération ; à Puys où fut décimé le « Royal Regiment of Canada » du Lt Colonel Catto. Comme chaque année l'ambassade du Canada à Paris, collaborait attentivement à la réussite des journées qui multiplient les réminiscences du passé. Elle offrait à l'issue des cérémonies, une réception à bord du « Johanna 1er » qui faisait pendant à celle organisée par la municipalité dieppoise à l'Hotel de Ville. Certes ce 41^{me} anniversaire n'eut pas l'ampleur grandiose qui caractérisa les cérémonies de l'an passé. En 1982 en raison du 40^{me} anniversaire d'un des raids les plus sanglants de l'histoire militaire, des centaines de vétérans du South Saskatchewan, des Cameron Highlanders, du Royal Hamilton, de l'Essez Scottish, des Fusiliers Mont-Royal, du Régiment blindé Calgary, du Royal Regiment of Canada, des commandos britanniques et américains qui, sous les ordres du général canadien Roberts, participèrent à l'opération, ainsi que les marins de la Royal Navy commandés par le capitaine de vaisseau Hughes Hallett... tous Canadiens et Anglais avaient fait le déplacement sous la houlette des ministres des anciens combattants du Canada et de la France. Les manifestations de l'époque auxquelles assista notre collaborateur le Lt Colonel hre Paul Eygenraam, premier vice président national de la Société Royale des Officiers des Campagnes 14/18 et 40/45 et membre du Comité d'Histoire de la Marine Militaire, furent évoquées en ces termes...

Dieppe a commémoré avec fastes en présence de Mme Vve Victor Billet le 40^{me} anniversaire du raid anglo-canadien de l'opération « Jubilé »

Le 40^{me} anniversaire du raid anglo-canadien sur Dieppe le 19 août 1942 a été commémoré en 1982 avec une ampleur particulière. Un ministre du gouvernement d'Ottawa Mr



Bennett Campbell et 400 anciens combattants canadiens, avaient franchi l'océan pour la circonstance ; ils étaient entourés, lors des diverses cérémonies, de centaines d'Anglais accompagnant le capitaine de vaisseau Argles, attaché naval britannique à Paris et d'une poignée de Polonais escortant Mr. Fronczek, 1^{er} secrétaire de l'ambassade de Pologne à Paris. Les Vétérans français, venus de tous les coins de Normandie et d'autres lieux, étaient innombrables :

ils avaient comme chef de file Mr. Jean Laurain, ministre des anciens combattants du gouvernement Mauroy. La Belgique officielle était absente malgré les prouesses des siens sur mer et dans les airs, lors de l'opération « Jubilé ». C'est à l'initiative privée que notre pays dut d'être représenté : la veuve du fondateur de la section belge de la Royal Navy, berceau de notre actuelle Force Navale, Mme Victor Billet-Nayaerts était là, accompagnée de sa fille et de son petit-fils, ainsi qu'une délégation de la Société Royale Amicale des Officiers des Campagnes 14/18 et 40/45 d'Anvers conduite par son président le Lt. Col hre (R) Eygenraam et le secrétaire-adj. de l'AOC de la métropole, le Cdt hre (R) Xavier van Stratum. C'est cette association qui fit don, il y a plus de dix ans, à la ville de Dieppe, d'une plaque commémorative rappelant que le lieutenant de vaisseau (R) Victor Billet vint mourir le 19 août 1942 en rade de Dieppe, alors qu'il commandait une barge de débarquement ayant à bord des tanks du régiment blindé canadien « Calgary ».

Il y eut même des anciens combattants allemands qui, après la cérémonie officielle, déposèrent discrètement une première gerbe au mémorial du cimetière des Vertus, où reposent 944 officiers et soldats alliés, morts pendant la tragique journée du 19 août 42, ainsi que devant la plaque des Rangers américains qui jouxte la plaque belge, sur la façade de la rotonde que le syndicat d'initiative de Dieppe possède sur la digue de mer.

Un programme sans précédent

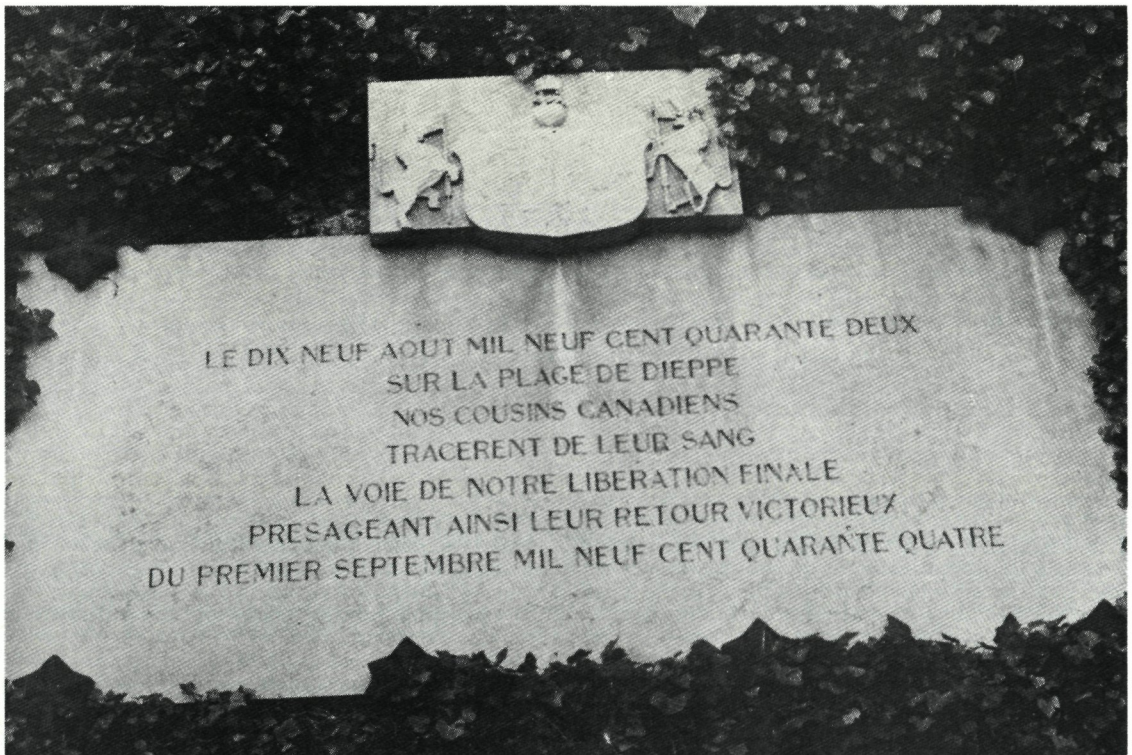
Un programme sans précédent avait été prévu par les organisateurs. Déjà la mort a fait des coupes sombres dans les rangs des vétérans de l'opération Jubilé et leur nombre diminue encore chaque jour. En 1992, c.-à.-d. un demi siècle après le raid anglo-canadien, les survivants ne seront plus qu'une poignée et beaucoup se trouveront empêchés, par la maladie ou les séquelles de l'âge, de s'imposer un long

déplacement. C'était donc bien cette année qu'il fallait donner aux diverses manifestations, une ampleur inaccoutumée. Aussi les cérémonies débutèrent-elles dès le mardi 17 août à Newhaven. Ce port britannique fut une des bases de départ de la flottille du capitaine de vaisseau Hughes-Hallett de la Royal Navy, l'homme qui commandait la petite armada chargée de frayer la voie et d'amener à pied d'œuvre les hommes et le matériel. Les volontaires du Queen's Own Cameron Highlanders du Lt. Colonel Gostling s'y embarquèrent, à destination de Pourville où leur chef de corps allait trouver la mort en même temps que 76 de ses compagnons d'armes. Ils avaient pour objectif un aérodrome situé à l'intérieur des terres et progressèrent de 3 kilomètres, dans des conditions infernales, avant d'être cloués au sol. Un monument commémoratif fut inauguré par les autorités locales et fleuri par de jeunes Canadiens invités par le gouvernement d'Ottawa pour familiariser la jeunesse d'aujourd'hui avec le sacrifice des aînés et apprendre le prix payé par leurs pères et grands pères, pour chasser l'envahisseur et reconquérir, au profit des vieilles nations d'Occident, la liberté que l'agresseur nazi leur avait ravie.

Détail émouvant, la délégation canadienne à bord du ferry boat « Senlac » en route de Grande-Bretagne vers la Normandie, jeta des fleurs à la mer en souvenir des camarades qui périrent dans les flots il y a 40 ans. Un service religieux célébré à bord évoqua le souvenir des jeunes vies fauchées en mer par les mitraillades de la Luftwaffe, les mines perfides, les torpilles lancées par les U boten ou simplement morts par noyade.

Lors de l'accostage à Dieppe, le mercredi 18 août, le maire Mr. Irénée Bourgois, accompagné de l'ambassadeur du Canada à Paris Mr Michel Dupuy, accueillit ses hôtes avec toute la chaleureuse aménité qui le caractérise. Les officiels furent aussitôt accaparés par un programme nourri.

Le square du Canada. (Photo J. Ough, Office national du film, 1972)



Une exposition prestigieuse

Il y eut tout d'abord, dans l'imposant décor de la nouvelle mairie de Dieppe, l'inauguration de l'Exposition de la Commission des Sépultures de Guerre et des monuments du Commonwealth. Un homonyme du ministre canadien Mr. S.G. Campbell, délégué de la Commission précitée, accueillait les autorités. Celles-ci firent alors le tour des nombreux panneaux aux illustrations impressionnantes et aux chiffres non moins éloquentes : dans 2.500 cimetières reposent 900.000 morts identifiés des deux guerres, sur un total de un million 700.000 morts du Commonwealth. Il n'est pas sans intérêt de rappeler qu'à l'issue d'un pèlerinage dans ces émouvantes nécropoles, le roi George V de Grande Bretagne déclara : « Je me suis souvent demandé s'il pouvait y avoir d'avocats plus convaincants pour la paix sur terre pendant les années à venir, que cette masse de témoins silencieux de la désolation de la guerre ». Ce n'est pas tout. Outre les 2.500 cimetières exclusivement militaires ; de nombreux officiers et soldats reposent dans des cimetières civils communaux et les enclos généralement réservés aux héros morts aux champs d'honneur. Deux monuments sont communs aux cimetières militaires : la Croix du sacrifice fixée sur une base octogonale, portant sur sa flèche une épée en bronze, et, dans les plus grandes nécropoles, la Pierre du souvenir, où se trouve gravée l'inscription tirée du Livre d'Ecclesiasticus : « Leur nom vivra à jamais ».

Les hommes et les femmes qui furent incinérés ou qui n'ont pas de sépultures connues, sont commémorés par des monuments allant de petites plaques commémoratives portant quelques noms, aux grands monuments sur lesquels ont été gravés de milliers de noms. Exemple le Mémorial de Thiepval élevé à la mémoire des Disparus de la Somme en 14/18 (72.078 noms) et le Menin Memorial Gate de chez nous, qui commémore la mémoire des combattants tués lors de la bataille d'Ypres (54.360 noms).

