



1946

1986

tweemaandelijks maritiem tijdschrift
revue maritime bimestrielle

32^e jaargang - nr. 212 - 32^e année - n° 212

A962

NEPTUNUS

LES BELGES DANS LA BATAILLE DE L'ATLANTIQUE 1939-1945

HENRI ANRYS

Grande première dans le petit monde de l'édition du livre d'Histoire belge!
La maison COLLET vient, en effet, de publier en édition de poche et à grand tirage, «les Belges dans la bataille de l'Atlantique» de Henri ANRYS.



Ainsi, on peut espérer que le grand public belge pourra, pour la première fois et, surtout, pour une somme modique (130 frs), accéder à l'Histoire de tous ses marins - marchands, pêcheurs ou militaires - durant la dernière guerre.

«En 225 pages, nous confie Hervé GERARD, directeur de la Collection «Vécu par les Belges», Henri ANRYS nous fait revivre la grande épopée des marins qui, spontanément, mirent leur navire et leur expérience au service de leur pays, dès l'aube de la guerre, avant de rejoindre les rangs de la Flotte anglaise».

Il y fait, on peut le dire, une synthèse à la fois minutieuse, précise et anecdotique de l'action des marins belges entrecoupée de témoignages de vie puisés dans les publications de l'époque.

Tout y est abordé: Duinkerque, les chalutiers-navires de guerre, la section belge de la Royal Navy, les marins marchands, les canonnières DEMS,...

Nul doute que la large diffusion de cet ouvrage contribuera au prestige de la Marine et des marins belges!

«Les Belges dans la bataille de l'Atlantique» de H. ANRYS est publié par les éditions COLLET et distribué à la Force Navale par les éd. Neptunus a.s.b.l. B.P. 17, 8400 Oostende.

130,- F (frais de port 30,- F)

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

NEPTUNUS

info marine

ISSN 0028-2790

juli 1986
juillet 1986

LID
fppb
MEMBRE

32° jaargang nr 4
32° année no 4

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 - M. Schottey -
P. Verheyden

Administratie - Administration
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje:
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique:
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende
Tel. (059) 80 14 03 ext. 389 et/en
(059) 80 39 99

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
10 \$ buitenland - étranger

Raad van Beheer
Conseil d'administration
Président - Voorzitter: J.C. Liénart
Vice-président - Ondervoorzitter:
R. Van Ransbeek

Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise
Sekretaris - Secrétaire: Ch. Freys
Beheerders - Administrateurs:
E. De Grieck, C. Jacobs, J. Arys, E. Van Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet, M. Verboven, J. Dreesen, E. Pouillet, J. Petit, D. Van Parijs, H. Rogie, A. Jacobs, A. Devreesse.

inhoud sommaire

amis lecteurs, le chef d'état-major de notre marine vous parle par le vice-amiral e. pouillet.	2
vrienden lezers, de stafchef van de zeemacht richt zich tot u door vice-admiraal e. pouillet.	4
40 kaarsjes voor de zeemacht door y. vander cruysen	7
40 bougies pour la force navale par y. vander cruysen	11
postzegelnieuws - de russische revolutie door eeste meester chef a. jacobs	17
korvet door kapitein-ter-zee (o.r.) p.m.j. van schoonbeek	21
les belges dans la royal navy (1) par le maître principal (e.r.) j.-b. dreesen.	37
maritiem panorama door henri rogie	43
commentaires sur l'iconographie d'un tableau abraham stork (1647-1710) par j. claude lemineur avec la collaboration de r. gilson	49
woorden uit de zeemanskist - chef door oppermeester (o.r.) j.-b. dreesen	55
de zee en de kunst - theodore weber door norbert hostyn	57
info-reserve	60
kent u ze nog	69
mars & mercure a 60 ans par p. sauveur	64
exposition - les ports de la côte et du zwin par rené laurent	65
tentoonstelling - de havens aan de kust en aan het zwin door rené laurent	65
la tombe du ldv v. billet - de grafsteen van ltz v. billet.	66

AMIS LECTEURS, LE CHEF D'ETAT-MAJOR DE NOTRE MARINE VOUS PARLE

La Force Navale a en cette année 1986 atteint ses quarante ans d'existence. Ce qui s'est accompli en ces quarante années est considérable.

Partie de rien, héritière d'une poignée de marins rodés par quatre années de guerre au sein de la Royal Navy, elle s'est trouvée confrontée à ses débuts à une tâche écrasante qui consistait primordiallement à débarasser nos voies maritimes d'une bonne part des 360.000 mines marines mouillées par les belligérants dans les eaux du continent européen, à déminer nos ports et leurs chenaux d'accès, à nettoyer les plages littorales, à déblayer les épaves gênant la navigation.

Elle armait alors pour ce faire, et encore à grand peine, quelques petits dragueurs prêtés par la Grande-Bretagne et quelques navires récupérés dans les ports allemands. Elle ne disposait ni d'infrastructure propre, ni de moyens logistiques ni de moyens budgétaires.

Le travail fut proprement écrasant et périlleux à l'extrême.

Avec le dynamisme des pionniers, elle s'est établie solidement, se créant progressivement ateliers, bases navales, écoles, dépôts et casernes.

A peine terminée la guerre aux mines laissées par le deuxième conflit mondial, survint la guerre de Corée à laquelle le Kamina prit la part qu'on sait et d'où sortirent de nouvelles mines ennemies plus redoutables que celles qui furent employées jusque là.

Coup de fouet, que cette découverte, qui donne à la Force Navale sa réputation de spécialiste de la guerre des mines. Escadrilles modèles, école de la Guerre des Mines renommée, personnel compétent et extrêmement qualifié lui valent au sein de l'OTAN respect et considération.

Les campagnes de garde-pêche qui se sont succédées sans discontinuer en Mer du Nord, en Mer d'Islande et de Norvège, apportant aide secours et surveillance à nos pêcheurs, contribuèrent pour une part à lui assurer droit de cité dans nos milieux maritimes, tandis qu'au cours d'exercices interalliés, de croisières d'écologie et d'entraînement, les navires de la Force Navale firent battre le pavillon de la Belgique de par le monde entier, appuyant ici une action de prospection économique, participant là à des campagnes de recherches scientifiques et d'océanographie pour le compte de nos universités, telle celle qu'entreprit le De Moor sur La Grande Barrière de Corail d'Australie ou encore celles du Bas-Congo et de Méditerranée.

La mise en condition des équipages et des escadrilles s'est accomplie au cours des ans par des milliers d'heures à la mer, des centaines de manoeuvres interalliées, où nos navires et nos marins s'en tirèrent très souvent avec plus que des honneurs, méritant partout estime et considération.

A terre, la Force Navale s'est dotée petit à petit d'une infrastructure valable, écoles à Ste Croix lez Bruges, arsenaux et dépôts d'équipage à Ostende, bases de réserve à Nieuport, Zeebruges et Kallo, un centre de dragage avec ses ateliers, ses bureaux, mais aussi son caisson de décompression auquel nombre de plongeurs militaires et civils doivent d'être encore en vie.

Elle a renouvelé sa flotte, bon nombre de navires ne sont plus, la frégate Victor Billet, les avisos Artevelde et Zinnia, les dragueurs MMS, le baliseur Barcock - ce charbonnier détesté des équipages - nombre de dragueurs acquis en 1953 à l'issue de la guerre de Corée, le Kamina, d'abord transport de troupe pour la Corée et le Congo puis navire de soutien logistique pour la flotte de dragage et navire-école, les Algérines: Gerlache, Lecoite, Van Haverbeke, Dufour, De Moor et De Brouwer qui virent passer tant de jeunes marins et les formèrent à la mer.

Quatre brillantes frégates, les WIELINGEN, WANDELAAR, WESTDIEP et WESTHINDER ont été construites entre 1971 et 1978, et portent maintenant bien haut la réputation de savoir-faire de nos chantiers nationaux. Leur intégration dans l'Escadre néerlandaise et dans l'Escadre permanente de l'Atlantique récolte à chaque fois les louanges des commandants étrangers sous lesquels ils servent, aussi bien pour leurs équipements, leur tenue à la mer et leur valeur opérationnelle que pour l'enthousiasme et le savoir faire de leurs équipages.

Nos dragueurs et chasseurs de mines de la génération des MHSO, MSC et MSI des années 50 se font vieux: voilà pourquoi un premier programme de construction de nouveaux chasseurs a débuté en 1981.

En décembre 1985, S.A.R. la Princesse PAOLA présida en tant que marraine au baptême de l'ASTER, premier de la série.

Le BELLIS sera le second, il entrera en service actif en août de cette année. Il sera suivi tous les six à sept mois par une autre unité, le dernier CMT doit être commissionné fin 1990.

C'est un accord tripartite France, Pays-Bas, Belgique qui a organisé et mis en route la construction de cette classe de navires, dont 15 doivent être construits en France, et 15 en Hollande. Toutes les unités sont identiques, et leur équipement a été fourni par les pays concernés.

Un troisième programme de renouvellement est déjà mis sur pied : il s'agit du remplacement des dragueurs. A cet effet, un groupe d'études a été constitué, ayant comme mission la rédaction de plans et d'un cahier de charges pour un nouveau dragueur. Des chantiers, des firmes industrielles et la Force Navale y travaillent ensemble pour réaliser l'objectif de la décennie suivante.

Une marine ne peut pas se permettre d'arrêter la construction de nouveaux bâtiments.

Le renouvellement dépend de la longévité d'un navire, qui ne dépasse pas trente ans. Comme la réalisation d'un programme s'étend sur une période de 7 à 10 ans, les programmes majeurs de notre marine se situent dans les années 70-79 pour les frégates, 80-89 pour les chasseurs de mines, et 90-99 pour les dragueurs et les bâtiments de soutien.

Le renouvellement de nos frégates est prévu dans les années 2005-2010 et fait déjà l'objet d'études préliminaires.

Considérable ce qui s'est accompli en ces 40 années, impressionnantes les réalisations, encourageants les progrès, mais que ce regard jeté en arrière et cette satisfaction légitime ne nous détournent pas de la tâche qui nous attend ; une marine tout comme une cathédrale ne se bâtit pas en une seule génération d'hommes ; qu'il nous soit permis d'exprimer notre admiration pour ceux-là qui ont bâti notre Force Navale jusqu'ici, mais que ceux qui forgent aujourd'hui notre marine de demain ne se reposent pas sur leurs lauriers et poursuivent avec le même élan, le même enthousiasme et une volonté intraitable, l'oeuvre à peine commencée. Chaque jour apporte son lot de difficultés qu'il nous fait coûte que coûte surmonter, nous connaissons la crise mais les problèmes qu'elle engendre sont à résoudre impérativement.

La défense du pays se prépare en temps de paix, personne ne le fera à notre place. La mer doit rester libre pour nos navires, notre marine marchande et notre commerce mondial, car notre bien-être en dépend ainsi que notre liberté future.

La démoralisation pernicieuse et subversive ne trouvera pas d'échos chez nous, le courage allié au sens du devoir présent au coeur de ces hommes de valeur que sont nos marins en est notre meilleur garant.

Envisageons l'avenir de l'oeil du bâtisseur de cathédrale, notre avenir sera celui que nous nous serons bâti.

Notre Marine est la force de défense sur mer du pays, avec nos alliés, nos partenaires de l'OTAN, nous serons toujours capables de lui assurer la victoire, si jamais la discussion échouait.

Je charge NEPTUNUS, la périodique de la Force Navale, de faire connaître à ses lecteurs notre volonté d'aller de l'avant, notre foi en notre pays, ses institutions et son Souverain, notre résolution de faire de notre marine une force toujours plus dissuasive et dynamique, faisant face aux difficultés du moment, jeune et entreprenante à perpétuité.

E. POULET
Vice-Amiral
Aide de Camp du Roi
Chef d'Etat-Major de la Force Navale

Dit jaar viert de Zeemacht zijn veertigste verjaardag.

Wat er gedurende die 40 jaar allemaal verwezenlijkt werd is aanzienlijk.

Van niets vertrokken, ging onze Marine van start met een handvol zeelui die hun sporen hadden verdiend in de schoot van de Royal Navy gedurende de vier oorlogsjaren. In haar beginperiode kreeg ze de zware taak toegewezen om onze waterwegen vrij te maken van een groot aantal van de 360.000 zeemijnen die door de beide partijen tijdens de oorlog werden gelegd in de wateren rond het Europese continent. Tevens dienden havens en toegangsheuvelen ontminnd en stranden gereinigd te worden. Bovendien hinderden de scheepswrakken de navigatie. Om dit te verwezenlijken werden met veel moeite enkele kleine mijnenvegers bemand die door Groot-Britannië in bruikleen waren gegeven alsook enkele schepen die in de Duitse havens konden gerecupereerd worden. Onze Marine beschikte noch over een eigen infrastructuur, noch over logistieke en budgettaire middelen.

De opdracht was én verpletterend én uiterst gevaarlijk. Dankzij het dynamisme van de pioniers, heeft zij zich gevestigd door achtereenvolgens werkplaatsen, basissen, depots, scholen en kazernes op te richten. Nauwelijks was de strijd tegen de mijnen uit de Tweede Wereldoorlog beëindigd of de Koreaanse oorlog brak uit.

Daaraan nam de Kamina deel zoals ons allen is bekend. Uit deze oorlog stammen de nieuwe vijandelijke mijnen welke men nog meer diende te vrezen dan deze die tot dan toe gelegd werden. Nochtans was deze ontdekking de zweepslag die de Zeemacht haar definitieve reputatie zou bezorgen als specialist in de mijnenbestrijding. Modelflottieljes, mijnenbestrijdingsschool met faam, bekwaam en uiterst gekwalificeerd personeel; dat zijn de troeven die in de schoot van de NAVO respect en bewondering afdwongen voor de Zeemacht.

De visserijwachtcampagnes die zonder onderbreking doorgang vonden in de Noordzee en voor de kusten van IJsland en Noorwegen droegen er gedeeltelijk toe bij dat de Zeemacht burgerrecht verkreeg in maritieme kringen: de Zeemacht bood immers bijstand aan onze vissers in nood en voerde ook bewakingsopdrachten uit. De schepen van de Zeemacht deden de Belgische vlag wapperen over de gehele wereld ter gelegenheid van gezamenlijke oefeningen met de bondgenoten en kruisvaarders voor opleiding en training. Nu eens werd er een actie ondersteund voor economische prospectie dan weer nam ze deel aan campagnes voor wetenschappelijk en oceanografisch onderzoek voor rekening van onze universiteiten. Voorbeelden hiervan zijn de expedities die werden ondernomen door de «De Moor» naar het grote Barriere-Koraalrif in Australië of naar Beneden-Kongo en de Middellandse Zee. Het opwerken van de bemanningen en flottieljes werd bereikt in de loop der jaren door duizenden uren vaart op zee en deelname aan honderden gezamenlijke oefeningen. Onze zeelui en schepen gedroegen zich meer dan eervol en dwongen aldus waardering en bewondering van eenieder af.

Te land bouwde de Zeemacht beetje bij beetje een degelijke infrastructuur uit zoals het opleidingscentrum te St-Kruis - Brugge, arsenalen en bemanningsdepots te Oostende, reservebasissen te Nieuwpoort, Zeebrugge en Kallo, een mijnenveegcentrum met werkplaatsen, kantoren maar ook met een hyperbaar medisch centrum waaraan vele militaire en burgerduikers hun leven te danken hebben. Tevens heeft ze haar vloot grondig vernieuwd: een aantal schepen zijn uit de vaart genomen zoals het fregat Victor Billel, de avisos Artevelde en Zinnia, de MMS mijnenvegers, de boeienlegger Barcock - het kolenschip dat zo verafschuwd werd door de bemanningen - een aantal mijnenvegers verworven na het beëindigen van de Koreaanse oorlog, de Kamina die eerst diende als troepen-transportschip naar Korea en Kongo en vervolgens werd ingezet als schoolschip en als logistiek steun-schip voor de mijnenvegersvloot. Ook de Algerines verdwenen uit de vaart: de Gerlache, de Lecoin-te, Van Haverbeke, Dufour, De Moor en De Brouwer aan boord van dewelke zovele jonge zeelui hun opleiding hadden genoten.