L'émouvante cérémonie des Vertus

La cérémonie du jeudi 19 août au cimetière des Vertus constitue le cœur même de l'ensemble des évocations. C'est la solennité la plus imposante des diverses manifestations commémoratives. Elle réunit des centaines de participants amenés par des autocars gracieusement mis à la disposition des « anciens » par la municipalité dieppoise. Des allocutions d'une portée et d'une signification toute particulière, furent prononcées par les personnalités présentes. En premier lieu par Mr. W. Bennett Campbell, en sa qualité de Ministre des Anciens Combattants Canadiens. Son discours en anglais fut traduit en français par l'ambassadeur du Canada en France Mr. Michel Dupuy. Il souligna entre autres que seulement 2.210 des 4.963 soldats canadiens qui avaient traversé la Manche le 18 et 19 août 42, revinrent en terre amie et rappela la déclaration faite à l'époque par le vice amiral lord Mountbatten, chef des Cominanted Forces : « Pour chaque soldat tué à Dieppe le 19 août 1942, dix soldats eurent la vie sauve le Jour du 6 juin 1944 ». Il termina en rappelant « qu'un groupe de jeunes Canadiens n'ayant jamais connu la guerre accompagne notre délégation officielle. Ils ne sont pas ici parce que nous voulons qu'ils louent la guerre mais plutôt pour qu'ils tirent fierté des qualités manifestées par ces Canadiens qui furent appelés à risquer leur vie à des milliers de milles de leur pays. Nous espérons que notre délégation de jeunes Canadiens n'oubliera jamais que des mots tels que « liberté » et « droits » de la personne, ne sont pas simplement des expressions du vocabulaire constitutionnel. Le Canada sera une nation plus riche encore si, dans 40 ans d'autres jeunes viennent à Dieppe et disent « C'est ici que reposent nos ancêtres. Nous en sommes fiers et éternellement reconnaissants ».

Mr. Jean Laurain, ministre des anciens combattants français, adopta d'emblée le ton de la franchise et du réalisme : « Il est certain, dit-il, que ce débarquement de Dieppe, s'il divise les critiques militaires dans l'appréciation de ses effets, a eu un mérite inestimable, celui de donner un début de réalité aux rêves qui animaient tous ceux qui ne pensaient qu'à débarrasser le territoire de la France de la présence de l'ennemi. Les références historiques ne sont guère favorables au succès des débarquements. L'invincible Armada d'Espagne avait été, comme chacun le sait, vaincue. Napoléon à l'apogée de sa gloire n'avait pu franchir la Manche. Le seul débarquement qui dans notre histoire, - et comment ne pas le rappeler ici en Normandie, - ait réussi est celui de Guillaume le Conquérant. Mais en 1942 personne ne pensait que moins de deux ans après la ville de Bayeux serait la première cité française libérée le 7 juin 1944, et que les Britanniques pourraient au milieu des tombes de leurs soldats, élever un monument avec cette simple inscription « Nos a Guillelmo victi, victoris patriam liberavimus » (Nous, vaincus par Guillaume, nous avons libéré la patrie du vainqueur).

Enfin Mr Irénée Bourgois, maire de Dieppe et conseiller général de la Seine Maritime, qui fait invariablement aux Belges un accueil chaleureux, et dont les discours portent la marque d'une sensibilité raffinée, souligna que « Malgré des siècles d'une patiente construction de sociétés démocratiques, un régime sauvage parvint à bousculer et à fouler aux pieds en quelques années de grandes nations du monde entier. L'histoire de l'humanité, loin d'accomplir alors les progrès que chaque peuple en attendait et en attend toujours, piétinait dangereusement. Dans ces conditions les combattants alliés et ces Canadiens intrépides qui nous vinrent débarquer à Dieppe alors que beaucoup désespéraient de secouer le joug nazi, furent le signe que cette domination n'était plus inéluctable. Elle était sévèrement contestée puisque l'on osait l'attaquer de front. Avec ce raid, l'espoir s'installait dans le camp de ceux qui avaient commencé à se battre dès le 1er jour, et il ne devait plus le quitter ».

La cérémonie au Cimetière des Vertus se termina par l'appel nominal des survivants canadiens formulés par deux des leurs ayant pris part à la bataille, le général Dollard Ménard, ancien commandant du régiment de fusilliers Mont Royal en français et par Mr. Marcel Lambert en anglais. Tandis qu'un peloton d'honneur tirait plusieurs salves et que la Musique des Tunes Rouges canadiennes jouaient les hymnes nationaux, d'innombrables gerbes furent déposées devant la stèle du souvenir derrière laquelle les drapeaux des anciens combattants montaient la garde. Parmi eux un drapeau belge de la Fraternelle présidée par Mr Bayard de Totes.

La réception et le banquet de l'amitié

Il y eut ensuite une réception à l'Hotel de Ville où le champagne coula avec générosité, et un déjeuner offert par le Maire et la municipalité de Dieppe dans la belle salle du Casino. Mr Irénée avait eu la délicate attention d'inviter la délégation belge et de lui réserver une place d'honneur aux meilleures tables. L'après midi un important cortège auquel prirent part les Belges venus de Belgique et ceux résidant dans la région, parcourut le boulevard de Verdun qui fut le centre de la bataille il y a quarante ans. Ce cortège se forma à la Rotonde de la digue de mer où est érigé le pavillon annexe du Syndicat d'Initiative, sur la façade duquel est apposée la plaque commémorative Victor Billet. Tandis que des marins à pompon rouge de l'avisio Lt. de vaisseau Le Hénaff, commandé par le capitaine de frégate Raillard, montaient une garde d'honneur devant la plaque belge, des gerbes furent déposées par Mme Vve Billet, la famille Billet, l'attaché militaire canadien, le maire de Dieppe et le président de la Société Royale Amicale des Officiers des



Lord Lovat, décoiffé, au moment de l'opération « Jubilé ».

Campagnes 14/18 et 40/45. Le cortège se rendit ensuite, musique en tête, aux divers monuments qui s'élèvent le long des magnifiques pelouses de la plage, et rappellent le souvenir des différents régiments qui s'illustrèrent pendant le raid.

De nouveaux mémoriaux

La journée du 20 août fut marquée par diverses cérémonies dans les communes avoisinantes où se développèrent les actions latérales de l'opération « Jubilé » entre autres à Pourville où un nouveau mémorial a été réalisé avec une ancre marine récupérée sur un LCT (barge de débarquement) coulé à un mile de Dieppe. C'est là que débarquèrent les hommes du South Saskatchewan du Lt. Colonel Meritt et le Cameron Highlanders du Lt. Colonel Gostling avec comme objectif l'aérodrome de St. Aubin sur Scie, et la batterie allemande de Roux Menil.

Malgré la multiplicité des actes de bravoure, accomplis pendant ces journées sanglantes, deux Canadiens seulement se virent décerner la Victoria Cross (la décoration militaire la plus importante du Commonwealth). L'une d'elle récompensa le Lt. Col. Charles C.J. Meritt. Bien qu'il eut été blessé deux fois, il commanda un vigoureux combat d'arrière-garde permettant à de nombreux combattants en retraite de rembarquer. Meritt et l'arrière-garde n'eurent pas ce privilège. Le chef se sacrifia pour ses hommes. L'autre Croix Victoria revint à un aumônier, le révérend John W. Foote qui resta pendant huit heures dans la fournaise ; après avoir conduit des blessés dans les péniches qui devaient les ramener en lieu sûr, il demeura auprès des intransportables, étendus sur la plage pour leur apporter le secours de son ministère.

Un deuxième mémorial fut inauguré au cœur de Dieppe dans le magnifique Parc Anglo dessiné par Le Nôtre à l'arrière de l'Hôtel de Ville. Il s'agit d'une œuvre du sculpteur canadien Michael Czerewski « Dieppe, then and now » (Alors et maintenant). Six blocs rectangulaires symbolisent les six plages de débarquement.

Rappelons à leur sujet qu'un échec lourd de conséquences fut essuyé au début de l'opération par le commando interallié n° 3 commandé par le Lt Commander Corke et après la mort de ce dernier, par le major Young. Ce

détachement joua de malheur ; dès 03h.47 le 19/08/42 ses barges rencontrèrent un convoi allemand longeant la côte normande. Les navires d'escorte durent le combattre avec comme conséquence l'alerte donnée aux défenses allemandes de l'Atlantik Wall. Le « mur » de l'ingénieur Todt fut aussitôt occupé par ses défenseurs. Pendant l'échauffourée, les péniches de débarquement s'égaillèrent dans tous les sens. Seulement trois officiers et 17 hommes réussirent à débarquer à Belleville ; à Berneval même, ce qui restait d'une compagnie, fut cloué sur place. Une poignée d'hommes seulement réussit à gagner le bois de Crèvecoeur où le Major Young neutralisa par ses feux de mousqueterie la batterie Goebbels de 0600 à 07h45. C'était toujours de la mitraille en moins à affronter par les camarades qui œuvraient au péril de leur vie sur la plage dieppoise elle-même.

A Puys, le Royal Regiment of Canada fut décimé (209 tués) et son chef le Lt Colonel Catto ne peut atteindre la Batterie Rommel qu'il devait neutraliser. Sur la plage à galets le Royal et le Lt Col Dollard Menard et les Royal Marines du Lt Col Philippe furent engagés en vain malgré le soutien de quelques chars du régiment Calgary (dont le chef de corps le Lt Col Andrews fut tué en même tant que Victor Billet). Il y eut pourtant un succès remarquable : celui du commando interallié n° 4 débarqué à Quiberville et à Vastéval avec Lord Lovat et Robert Mills. Ils détruisirent la batterie 813 de Varengeville et ramenèrent des prisonniers (un compagnon de lord Lovat), le brigadier général Robert Dawson était à Dieppe le 19 août 1982 et partageait la table du soussigné). Voici le communiqué officiel qui annonça cette victoire « A l'aube le commando n° 4 comprenant 252 hommes de tous grades y compris du personnel allié, donna l'assaut à la batterie de six canons couvrant les approches ouest du pont de Dieppe. La position était défendue par un nombre à peu près égal d'Allemands avec tous les avantages qu'assurent béton, barbelés, mines anti-personnels, nids de mitrailleuses bien dissimulées, mortiers, canons anti-aériens à double usage, montés sur une tour élevée et une parfaite connaissance du terrain. Et pourtant moins de 100 minutes après le débarquement la position était enlevée et la batterie et l'ensemble de son installation, totalement détruits ; au moins 150 Allemands laissés pour morts ou blessés sur l'itinéraire suivi. Les pertes britanniques s'élevèrent à 45 hommes. En regagnant leur navire en haute mer les commandos eurent la satisfaction de repêcher un aviateur américain abattu par la Luftwaffe.

La Présence Belge

Si la force Terrestre du général canadien J.H. Roberts ne comportait pas de Belges, il n'en était pas de même des Forces Navales du capitaine de vaisseau Hughes-Hallett : outre le Lt. de vaisseau Billet et son LST, il y avait l'enseigne de vaisseau van Dyck à bord du démineur « Ilfracombe » et le lieutenant de vaisseau Depoorter à bord du LSI Queen Emma. Dans les Forces aériennes de Leigh Mallory il y avait la 350me escadrille belge de la Royal Air Force avec Désiré Guillaume ainsi que des pilotes belges dans les squadrons britanniques tel Mike Donnet. La Royal Navy eut 75 tués ou morts de leurs blessures et 269 disparus ; le Royal Air Force compta 62 morts. Signalons en terminant que le glorieux lord Lovat, 17me du titre et chef du clan écossais de « Fraser », participa à l'opération « Overlord » du 6 juin 1944. Il établit une tête de pont sur l'Orne au sud d'Ouistreham mais fut grièvement blessé le 13 juin. Cet homme chargé de gloire termina dans la politique : il devint sous-secrétaire d'Etat aux Affaires Etrangères.



VALCKE Frères n.v.

SINDS 1783... 200 JAAR BETROUWBARE SERVICE



Dieselmotoren DEUTZ
Reparaties aan alle motoren
Scheepsherstellingen
Dokwerken
Containerherstellingen en werken aan haveninrichtingen

Konstrukties :
Mechanische konstrukties - Ketelmakerij - Dieselaggregaten
Pompgroepen - Dieselinjectie BOSCH - CAV

VALCKE Frères n.v.

IN BELGIE GEVESTIGD TE :

OOSTENDE
H. Baelskaai 3
Tel. 059 / 70 35 33
Telex 81426

ANTWERPEN
Nassastraat 37
Tel. 03 / 231 06 90
Telex 31167

ZEEBRUGGE
Tijdokstraat 26
Tel. 050 / 54 41 79
Telex 81951

EVENEENS GEVESTIGD TE PARIJS - BOULOGNE S/MER - LORIENT - LA ROCHELLE

Onze IJslandse visserijcampagnes nemen geleidelijk af

Door Henri ROGIE

Anno 1960 nam de IJslandzee 36% van de totale visaanvoer door Belgische treilers in eigen havens voor haar rekening. In 1982 was dit aandeel tot amper 3% geslonken. Terwijl de IJslandse visserijcampagnes gedurende deze periode geleidelijk aan belang verloren voor onze reders, groeide de import per vrachtschip van IJslandse vis gestadig aan. In 1982 importeerde ons land immers niet minder dan 5.588 ton vis afkomstig uit de IJslandse wateren.

Voor de Belgische zeevissers is een lang epos weldra ten einde. De visvangst in de IJslandzee sterft immers langzaam uit. Slechts 6 hoogzeetreilers van de Oostendse vloot trokken nog naar het hoge Noorden in 1982. Zij brachten in onze havens 1.140 ton vis, hetzij amper 3% van onze totale visaanvoer met eigen vaartuigen. In 1981 bedroeg dit aandeel nog 8%. Vorig jaar liepen onze vangsten aldaar met 2/3 terug, zodat IJsland op de 11de plaats zakte in de rij van de Belgische visgronden.

Het nieuw bilateraal akkoord tussen ons land en Reykjavik zal aan deze felle achteruitgang beslist niet vreemd zijn. Het werd de Belgische vissers immers verboden hun IJslandse vangsten nog langer in vreemde havens aan wal te brengen. Ook op het vlak van de aanvoerwaarde regresseerden de IJslandse visgronden bijzonder sterk in 1982. Daar waar ze in 1979 nog 166 miljoen BF of 9% van de totale aanvoerwaarde opbrachten, vielen ze vorig jaar terug tot 52 miljoen BF of 2% van de globale besomming.

De felle achteruitgang van de IJslandse zeevisserij is ook opvallend wanneer we het aantal zeedagen op die visgronden onder ogen nemen. Aldus noteren we dat onze vissers in 1982 slechts 645 dagen in het hoge Noorden doorbrachten op een totaal van 35.371 zeedagen. Ten overstaan van het vorige jaar betekende dit een afname met liefst 1/3. Niettemin merken we ondanks deze terugloop dat de gemiddelde opbrengst per zeedag aldaar 81.157 BF bedroeg. Dit is beslist een renderend cijfer wanneer men bedenkt dat de gemiddelde opbrengst over alle visgronden 60.881 BF bedroeg in 1982.

In 1960 was de IJslandzee nog veruit het voornaamste vangstgebied van de Belgische zeevisserij. Waarom dan deze langzame degradatie? Op 1 september 1972 worden de IJslandse visserij zones uitgebreid tot 50 mijl buiten de kust en op 15 oktober 1975 tot 200 mijl. Weliswaar sluiten België en IJsland een akkoord, waarbij onze 12 IJslandvaarders verder binnen voornoemde grenzen mogen opereren maar dan in welbepaalde gebieden, gedurende zekere periodes van het jaar en dan voor beperkte vangstquota.

De meest draconische maatregel van dit bilateraal akkoord is wel dat ieder Belgisch vissersvaartuig dat tot de IJslandzee wordt toegelaten, door geen ander mag vervangen worden wanneer het uit de vaart genomen wordt. Hiermede krijgt

het akkoord een uitdovend karakter en zo komt het dat in 1982 nog slechts 6 Belgische treilers de IJslandvisserij beoefenden met de vrij lage cijfers die we hierboven ontleedden.

Daartegenover importeert ons land hoe langer hoe meer vis afkomstig uit IJsland. In 1982 bedroeg de import per vrachtschip 5.883 ton, hetzij vijfmaal meer dan wat onze treilers uit dat gebied ontscheepten. Deze import betrof in hoofdzaak verse afgeijste vis, bevroren haring en vismeel van lotte en kabeljauw. De firma Morubel uit Oostende importeerde zelfs IJslandse vis in containers met behulp van kleine vrachtschepen. Het lijkt geen twijfel dat deze nieuwe vervoertechnieken aan belang zullen winnen en onze visserijcampagne in het hoge Noorden weldra totaal zullen uitsterven.

Nochtans was 1982 bepaald geen gunstig jaar voor de IJslandse zeevisserij in het algemeen. Zo we de cijfers gepubliceerd door Iceland Review mogen geloven, zijn de globale vangsten aldaar met ruim de helft gedaald ten opzichte van het recordjaar 1979. Volgende tabel brengt een overzicht van de globale vangsten in de IJslandse wateren sedert de laatste drie decennia:

Jaar	IJslandse vangsten	Vreemde vangsten	Totaal
1950	387.070 t	331.130 t	718.200 t
1960	521.690 t	419.940 t	941.630 t
1970	651.920 t	320.980 t	972.900 t
1980	1.443.250 t	182.800 t	1.626.050 t
1981	1.375.338 t	145.471 t	1.520.809 t
1982	762.784 t	17.477 t	744.261 t

De felle achteruitgang van vorig jaar is te verklaren door de verminderde vangsten van kabeljauw, het verbod op de lottevangst, de minder goede marktomstandigheden en de verdere regressie van de visvangst door vreemde vaartuigen. Slechts drie vreemde naties mogen nog in de IJslandse wateren vissen, waaronder België dat zoals gezegd er 1.140 ton opviste vorig jaar.

Het grootste gedeelte van wat de IJslandse treilers vissen is voor de export bestemd. Slechts 6,3% van hun vangsten was vorig jaar voor onmiddellijk verbruik bestemd. De rest werd gedroogd, gezouten of diepgevroren. In deze export nam België 5.588 ton voor zijn rekening en dit cijfer zal in de komende jaren beslist verder stijgen.

Aldus zien we hoe de vangsten van de Oostendse IJslandvaarders geleidelijk aan uitsterven terwijl onze import uit Reykjavik gestadig toeneemt. Het IJslandse visserijbeleid gekoppeld aan een expansieve exportpolitiek is er daar oorzaak van en zoals we zoëven zeiden is voor onze zeevissers een groot en lang epos weldra ten einde.

Zeegoederentrafiek van Oostende en Zeebrugge heeft belangrijk spoorverkeer voor gevolg

Door Henri ROGIE

Met de concentratie van bepaalde zeetrafieken op minder talrijke havens is het traditionele begrip «hinterland» sterk geëvolueerd. Daar waar het vroeger geografisch gezien goed afgebakend was, is het achterland van een zeehaven thans veel ruimer geworden en neemt het meestal een internationale dimensie aan.

Zo bijvoorbeeld kunnen we vertellen dat heel West-Europa en een gedeelte van Oost-Europa het hinterland zijn geworden voor de containerhavens van de range Duinkerken-Hamburg. Ook de specialisatie in de behandeling van bepaalde goederen heeft dit verschijnsel in de hand gewerkt. Daaraan gepaard zagen wij de transitfunctie van de grote zeehavens aan belang winnen en dit is bijzonder waar voor de havens van Noord-Frankrijk, België en Nederland.

Ter illustratie van dit fenomeen verwijzen wij naar de statistieken van Gent, Zeebrugge en Antwerpen samengenomen waaruit blijkt dat deze havens thans circa 40% Belgische goederen behandelen tegenover 60% doorvoervrachten. Twintig jaar geleden lag die verhouding juist andersom. Het is derhalve duidelijk dat het transitverkeer belangrijker geworden is dan de nationale trafiek.

Wat onze twee kusthavens in het bijzonder betreft is de traditionele Kanaaltrafiek er flink op vooruitgegaan tijdens de laatste twee decennia. Vooral op het vlak van het ro/ro-vrachterverkeer was de evolutie bepaald spectaculair. Zo ging de RMT te Oostende in 1972 met gecombineerde vracht- en passagiersdiensten op Dover/Folkestone starten, terwijl de Schiaffino Ferries medio 1979 een zuivere vrachtdienst op Dover gingen verzekeren. Beide rederijen boekten vrij vlug merkwaardige cijfers met deze trafieken.

Zeebrugge breidde in 1966 zijn anglo-continentale lijnverbindingen uit men een ro/ro-dienst op Dover/Felixstowe verzekerd door Townsend-Thoresen. In 1968 kwam de Shortsea Containerterminal in werking en kort daarop openden North-sea Ferries een ro/ro-lijn op Hull. Een mondiale dimensie verkreeg Zeebrugge in 1971 met de opening van de Ocean Container Terminal. Aldus werd het een haven van internationale betekenis met tal van transoceanische verbindingen.

Spoorverkeer van Oostende en Zeebrugge vooral bij aanvoer belangrijk

Deze belangrijke uitbreidingen van shortsea- en intercontinentale diensten, waarbij een transitverkeer voor ons land primordiaal is, betekenden een forse stimulans voor het spoorverkeer van en naar onze kusthavens. Aldus ontstond te Zeebrugge het systeem der bloktreinen voor het vervoer van containers naar een groot aantal bestemmingen in Europa, terwijl Oostende enig succes ging boeken met de opening van een TRW-terminal.

Weinig statisch materiaal is voor de analyse van dit spoorverkeer voorhanden. Enkele betrouwbare gegevens hieromtrent vonden we evenwel in het tijdschrift «West-

Vlaanderen Werkt» uitgegeven door het Economisch Studiebureau van de kustprovincie. Zo vernemen we dat de Oostendse haven de laatste jaren nagenoeg 35.000 ton via het spoor verwerkte op een globale zeegoederenomzet van circa anderhalf miljoen ton. Stippen we hierbij aan dat Laatstgenoemd cijfer de ro/ro-vrachten van de RMT-trafiek niet includeert.

Oostende kent geen containerverkeer en daarom ook is het goederenpakket dat via het spoor aan- en afgevoerd wordt eerder bescheiden. Bovendien geschiedt praktisch heel het ro/ro-verkeer van RMT en Schiaffino Ferries langs de baan voor wat de hinterland-verbindingen betreft. Dit is ook het geval voor de belangrijke zeetrafieken van olievervaten, en bouwmaterialen.