Vier prachtige fregatten, de Wielingen, Wandelaar, Westdiep en Westhinder werden tussen 1971 en 1978 in ons land gebouwd en dragen de naam en faam van onze nationale scheepswerven uit over de zeven wereldzeeën...

Hun integratie in het Nederlands eskader en in het permanent smaldeel van de Atlantische Oceaan brengt steeds de lofbetuigingen met zich mee van de vreemde bevelhebbers onder dewelke zij dienen. Dat geldt zowel voor hun uitrusting als voor hun zeewaardigheid en hun operationele waarde. Het enthousiasme en de bekwaamheid van de bemanningen worden ook steeds erg op prijs gesteld.

Onze mijnenvegers en mijnenjagers van de MSO, MSC en MSI-generatie, uit de jaren '50, worden oud. Dat is ook dan de reden waarom een eerste programma aangevat werd in 1981 voor de bouw van nieuwe mijnenjagers.

In december 1985, heeft H.K.H. Prinses Paola het meterschap aanvaard en de plichtigheid voorgezeten van het dopen en in dienst stellen van de eerste tripartite mijnenjager, de «Aster». De «Bellis» zal de tweede zijn die in de vaart wordt genomen in augustus van dit jaar. Elke 6 à 7 maand zal er een nieuwe eenheid zich bij de vloot voegen, de laatste CMT wordt voorzien voor 1990. Dit project is het gevolg van de overeenkomst tussen Frankrijk, Nederland en België om over te gaan tot de constructie van deze klassen van schepen waarvan er 15 worden gebouwd in Frankrijk en de overige 15 in Nederland. Alle eenheden zijn identisch en hun uitrusting wordt geleverd door de betrokken landen.

Er werd reeds een aanvang genomen met een derde programma dat de vernieuwing van de mijnenvegersvloot beoogt. Tot dit doel werd een studiegroep samengesteld die belast is met het opstellen van de plannen en een lastenkohier voor de nieuwe mijnenveger. Scheepswerven, firma's en de Zeemacht zelf werken samen aan de doelstelling van het komende decennium. Een Marine moet steeds de constructie van nieuwe eenheden plannen.

De vernieuwing hangt af van de levensduur van een schip die niet meer is dan 30 jaar. Aangezien de uitwerking van een programma 7 à 10 jaar in beslag neemt werd de bouw van de fregatten voorzien in de zeventiger jaren, voor de mijnenjagers werden dat de tachtiger jaren en vanaf 1990 zal men zich buigen over de bouw van de nieuwe mijnenvegers en logistieke steunschepen. De vernieuwing van onze fregatten is voorzien voor de jaren 2005 en 2010 en vormt reeds het voorwerp van voorbereidende studies.

Hoewel de verwezenlijkingen gedurende de 40 voorbije jaren aanzienlijk zijn geweest en de vooruitgang bemoedigend mag genoemd worden, toch mogen deze terugblik en gerechtvaardigde tevredenheid ons niet afleiden van de taak die ons wacht. Zoals een kathedraal wordt ook een Marine niet in één dag of door één generatie gebouwd. Laten wij dan ook uitdrukking geven aan onze bewondering voor diegenen die onze Zeemacht hebben uitgebouwd. Zij die momenteel smeden aan de Marine van morgen mogen echter niet op die lauweren rusten. Het is mijn vurigste wens dat zij het werk dat nauwelijks begonnen is met hetzelfde elan en enthousiasme voortzetten. Mogen zij hierbij blijven getuigen van de onverzettelijke wilskracht die hen kenmerkt. Elke dag brengt immers nieuwe moeilijkheden mee die wij, het koste wat het koste, moeten overwinnen. Wij kennen de crisis, en de problemen die zij met zich meebrengt zijn zeker op te lossen. De verdediging van het land wordt in vredetijd voorbereid; niemand zal het doen in onze plaats. De zee dient gevrijwaard te blijven voor onze schepen, de koopvaardijvloot en de wereldhandel. Daar hangen immers ons welzijn alsook onze toekomstige vrijheid van af.

De verderfelijke en subversieve demoralisatie zal bij ons geen gehoor vinden: de moed en het plichtbesef aanwezig in de harten van de waardevolle mensen die onze zeelui zijn staan daarvoor borg. Laten wij de toekomst tegemoet treden met het oog van de kathedralenbouwer: onze toekomst zal zijn zoals wij haar hebben opgebouwd. Onze Marine is de verdedigingsmacht ter zee van ons Land: samen met onze bondgenoten en deelgenoten van de NAVO zullen wij steeds in staat zijn om aan het Land de overwinning te bezorgen indien onze overredingskracht ooit mocht falen.

Ik belast NEPTUNUS, het tijdschrift van de Zeemacht, om onze wil om te streven naar vooruitgang, het geloof in ons land, zijn instellingen en vorst aan zijn lezers kenbaar te maken. Mogen zij overtuigd geraken van onze vaste wil om van onze Marine een Macht te maken die steeds dynamischer en vastberadener wordt. Zo zal zij steeds in staat zijn om het hoofd te bieden aan de moeilijkheden van het moment en blijft zij altijd jong en ondernemend.

E. POULLET
Vice-Admiraal
Vleugeladjutant van de Koning
Stafchef van de Zeemacht

Ontwikkeling van produktieprocessen : een specialiteit op wereldniveau van Siemens België

Eén van de werkzaamheden van de onderzoekers van Siemens België is het ontwikkelen en optimaliseren van productieprocessen.

Zo hebben onze onderzoekers o.m. een continu proces voor selectief edelmetaalgalvaniseren volledig uitgewerkt en in productierijpe installaties omgezet.

Door een beter inzicht te verwerven in het galvanisch afscheidingsproces slaagden ze erin de fabrikagecapaciteit aanzienlijk te verhogen. Tevens kan door het optimaliseren van de selectieve afscheiding het edelmetaalverbruik sterk gereduceerd worden; dit zonder afbreuk te doen aan de functionele eigenschappen en de bedrijfszekerheid van de kon-taktdelen.

Het ontwikkelen van een computergestuurd lasergraveer-systeem is ook een belangrijke activiteit van dit laboratorium. Specialistinnen leggen zich toe op het op punt stellen van ge-schikte lasers voor het onuitwisbaar schrijven op verschillen-de materialen, zoals metaal, kunststoffen, glas of keramiek; een bijzonder soepel en duurzaam procédé.

Deze activiteiten gaan gepaard met de ontwikkeling van elek-tronische processturingen met microcomputer.

Verder worden er programmasystemen ontwikkeld met mo-derne software- en hardwarehulpmiddelen voor het computer-gesteund mechanisch ontwerp (CAD/CAM) en het computer-gesteund kwaliteitsbeheer (CAQ).

Andere laboratoria van Siemens België wijden zich aan de ontwikkeling van montageautomaten voor diverse bouwde-len en testsystemen voor radaruitrustingen.

Siemens België is een voornaam factor in de economie van ons land : met een omzet van ca. 17 miljard F – ruim 4.000 medewerkers – een verkoopspektrum van meer dan 100.000 produkten – 4 centra voor research en ontwikkeling – 3 produktie-eenheden jaarlijks ruim 1,9 miljard F investe-ringen waarvan 600 miljoen F in research en ontwikkeling.

Siemens Naamloze Vennootschap
Charleroisesteenweg 116
1060 Brussel
Tel. 02/536.2111.

**Siemens België,
wereldwijd
werken
aan vooruitgang.**



40 kaarsjes voor de Zeemacht

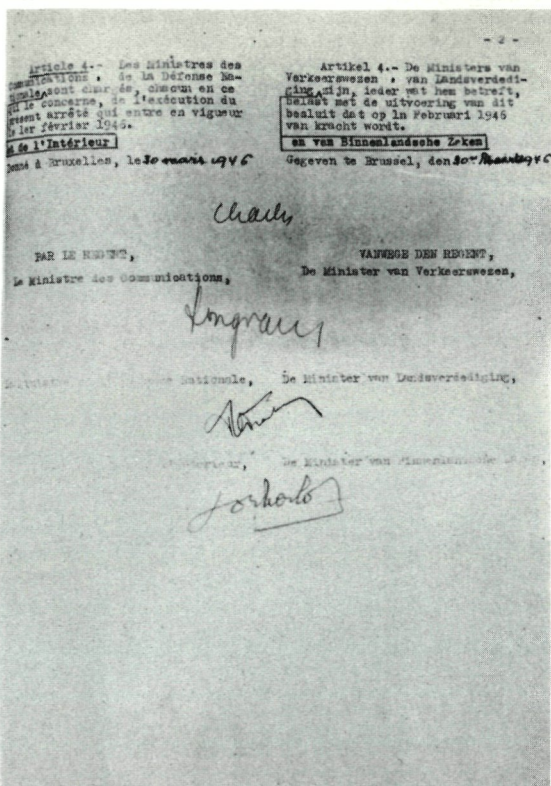
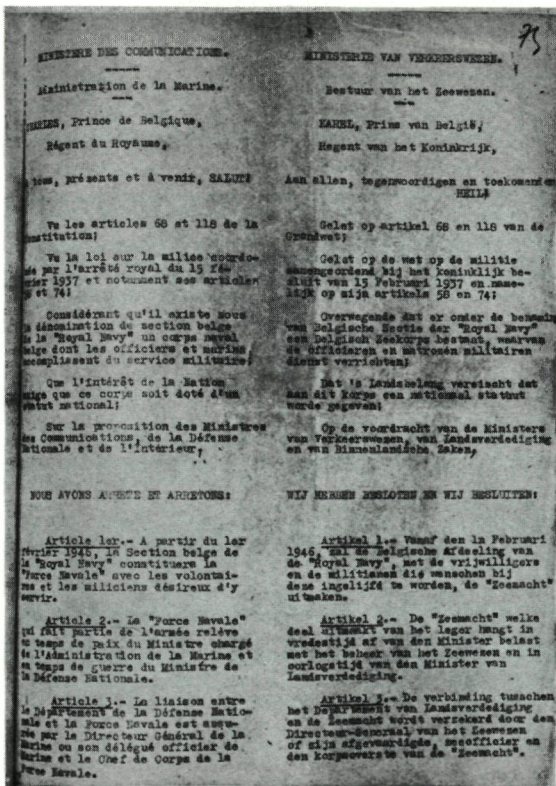
Door: Y. vander Cruysen

Wie zou nu ooit kunnen denken dat de Belgische Zeemacht nog maar 40 jaar oud is? Is het aannemelijk dat de militaire marine van een land, waarvan het grondgebied de verbinding vormt tussen de Atlantische Oceaan en de Noordzee, nooit bij de geschiedenis van dat land betrokken is geweest? Natuurlijk niet!

Wie de Belgische geschiedenis ook maar een beetje kent, weet dat op elk groot moment van de Natie in haar onafhankelijkheid werd bedreigd, er mannen, zeelui bereid waren zich in te zetten om haar te hulp te snellen.

Zo kon men in 1832 meemaken dat een Belgische militaire marine zich meester maakte van de Hollandse kanonneerboten die de Schelde blokkeerden. In 1915 bond een Belgische marinestrijdmacht de strijd aan met een Duits flottielje op het Tanganykameer. In 1940 treffen we Belgische zeelui aan in de Royal Navy van HM de Koningin van Engeland. Desondanks duurde het tot 1946—op 1 februari, om precies te zijn—voor de Belgische Zeemacht het licht zag ...

«Overwegende dat onder de naam van Belgische Sectie van de Royal Navy een Belgisch marinekorps bestaat waarvan de officieren en zeelui militaire dienst vervullen; dat het belang van de Natie vereist dat dit korps een nationaal statuut verkrijgt ... is beslist, op voorstel van de Ministers van Verkeerswezen, Landsverdediging en Binnenlandse Zaken, dat vanaf 1 februari 1946, de Belgische sectie van de Royal Navy de Zeemacht zal vormen met de vrijwilligers en de dienstplichtigen die er wensen te dienen». Zo begint het Besluit van de Regent dat onze jonge ambitieuze macht in het leven heeft geroepen. Haar patrimonium is niet zeer uitgebreid. Het bestond uit de Prinses Marie José—een oude mailboot die niet meer werd gebruikt op de lijn Oostende-Dover—twee stoombarkassen, een betonningsvaartuig, negen mijnenvegers MMS van de 118de flottielje, twee schepen voor de havendienst en twee loodsboten. Op dat ogenblik bezit ze echter nog een vaandel, noch een kazerne, noch een muziekkapel.



Een kazerne kreeg de Zeemacht in augustus van datzelfde jaar van de Minister van Landsverdediging, toen het kwartier Generaal Mahieu te harer beschikking werd gesteld. Het vaandel werd op 13 september 1946 aan Commodore Timmerman overhandigd door Prins Karel, de prins-regent die een grote passie voor de zee koesterde. Wat de Muziekkapel betreft, die werd in 1947 opgericht, dank zij het dynamisme van luitenant Gasia.

Doelstellingen waren er in overvloed voor deze jonge macht. Onmiddellijk na haar ontstaan begon ze een titanenwerk dat er in hoofdzaak in bestond de territoriale wateren en de vaargeulen te ontminen. Het ging hier om de Operatie 'Katy Mine Party'. Met de 'Bootsman Jonsen'—een eenheid die ze had gekregen als vergoeding voor oorlogsschade—ving ze ook de langdurige operatie aan van het opruimen van de wrakken die de scheepvaart bemermden. Na verloop van tijd bleek echter dat ze niet over voldoende eenheden beschikte om een werk van een dergelijke omvang aan te kunnen.

Op 4 april 1949 treedt België toe tot de NAVO. Die beslissing kwam voor de Zeemacht zeer gelegen. In enkele maanden tijd kreeg ze niet minder dan 6 mijnenvegers escorteschepen van de Algerine-klasse van de Britse Admiralty. Het eerste van deze schepen, de HMS Liberty begon zijn actieve dienst onder de naam M900 Adrien de Gerlache. Dat was waarlijk een kleine revolutie! De Adrien de Gerlache had een 92-koppige bemanning, kon een snelheid halen van 15 tot 16,5 knopen en was uitgerust met een 105 mm snelvuurkanon, 4 luchtafweerkanonnen van 40 mm, dieptebommen en anti-onderzeebootwapens. Omdat het materieel steeds gesofistikeerder werd, begon men bij de ZM ook de nadruk te leggen op opleiding. In Brugge werd een opleidingscentrum gebouwd. De grote verhuizing bleef echter in België niet lang in de geheugens gegrift. Rond die tijd brak immers de Korea-oorlog uit! Op 19 december 1950 verliet de Kamina—een in 1938 gebouwde voormalige bananenboot die in Antwerpen opnieuw met wapens werd uitgerust na te hebben deelgenomen aan WO II—Oostende met aan boord honderden Belgische en Luxemburgse vrijwilligers met als bestemming Korea. Het was een zeer ontroerend ogenblik!

«Bootsman Jonsen».