Heel anders is het te Zeebrugge gesteld, alwaar de evolutie van het spoorverkeer parallel loopt met de shortsea- en transoceanische containertrafiek. Volgende cijfers illustreren de merkwaardige ontwikkeling van het spoorverkeer aldaar. Stippen we aan dat ladingen en lossingen geglobaliseerd zijn en het bovendien om loutere zeetrafieken gaat, d.w.z. door de NMBS vervoerde goederen van en naar de havenkaaien om daar in of uit het schip te worden geladen of gelost:

Spoorverkeer Zeebrugge	Absolute Index hoeveelheid
1965	867.000 ton 100
1970	1.688.000 ton 194
1980	1.980.000 ton 228
1981	2.009.000 ton 231

In absolute waarde is het spoorverkeer van de Zeebrugse haven dus meer dan verdubbeld in de laatste 17 jaar. Procentueel bekeken beliep het in 1981 ruim 15% van de globale zeegoederentrafiek die 12.841.000 ton bedroeg. Hoe de toestand in onze kusthavens dient gesitueerd te worden ten opzichte van Gent en Antwerpen vernemen we in volgende tabel:

Spoorverkeer 1981	Absolute hoeveelheid
Antwerpen	20.682.000 ton
Gent	4.141.000 ton
Zeebrugge	2.009.000 ton
Oostende	35.000 ton

Wijzen wij tenslotte op het feit dat de spoortrafiek van onze kusthavens vooral op de aanvoer is aangewezen. Relevant hierbij is het voorbeeld van Zeebrugge, waar circa 63% van het totale spoorverkeer aangevoerd wordt en nagenoeg 37% afgevoerd. De transit naar Groot-Brittannië toe is wel degelijk overwegend.

Andersom is het gesteld te Gent en Antwerpen, waar meer per spoor wordt afgevoerd dan aangevoerd. Voor 1981 luidde het afvoercijfer respectievelijk 90% en 68%. Beide havens bevoorraden immers een uitgebreid hinterland aan ertsen, vaste brandstoffen en olievervaten.

N.V. Baggerwerken Decloedt & Zoon

S.A. Dragages Decloedt & Fils

11, Franklin Rooseveltlaan - Av. Franklin Roosevelt, 11

1050 Brussel - 1050 Bruxelles

Oostende 059 / 32 17 89 - Ostende

Brussel 02 / 649 00 63 - Bruxelles

Zeebrugge 050 / 54 41 86 - Zeebruges

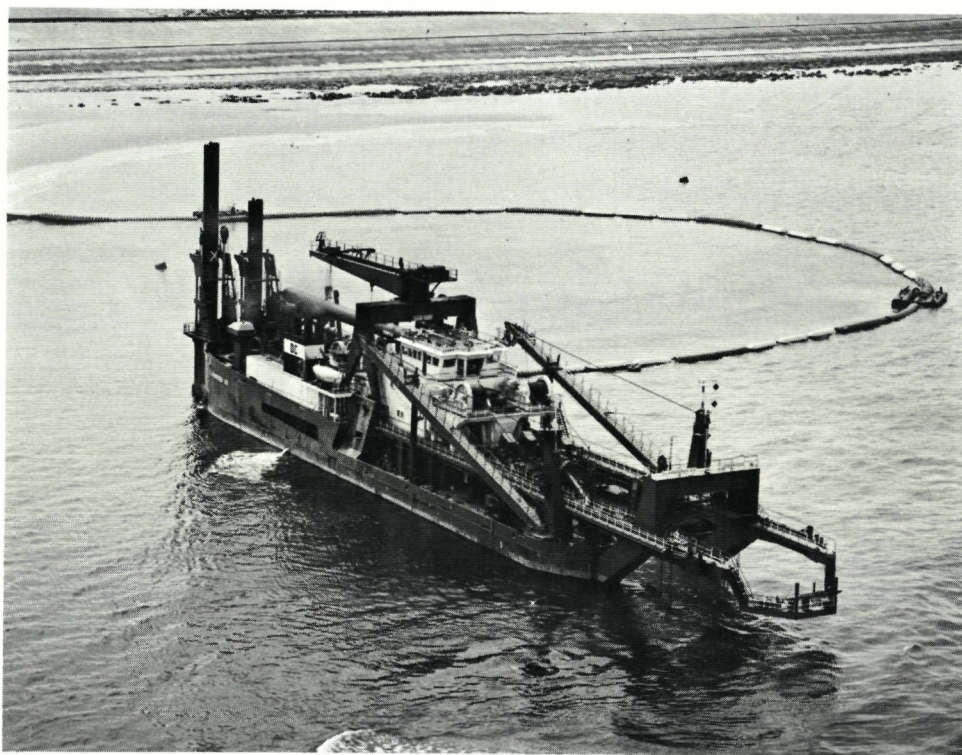
Telegram (Brussel) - Télégramme (Bruxelles)

DRACLOED

Telex - Télèx

24510

VLAANDEREN XIX



Cette DRAGUE SUCEUSE à DESAGRAGATEUR AUTOMATIQUE est la première de ce type en BELGIQUE et est une des plus puissantes au monde. Elle participe à la réalisation de l'extension du Port de ZEEBRUGES.

Longueur
Largeur
Tirant d'eau
Puissance
Profondeur de dragage
Vitesse
Ø tuyau d'aspiration
Ø tuyau de refoulement

97,50 m
18,50 m
4,80 m (max.)
16.200,00 cv
30,00 m
9 nœuds/knopen
0,90 m

Deze ZELFVARENDE ZEEGAANDE CUTTERZUIGER is de eerste van haar soort in BELGIE en één van de grootste ter wereld. Ze werkt aan de havenuitbreidingswerken van de Haven van ZEEBRUGGE.

Lengte
Breedte
Diepgang
Vermogen
Baggerdiepte
Snelheid
Ø zuigleiding
Ø persleiding

Uit sympathie

Par sympathie

Mercantile - Beliard n. v.

Antwerpen

De Nationale vlag van de Zeemacht

Door J.B. Dreesen

Regelmatig krijg ik te horen dat onze Zeemacht een mooie vlag heeft. Dat is ook zo. Zeer evenwichtig opgebouwd met gemakkelijk te herkennen symbolen en goedgekozen kleuren is onze vlag, bij het uitwaaien ervan, een lust voor het oog. Op voorwaarde echter dat ze regelmatig vernieuwd wordt en men niet wacht tot het wit, grijs of griauw is geworden.

De Zeemachtvlag is niet zo oud als de Zeemacht. In de eerste jaren voeren wij op onze schepen en aan de wal de nationale driekleur. Begin 1950 waren s'Lands autoriteiten echter van oordeel dat het noodzakelijk werd de schepen van de Zeemacht een vlag te geven welke versilde van het Staatszeewezen en van de handelsvloot.

Wie de ontwerper was heb ik tot nog toe niet kunnen terugvinden, maar in het Belgisch Staatsblad van 2 maart 1950 verscheen het « Besluit van de Regent betreffende de vlaggen en wimpels van de Zeemacht » van 23 februari 1950, waarbij onze Zeemachtvlag werd ingesteld.

De vlag werd als volgt omschreven :

« Van zilver met een schuinkruis, in het schildhoofd en de schildvoet van keel, links en rechts van sabel, gevuld met goud, vergezeld in het schildhoofd van twee vuurmonden, schuinkruisgewijze opgesteld, en overtopt met een koninklijke kroon en in de schildvoet van een anker omstrengeld door een ankertrouw, dit alles van sabel ».

Laten we deze tekst, gesteld in de taal van de Heraldiek, even onder eenvoudige woorden brengen en meteen een verklaring geven van de oorsprong van de verschillende onderdelen.

De vlag is « Van zilver » dit is de effen witte kleur die we gemeen hebben met de White Ensign, de vlag van de Royal Navy. Hierin vinden we meteen de verklaring waarom de vlag « Van zilver » is. Onze ZEEMACHT is ontstaan uit de Belgische Sectie van de Royal Navy, die de ganse tweede wereldoorlog onder de White Ensign en de Belgische driekleur gediend heeft, en « noblesse oblige ». Er zijn naar mijn weten maar een vijftal Marinevlaggen die « Van zilver » zijn ; de onze, de White Ensign van de Royal Navy, en de vlaggen van de Sowjet-Unie, Finland en Zuidkorea. Het « Schuinkruis heten we in de gewone taal een Sint Andrieskruis. Verkort kunnen we dan zeggen dat het witte veld van onze vlag gesierd is met een driekleurige Sint Andrieskruis. Van dit kruis is de bovenste en onderste band rood (*van keel*), de linkse en rechtse zwart (*van sabel*) en de middenband geel (*van goud*).

Ook hier vinden we weer een stuk van onze Royal Navy-afkomst terug. De UNION JACK, die ook voorkomt in de

linkerbovenhoek van de White Ensign, is samengesteld uit het vroegere Sint George banier van Engeland en Wales waarin het rode rechthoekige kruis voorkwam, het banier van Schotland waarin het rode schuinkruis van Sint Andries in voorkwam en het witte schuinkruis van Sint Patrick van Ierland. Deze samengestelde vlag, die op 1 januari 1801 werd ingesteld gaf dus de vereniging weer van vier landen in wat men het « UNITED KINGDOM » pleegt te noemen. Nu hebben wij voor onze Zeemachtvlag het schuinkruis overgenomen maar dan in onze eigen kleuren. « Vergezeld in het schildhoofd van twee vuurmonden, schuinkruisgewijze opgesteld en overtopt met een koninklijke kroon ». Vuurmonden zijn van oudsher een aanduiding geweest van een gewapende macht, waarbij de koningskroon de niet uitgesproken aanduiding is dat onze Macht, zonder dit predikaat te voeren, toch Koninklijk is. Dit is normaal want onze Zeemacht is de opvolger van de eerste « MARINE ROYALE-KONINKLIJKE BELGISCHE MARINE » die in 1862 werd opgeheven en waarvan wij de tradities hebben overgenomen.

« ...en in de schildvoet van een anker omstrengeld door een ankertouw, dit alles van sabel ». In het benedengedeelte van de vlag staat, wat wij in de zeemanstaal, « een onklare anker » noemen. Dit is dan een aanduiding van de aard van de gewapende macht. De maritieme inslag wordt door dit anker overduidelijk aangegeven. Ook hier vinden we weer een teken van onze Royal-Navy-oorsprong weer. Het « onklare anker » - a foul anchor - noemen de Engelse het, is het typisch kenteken van de Royal Navy.

De Zeemachtvlag werd voor het eerst aan boord van onze zeeschepen gehesen op 2 maart 1950. Dit gebeurde tijdens een ceremonie georganiseerd ter gelegenheid van de officiële overdracht van de toen nieuw verkregen Algerine « Georges Lecointe » ex HMS.CADMUS. Als toenmalige bootsman van de Lecointe had ik de eer met mijn valreep-ploeg, de nieuwe vlag in te fluiten.

De Zeemachtvlag- of zoals ze officieel heet « de nationale vlag van de Zeemacht » is het symbool van het Koninkrijk België op zee. Als zodanig behoort zij met eerbied te worden behandeld. Om te voorkomen dat de vlag besmeurd zou geraken, dient men ervoor te zorgen, dat het dundoek bij het hijsen en neerhalen het dek of de grond niet raakt. Om de vlag op te bergen wordt ze, door twee man, in de lengte in vieren geplooid en daarna vanuit de broeking opgerold.

Een vuile, gerafelde of gescheurde vlag moet onmiddellijk door een nieuwe, schone vlag vervangen worden.

Het gebruik van de Zeemachtsvlag voor versieringsdoeleinden moet beperkt blijven tot de feesten met militaire inslag. Bij die gelegenheden zou ze steeds moeten getoond worden samen met de Belgische driekleur.

Het is een aan te raden praktijk de foto van Hunne Majesteiten, de Koning en de Koningin, te versieren door links en rechts de Zeemachtsvlag en de Belgische driekleur, licht gedrapeerd, aan te brengen.