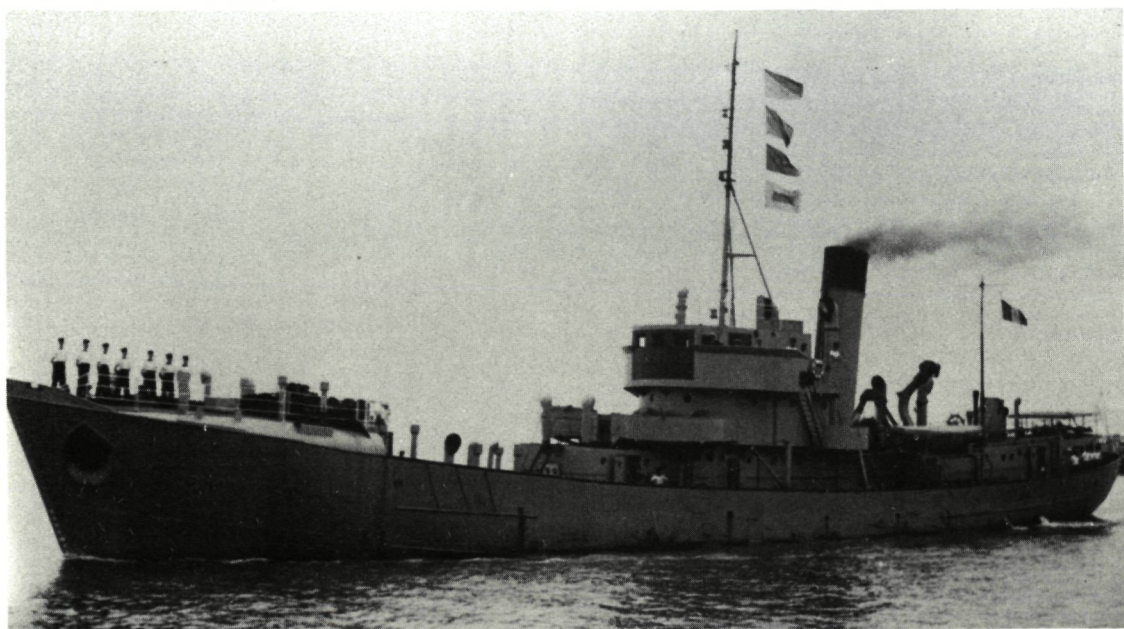
Voor de gelegenheid verscheen er een nieuwe vlag: wit met een driekleurig Sint-Andreaskruis. Die vlag begon op alle wereldzeeën te wapperen. Tijdens de daaropvolgende jaren vindt men sporen van de ZM terug onder de kusten van Kongo, de V.S., de Zuidpool, Brazilië, Cuba ... en zelfs op de Rijn. Op de Rijn, in de buurt van Niehl werd een marinebasis opgericht die zes riviernelboten telde: de Meuse, de Schelde, de Leie, de Sambre, de Semois en de IJzer. Tezamen maakten deze schepen de Rijnflottielje uit. Die flottielje zou trouwens in 1953 haar sporen verdienen tijdens de tragische overstromingen die tal van Belgische en Zeeuwse steden en dorpen hebben getroffen. Gedurende 21 zeer uitputtende weken stonden de matrozen van de flottielje, van de Kamina en van 5 Belgische mijnenvegers de noodlijdende bevolking bij en verleenden waar nodig steun. De inwoners van de getroffen gebieden zijn dat nog steeds niet vergeten!



«Kamina».

In 1953 kon de ZM zich ook verheugen in de komst van een aantal nieuwe schepen: twee Algerines—de De Moor en de De Brouwer—, een paar havensleepboten en zeven Amerikaanse mijnenvegers. Die hadden alleszins genoeg werk voor de boeg!

Ter gelegenheid van haar tiende verjaardag deed de Zeemacht eens te meer van zich spreken: Prins Albert, toen nog een jonge zeeofficier, legde de eerste steen van de





Eedaflegging door Z.K.H. de Prins van Luik.

Mijnenbestrijdingsschool te Oostende. Dat was een belangrijke gebeurtenis ... net zoals de tewaterlating tijdens datzelfde jaar van de eerste twee mijnenvegers voor ondiepe wateren (MSI). De eerste daarvan kreeg de naam Herstal mee. Er zullen er nog 15 volgen, die alle in België worden gebouwd, de eerste acht met Amerikaanse fondsen. Dat was helemaal niet verwonderlijk! Admiraal Burke, de Stafchef van de Amerikaanse marine, ging zelfs zover te verklaren dat de 'Belgische Zeemacht een van de beste ter

wereld is op het gebied van mijnenvegen en dat men er goed aan zou doen er enkele vertegenwoordigers naar toe te sturen om zich te laten voorlichten over een aantal zaken'.

De Belgische vloot heeft echter heel andere zorgen in 1960. Zoals de andere machten van onze strijdkrachten speelt ze een rol in de gebeurtenissen die leiden tot de Kongolese onafhankelijkheid. Bijna de hele vloot bevindt zich trouwens binnen de Kongolese territoriale wateren om de evacuatie en de bescherming van de Belgische bevolking te verzekeren.

Op 27 augustus 1960 keerde de vloot naar huis terug. Het tijdperk van de grote veranderingen was aangebroken! De marinebasissen van Banane en Kitona werden gesloten. De Rijnflottielje werd ontbonden. De Kamina kreeg een andere taak toegewezen: die van logistiek steunschip en van schoolschip ...

Een Koninklijk Besluit tot herstructurering van de Zeemacht werd uitgevaardigd. Voortaan omvatte ze een Staf te Brussel, een groepering Operaties met een maritiem commando te Oostende en te Antwerpen, een logistieke groepering te Oostende, een groepering Training en Opleiding te Brugge, een reservedepot te Nieuwpoort en te Zeebrugge en tenslotte een mobilisatiecommando. In samenwerking met de Luchtmacht werd eveneens een helikoptersmaldeel opgericht. De Zeemacht kreeg ook nieuwe schepen. In 1967 voerde de Kamina zijn laatste opdracht uit, terwijl de Godetia en de Zinnia in de vaart werden genomen. Die twee schepen waren toen—en zijn het nog steeds—pronkstukken van de Zeemacht.

De reputatie van de ZM op het gebied van scholing, ontminning en oceanografisch onderzoek ging er ondertussen flink op vooruit. De Zenobe Gramme, een zeilschip dat in 1961 werd uitgerust met het oog op oceanografisch onderzoek, voerde tal van opdrachten uit in de Middellandse Zee. In 1967 voerde de F905 De Moor echter een nog veel prestigieuzere opdracht uit naar het Great Barrier Reef in Australië. In 323 dagen tijd legde de bemanning samen met enkele onderzoekslui niet minder dan 34.763 mijl af en voltooide meer dan 800 onderwateropdrachten. In 1968 kwam de bemanning ontroerd, uitgeput maar gelukkig, terug in Oostende aan. Het immense koraalrif was sedert 1929 niet meer onderzocht geweest.

A961 Zinnia



1968 was ook een jaar vol veranderingen ... maar dit keer vooral voor de dienstplichtigen! Er werd een nieuw uniform ingevoerd. De moeders van de miliciens waren opgelucht. De fameuze broek met de wijde pijpen en de 7 legendarische plooiën moest niet langer worden gestreken. Enkele maanden later trof het noodlot de Zeemacht. Op 10 juni 1969 stierven 7 onderofficieren duikers-ontmijners te Oostduinkerke toen ze in de buurt van een vakantiekamp tevergeefs een springtuig onschadelijk trachtten te maken. Zo werd de onschatbare hulp van dit korps aan de Natie op een tragische wijze geïllustreerd.



De eerste «DAMARS».

Ter gelegenheid van haar 25-jarig bestaan zette de ZM in juli 1971 een prachtige vlootparade op touw. Ze werd eveneens uitgerust met drie helikopters van het type Alouette III en met PAP's (Poissons autopropulsés), een soort draadgeleide onderzeeërtjes die zeemijnen kunnen identificeren en vernietigen. Een ware technologische revolutie! De Zeemacht hield in die tijd trouwens niet op met het verwerven van nieuw materieel en het invoeren van allerlei nieuwigheden ... De eerste dames bij de Marine (DAMARS) maakten hun verschijning. Hun rangen groeiden geleidelijk aan! Er werden eveneens 4 nieuwe fregatten in de vaart

genomen. Ze werden genoemd naar zandbanken of vaargeulen voor onze kust. Zo kregen we de Westdiep, de Wandelaar, de Wielingen en de Westhinder. Zij krijgen een ereplaatsje in de nieuwe basis te Zeebrugge die op 27 september 1976 door Prins Albert werd ingehuldigd. Het feest gaat door tot in 1983. Deze keer komt de eer toe aan H.M. Koningin Fabiola het peterschap te voeren over een nieuw pronkstuk: de A 962 Belgica, een speciaal voor oceanografisch onderzoek uitgerust schip. Om werkeloos in de haven te blijven liggen krijgt de A962 de tijd niet. Vanaf het verlaten van de scheepswerf wordt de Belgica de zee opgestuurd!

De basissen van Brugge en Zeebrugge worden ondertussen voort uitgebouwd. De eerstgenoemde wordt steeds beter uitgerust om een betere opleiding te kunnen bieden aan de toekomstige officieren, onderofficieren, kwartiermeesters, eerste matrozen en matrozen van de ZM. De laatstgenoemde wordt uitgebreid om de nieuwe bestaande en toekomstige eenheden te kunnen opvangen. Een tweede havendok wordt aangelegd, en er wordt een hydraulische scheepslift geïnstalleerd met het oog op het onderhoud van scheepsrampen.

Op 16 december 1985 ziet de eerste tripartite mijnenjager, de Aster, het licht. Dit schip was er gekomen dank zij een overeenkomst en de samenwerking tussen de Franse, Nederlandse en Belgische ministers van Landsverdediging. De Aster zal worden gevolgd door 9 andere vaartuigen en zal ongetwijfeld gebruik kunnen maken van de kostbare uitrusting van de basis van Zeebrugge.

Zoals iedereen kan vaststellen is de Zeemacht, die van wal is gestoken met een handvol moedige en koppige mannen, er in 40 jaar in geslaagd haar adelsbrieven te verwerven in zulke uiteenlopende domeinen als mijnen- en onderzeebootbestrijding, escorte, oceanografisch onderzoek en hulp aan de Natie. Het is haar eveneens gelukt om, in een wereld gekenmerkt door technologische vooruitgang, de toekomst steeds te beschouwen als een voortdurende aanpassing aan de nieuwe technologieën.

Nu de Zeemacht veertig geworden is, wat men 'de jaren van verstand' pleegt te noemen, schijnt zij niet van plan haar koers te wijzigen.



F913 - Westhinder

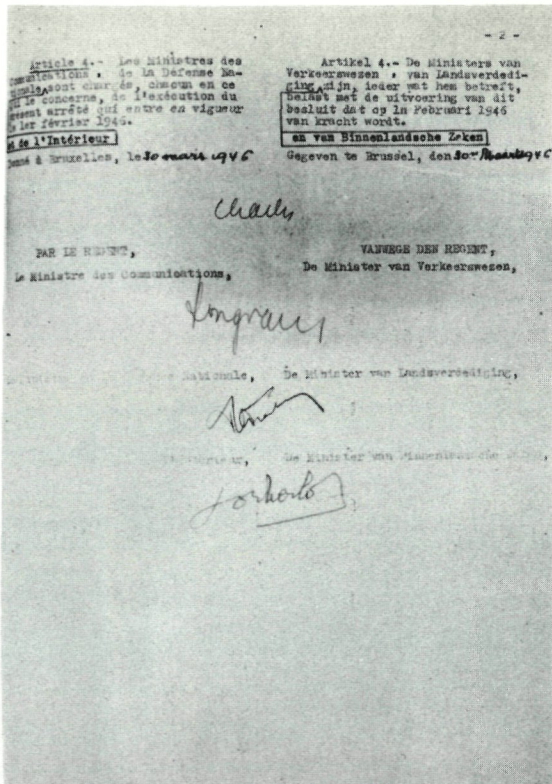
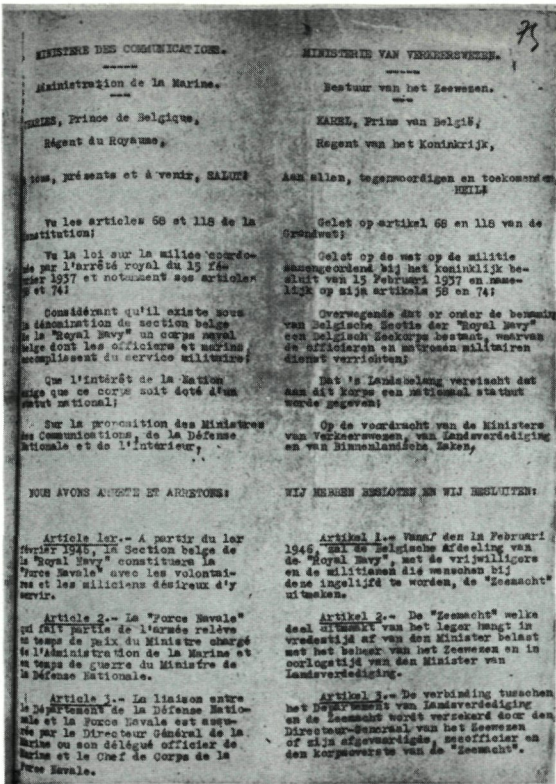
40 bougies pour la Force Navale

Texte: Y. vander Cruysen

Qui pourrait raisonnablement croire que la Force Navale belge n'a que 40 ans ? Est-il possible d'accepter que la Marine militaire d'un pays dont le territoire est jonction entre l'Atlantique et les mers du Nord n'ait jamais été mêlée à l'Histoire de celui-ci ? Non, bien sûr ! Quiconque connaît un petit peu l'histoire de Belgique sait qu'aux grands moments de la nation, chaque fois que son indépendance était en péril, des hommes, des marins se regroupèrent officiellement pour lui venir en aide.

On vit ainsi une marine militaire belge s'emparer, en 1832, des canonnières hollandaises bloquant l'Escaut ; on la vit également, en 1915, engager le combat avec une flotille allemande sur le Tanganyka. On la remarqua, en 1940, au sein de la Royal Navy de Sa Très Gracieuse Majesté. Il n'empêche ! C'est bien en 1946—le 1er février très exactement—que la Force navale belge vit le jour ...

« Considérant qu'il existe sous la dénomination de Section belge de la Royal Navy un corps naval belge dont les officiers et marins accomplissent du service militaire ; que l'intérêt de la Nation exige que ce corps soit doté d'un statut national ... il est décidé, sur proposition des ministres des Communications, de la Défense nationale et de l'intérieur, qu'à partir du 1er février 1946, la section belge de la Royal Navy constituera la Force navale avec les volontaires et les miliciens désireux d'y servir ». Ainsi commence l'Arrêté du Régent donnant naissance à une jeune Force ambitieuse. Son patrimoine n'est pas très grand. Il se compose alors du Princesse Marie-José—une vieille malle désaffectée de la ligne Ostende-Douvres—de deux avisos, d'un baliseur, de neuf dragueurs de mines MMS de la 118ème flotille, de deux bâtiments de servitude et de deux canots de rade de pilotage. Elle n'a ni étendard, ni caserne, ni musique.



La caserne, le quartier Général Mahieu, c'est en août de la même année qu'elle la reçoit du ministre de la Défense nationale. L'étendard fut remis le 13 septembre 1946 au commodore Timmermans par le Prince-régent mais aussi passionné de la Mer. Quant à la Musique, elle naquit un jour de 1947 grâce au dynamisme du lieutenant Gasia. Les objectifs ne manquent pas chez cette jeune force. A peine née, elle entame un travail de titan consistant essentiellement à déminer les eaux territoriales et les chenaux d'accès. C'est l'Opération «Katy Mine Party». Avec le «Bootsman Jonsen»—une unité reçue à titre de réparation de guerre—elle entame aussi la longue opération de destruction des épaves rendant la navigation dangereuse.

Avec un équipage de 92 hommes, il atteint une vitesse de 15 à 16,5 nœuds et est armé d'un canon de tir rapide de 105 mm, de 4 canons antiaériens de 40 mm, de grenades de fond et d'armes anti-sous-marines.

Le matériel devenant de plus en plus performant, on commence aussi à mettre l'accent sur la formation. Un centre de formation navale est construit à Bruges. On oubliera cependant vite, en Belgique, ce grand déménagement. La guerre de Corée éclate! Le 19 décembre 1950, le TNA Kamina—un ancien cargo-banancier construit en 1938 et réarmé à Anvers après avoir participé à la guerre—quitte Ostende, emportant avec lui le bataillon de volontaires belgo-luxembourgeois pour la Corée. Le moment est poi-



A954 Gerlache.