Zeemachtsvlaggen verschillen in grootte, afhankelijk van de tonnemaat van het schip waarop ze gevoerd worden. De maten van de Zeemachtsvlaggen zijn te vinden in het boekwerk Z.S.5.005.

In sommige marines is het gebruikelijk de natievlag en de geus niet te voorzien van musketons, daar met musketons de vlaggen niet behoorlijk kunnen voorgehesen worden. Bij het aanslaan gebruikt men de enkele of dubbele schootsteek, de enkele in een haven of op de rede bij gunstig weer en de dubbele op zee en bij stormachtig weer.

Het wanneer en hoe van de Nationale vlag van de Zeemacht vind men vervat in het boekwerk I.F.140(Z) Eerbewijzen Zeemacht.

Nog even een puntje dat me nauw aan het hart ligt. Wat gebeurt er met de gebruikte Zeemachtsvlaggen? Normaal worden in onze Zeemacht de vlaggen vervangen volgens het stelsel oud-tegen nieuw. Dit wil a priori zeggen dat onze oude Zeemachtsvlaggen in de vodden verdwijnen en als zodanig verkocht worden. Geef toe dat dit een eerder ongelukkig en een oneerbaar einde is van een, zo, belangrijk voorwerp als een nationale vlag. Wat kan er dan wel mee gedaan worden?

Geus, wimpel en Belgische driekleur zouden na het binnenleveren naar kleur gescheiden moeten worden, zodat ze niet meer als vlag bestaan.

Voor de Zeemachtsvlag stelt zich het probleem anders. Ze kan moeilijk gescheiden worden. Men zou ze kunnen verbranden maar dat lijkt me een soort heiligschennis. Vroeger werden enkel de zware misdadigers naar de brandstapel verwezen.

Een origineel idee kreeg ik van een Amerikaans jachtsman - een oude Navyman - die met hetzelfde gewetensprobleem op zijn jacht had zitten worstelen. Hij had er de volgende oplossing aan gegeven. Telkens de vlag vervangen moest worden, werd in aanwezigheid van iedereen aan boord met een laatste ceremonieel - het zingen van de NAVY HYMN - de vlag naar beneden gehaald. Ze werd daarna geplooid, van een gewichtje voorzien, opgerold, toegebonden en daarna in stilte aan de zee toevertrouwd. Voorwaar een praktische en eerbare oplossing.

Een andere oplossing zou zijn dat de oude vlag, na gemerkt te zijn met de naam van het schip en de datums van gebruik, met enig ceremonieel (bv. s'morgens bij de vlaggegroet) geschonken wordt aan de het meest verdienstelijke bemanningslid van die periode. Het zou voor de persoon een blijvende herinnering blijven van zijn verblijf aan boord en voor de vlag een eerbaar einde. Laat ons hierover even bezinnen en zorgen dat onze Zeemachtsvlag, die we dagelijks met zoveel eerbied behandelen, een minder roemloos einde krijgt dan nu het geval is.



**50.000
BETONBLOKKEN VAN 35 TON
WORDEN TER PLAATSE GEGOTEN
EN IN DE NOORDZEE GEDROPT**

Om Zeebrugge verder uit te bouwen tot een van de modernste diepzeehavens van West-Europa.



PASSAGIERS-
EN VRACHTVERVOER
OP DE NOORDZEE

INTERKONTINENTAALE
CONTAINER-EN
RO/RO-VERKEER

INVOER VAN
GRONDSTOFFEN EN
ENERGIEPRODUKTEN

DIVERSE
KONVENTIONELE
CARGO'S

RUIMTE VOOR
NIEUWE
VESTIGINGEN

ZEEBRUGGE

MBZ Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen
L. Coiseaukaai 2 B-8000 Brugge Tel (050) 33 52 24 (4 l) Telex 81 201

Kanonnen op zee... (vervolg)

Door Eerste Meester Chef A. Jacobs

Rond 1870 ontstonden kleine vaartuigen met een geringe actieradius en bewapend met lanceerbuizen dankzij de ontwikkeling van de torpedo. Ze moesten vijandelijke schepen zo dicht mogelijk naderen en dan hun torpedo's afvuren. Een dankbaar doelwit waren de grote schepen die nagevoeg weerloos bleven tegen deze aanvallen.

Om dit gevaar het hoofd te bieden ontwierp men een schip dat groter en sneller was en enkele kanonnen als bewapening had: de torpedobootjager.

Het bleken zeer bruikbare schepen. De afmetingen ervan werden steeds groter en ze kregen vele taken te vervullen. Het uitvoeren van torpedo-aanvallen, verkenningsoverdrachten, onderzeebootjagen, escorteren van de oorlogs- en koopvaardijvloot. Verder deden zij nog dienst als mijnenlegger, legger van nevelschermen en als hulpverlening in het algemeen. Weldra werd de torpedobootjager een machtig wapen. De eerste torpedobootjagers in de Britse marine waren de « Havcock » en de « Hornet » die in 1893 werden gebouwd en een waterverplaatsing hadden van 240 ton. Ze hadden een snelheid van 26 mijl en de bewapening bestond uit 1 12 pponder, 3 6ponders en 2 torpedokanonnen.



Yv. 331

De torpedobootjager (torpedoboot destroyer = destroyer) werd verder ontwikkeld, de grootte werd opgevoerd, de voortstuwing verbeterd. Twee Franse schepen, de « Chevalier » in 1893 met 27.22 mijl en de « Forban » in 1895 met 31.08 mijl, stelden twee absolute wereldsnelheidsrecords voor dit type van schip voor die tijd. Nochtans bleef de ontwikkeling weer jaren achter bij de andere landen. Tot 1910 waren de grootste Franse torpedobootjagers die van de « Spahi »-klasse met circa 530 ton. In dat jaar werd de kiel gelegd voor de eerste van 12 « Bouclier »-klasse torpedobootjagers van \pm 790 ton. De Bison-klasse was een vergrote versie van de Boucliers, met dezelfde bewapening en indeling.

Na 1918 zagen 12 torpilleurs d'escadre van de Bourasque-klasse het licht. Ze hadden een standaardwaterverplaatsing van 1340 ton. Ze werden gebouwd tussen 1923 en 1928. De

Androits waren vergrote Bourasques met drie schoorstenen. Van de eerste « contretorpilleur » van ruim 2000 ton had de kiellegging plaats in 1922-23. Ze waren echter totaal onbeschermd, zij het goed voor korte opdrachtoperaties op de Noordzee en de Middellandse zee. Snelheid: 35,6 knopen. Uit deze schepen sproten de grotere en snellere « Guépard »; Aigle- en Vauquelin klassen. De Surcoufklasse (18 schepen) werd met vier schoorstenen de grootste Franse torpedobootjager die de Fransen ooit gebouwd hebben. De schepen hebben een aantal wijzigingen ondergaan. De eerste 12 werden als luchtafweerkruisers in dienst genomen. Vijf Surcoufs werden voltooid als radarpicketttorpedobootjagers. L. Galissonnière (D-638) werd als onderzeebootjager voltooid.



Yv. 929

De Nederlandse torpedobootjagers De Ruyter en Tromp, met telegeleide torpedo's uitgerust, en in dienst sedert 1975, behoren tot de beste oorlogsschepen van hun type. De 3-D radarkoepel heeft deze schepen de bijnaam « Kojak » bezorgd. Ze zijn gelijkwaardig aan de Britse Sheffield-klasse, de Canadese Iroquois-klasse, de Franse George Keygus-klasse en de Italiaanse Audace-klasse.

In 1916 kocht Italië een voor Japan bestemde torpedobootjager die in Engeland gebouwd werd. Na dienst gedaan te hebben als bedieningsschip voor het radio-grafisch bestuurd doelschip San Marco, en dit van 1937 tot 1940, werd het in 1942 van uitgebreid luchtafweergeschut voorzien. In 1943 werd het door de Duitsers in Venetië buitgemaakt en omgedoopt in TA 20. Ze werd tot zinken gebracht door de Britse torpedobootjagers Avon Vale en Weathland. De lange traditie van militaire macht op zee wordt levend gehouden door de naam van vele schepen in de huidige Italiaanse marine.

De naam van de in 1972 in dienst gestelde torpedobootjager Audace maakt hierop geen uitzondering. De Audace-klasse is een verdere vergroting van de impavido's van 1957-1959 die op hun beurt een verbeterde versie waren van de in 1950 bestelde Impetuosa klasse.

Om terug te komen op de moderne Audace klasse; ze kan met twee Augusta-Bell 204 B of één Sikorski SH-3D Sea king ASW helicopter opereren. De schepen hebben uitgebreide Amerikaanse radar en Nederlandse sonaruitrusting. De klasse bestaat uit de schepen Audace en Ardito.

Japan ontwikkelde in 1919 dankzij Duitse ontwerpen een nieuw type torpedobootjager, nl. de Minekaze-klasse: ze hadden een kuil tussen de brug en de bak om de kracht van de lange deining in de stille oceaan te breken. De kanonnen werden op bakhoogte geplaatst om ze ook bij slecht weer te kunnen gebruiken. De kamikaze-klasse was een verbeterde uitgave met een versterkte brug en grotere breedte om de stabiliteit te handhaven. De ASAKASE, MATSUKASE, HATAKASE, OITE, HAYATE, ASANAGI, YUNAGI werden allen tussen 1941 en 1944 tot zinken gebracht. De KAMIKAZE en de HARUKAZE gaven zich over en werden enkele tijd later gesloopt. De KAGERO-klasse, bestaande uit 18 schepen en beter bekend als «special type» torpedobootjagers met drie dubbele 127 mm torens en drie drieling 610 mm torpedobootlanceerbuizen met reserveladingen zagen het licht. Ze maten ongeveer 1780 ton en waren 37 à 38 knopen snel. De torpedo's hadden een dracht van 22000 m bij 48 knopen en 40000 m bij 36 knopen. Dit was drie keer de dracht van conventionele torpedo's en de mogelijkheid om snel te laden verdubbelde feitelijk de bestaande bewapening. De Kamikaze was de eerste Japanse torpedobootjager met radar. Die klasse heeft tijdens de oorlog veel dienst gedaan in de Stille Oceaan maar alle schepen van deze klasse behalve de YUKIKAZE werden tot zinken gebracht door de vijand.

Tenslotte hebben we voor de Fransen de Suffren-klasse torpedobootjager met geleide wapens. Ze zijn de eerste van een nieuwe generatie Franse oorlogschepen en ook de eerste Franse torpedobootjagers met geleide wapens speciaal voor dat doel gebouwd. De schepen zijn gemakkelijk herkenbaar aan hun enorme glasvezelkoepel bovenop de brug. De volgende Tourville-klasse (F67-type) combineert

de beste eigenschappen van dit ontwerp met die van de kleinere Aconit (D-609).

De britten kwamen voor de dag met de zogenoemde «27 knotters», gebouwd tussen 1892 en 1895; verder gevolgd door de 60 «30 knotters» tussen 1895 en 1902 gebouwd.

Vervolgens kwam de River-klasse, beter maar 4 knopen trager. Nadien werd de 11 schepen tellende Daring klasse gebouwd bestemd voor gebruik in de Stille oceaan. Ze hadden een lange actieradius en een krachtige luchtafweer- en torpedobewapening. Omstreeks 1935 bouwde de Britse marine in navolging van andere maritieme mogendheden 27 supertorpedobootjagers genaamd de Tribal-klasse. Deze grote indrukwekkende schepen kregen het in de tweede wereldoorlog hard te verduren. De K-klasse die volgde was een verbeterde uitgave van de Tribal en de J-klassen. Al deze schepen deden intensieve dienst tijdens de oorlog en onder hun rangen werden grote verliezen genoteerd. Met de O,P,Q,R,S,T,U,V,W en Z-klassen werd de alfabetische reeks voortgezet met verbeteringen, gevolg van de ervaringen opgedaan met de vorige klassen.

Na de tweede W.O. zag de County-klasse het licht (8 schepen). Ze waren vooral bedoeld als bescherming tegen lucht-aanvallen voor gevechtstroepen en vliegkampschepen. Vervolgens krijgen we de Sheffield-klasse die goedkope, kleine maar ingewikkelde en zeer geautomatiseerde schepen zijn.

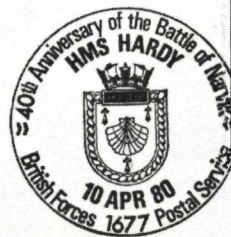
De eerste Duitse torpedobootjagers tussen 1918 en 1939 waren van het type 1934 Z1-Z16. Het waren grote torpedobootjagers van meer dan 2000 ton.

Dit waren geen goede schepen en pas de Von Roeder-klasse bracht hier enige verbetering. Al deze schepen behalve de Z 20 werden in de eerste en de tweede slag bij Narvik vernietigd. De volgende klasse Z 23-Z 30 (type 1936A) waren iets groter en hun hoofdgeschut werd uitgebreid tot 5 150 mm kanons. Zoals later bleek in een gevecht met de

RNSC(2)/25



At the time of the attack on Narvik by the Germans, Captain B. A. W. Warburton-Lee in HMS Hardy (Fleet Leader) with HMS Havock (Lt Cdr H. P. R. Layman RN), Hostile (Lt Cdr J. P. Wright RN), Hunter (Lt Cdr R. E. Courage RN), Hunter (Lt Cdr L. de Villiers RN), called at Tranøy where he received intelligence that there were 6 German ships at Narvik (in fact there were 10). He signalled Admiralty that he intended to attack at dawn on April 10th, and at 0430 he led the first of 3 attacks on the ships in Narvik Harbour. The Germans were taken by surprise; 2 destroyers were sunk, 2 disabled by gunfire, and another set on fire. The German Senior Officer, Commodore Buntz, was killed. There were 23 merchant ships in the harbour - 9 of which were German, and heavy explosions indicated the fate of 6 of these; another had run ashore the day before and only one German ship remained undamaged. However, after the last attack, 5 fresh German destroyers emerged from side fjords, out of the mist, and joined in the action. Soon the German 5.9in guns proved too much for the British Destroyers with their 4.7in guns. Hardy was disabled and beached 7 miles from Narvik; Hunter was sunk; Hostile was disabled but managed to get clear. Havock and Hostile were practically untouched. Nevertheless 2 German ships retired at 0625 with some of their guns out of action, and the action ceased at 0630. One more success was achieved on the way out, Havock opened fire on the German ammunition ship Raufenfels, which beached herself and blew up. Captain Warburton-Lee was killed and for his gallant action in leading the Fleet he was awarded the Victoria Cross.



Royal Naval
Philatelic Officer
R.N.A.S. Yeovilton
Somerset

Britse kruiser Glasgow en Entrepriise ontbraken bij deze schepen de noodzakelijke zeewaardigheid en vuurleiding om met zo'n zware bewapening te vechten. De Duitse Marine had tussen de beide oorlogen nog enige continuïteit met haar voorganger maar de marine van de Bondsrepubliek moest vanaf nul beginnen. De eerste echte torpedobootjager was de Hamburg, die meteen de klasse benoemde van 4 schepen, alle met hoge opbouw en dekhuizen typerend voor moderne Duitse oorlogsschepen. Ze zijn ontworpen voor de Oostzee waar zeewaardigheid minder belangrijk is dan een krachtig luchtdoelgeschut, snelheid en wendbaarheid. Ze kunnen mijnen vervoeren en als bescherming tegen grote oppervlakte oorlogsschepen werden vier exocet SSM's aan boord geplaatst.



Yv. 395

De Japanse zelfverdedigingsstrijdmacht ter zee is beperkt tot een zuiver defensieve functie. Het is Japan niet toegestaan grote oorlogsschepen te bouwen. De moderne Haruna-klasse heeft dan ook een zeer beperkte verdediging tegen lucht- en oppervlakte aanvallen. Ze is vooral geschikt voor de bestrijding van onderzeeboten.

In de jaren dertig riepen de Sovjets de hulp in van de Italianen voor het ontwerp van hun schepen. Het resultaat was de duidelijk Italiaans geïnspireerde Gordi-klasse. Ze waren echter meer geschikt voor de Middellandse zee dan voor de Zuidelijke Yssee. Ze waren weinig zeewaardig. De Leningrad-klasse was nog minder geslaagd. Ze werden ingezet voor troepentransport in de Zwarte Zee en voor lokale verdediging in de Noordelijke ijzee en de Stille Oceaan. De



Yv. 1312

Skory-klasse waarvan er 75 gebouwd werden waren zeer degelijke schepen en na jaren trouwe dienst werden ze vervangen door een verbeterde versie, de Tallin-klasse, die tussen 1952 en 1954 gebouwd werd. Tussen 1962 en 1966 werden er 19 met telegeleide wapens van de Kasjin-klasse 3810 ton grote torpedobootjagers gebouwd. Ze waren de eerste operationele oorlogsschepen met gasturbines. De twee vierling torpedolanceerbuisen zijn aan weerszijden van de bovenbouw midscheeps ondergebracht. Ze zijn erg snel en zwaar bewapend, maar hebben geen helicopter. De Krivak-klasse, sinds 1971 in dienst gesteld, heeft een zeer krachtige anti-onderzeebootbewapening.

In het begin van de eerste wereldoorlog begon Amerika met de bouw van de zogenaamde Gladdek-klasse bestaande uit 6 schepen van de Caldwellklasse, 110 schepen van de Wickess-klasse, 155 schepen van de Clemsonklasse. Gezien de evolutie op dit gebied verouderden deze schepen snel en rond 1945 waren de meeste niet meer operationeel.

Nadien kende men de Fletcher-klasse en de Gearing-klasse respectievelijk goed voor 181 en 98 schepen. De Coontz-klasse (10 schepen) waren de eerste escortscheepen met telegeleide wapens. Tegen 1970 hadden alle verouderde torpedobootjagers reeds vervangen moeten zijn door de Spruance-klasse schepen (30 schepen) die geheel door gasturbines worden voortgestuwd: ze halen een snelheid van ruim 30 knopen. Maar het zijn heel dure schepen en daardoor wordt er zuinig mee omgesprongen, mede door de kritiek van de Amerikaanse bevolking die niet goed inziet welk praktisch nut deze schepen kunnen hebben, gezien de hoge productiekosten in deze krisistijd.

EEN UITSCHIETER

IN DE GRAFISCHE

INDUSTRIE.....



Drukkerij Goekint p.v.b.a.
 Industriepark 8400 Oostende ☎ 059/80.28.01
 Tijdschriften, Boeken, Reklamedrukwerk, Handelsdrukwerk.

100 dagen onder NATO-VLAG

Door Eerste Meester Chef E. De Bondt

Op 10 mei, 10 jaar na de oprichting van de « Standing Naval Force Channel », werd het bevel over deze vloot overgedragen aan Fregatkapitein G. BUSARD. Deze ceremonie vond plaats te ZEEBRUGGE in tegenwoordigheid van meer dan honderd vooraanstaande gasten.

Onmiddellijk na de plechtigheid verliet de FGS LINDAU, het vlaggeschip van de uittredende bevelhebber Commander JACOBI, de SNFC-vloot.

Op 14 mei vervoegde de Deense mijnenveger VILSUND de vloot, gevolgd op 16 mei door de Belgische kustmijnenveger NIEUWPOORT, 16 mei was trouwens de dag waarop SNFC afvoer uit ZEEBRUGGE en opstoomde naar CHERBOURG om er deel te nemen aan de oefening « NORMINEX 83 ». De vloot bestond uit:

HDMS LOSSEN (vlaggeschip CSNFC)	FGS CUXHAVEN
HDMS VILSUND	HNLS OMMEN
BNS VAN HAVERBEKE	HNLS NAALDWIJK
BNS NIEUWPOORT	HMS HUBBERSTON

Op 17 mei liepen deze schepen CHERBOURG binnen waar de briefing voor NORMINEX gegeven werd. Daags daarop werd opnieuw uitgevaren om de eerste fase van de oefening aan te vangen. Deze eerste fase was bedoeld als een algemene oefening voor alle deelnemende schepen om de gedurende NORMINEX in voege zijnde procedures uit te testen. Op 20 mei werd LE HAVRE aangedaan voor een routinebezoek. Dit bezoek gedurende het Pinksterweekend was een succes gezien de zeer grote belangstelling van de Fransen daar er zich maar liefst 5500 bezoekers aan de gang-way van de verschillende schepen aanboden.

De dinsdag na Pinksteren werd dan de 2de fase van NORMINEX 83 aangevallen. Door de SNFC-schepen werden 10 oefenmijnen geveegd en werden er 26 « gehunt » waarvan 3 mijnen uit de 2de wereldoorlog en dit niettegenstaande het duiken en het gebruik van de PAP bemoeilijkt werd door een zeer sterke stroming in de toegewezen zone.

Na de oefening, op 2 juni liep SNFC CHERBOURG binnen maar nog diezelfde dag verlieten alle schepen de haven om op te stomen naar LISSABON met OCEAN SAFARI 83, een andere NATO-oefening, voor de boeg. Enkel het vlaggeschip LOSSEN bleef ter plaatse.

Op 3 juni, na de briefing van NORMINEX verscheepte de Staf CSNFC naar de ZINNIA die de volgende weken zou fungeren als vlaggeschip.

De LOSSEN en de ZINNIA verlieten samen CHERBOURG: de ZINNIA om de SNFC-vloot te vervoegen, de LOSSEN op weg naar zijn thuishaven KOPENHAGEN nu zijn taak als vlaggeschip CSNFC ten einde was. Bedankt LOSSEN. De NIEUWPOORT vervoegde eveneens BELGIE.

Op 1 juni had de ZINNIA de andere schepen bijgehaald en daags nadien werd de TAAG opgevaren en na even MAGELAAN gegroet te hebben werd afgemeerd in de Marinebasis ALFEITE, aan de overzijde van LISSABON.

Op 7 juni 's avonds verliet SNFC ALFEITE om OCEAN SAFARI 83 aan te vangen. De schepen bezetten de hun toege-

wezen zones en de ZINNIA ging voor anker op 1 mijl buiten de kust tussen ESTORIL en CASCAIS.

Terwijl de schepen de hun opgedragen opdrachten uitvoerden was de boordhelikopter het ideale verbindingsmiddel tussen COMSTANAVFORCHAN en zijn schepen terwijl ook de bemanning van de ZINNIA zich dag en nacht inzetten om aan de defekten die zich voordeden op de schepen te verhelpen, derwijze zelfs dat geen enkel schip diende binnen te lopen.

Op 16 juni werd er door CSNFC een persconferentie gegeven aan boord ZINNIA waaraan Portugese en Japanse journalisten deelnamen.

17 juni was OCEAN SAFARI afgelopen en werd opnieuw de TAAG opgestoomd en ditmaal werd afgemeerd in Doca do Marinha en Jardim do Tabaco voor een routinebezoek aan LISSABON gevolgd door een onderhoudsperiode tot 27 juni.