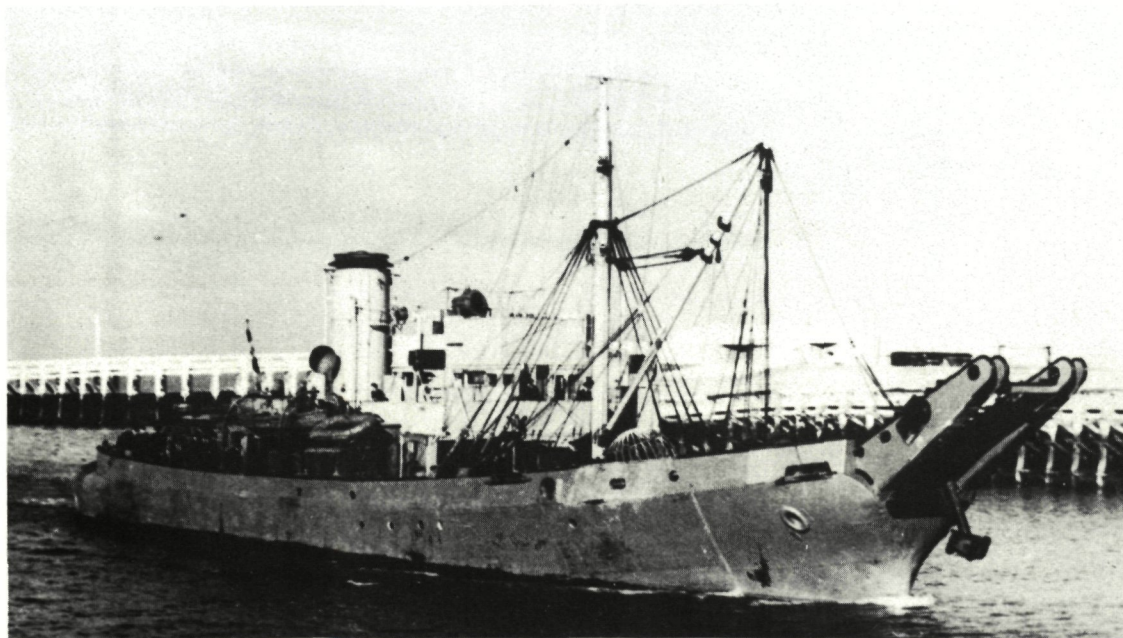
Les unités, cependant, commencent à manquer pour poursuivre un travail de cette importance. En 1949, la Belgique adhère à l'OTAN. Cette décision arrive à point pour la Force Navale. En quelques mois elle n'acquiert pas moins de 6 dragueurs-escorteurs de la classe Algérine en provenance de l'Amirauté britannique. Le premier de ces navires, le HMS Liberty, entre en service actif sous le nom de M900 Adrien de Gerlache. C'est une petite révolution!



F910 Billiet.

gnant! Pour la circonstance, un nouveau pavillon—blanc à croix de Saint André tricolore—fait son apparition. Il commence à flotter dans toutes les eaux du monde. Dans les années qui suivent, en effet, on retrouve traces de la Force navale au large du Congo, des Etats-Unis, du Pôle Sud, du Brésil, de Cuba ... et même sur le Rhin. Une base navale y est même créée, non loin de Niehl. Y sont affectées 6 vedettes fluviales: le Meuse, le Schelde, le Leie,

Le «Barcock»





Le P906 - Semois

le Sambre, le Semois et l'IJzer. C'est la flotille du Rhin. Elle a d'ailleurs l'occasion de se mettre en valeur en 1953, lors des tragiques inondations qui ravagèrent maintes cités belges et zélandaises. Pendant 21 semaines—des semaines éreintantes, ses matelots, ceux du Kamina aussi, ainsi que ceux de 5 dragueurs belges, aidèrent, entourèrent les populations sinistrées. Elles ne les ont pas encore oubliés! 1953 voit aussi pour la Force navale l'arrivée de nouvelles unités: deux algériennes—le «De Moor» et le «De Brouwer»—des remorqueurs portuaires et sept dragueurs américains. Ils ne chômeront pas!

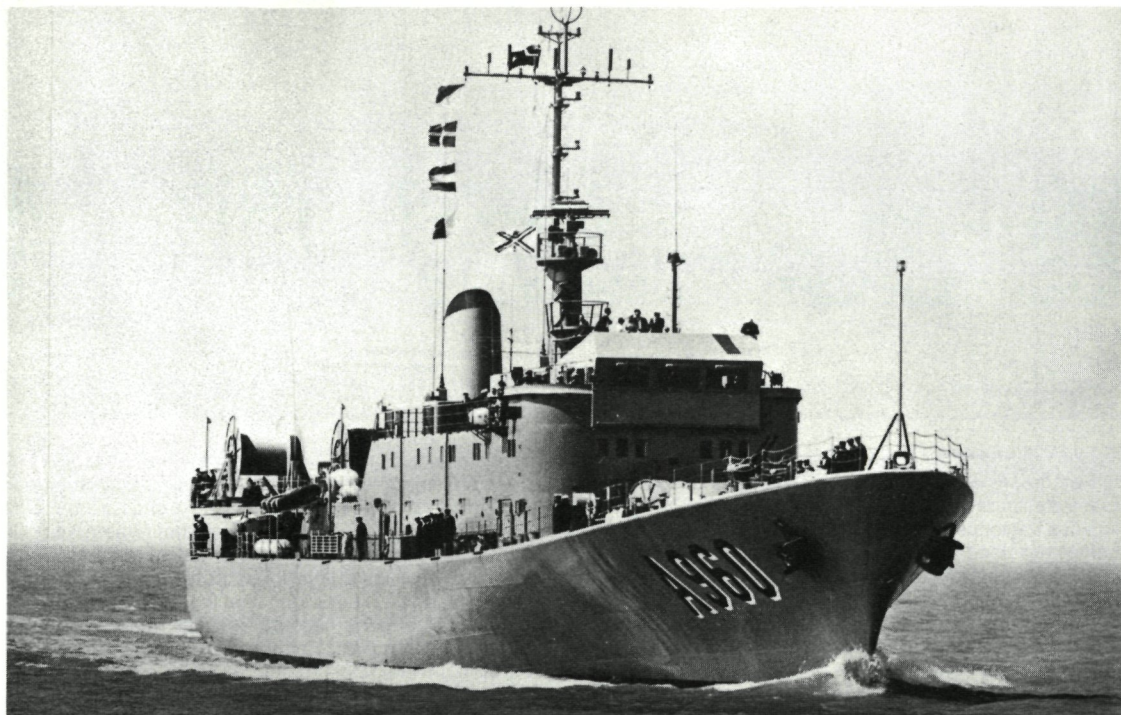
Pour son dixième anniversaire, la Force Navale fait encore parler d'elle: le Prince Albert—alors jeune officier de Pont—pose la première pierre de l'Ecole de la Guerre des

Mines à Ostende. C'est un événement ... tout comme le lancement, la même année, des deux premiers dragueurs de mines de petits fonds (MSI). Le premier se nomme le Herstal quinze autres suivront, tous construits en Belgique avec, pour les huit premiers, des fonds américains. Pas étonnant, l'amiral Burke, chef état-major de la Marine américaine va même jusqu'à déclarer, un jour de 1957 devant la Chambre des Représentants des Etats-Unis que la 'Force navale belge est une des meilleures au monde dans le domaine du dragage des mines et qu'il faut y envoyer des responsables pour se documenter sur certaines matières'.

C'est cependant sur d'autres dossiers que doit se concentrer, en 1960, la flotte belge. Comme les autres forces du

La prestation de serment de S.A.R. le Prince de Liège.





A960 - Godetia

pays, elle se doit d'agir lors des événements qui amenèrent le Congo à son indépendance. Elle est d'ailleurs presque au complet dans les eaux territoriales congolaises pour faciliter l'évacuation et la protection de la population belge. Le 27 août 1960, la flotte est de retour ! C'est l'époque des grandes transformations ! Les bases navales de Banane et de Kitona sont fermées ; la flotille du Rhin est dissoute ; le Kamina est décommissionné pour être converti en navire de soutien logistique et en navire-école ... Un Arrêté Royal restructure la Force Navale. Elle comprend dorénavant un état-major à Bruxelles, un groupement Opérations avec un commandement maritime à Ostende et à Anvers, un groupement logistique à Ostende, un groupement Entraînement et Instruction à Bruges, un dépôt de réserve à Nieuport et à Zeebrugge et, enfin, un commandement mobilisateur. On crée aussi, en collaboration avec la Force aérienne, l'escadrille des hélicoptères. La Force Navale se rééquipe également : si, en 1967 le Kamina effectue sa dernière croisière, le Godétia et le Zinnia, eux, viennent de voir le jour. Ils sont—et sont toujours—les fleurons de la Force.

La réputation de la FN en matière d'écologie, de déminage et de recherches océanographiques ne cesse, elle aussi, de s'accroître. Le Zénobe Gramme, un voilier équipé pour ce genre de recherches en 1961, effectue quantité de travaux en Méditerranée. Mais une mission de plus grande envergure est accomplie en 1967 à la Grande Barrière de Corail (Australie) par le F905 De Moor. En 323 jours, il parcourt avec son équipage et quelques chercheurs pas moins de 34.763 miles et effectue plus de 800 missions de plongée. Ses hommes revinrent à Ostende en février 1968 épuisés mais heureux. La grande barrière n'avait plus été soumise à la recherche depuis 1929. 1968 sera encore une année de changement ... mais pour les miliciens surtout ! C'est l'uniforme qui change et les mamans sont soulagées de ne plus devoir repasser le fameux pantalon à pattes d'éléphant et aux 7 pils légendaires. Quelque mois

Le Zenobe Gramme



plus tard, le deuil frappe la Force navale. Le 10 juin 1969, sept sous-officiers plongeurs-démineurs trouvent la mort à Oostduinkerke lors de l'explosion de l'engin qu'ils tentaient de désamorcer aux alentours d'un camp de vacances. L'accent est donc tragiquement mis sur les innombrables aides apportées à la Nation par ce Corps.

Pour ses 25 ans, la FN présente, en juillet 1971, une étonnante revue navale. Elle s'équipe également de trois hélicoptères de type Alouette III et de poissons autopropulsés (PAP)... sortes de petits sous-marins filo-guidés capables d'identifier et de détruire les mines sous-marines. C'est encore une révolution, technologique cette fois!

La Force navale ne cesse d'ailleurs à cette époque de s'équiper, d'innover ...

Les premières dames de la Marine—les DAMARS—font leur apparition. Leurs rangs s'épaississent petit à petit! Quatre nouvelles frégates voient également le jour. Elles sont baptisées du nom de bancs de sable et de passes navigables de notre littoral. Ce sont les Westdiep, Wandelaar, Wielingen et Westhinder. Elles trônent littéralement dans la nouvelle base de Zeebrugge, inaugurée le 27 septembre 1976 par le Prince Albert. La fête se poursuit jusqu'en 1983. C'est, cette fois, Sa Majesté la Reine Fabiola qui vient parrainer un nouveau fleuron: le A 962 Belgica, navire spécialement équipé pour la recherche océanographique. Lui non plus n'a pas l'occasion de chômer, étant mis à l'œuvre dès sa sortie de chantier!

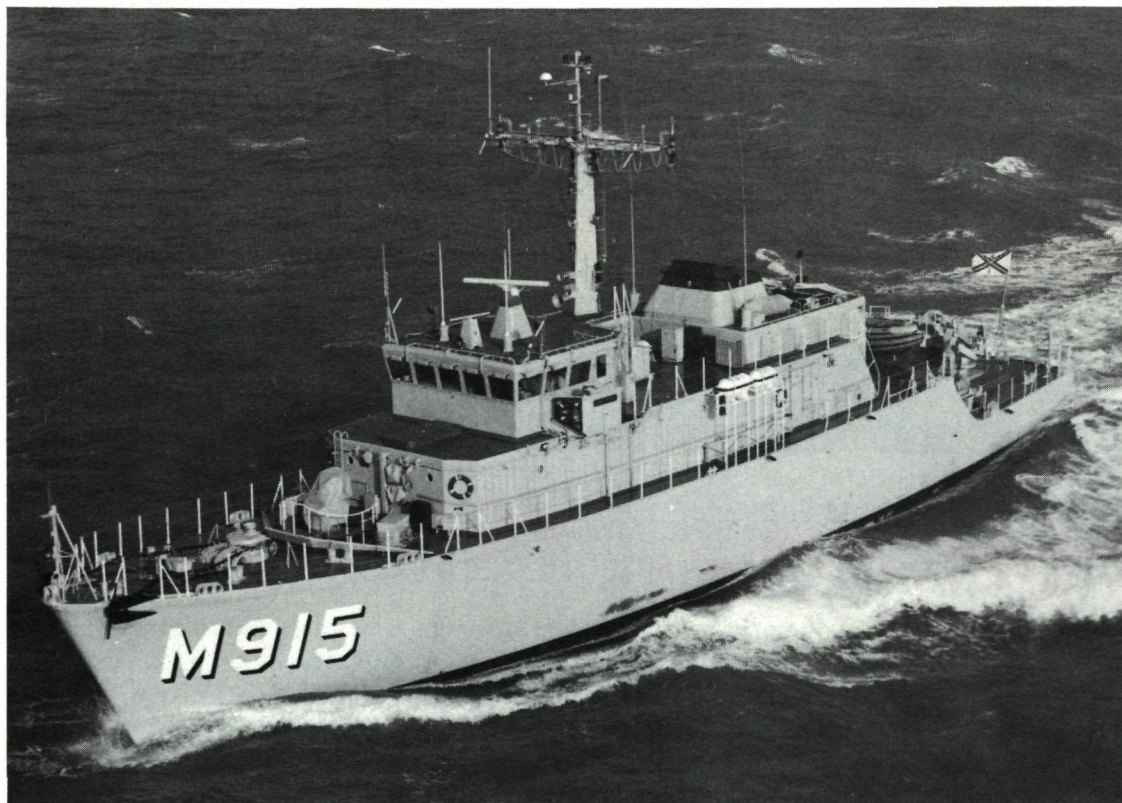
Les bases de Bruges et de Zeebrugge se développent également. La première ne cesse de s'équiper pour donner une meilleure instruction aux futurs officiers, sous-officiers, quartier-maîtres, premiers-matelots et matelots de la FN. La seconde, elle, s'agrandit pour pouvoir accueillir les nouvelles unités existantes et à venir. Une seconde darse est construite. Un ascenseur hydraulique destiné à l'entretien des coques est également aménagé.

Le 16 décembre 1985, le premier des chasseurs de mines tripartite—résultat d'un accord entre les ministres de la Défense nationale français, néerlandais et belges—voit le jour. C'est l'"Aster". Il sera suivi de 9 autres unités et bénéficiera, sans nul doute, des précieux équipements de la base de Zeebrugge.

Comme on l'aura constaté, partie d'une poignée d'hommes courageux et obstinés, la Force Navale réussit, en 40 ans, à acquérir ses lettres de noblesse dans des domaines aussi variés que la lutte contre les mines, l'escorte, la lutte anti-sous-marine, la recherche océanographique et l'Aide à la Nation. Elle a, aussi, dans un monde en perpétuelle évolution technologique, toujours su envisager le futur comme une adaptation permanente aux nouvelles techniques.

Ayant aujourd'hui atteint ses 40 ans, «l'âge de la sagesse», elle n'est, semble-t-il, pas prête à changer de cap!

M915 «Aster»





WERVEN IN TEMSE EN HOBOKEN
CHANTIERS A TEMSE ET HOBOKEN

Tel. 03-710.71.11 Telefax 03-771.49.72 Telex 31140



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

Bouwers van het motorzeilschip "ZENOBE GRAMME", de visserijwachtschepen "GODETIA" en "ZINNIA", 4 kustmijnenvegers, de 4 fregatten E71, F910 "WIELINGEN", F911 "WESTDIEP", F912 "WANDELAAR", F913 "WESTHINDER" en van het oceanografisch schip "BELGICA".

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

DE RUSSISCHE REVOLUTIE

Door A. JACOBS

Eind februari 1917 werden in Rusland de eerste tekenen zichtbaar van de storm die binnen enkele dagen de dynastie van de Romanovs van de troon zou werpen. Lenin zag het zo: Niet wachten tot de burgerij de Tsaar ten val zou brengen zodat eerst het kapitalisme tot volle ontplooiing zou komen, maar zelf de leiding overnemen en spoed zetten achter de revolutie. De specialisten moesten de arbeidersklasse bewust maken en daardoor de revolutionaire ontwikkeling bespoedigen. De partij is het sturende kader, de arbeiders en boeren zijn de strijdende massa.