Op 20 juni was COMSTANAVFORCHAN met zijn Staf overgestapt van de ZINNIA naar de VAN HAVERBEKE en de ZINNIA met de VILSUND verlieten de SNFC-vloot.

Na de onderhoudsbeurt verliet SNFC bestaande uit BNS VAN HAVERBEKE, HNLS NAALDWIJK, HLMS OMMEN, FGS CUXHAVEN en HMS HUBBERSTON de haven van LISSABON voor LA CORUNA, in het Noorden van SPANJE, waar na 4 dagen oefeningen en transit afgemeerd werd. Dit was de eerste keer dat deze NATO-vloot deze Spaanse haven aandeed.

5 juli begon de transit door de Golf naar de Zuidkust van ENGELAND, naar PLYMOUTH. Hierbij besliste de Commandant de vloot te splitsen t.w. HUBBERSTON en CUXHAVEN, de snelste schepen, voeren een andere koers dan VAN HAVERBEKE, OMMEN en NAALDWIJK om opnieuw rendez-vous te maken na een geslaagd nachtelijk oefengevecht op 7 juli. 's Anderendaags werd de haven van PLYMOUTH binnen gevaren voor een routinebezoek. Er werd tevens gebruik gemaakt van de diensten van de Royal Navy om de nodige herstellingen uit te voeren.

Daags na de afvaart uit PLYMOUTH, op 12 juli kreeg SNFC het bezoek van Rear Admiral M.P. PROPPER, die in de namiddag ontscheepte in PORTLAND en waarna SNFC koers zette naar SCHEVENINGEN.

Op 14 juli werden SCHEVENINGEN binnen gevaren en tijdens dit bezoek dat duurde tot 17 juli kwamen er meer dan 3500 bezoekers aan boord.

En nu was stilaan de tijd van het groot verlof gekomen maar vooreerst diende afscheid genomen van de HUBBERSTON en de NAALDWIJK die na het verlof niet meer zouden vervoegen. En dit gebeurde met een traditionele « steampast » zoals dit enkel bij SNFC kan gebeuren.

Daarna kwam de verspreiding: ieder schip keerde terug naar zijn thuishaven voor een verdiend verlof.

Op 23 augustus zou terug verzameld worden ter hoogte HOEK VAN HOLLAND.

CONNAISSEZ-VOUS ENCORE ? !... 37 ANS APRES

Le 1 août 1946 des miliciens et des volontaires sont incorporés afin de former un groupe mixte.

Un an plus tard, certains de ces miliciens, ayant pris goût à la carrière militaire, ont rengagé et ensemble avec leurs collègues volontaires ont débuté le 1 septembre 1947 la formation de sous-officiers.

Ainsi était créé le 1 SKG ou la 2ième promotion de sous-officiers de la Force Navale.

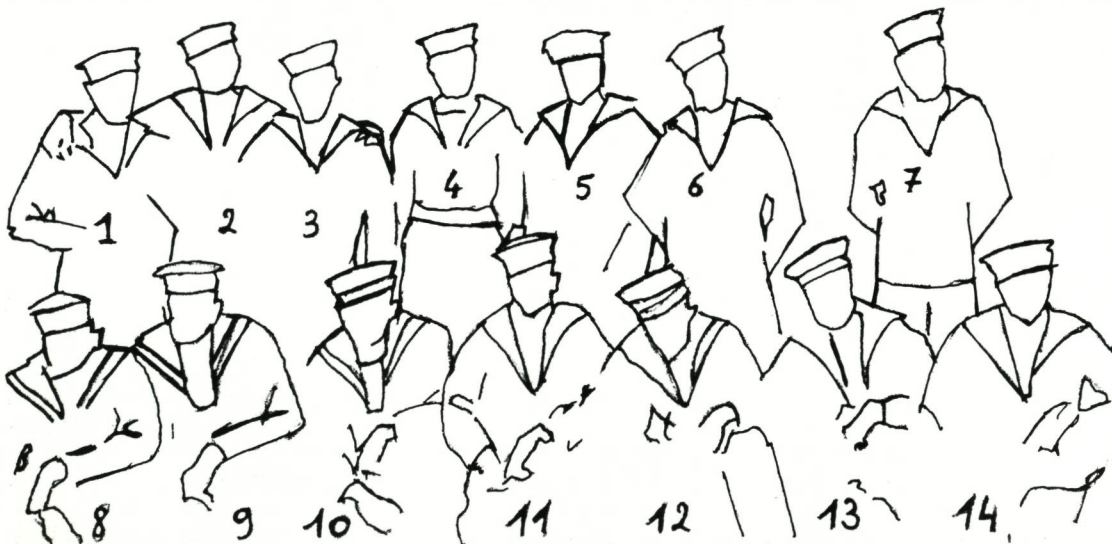
Parmi eux, quelques notables de notre Force.

1.
2.
3. Marcel LEMAIRE — Maître Principal. Electricien de Marine. Admis à la pension de retraite le 1 Juin 1983.
4. G.A.V.G. BOSQUET — Premier Maître Chef. Sous-officier d'Administration. Passé en mobilité à la Prévoyance Sociale le 1 Avril 1971.
5.
6.

7.
8.
9. Yvon DROPSY — Maître Principal. Electricien de Marine. Admis à la pension de retraite le 1 Juin 1983.
10. Antoine DEVILLET — Premier Maître Chef. Sous-officier de Pont. Admis à la pension de retraite le 1 Janvier 1983.
11. Yvon TITEUX — Premier Maître Chef. Sous-officier d'Administration. Admis à la pension de retraite le 1 Avril 1982, et toujours en activité comme délégué de FEMADA.
12. Jean COKAICO — Maître Principal. Electricien de Marine. Admis à la pension de retraite le 1 Janvier 1983.
13.
14.

Reconnaissez-vous les autres ? !...

J.B. Dreesen



EDITION SPECIALE POUR LES FETES DE FIN D'ANNEE

SPECIALE EINDEJAARSUITGAVE

Doe nu reeds uw bestelling voor de eindejaarsfeesten !

Faites dès à présent vos commandes pour les fêtes de fin d'année !



Wenskaarten uniformen, in kleur,
per reeks van 8.
Cartes de vœux « Uniformes »,
série de 8.

Prix spécial de fin d'année :
5, — F pièce. 40, — F les 8.
Avec enveloppe.

Frais d'expédition : 10, — F.

Speciale eindejaarsprijs :
5, — F stuk, 40, — F voor 8.
Met omslag.

Verzendingskosten : 10, — Fr.

VOOR UW BESTELLINGEN — POUR VOS COMMANDES
Bankrekening 473-6090311-30 Compte de/van Neptunus

Prachtige wenskaart in vierkleurendruk, groot formaat,
door Marinekunstschilder J. Bevan, omslag inbegrepen : 20 fr.

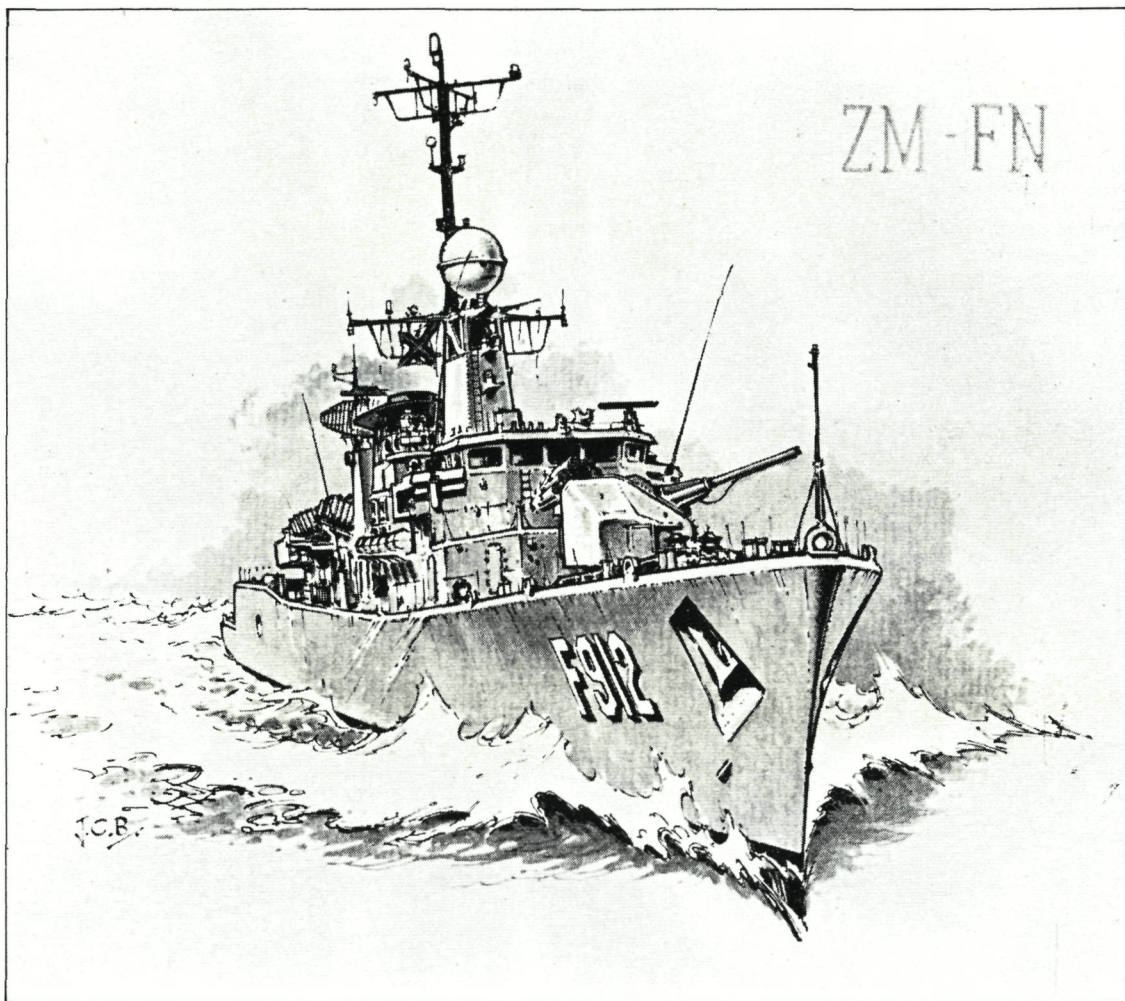
MAAR... 20 voor 200 F

Magnifique carte de vœux, en quadrichromie, grand format,
réalisée par le peintre J. Bevan, enveloppe comprise 20 F

MAIS... 20 pour 200 F

Frais d'expédition : 12 F pour les 20

Verzendingskosten : 12 F voor 20



WAPENSCHILDEN

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

Prijs: 400,- fr. B.T.W. inbegrepen.

Wegens de breekbaarheid van dit artikel gebeuren er geen verzendingen.

Leveringstermijn: 3 weken.

EMBLEMES

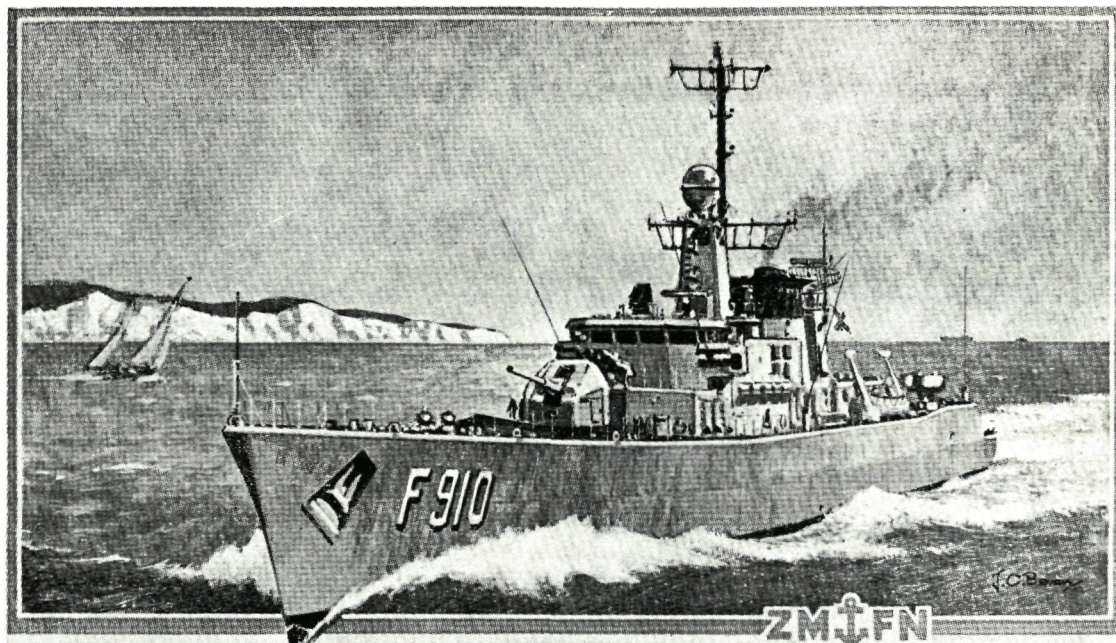
Une série d'emblèmes - pratiquement pour tous les navies - exécuté par l'artiste Ostendais Michiels, en céramique de quatre ou cinq couleurs sont disponible à Neptunus. Chaque armoirie fut approuvée par la Commission héraldique de la Force Navale et constitue une pièce de collection. Une splendide et élégant cadeau pour un jour de fête.

Prix: 400,- F.T.V.A. comprise.

Vue la fragilité de cet article, il ne sera fait aucun envoi.

Délai de livraison: 3 semaines.





Prachtige kaarten van de Fregatten.

G910 WIELINGEN

F911 WESTDIEP

Prijs: 15,- fr. (+ 12,- fr. verzendingskosten)

Omslag niet inbegrepen.

MAAR... 25 voor 200,- fr. !!

Splendides cartes de frégates.

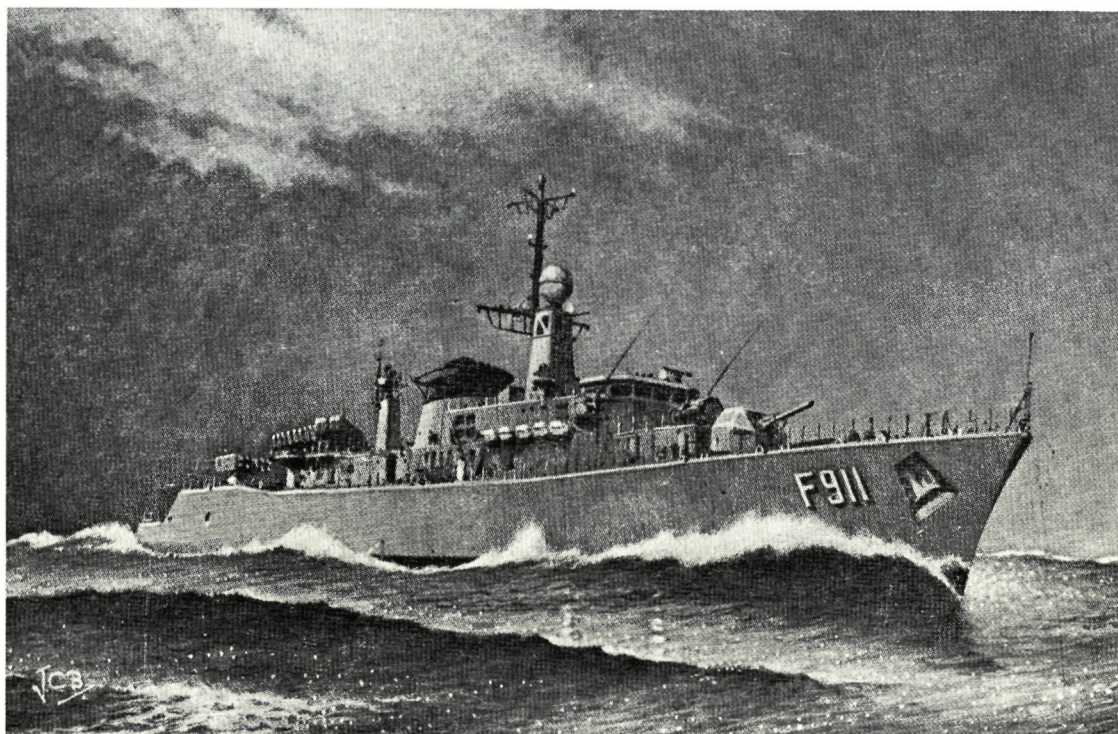
F910 WIELINGEN

F911 WESTDIEP

Prix: 15,- Fr. la carte (+ 12,- Fr. frais d'envoi)

Enveloppe non comprise.

MAIS... 25 pour 200,- Fr. !!



Z.M. BRIEFHOUDER



PORTE-FEUILLE F.N.



Briefhouder in zwart simili-leder, momenteel verkrijgbaar met embleem van de Zeemacht.
Prijs: 100,- Fr. B.T.W. inbegrepen. Verzendingskosten: 25,- Fr.

Porte-feuille en simili-cuir noir vendu avec impression de l'emblème de la Force Navale.
Prix: 100,- Fr. T.V.A. comprise. Frais d'envoi: 25,- Fr.

ZEEMACHT ZELFKLEVER

Prachtige zelfklever, in goud, zwart, rood en wit, met het groot wapen van de Zeemacht. Voor op uw wagen, uw tas, valies, enz. Werkelijk formaat 8 x 9 cm. Nu verkrijgbaar bij Neptunus voor slechts 20 fr. + 8 fr. portkosten.

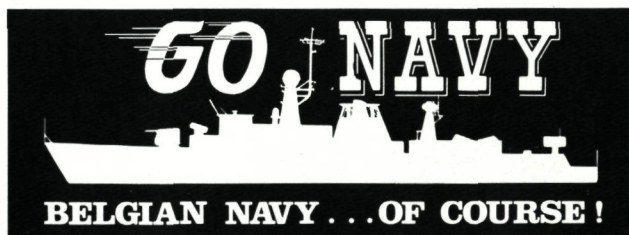


AUTO-COLLANTE FORCE NAVALE

Merveilleuse vignette, en or, noir, rouge et blanc, avec les grandes armoiries de la F.N. Pour votre voiture, votre sac, votre valise, etc. Format réel 8 x 9 cm. Maintenant en vente chez Neptunus pour seulement 20 F + 8 F frais de port.

EN... NIEUW!

ET... NOUVEAU!



ZELFKLEVER

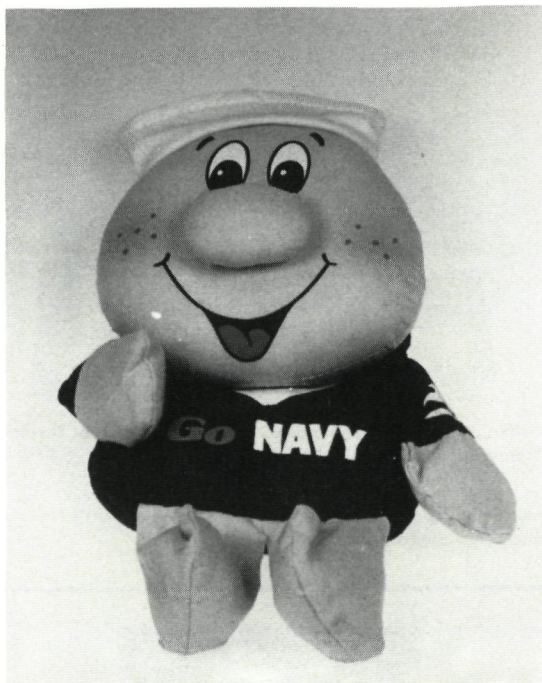
20 F
Portkosten 8 F

AUTO-COLLANT

20 F
Frais de port 8 F

NAVY MASCOTTE

SLECHTS
295,- F
+ portkosten 25,- F



SEULEMENT
295 F
+ frais de port 25,- F

NAVY MASCOTTE

Nu reeds in uw agenda noteren!!!
A inscrire sur vos tablettes!!! (dès maintenant)

18^e Galabal Zeemacht

18^{ième} Bal de Gala de la Force Navale

TE OOSTENDE - KURSAAL
A OSTENDE - KURSAAL

Op 3 februari 1984
Le 3 février 1984

Inlichtingen
Renseignements : (059) 80.39.99

SIEMENS

Avions à basse altitude ! Détection, identification et signalisation immédiates

Seule une couverture radar sans brèche assure une protection efficace contre les attaques aériennes surprises. Il faut donc pouvoir distinguer avec fiabilité les amis des ennemis et transmettre, également avec fiabilité, les informations ainsi obtenues. De par leur grande mobilité, les stations radars doivent pouvoir s'adapter à chaque situation.

La riposte: nos réseaux de radar et nos systèmes intégrés d'identification ami/ennemi ainsi que les équipements de mise en forme et de transmission des données.

En tant qu'ensemblier, nous assumons l'entière responsabilité du projet à réaliser en proposant des systèmes sur mesure dans des techniques de pointe.

Un aperçu de notre gamme de production pour les forces terrestres, aériennes et navales: défense aérienne, identification et commandement, communication, matériels électriques, ...

Pour de plus amples renseignements, s'adresser à Siemens S.A.
Département VK3
Chaussée de Charleroi 116
1060 Bruxelles
Tél. 02/536.25.12



K3/8303

Siemens:électronique de défense

Neem « NU » Uw abonnement

door storting / overschrijving van 300,- fr. op onze bankrekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

U kan ook een **steunabonnement van 500 fr.** nemen, wat overeenstemt met de **werkelijke kostprijs van het tijdschrift** of nog beter... een **ere-abonnement aan 750,- fr.**



Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever: J.C. Liénart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef: E.A. Van Haverbeke - Nieuwpoortswg. 20A - 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.

30e jaargang - neptunus 1983 - 30e année

5 / 83

nr 201 - no 201

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift - revue maritime bimestrielle. — Editeur: A.S.B.L. Neptunus, Boîte postale 17, Oostende - Uitgever: v.z.w. Neptunus, Postbus 17, Oostende 1 — Prijs per nummer 50 fr. - Prix par numéro 50 fr. — Abonnement: 300 fr. (gewoon - normal) 750 fr. (ere - honneur) — 473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 Neptunus — Politiek en confessioneel afhankelijk - 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 Impr. « Goekint », tél. (059) 80 28 01, Industripark Autosnelweg à Oostende - In België gedrukt bij Druk. « Goekint », tel. (059) 80 28 01, Industripark Autosnelweg Oostende

Copyright 1983 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Clichés: Van Uffelen

Tel. (091) 25 47 86 Gent