Vanaf februari tot herfst 1917 leek heel het land dag en nacht op een ononderbroken wanordelijke meeting. Niemand vroeg het woord. Iedereen nam het zelf. Lenin zelf drukte de toestand in het prille begin wellicht het best uit toen hij zei: «De dageraad van de socialistische revolutie is reeds aangebroken!» De geschiedenis nam een bliksemsnelle vlucht. Elke dag gebeurden er dingen die niemand meer in de hand had. Het oude regime was in elkaar gestuikt. De eerste taak bestond er dan ook in om het volledig verwaarloosde land opnieuw structuur te geven. Na de overwinning bleek de intelligentsia niet meteen bekwaam een nieuw staatsbestel te scheppen. De haast irrealistische toestand waar in het land zich bevond mocht niet blijven voortduren. Dat waren de eerste lessen van de revolutie. Het land ging een vreselijk en langdurig tijdperk tegemoet. Voor de gewone man was de eigenlijke putch in oktober 1917 een onwezenlijk iets. Men had wel gehoord van de opstand in Petrograd, over de bestorming van het Winterpaleis, over het kanonschot vanaf de «Aurora». Men wist wel dat in Moskou de staat van beleg was afgekondigd, maar voor de rest was men toch verrast door de gebeurtenissen.



De Bolsjewiki veroverden snel de Russische massa. Alle macht aan de Sowjets! Alle macht aan de directe, vertegenwoordigers van miljoenen en miljoenen arbeiders, boeren, soldaten en matrozen.

De toestand werd met de dag chaotischer. Honderdduizenden soldaten deserteerden van het front en verspreiden zich in brede doelloze stromen over het hele land. Admiraal Wederewski, de minister van de Marine, hield vol

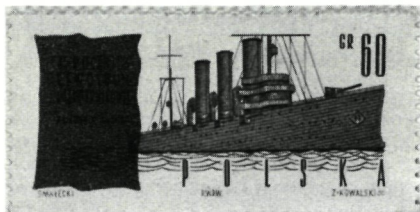
dat alleen een samenwerking met de matrozen- en soldatencomités de vloot en het leger konden redden. Zijn aanbevelingen werden in de wind geslagen. De matrozen van de Oostzeevloot vierden hun revolutionaire gezindheid bot op de gehate officieren waarvan een groot aantal werd vermoord. In de betrekkingen tussen een zwakke regering en een opstandig volk komt er een tijd dat iedere daad van de autoriteiten de ergernis van de massa wekt en iedere weigering om handelen hun minachting prikkelt. Het was zeer duidelijk dat vanaf de maart-revolutie tot de omwenteling in november de voorlopige regering niet voldoende macht had om het land voor zich te winnen. Het leger was onbetrouwbaar; politiek was er niet meer, maar wel een milie die niet erg enthousiast was over de nieuwe regering.



Yv. 3637

Met de dag scheen de regering hulpelozer te worden. De kolommen van de ochtendkranten stonden vol met berichten over de brutaalste inbraken en moorden. De misdadigers konden ongestoord hun gang gaan. Aan de andere kant patrouilleerden gewapende arbeiders 's nachts op straat, zij bonden de strijd aan met de plunders en requireerden wapens waar zij deze vonden. Deze stand van zaken desorganiseert het leven van de burgers en verhindert het systematische werk van de regering en de gemeentestellingen. Op zeker ogenblik wist niemand meer of de soldaten tot de regering of het militaire revolutionaire comité behoorden. De raad van de gedeputeerde arbeiders ook wel de Sowjet genoemd ontwikkelde zich toen een regering naast de voorlopige regering. Op de banden van de matrozenpetten stond «AURORE» en «ZARJA SWOBODY» de namen van de grootste Bolsjewistische kruisers van de Baltische vloot. Er werd geroepen «Kroonstad komt». Dit had een enorme uitwerking want in Kroonstad waren 25000 matrozen allen bereid om te sterven voor de revolutie. Ze stelden zich uiterst revolutionair op en iedereen die hun verdacht voorkwam schoten ze neer. De bemanningen van de torpedoboten op de Nawa waren besluiteloos: zij verkozen de kat uit de boom te kijken vooraleer zij partij kozen.

De kruisers Oleg, Aurora en Respoeblika lagen voor anker in de Newa, hun kanonnen op de toegangen naar de stad gericht. De meeste soldaten waren boeren, die er alleen aan dachten hoe ze zo vlug mogelijk weer thuis konden komen, om bij de verdeling van het land niet met lege handen te staan. Na de vaststelling dat de strijd in Rusland het oude regime vernietigd had en de democratische republiek in Rusland zou overwinnen, riep de sovjet de arbeidende klasse in andere landen op om een eind te maken aan het gewelddadige imperialisme van hun regeringen. De volken zouden beslissingen over oorlog en vrede in eigen land moeten nemen, zodat veroveringsoorlogen niet meer zouden voorkomen.



Yv. 1214

Alleen Lenin scheen het vermogen te hebben de toestand juist te taxeren. Dat hij zich vergiste voorwat de internationale revolutie betreft zou slechts later blijken. Evenwel luidde het verschijnen van Lenin op het toneel van de Russische revolutie een beslissende fase in. Hij en de bolsjewistische partij wisten wat ze wilden en anders dan de mensjewieken en andere socialistische groeperingen aarzelden ze niet de macht in handen te nemen. De vrijheid steeg iedereen naar het hoofd, men wist er geen weg mee. Niemand hield met zijn eisen rekening met de ander. Tijdens het eerste sovjetcongres op 16 juni in Petersburg kwam men tot de vaststelling dat de socialistische ministers van de eerste coalitieregering er niet in geslaagd waren de klassentegenstellingen in het land te verzachten.



Yv. 1646

Eind juli was de toestand zo geëscaleerd dat Lenin vaststelde dat in Rusland nu feitelijk een militaire dictatuur heerste; contrarevolutie had zich voltrokken. De meerderheid van de sovjets had zich daardoor in de hoek laten drukken. De bolsjevieken waren in de steek gelaten door hun mederevolutionairen, die toegelaten hadden dat de arbeiders en de revolutionaire regimenten ontwapend waren. We schrijven september 1917. Het land is weerom volop in beroering. Het leger ontbond zichzelf totaal, de officieren hadden geen prestige meer. De soldaten waren verbitterd dat de opnieuw ingevoerde doodstraf alleen voor hen gold en niet voor de opstandige generaals. De boeren plunderden de landhuizen, namen de landheren hun grond af, vernielden de bossen en schrokken niet terug voor moord. In de Newa lag de kruiser Aurora, die van de voorlopige regering opdracht kreeg, voor een oefenvaart buitengaats te gaan, maar het RLC riep het schip weer terug. De bemanning was bolsjewistisch gezind. Het was 5 november. Alle mariners hebben de geruchtmakende tocht

van de «potemkin» in gedachten. Het Zwarte Zee-eskader staat echter onder aanvoering van een der beste Russische officieren, admiraal Alexander Wassiljewitsch Koltsjak. De Russische marine telt 137.000 mariniers, waarvan 80.000 deel uitmaakten van het Oostzee-eskader. De schepen liggen voor het merendeel op de rede van Helsingfors. Op alle schepen zijn kernen aanwezig die onder leiding staan van bewindsraden bestaande uit drie of vier onruststokers die in verbinding staan met de organisaties in Petrograd. Er werd overeengekomen dat de «Paul I» het teken van de opstand zou geven door de rode scheepslantarn aan de grote mast te ontsteken. De andere schepen zouden op dezelfde manier antwoorden en daarop de officieren gevangen nemen en ontwapenen. Een voor een verlichten de rode lantaarns de nacht.

Op alle schepen neemt de stormloop een aanvang. Admiraal Nebolsin, die weigert een aantal geheime documenten af te geven, wordt met twee revolverschoten gedood, eenzelfde lot ondergaan alle weerspannige officieren. Het is het uur van de euforie, van de onverantwoordelijkheid.



Yv. 1003

Het plan was, in de nacht van 6 november met behulp van de matrozen uit Kronstadt en de rode gardisten een aanval op het winterpaleis te ondernemen. De kruiser Aurora en enkele torpedoboten moesten de aanvallers daarbij steun verlenen. Om 0.200 uur (7 november 1917) bezet troepen van het RLC de belangrijkste plaatsen van de stad. Een uur later zetten de eerste afdelingen matrozen zich in beweging 3.30 uur. Aan de oever van de Newa wordt een geluid van rammelende kettingen gehoord. Het is de Aurora die het anker uitwerpt ter hoogte van de Nicolaasbrug, die door het schip plotseling met de felle lichten van zijn schijnwerpers wordt beschenen. De werktuigkundige Belysjev kreeg ondanks zijn 23 jarige leeftijd het commando over het schip. De officieren weigerden hun medewerking en ze worden prompt onder arrest geplaatst. Later verlenen zij onder druk der omstandigheden toch enige medewerking. Pantserwagens reden voor. Tegen 0.600 uur was de staatsbank door 40 man van de marinegarde ingenomen. Rond diezelfde tijd voeren de eerste torpedoboten uit Helsinki de Neva op. Al om 10 uur s' morgens kon het RLC melden dat de voorlopige regering is afgezet. De staatsmacht is overgegaan in de handen van het Revolutionaire legercomité. De opstand was geslaagd. Om 14.00 uur liepen oorlogsschepen met ongeveer 5000 matrozen vanuit Kronstadt binnen en gingen naast de Aurora voor anker. De matrozen moesten deelnemen aan de bestorming van het Winterpaleis. Een pantserkruiser dekte de Baltische spoorlijn en matrozen ervan ontwapenden leerling-officieren in Oranienbaum en Peterhof. Omstreeks acht uur werd de laatste hand gelegd aan de inschepping van de zeven detachementen aan boord van

de revolutionaire armada. Of zoals Trotski het verwoordde: «Reeds loeide ongeduldig de stoom in de ketels van de oorlogschepen». Tegen 21.00 uur werd het startschot voor de bestorming van het winterpaleis gegeven vanaf de kruiser Aurora. De zogenaamde «bestorming» van het Winterpaleis kostte zes aanvallers het leven; daarnaast waren er een aantal licht-gewonden. Van de verdedigers sneuvelde er niemand. Na de revolutie konden de gevallen worden begraven. Het zouden echter niet de laatste doden zijn die in Rusland als gevolg van binnenlandse strijd vielen.



Yv. 2735

Hoe onlogisch het ook moge klinken, Lenin heeft na de revolutie verschillende malen maatregelen moeten uitvaardigen die volledig in strijd waren met de arbeidsdemocratie. Dit om te voorkomen dat men terug zou gaan naar het ancien régime. De partij aan de macht werd geïdentificeerd met de revolutie, waardoor al wat zij deed goed was en al wat zich tegen haar verzette slecht. Dat deze redenering problemen moest geven lag voor de hand.

Kroonstad, de vestingstad en vlootbasis op het keteleiland in de Finse Golf, had al in 1905 en 1906 het extremisme van de matrozen van de Baltische vloot aan het werk gezien, en beleefde na februari 1917 de snelle installatie van een ultralinkse sovjet die zich weldra onafhankelijk verklaarde van de Voorlopige regering en de gewoonte ontwikkelde op alle kritieke momenten in het revolutionaire proces in Petrograd in te grijpen. Gekenmerkt door een radicalisme dat hen aan de ene kant tot de beste stoottroepen tegen de contrarevolutie maakte, bleven zij echter ook de waakzaamste critici van het nieuwe bewind.

Toen de arbeiders in 1917 de oktoberrevolutie tot een goed einde hadden gebracht, koesterden zij de verwachting hun

volledige vrijheid te verwerven, en vestigden zij hun hoop op de communistische partij, die zoveel had beloofd. En wat had nu de communistische partij na drie en een half jaar gebracht? Niet de bevrijding, maar een totale onderdrukking van de menselijke persoonlijkheid. Als de arbeider de waarheid uitspreekt wordt hij onmiddellijk tot de contrarevolutionairen gerekend, wat gelijk staat met of de kogel of de tralies, met onvermijdelijk gevolg de hongerdood.



Yv. 3411

Het Rode leger en de vloot verkeerden in volslagen onwetendheid over wat er op het platteland gebeurde. Op 27 februari vonden in Kroonstad op de pantserscheppen Petropavlovsk en Sevastopol spontane bijeenkomsten plaats van de bemanning en daarna ook van het 1ste en 2e brigade van de slagscheppen waar van de commissarissen werden geeïst dat er niet partijgebonden verkiezingen zouden worden georganiseerd om vertegenwoordigers naar de fabrieken en legeronderdelen in Petrograd te zenden. Het werd de arbeiders en soldaten steeds duidelijker dat tegen het einde van 1920 binnen Rusland zelf in de gedaante van de bolsjevistische partij een nieuwe vijand van de proletarische revolutie was opgestaan. Een poging van de matrozen en soldaten van Kroonstad een «derde revolutie» te maken ditmaal tegen Lenin om werkelijk alle macht aan de sovjets te brengen liep falikant af: op 18 maart 1921 viel de stad ten gevolge van een drievoudige overmacht. De «derde revolutie ging ten onder met een balans van 600 doden, 1000 gewonden en 2500 gevangenen van wie velen later werden gefusilleerd of een langzamer dood sterven in de kampen. Naar schatting 8000 man slaagden erin naar Finland te ontkomen.

KB-Vernieuwbouwlening

Maak nú van uw "home"
een "sweet home"

Beter bij de bank van hier

50 JAAR



VALCKE Frères n.v.

**SINDS 1783... 200 JAAR BETROUWBARE SERVICE
EN IN DECEMBER 1986... 203 JAAR!**



1783-1983

**Dieselmotoren DEUTZ
Reparaties aan alle motoren
Scheepsherstellingen
Dokwerken**

Containerherstellingen en werken aan haveninrichtingen

Constructies:

**Mechanische constructies - Ketelmakerij - Dieselaggregaten
Pompgroepen - Dieselinjectie BOSCH-CAV**

n.v. VALCKE Frères s.a.

AGENT IN BELGIE VOOR



IN BELGIE GEVESTIGD TE:

OOSTENDE

**H. Baelskaai 3
Tel. (059) 32 18 14
Telex 81426
Telefax (059) 32 18 19**

ANTWERPEN

**Nassaustraart 37
Tel. (03) 231 06 90
Telex 31167
Telefax 03/231 06 96**

ZEEBRUGGE

**Tijdokstraat 26
Tel. (050) 54 41 79
Telex 81951**

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

Door Kapitein ter Zee (o.r.) P.M.J. Van Schoonbeek

SEA-FEVER

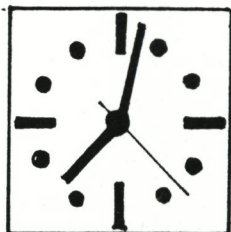
I must go down to the seas again, to the lonely sea and the sky. And all I ask is a tall ship and a star to steer her by.
And the wheel's kick and the wind's song and the white sail's shaking.

And a grey mist on the sea's face and grey dawn breaking.
I must go down to the seas again, for the call of the running tide.

Is a wild call and a clear call that may not be denied;
And all I ask is a windy day with the white clouds flying,
And the flung spray and the blown spume, and the sea gulls crying.
I must go down to the seas again, to the vagrant gypsy life,
To the gull's way and the whale's way where the wind is like a wetted knife.
And all I ask is a merry yarn from a laughing fellow rover,
And quiet sleep and a sweet dream when the long trick is over.

John Masefield.

TE WEINIG, TE LAAT.



Bij het naderen van de II wereldoorlog beschikte de Royal Navy slechts over een dertigtal escortevaartuigen van het type «sloop» om het hoofd te bieden aan de Duitse onderzeebootbedreiging. In de onmogelijkheid de productie van deze gesofistikeerde schepen op te voeren werd besloten een noodprogramma uit te werken.

De 26 onderzeeboten die Duitsland in 1938 in dienst had waren van het kusttype. De admiraliteit was de mening toegedaan dat de duikbootoorlog zich tot de kuststroken van Europa zou beperken, net zoals gedurende de vorige oorlog, en hield geen rekening met het Duitse industriële potentieel.

De R.N. besloot een kustescorteur te bouwen en stelde een «crash» programma op dat de volgende filosofie nastreefde; massaproductie, snelbouw en eenvoudigheid. De Smith's Dock Co, die gedurende de I W.O. de «Flower Class Sloop» ontworpen had, werd in Januari 1939 geraadpleegd en stelde inderdaad een oplossing voor.

De ingenieur van deze firma, William Reed, had de walvisvaarder «Southern Pride» op stapel staan. Mits enkele veranderingen kon dit schip aan de stafeisen voldoen. De voortstuwing bleek een eenvoudig op te lossen probleem. Op het gebied van Dieselmotoren stonden de Britten hopeloos ten achter en waren dus uitgesloten.

De R.N. was traditiegewijs op stoom afgesteld en turbines vergden een te lange bouwtijd. De ouwerwetse maar gemakkelijk te bedienen stoommachine van de «Southern

Pride» werd als standaard voortstuwcr aanvaard maar van 2.300 tot 2.750 P.K. verhoogd.

Eerst werd gedacht aan een kolenbrander gezien Engeland een grote producent van deze energie was. Gelukkig werd hiervan afgezien; men had zich moeilijk de slag om de Atlantische Oceaan kunnen inbeelden met schepen, die niet op zee hadden kunnen bunkeren.

Om het zo eenvoudig mogelijk te houden werden cilindrische open atmosfeer ketels boven de «Admiralty Water-tube» ketels verkozen en een driebladige schroef boven een vierbladige.

Zover bleek het schip niet meer dan een uitgegroeide treiler te zijn. Om duikboten te bestrijden werden twee dieptebommortieren en twee dieptebomrails alsook een Sonar gemonteerd. Deze bewapening was juist dezelfde als deze van de laatste destroyers maar voor de artillerie betekende het een stilstand in vergelijking met de eerste wereldoorlog. Als geschut werd een verouderde oppervlakte 4 duimer zonder vuurleiding en twee Lewis infanterie-mitrailleurs aangenomen. Het kanon werd op een hoog platform op de bak gebouwd zodat de oppervlakte doelen van dichtbij konden beschoten worden wat zeer droog zou blijken in een zeegang.

De seinerij moest uit vlaggen bestaan, twee seinlampen, een zender van 125 Watt met een bereik van 155 Kh. tot 30 Mgh. en twee ontvangers. Deze radioapparatuur was bijzonder bij de tijd en zou 15 jaar later de uitrusting van de T.N.A. Kamina worden en tevens gretig begeerd worden door alle radioamateurs over de hele wereld.

De navigatiemiddelen waren ongeveer dezelfde als deze van een toenmalig koopvaardij-schip.

In februari werd het project goedgekeurd maar gedurende de uitwerking van de plannen steeg de tonnemaat van 700 tot 940.

In oktober kwamen de volgende definitieve specificaties uit de bus:
 Tonnemaat: 940 standaard, 1170 volgeladen.
 Afmetingen: L.O.A. 205 voet, breedte 33 voet, diepgang voor 7 voet en 9 duim, diepgang achter 14 voet en 10 duim.
 Bewapening: 1 vierduimer, 2 Lewis mitrailleurs, 2 dieptebomrails, 2 dieptebommortieren, 25 bommen.
 Voortstuwing: 1 zuigerstoommachine (2.750 P.K.) 1 aslijn.
 Ketels: 2 cilindrische open atmosfeerketels.
 Brandstof: 200 ton stookolie.
 Actieradius: 4.000 mijl aan 12 knopen.
 Snelheid: maximum 16 knopen.
 Bemanning: 29 koppen.
 Sloepen: 2 roeiboten 14 voet lang.

In de grond was het concept helemaal niet slecht daar de verhouding tussen opdracht en bewapening tamelijk goed lag. De draaicirkel was klein wat waardevol zou blijken bij het jagen maar de lage snelheid zou een permanente handicap zijn tegen de snelle onderzeeboten.

Op 3 september 1939 verklaarden Groot Bretagne, Frankrijk, Australië, Nieuw Zeeland en Canada de oorlog aan Duitsland. Dezelfde dag trad Winston Churchill aan als First Sealord (Minister van Marine).

Bewust van het O.Z.B. gevaar vroeg hij onmiddellijk een rapport over de Duitse onderzeebootsituatie aan de «Director of Naval Intelligence». Op 5 September kreeg hij het volgende antwoord:

Type.	Tonnemaat	Aantal in 8/39.	Aantal in 12/39.	Aantal in 1/40.	Geschatte actieradius.	
					Mijl	Dagen.
Kust.	250.	30.	32.	32.	4.000.	33 aan 5 kn.
Oceaan.	500.	10.	10.	23.	7.200	30 aan 10 kn.
	517.	9.	15.	17.	7.200	
	712.	2.	2.	—	8.400	35 aan 10 kn.
	740.	8.	13.	16.	8.400	35 aan 10 kn.
	1 060	—	2	11.	10.000	42 aan 10 kn.
Totaal.	—	59.	72.	99.	—	—

De laatste vermelde boot was voor Turkije bestemd maar werd niet geleverd.

Hieruit bleek dat Duitsland over 60 operationele boten beschikte waarvan 30 oceaangaanden en dat dus de vooruitzichten verre van bemoedigend waren. De realiteit maakte indruk en werd later in de maand nog eens bevestigd door een rapport waarin te lezen stond dat gedurende de maand September, 29 koopvaardischepen gekelderd werden. Op 11 september gaf Churchill, tegen het advies van zijn admiraals in, het bevel de afwerking stil te leggen van alle slagschepen die niet voor het einde 1941 klaar zouden komen en zich te concentreren op onderzeebootjagers. Deze moesten in grote getale gebouwd worden, alleen maar voor gebruik zolang de bedreiging zou duren en in zijn eigen woorden moesten zij: «cheap and nasty» zijn (cheap voor de R.N. en nasty voor de U boats), dus een voorganger van het wegwerpproduct.

Maar hier lijkt mij, dat op de admiraliteit de linkerhand niet al te goed wist wat de rechterhand aan het doen was. Churchill gaf de opdracht een programma op stapel te zetten dat reeds vorm had aangenomen en beperkte zich eveneens tot kustescorteurs wanneer de oceaanduikboten reeds hun koppen opstaken.

De briefwisseling tussen de minister en zijn admiraals aangaande deze zaak was dan ook verwarrend en bewijst dat er maar weinig persoonlijk contact bestond.

Deze nieuwe scheepsklas moest natuurlijk een naam krijgen en er werd gegoocheld met woorden zoals «sloop», «whaler», «patrol vessel» en «anti-submarine patrol vessel».

Winston geraakte er niet wijs uit en gaf in een sarcastische brief, opdracht aan de «Controller of the Navy» orde te scheppen in deze hutsepot. Het lelijke eindje werd uiteindelijk «Flower Class Corvette» gedoopt en alle eenheden kregen idyllische namen van bloemen zoals hun voorgangers van de 1ste W.O. Volgens de Canadezen was het

hun stafschef, Rear Admiral Percy Nellens, die de naam voorgesteld heeft. Niettemin noemde de R.C.N. al haar «Flowers» naar steden en dorpen en niet naar bloemen. Maar «corvette» was toen helemaal geen Engels woord en in geen enkel Engels woordenboek te vinden. Het was Frans en de bepaling ervan in de «Petit Dictionnaire de Marine» van R. Gruss luidt als volgt: «Petit bâtiment de guerre à trois mâts construit à l'origine pour être transformé en brûlot, utilisé comme éclaireur et estafette quoiqu'il n'eût pas la finesse de forme de la frégate dont il était le diminutif». Op de admiraliteit was er dus een erudiet aan het werk geweest, met zin voor humor, want mits enkele historische toegevingen klopte de bepalingen erg scherp. Gesterkt door een naam, specificaties, en plannen en in een sfeer van pompen of verzuipen, begon Albion driftig te timmeren aan een korvetprogramma. Het budget van 1939 voorzag de bouw van 29 eenheden aan de bespotelijke prijs van 90.000 Pond per stuk. De voorziening liep echter op tot 60 bodems juist voor de oorlogsverklaring en tot 145 in 1940.

Canada bleef niet ten achter en startte met een ambitieus programma van 64 eenheden. Alle scheepswerven, groot of klein, werden met bestellingen vereerd. De bouwtijd varieerde van 4 tot 20 maanden. Het record werd geklopt door de Smith's Dock Co. die op 26 September 1940 H.M.S. Nastortium (K 107) afleverde na 4 maanden en 2 dagen. De rode lantaarn ging naar H.M.S. Penstemon (K 61) met 20 maanden, gebouwd door Philips, een bekende luxe jachtwerf, die het waarschijnlijk niet over haar hart kon krijgen goedkope kwaliteit op te leveren. De eerste operationele korvet, H.M.S. Gladiolus (K 34), was ook de eerste van haar klas om een U-boat te zinken (de U 26 op 01.07.40).

Indien de inspanning van de Britten fantastisch mag genoemd worden, moest Canada helemaal niet onderdoen. In 1939 bestond de R.C.N. uit 6 destroyers van de R.N. afgekocht en had praktisch geen ondervinding inzake militaire scheepsbouw. Slechts enkele kleine werven stonden ter beschikking en er was maar weinig geschoold personeel voorhanden. Alle strategische mineralen en grondstoffen waren reeds aan andere oorlogsindustrieën beloofd en het zag er naar uit dat het land teveel hooi op zijn vork had genomen maar de toegeworpen handschoen werd opgeraapt. Personeel dat nog nooit een schip gezien had, waaronder veel vrouwen, werd aangeworven en leerde lassen, branden, klinken en fitten.

Werven rezen uit de grond, bruggenbouwers en andere staalondernemingen schakelden over op scheepsbouw terwijl een tractorenbedrijf kanonnen begon te bouwen. Logischerwijze werden de hellingen gebouwd om dwarsscheeps te lanceren wat in Noord Amerika een traditionele methode was en heel wat ruimte en installatiekosten bespaarde. Medio 1939 trof Canada de beslissing 64 korvetten te bouwen wat zou oplopen tot 121. In Februari 1940 was het programma goed op gang en in December van hetzelfde jaar vaarden de 14 eerste «Flowers» naar Engeland om verder afgewerkt te worden. In Canada lag de gemiddelde bouwtijd in de regio's van 10 maanden. Intussen begon de R.C.N. aan de recrutering en opleiding van 100.000 man om later in het geheel 400 schepen te bemannen.

Het is merkwaardig dat Frankrijk zich in dezelfde netelige positie moet gevoeld hebben inzake escortevaartuigen want zij bestelde 16 korvetten op Britse werven en begon in 1939 aan de bouw van 6 «Flowers» op eigen hellingen. De Marine Nationale had in die tijd praktisch geen Sonar capaciteit en Winston Churchill nodigde de Fransen uit 50 destroyers naar Engeland te sturen om met de Britse Asdic uitgerust te worden. Hij was terecht, zo bezorgd over de bedreiging, dat hij voor de aanpassing geen financiële voorwaarden stelde. Van de 6 schepen die in Frankrijk in aanbouw waren, werden er 2 door de vijand vernield in 1940 terwijl er 4 in het bezit van de Duitsers kwamen, die later bekend kwamen als patrouillevaartuigen P1 tot P4. De Britse Asdic was nu in Duitse handen gevallen maar eigenaardig genoeg werd de waarde van dit buitenkansje nooit ingezien en niet uitgebaat. Uiteindelijk zouden de Fransen gedurende de ganse oorlog 10 korvetten onder nationale vlag opereren terwijl de rest van de bestelling door de R.N. overgenomen werd.

Verder gingen er na de val van Europa 6 naar Noorwegen, 4 naar Griekenland, 1 naar Nederland en 1 naar Joegoslavië terwijl er 2 bemand werden door Belgen onder Britse vlag, namelijk H.M.S. Buttercup en H.M.S. Godetia. Godetia was de tweede korvet die deze naam droeg, de eerste Godetia zonk na een aanvaring benoorden Ierland in 1940. Zelfs de Amerikanen die wel spijt moeten gehad hebben over de afstand van 50 oude destroyers aan de R.N. en waarvan de oorlogsindustrie nog niet tot volledige ontluiting was gekomen, schreven zich in voor 25 korvetten, waarvan slechts 10 geleverd werden.

Vermits zij als meiden voor alle werk voorzien waren, werden verschillende met mechanisch-akoestisch en magnetisch veegtuig uitgerust en allen hadden een degausingsysteem aan boord. Deze veegtuigen zouden echter verdwijnen naargelang gespecialiseerde mijnenvegers van de werven kwamen zodat de korvetten zich op de O.Z.B. oorlog konden toeleveren.

In het begin van 1940 werden zij uitsluitend onder de kusten gebezigd, dit was dan ook de taak waarvoor zij voor-

zien waren. Maar geleidelijk kwam het konvoosysteem in voege en de escorte ervan werd aan de korvetten opgedragen tot 12°30' West en in Oktober 1940 tot 20° West. Er bestond ook een heel bijzondere taak, namelijk de «Northern Patrol», die als opdracht had in het noordelijke gedeelte van de Noordzee te patrouilleren en de Duitse blokkaderunners te onderscheppen teneinde te beletten dat vitale mineralen Duitsland zouden bereiken. Dit werd opgedragen aan de «armed merchant cruisers» (A.M.C.'s). Het waren omgebouwde passagiersschepen, bemand door de R.N. en bewapend met 6 duimers. Naargelang de A.M.C.'s naar de Zuid-Atlantische- en de Indische Oceaan gemuteerd werden om daar de Duitse «raiders» te bekampen, werd deze karwei aan de korvetten opgedragen. Op een bepaald ogenblik werd dit te zwaar voor deze schepen en er werd van afgezien.

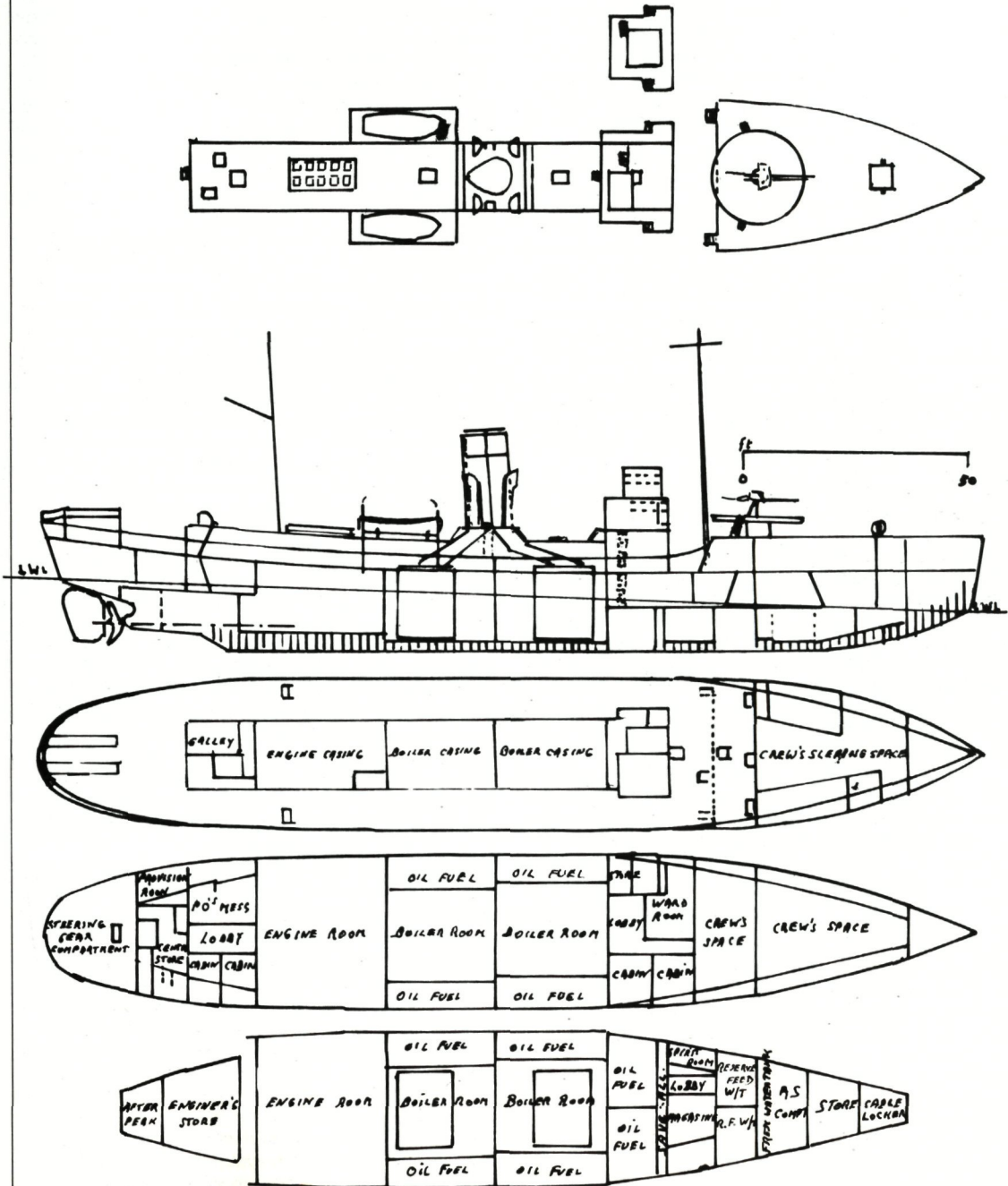
En naargelang de «Flowers» als broodjes van de bakker kwamen bleven de Duitsers niet stil zitten. Meer en grotere oceaangaande onderzeeboten gingen van stapel en de oorlog werd nogmaals westwaarts de oceaan opgedreven. De Britten organiseerden de transocean konvoien en hun verdediging werd grotendeels aan de korvetten toevertrouwd. Dit was even krankzinnig als de «Northern Patrol» met dit verschil dat het van blijvende aard zou zijn.

In haar originele versie was een korvet een voorbeeld van het barre essentiële, maar er moest gegroeid worden met de voorhanden riemen. Ik heb altijd de indruk gehad dat het woord «comfort» geen deel meer uitmaakte van de Engelse woordenschat wanneer zij door de Smith' Dock Co. geconcepieerd werden. Het grote euvel lag in de ventilatie en de thermische bekleding van de wanden in het logies. Alleen het officierenverblijf was voorzien van een mechanische verluchting. De luchtverversing van de rest van het schip, zowel machineruimte, ketels en bemanningsverblijf was natuurlijk, dus door middel van patrijspoorten of luchtkokers. Op zee bleven de patrijspoorten natuurlijk gesloten; dus geen lucht. De bemanning sliep in hangmatten, die gedurende de rustperiodes alle menselijke geurtjes opvangen en overdag zorgvuldig opgedoekt werden en in rekjes gestuwd. Bij gebrek aan de meest elementaire ventilatie was de stank soms maar al te goed waar te nemen. Sommige schepen hadden slechts een houten dek op het voorschip, zonder stalen onderdek, vervaardigd uit nat hout en maar al te vlug gekalfaat.

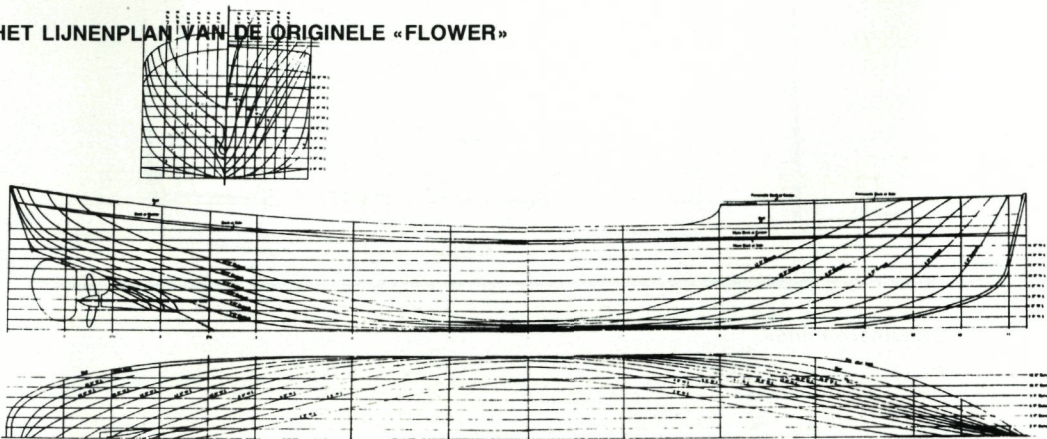
Bij zeegang begonnen de naden te werken en het buiswater zijpelde dan tot in de verblijven door. Het verblijf van de officieren was juist voor het ketelruim gelegen en dit van de onderofficieren juist achter de machinekamer en afgescheiden door een stalen schot dat altijd flink warm stond. Een met kolen gestookt kombuis was op het achterdek gelegen en was alleen langs het buitendek bereikbaar. Bij zwaar weer sloeg er wel eens een zeetje binnen dat de kachel doofde en dan werden de conservenblikjes gewoonweg koud uitgedeeld. Een kleine huishoudelijke frigo kon genoeg vers vlees nemen voor twee tot drie dagen en voor de rest van de reis was het dan «aap». Het aanrecht van de officieren was «super de luxe» uitgerust met een electrisch kookplaatje waarop thee of koffie kon gezet worden. Van een scheepswasserij had de R.N. in die tijd nog nooit horen spreken: hiervoor zou er ten andere geen water geweest zijn.

Voor de ganse bemanning waren er 4 W.C.'s en 8 wasbakjes voorzien maar de officieren beschikten over een potserlijke badkuip, die op zee nooit mocht gebruikt worden wegens het tekort aan water.

ORIGINAL OIL-BURNING CORVETTE DESIGN



HET LIJNENPLAN VAN DE ORIGINELE «FLOWER»



Op de brug stond een gesloten stuurhuis zoals men die destijds aantrof op de Britse IJslandvaarders. Maar dit stond lelijk in de weg van de signaleurs, die bij het zig-zaggen de ganse tijd rond het dekhuis moesten huppelen om de seinlampen te bedienen. Teneinde de seinerij gemakkelijk te maken werd het brughuis gewoonweg afgebroken en een Sonarhut tegen de brug aangebouwd. Dit maakte de signaleurs wel gelukkig maar de officier van wacht bleef in de kou staan. Daar hun afmetingen niet berekend waren op een Atlantische deining werden zij nooit door twee opeenvolgende golven gedragen en het was de hele tijd bergje op en bergje af. Bij stormachtig weer rolden zij hun darmen uit, schepten water langs alle kanten en wanneer de kusten van de Amerikaanse continent in het zicht kwamen, was de bemanning gewoonweg bek af. Alle oceaanescoptes waren gecamoufleerd en de kleuren varieerden van seizoen tot seizoen. De verf was echter van bijzondere slechte kwaliteit, peelde de ganse tijd af en het was onbegonnen werk een schip netjes te houden. Wij stonden altijd verwonderd over het mooie uitzicht van de Noorse schepen: zij kochten echter hun verf aan in de U.S.A. en weigerden de Engelse ersats te gebruiken. De Noren hadden bovendien nog meer sympathieke gewoonten: zo lagen hun salarissen ongeveer tweemaal zo hoog als de onze.

In 1940 werden de korvetten door een medische ploeg geïnspecteerd en een hele boel dingen werden afgekeurd. Overal werden dan plaatjes asbest tegen de wanden geplakt en de zaak was rond. De admiraliteit besliste ook dat zij niet geschikt waren voor tropische en arctische dienst. Voor de opvarenden waren zij gewoonweg voor niets anders geschikt dan afbraak, maar met deze opinie werd helemaal geen rekening gehouden. En alhoewel zij alleen voorzien waren voor beperkte opdrachten onder de kust vinden wij hen terug van evenaar tot poolcirkel. Het was met de grootste zuinigheid in brandstof dat een «Flower» de oceaan kon oversteken daar het tuigage om olie te laden op zee geen deel uitmaakte van de originele uitrusting. De taak bleek niet alleen te zwaar maar werd met de dag zwaarder, misschien niet zozeer voor het schip als voor de bemanning en er moest iets aan gedaan worden.

Moeizaam werd de uitrusting verbeterd, dit ging echter bijzonder traag daar de aanwezigheid op zee voorrang had op de walbeurten.

Na elke reis werd er iets bijgevoegd en de verbouwingswerken zagen er ongeveer als volgt uit: om het rollen te verminderen werden de kimkielen verbreed. Voor de lange oceaandreizen werd een tuigage voorzien om olie te la-

den op zee. Om de oppervlakedoelen te verlichten werden lichttraketten op het scherm van de 4 duimer geplaatst. De Lewismitrailleurs werden vervangen door 20 m/m Oerlikons en de lang verwachte 40 m/m Pom Pom werd uiteindelijk op het achterdek gefit. De O.Z.B. bewapening werd aangevuld met twee extra mortieren, een «hedgehog» en een «foxer» toestel. De dotatie «hedgehog» bommen was 192 stuks en de dieptebommen liepen op van 25 tot 75 stuks. Enkele dieptebommen met een bereik van 900 voet moesten ook ergens plaats vinden. Deze laatste hadden niet de minste nauwkeurigheid en waren dan ook alleen bedoeld om een schuilende U boat de duivel op het lijf te jagen.

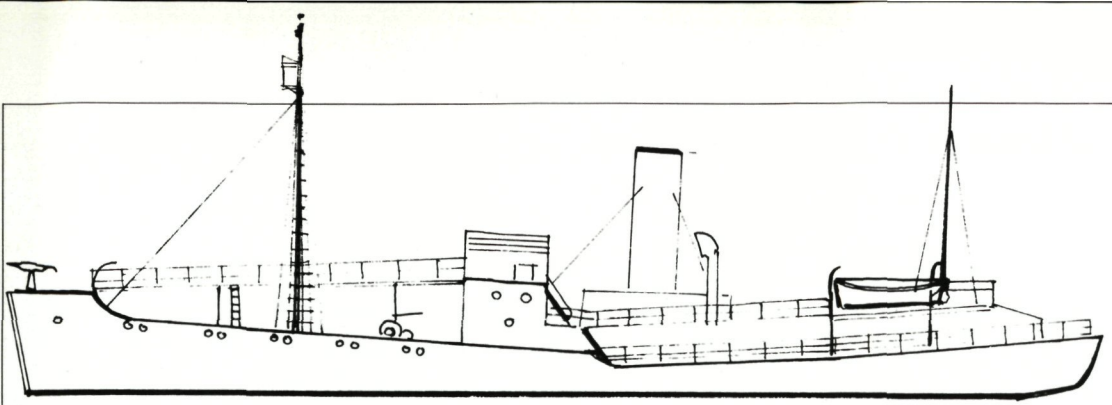
De mast die eerst voor de brug stond werd afgebroken en achter het dekhuis geplaatst zodat de signaleurs heel wat meer ruimte kregen om behoorlijk met vlaggen te werken en het kombuis werd naar de midscheeps overgebracht. Al deze nieuwe apparatuur eiste natuurlijk gyrokompassen, elektrische log, oppervlakteradar met I.F.F. en M.F.D.F. Maar de grootste luxe bestond in de inbouw van de mechanische ventilatie van het logies. Deze modificatie werd op de meest merkwaardige manier uitgevoerd. De ingangen van het systeem werden voorop onder de brug ingebouwd en natuurlijk voorzien van afsluiters.

Gezien korvetten bijna altijd in zwaar weer zaten, werden deze op zee meestal zorgvuldig gesloten, dus geen lucht. Het gebeurde wel eens dat deze deksels door een golfslag afgerukt werden en er een solide straal zeewater binnen stroomde in plaats van lucht.

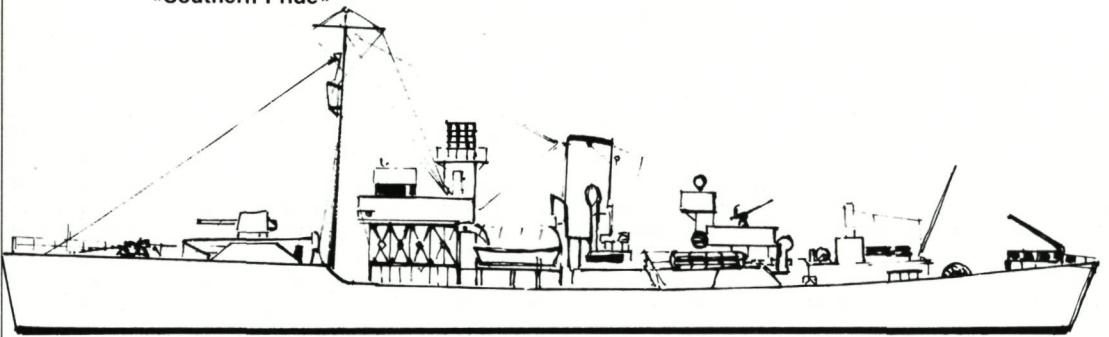
Al deze veranderingen hadden een sneeuwbaaleffect tot gevolg en eisten meer bergruimte voor munitie en vooral meer bemanning, die op haar beurt meer accommodatie vroeg. Een «Flower» geraakte stilaan zo vol als een ei en de bak werd verlengd tot achter de schouw om voor meer slaapgelegenheid te zorgen, een infirmerie en allerlei bergruimte. Buttercup kreeg echter de verlengde bak van in het begin aangebouwd.

Het ging zover dat er voor een bijkomende elektrische motor slechts plaats kon gevonden worden in het W.C. van de officieren. Deze werd rakelings tussen pot en schot gemonteerd wat voor de gebruikers het dagelijkse probleem schiep of zij hun broek moesten afstropen «voor of na» de ruiterspositie aan te nemen.

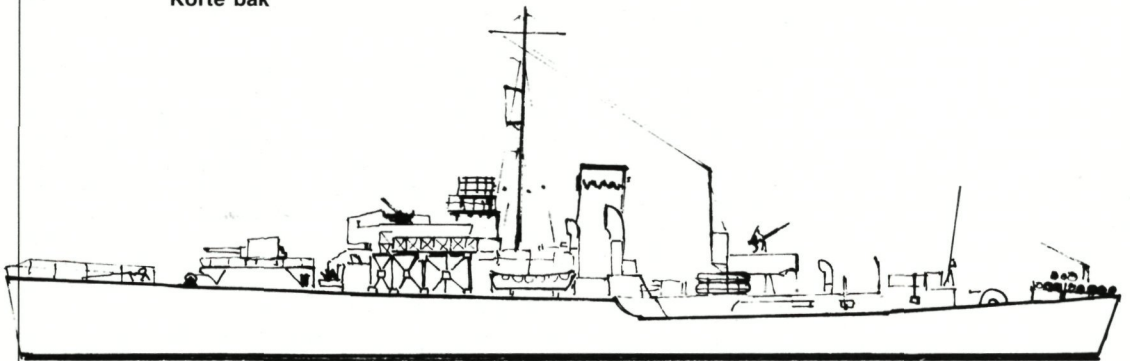
En naarmate de uitrusting en de opdrachten opgevoerd werden groeiden de korvetten uit tot volwaardige U boat jagers. Ook de communicaties, code- en cijfermiddelen hielden tred met de ontwikkeling wat hen uiteindelijk het statuut van «major warvessel» bezorgde net zoals het



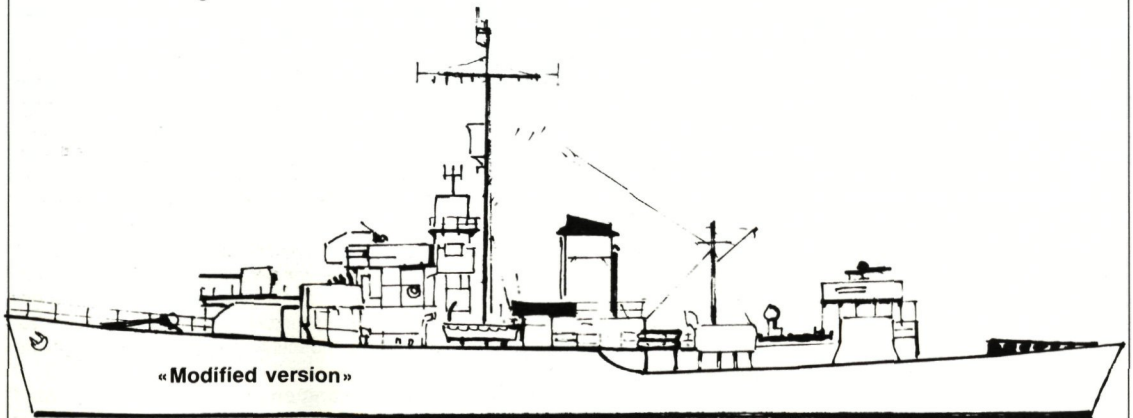
«Southern Pride»



Korte bak



Lange bak



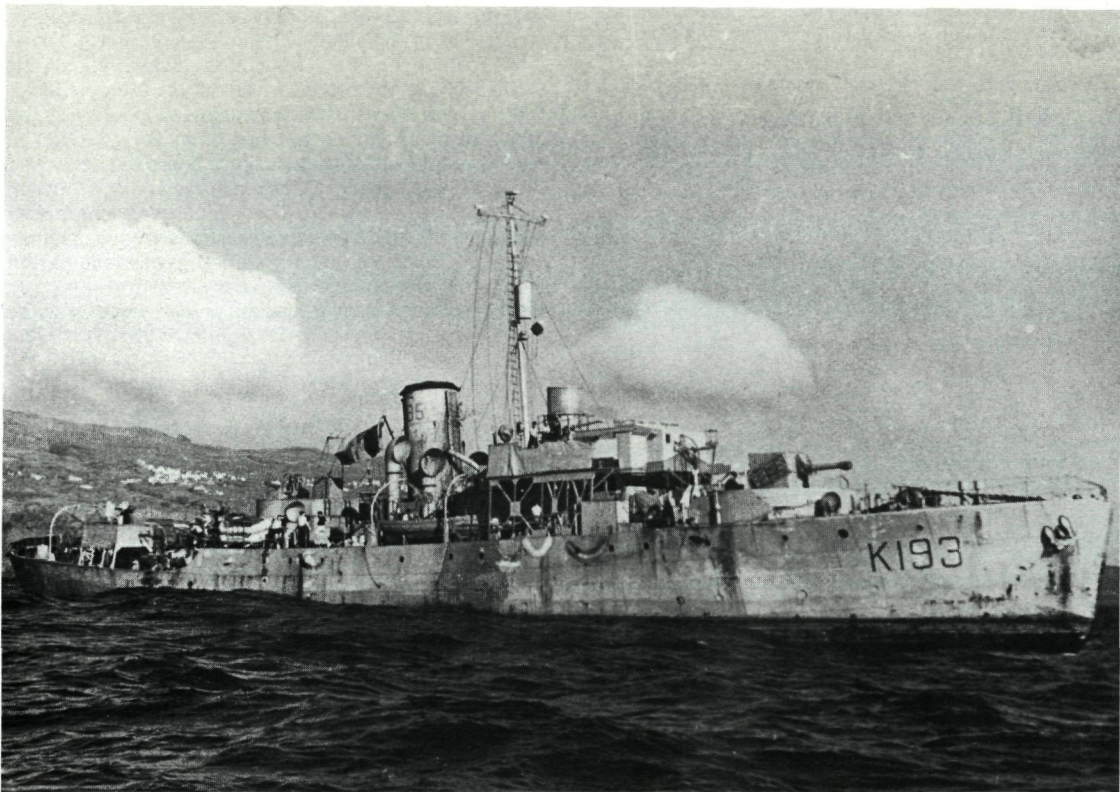
«Modified version»

DE EVOLUTIE VAN DE KORVET



H.M.S. Godetia (Foto onbekend) ▲

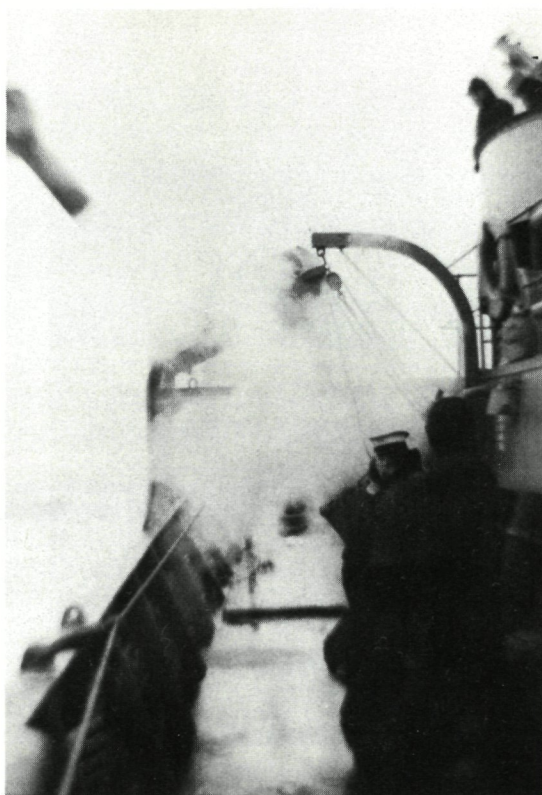
▼ H.M.S. Buttercup



machtigste slagschip. Maar met dit statuut hadden zij recht op een volledige dotatie zeekaarten van de Noord Atlantische Oceaan en zowat alle codes en confidentiële boekwerken die de admiraliteit kon produceren. Om al die boel te stuwen was er natuurlijk geen plaatst en de betrokken officieren moesten hiervoor dan maar hun hutten opofferen. Intussentijd was de waterverplaatsing gaan groeien tot 1230 ton. Al dit leek erg fijn alhoewel het problema van de temperatuur en de vochtigheid min of meer in een goede zin evolueerde, bleef dit van het water en het logement een onoplosbare zaak. Een antwoord op een bepaald probleem schiep telkens een nieuwe moeilijkheid. Er was maar één constante: voor wat het schip te kort schoot moest de bemanning maar opdraaien.

Het hart van een korvet was de Sonar, zonder deze apparatuur was het schip totaal waardeloos geweest. Zij werd tussen de twee wereldoorlogen door de R.N. ontwikkeld maar stond in 1939 nog in haar kinderschoenen. Het principe baatte het Piezo electrisch effect uit waarmee een ontwikkeld stuk kwarts gaat pulseren wanneer er een elektrische stroom doorheen gezonden wordt. Een fysieke stralenbundel werd dan in het water verwekt, die dan op een object weerkaatste en in een hoorbaar signaal, «de ping», omgezet werd. Door peiling en afstand kon een onderzeeboot gelocaliseerd worden maar de diepte van het doel kon niet bepaald worden. Stapsgewijs werd de horizon afgezocht, wat dag in dag uit gedaan werd. Het werkbereik was ongeveer 2500 yards maar boven de 18 knopen daalde de doelmatigheid zeer scherp door het watergeruis. Wanneer een U boot gepingd werd, moest er eerst een ramkoers uitgewerkt worden teneinde het doel te onderscheppen. De laatste 300 yards waren echter verwarrend daar uitzendingen en ontvangsten samen vielen. Dieptebommen moesten afgesmeten worden op een bepaald afstand voor het doel zodat de U boot in de explosies vaarde. Er kwam heel wat ondervinding, kunde en chance kijken om een onderzeeboot aan haar kleed te komen. Op een afstand van 20 voet kon een bom een U boot to-

De dieptebom op haar lanceerinrichting (Foto Buttercup).



Daar gaat de dieptebom (Foto Canadian Archives)

taal vernietigen. De dieptebom was de eenvoudigheid zelf en bestond uit een metalen trommel gevuld met 300 pond T.N.T. die tot ontloffing kwam door middel van een hydrostatisch pistool instelbaar van 50 tot 500 voet diepte. Gewoonlijk werden 10 bommen afgevuurd waarmee gehoopt werd de vijand in stervorm te encadreren. Na een aanval had het oppervlakteschip de koers van de vijand doorkruist waardoor het Sonarcontact verloren ging en een volledige nieuwe zoekslag moest uitgevoerd worden. Een aanval op 50 voet moest echter aan een minimum snelheid van 16 knopen gedaan worden daar er anders een flinke klap voor de jager aan vast zat.

Maar 16 knopen was de maximum vaart van een korvet en dan nog op voorwaarde dat zij juist uit droge dok kwam met zuivere bodem.

Met de zig-zag erbij gerekend lag de normale snelheid van een begeleider in de regione van 10 tot 12 knopen en het duurde een ruime tijd om op volle toren te komen; iets waarop de U-boot natuurlijk niet zou wachten. En wee de arme korvet die haar 16 knopen niet kon halen alvorens haar bommen te lossen, er sprongen dan gewoonlijk een reeks klinknagels terwijl alle roet uit de ketels en schouw kwam en het schip in een dikke zwarte wolk omhulde. Het hele systeem was er onnauwkeurig en aan verbeteringen toe. De «hedgheg» (hegel) kwam dan tot ontwikkeling, het wapen bestond uit 24 bommen, die naar voren in cirkelvorm werden afgeschoten op een afstand van 200 yards. Elke bom was gevuld met 32 pond torpex, die echter het doel moest raken om tot ontsteking te komen. Het was een hele vooruitgang op de klassieke dieptebom en om het nog efficiënter te maken werd een bijkomende Sonar ontwikkeld, die de diepte van het doel kon meten.



Het laden van de «hedgehog» (Foto Canadian Archives)

Vanaf 1942 hadden alle schepen Radar aan boord. De apparatuur was nog rudimentair en de betrouwbaarheid liet te wensen over. De antenne was niet waterdicht en in een glazen kooi op de brug gemonteerd. Het panoramisch scherm was een laatoorlogse ontwikkeling en de originele sets gaven alleen de afstand van doelen op een welbepaalde peiling. Om panoramisch beeld te bekomen moesten alle echo's op een manoeuvreerbord geplott worden wat heel wat tijd vergde. De antenne werd manueel bediend en de operator moest gedurende zijn ganse wacht de handel ronddraaien. De voornaamste echo waaraan men zich kon verwachten was deze van een U boat aan de oppervlakte. Een onderzeeboot had echter een bijzonder laag silhouet en verdween regelmatig tussen twee golven en zelfs onder gunstige omstandigheden kan hij slechts onder de 4000 yards aangesproken worden. Zowel Sonars als Radars waren toen nog uitgerust met radiobuizen en defecten waren aan de orde van de dag. Elk schip voerde een radiomonteur waarvan de functie zo belangrijk was dat hij gewoonlijk in de watte werd gelegd en een zeer onafhankelijk leven leidde.

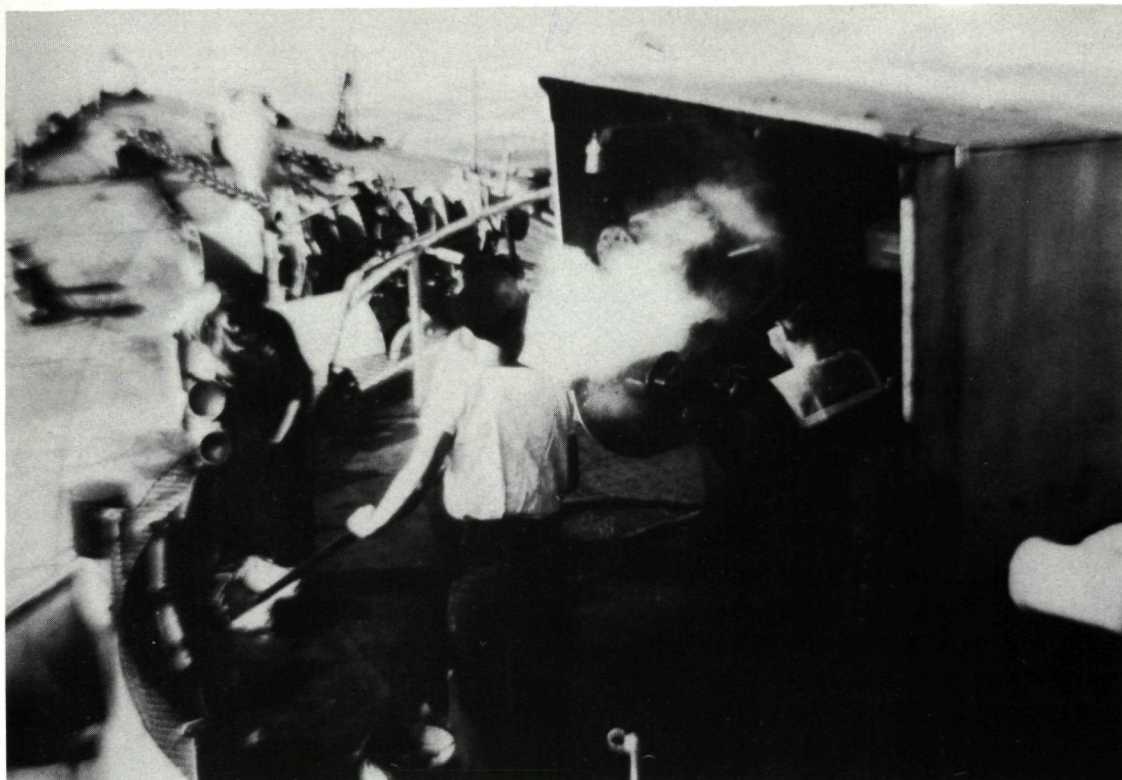
Hij was ervan bewust dat onder Atlantische omstandigheden Sonar een doel was en Radar een middel. De High Frequency Direction Finder (H.F.D.F. of Hufduf genaamd), was een radiopeiler waarmee de uitzendingen van een U boat konden opgespoord worden. Met twee sets in een verband kon door middel van kruispeilingen de positie van een vijand op relatieve korte afstand met grote nauwkeurigheid bepaald worden. Zij hadden de gewoonte een sein in de ether te zenden alvorens in aanvalsvaart te gaan. Alhoewel de transmissies nooit konden gedecodeerd worden, kregen wij telkens een goed idee van een nakende aanval. H.F.D.F. kwam echter bijzonder traag van de fabriek en werden bij voorkeur op snelle schepen geplaatst,

die een enkelvoudige peiling konden opvolgen.

Destroyers, sloops en fregatten kenden de luxe van automatische plotfaciliteiten en kregen daarbij ook nog gespecialiseerd personeel om het te bedienen. Aan boord van korvetten werd niet alleen alles met de hand gedaan maar dezelfde resultaten werden verwacht. De uitrusting bestond uit een plank triplex, plot- en snelheidsdiagrammen, passers en potloden terwijl de doelmatigheid in grote mate afhing van de verbeeldingskracht van de operatieofficier. Van hem werd gezegd dat hij met de linkerhand het algemeen plot moest bijhouden, met de rechterhand het onderwaterplot, met de linkervoet cirkeltje kon trekken, met de rechter voet rechte lijntjes en met de tong de bladzijden van de tactische instructies moest omdraaien.

Alhoewel wij genoeg brandstof aan boord hadden om de oceaan over te steken was de toestand op het einde van een reis altijd kritisch. Vooral met een snel konvooi en met al het zig-zaggen en kleine tussenopdrachten kon het peil angstwekkend dalen. Er was dan ook altijd een tanker met ons mee in het konvooi die uitgerust was om ons op zee met stookolie te bevoorraden. De Britten waren trouw gebleven aan de langsscheepse methode, die reeds verouderd was en al bij mooi weer heel wat moeilijkheden met zich mee bracht. De tanker vierde een rubberen slang uit, die door de afnemer opgepikt moest worden. Door de waterdruk spartelde deze in alle richtingen rond en er kwam meer geluk dan kunde kijken om het ding aan boord te krijgen. Met zwaar weer duurde het ettelijke uren om de verbinding te maken, soms mislukte de poging jammerlijk en er werden altijd allerlei kwetsuren opgelopen.

De Amerikanen hadden reeds sedert lang de dwarsscheepse methode ingevoerd. Het te bevoorraden schip vaarde op korte afstand langs de tanker, die dan de slang aangaf met een laadboom.



4" Gun Drill (Foto Canadian Archives)

Het systeem was heel wat veiliger en vlugger en een tanker kon twee schepen tegelijk bedienen.

Maar niettegenstaande alles in het werk werd gesteld om de korvetten zogoed mogelijk uit te rusten bleven zij altijd aan het kortste eindje trekken.

De adaptabiliteit van een korvet was opvallend. Alle snufjes en technische ontwikkelingen inzake onderzeebootbestrijding werden ingebouwd met uitzondering van de H.F.D.F. waarvoor het schip te traag was. Gelukkig dat er bij de conceptie er iemand aan gedacht had genoeg drijfkracht te voorzien om al dit op te vangen, of was dit maar een toeval?

Ook de bemanningen waren merkwaardig in die zin dat zij bijzonder samenpersbaar waren. Bij de tewaterlating van de eerste «Flower» bestond het complement uit 29 man en wanneer H.M.S. Buttercup zich op 6 juni 1944 met de invasievloot voor Arromanches presenteerde om Duitsland de doodsteek toe te dienen, hadden wij eventjes 98 man aan boord.

Vanaf 1942 gingen de korvetten te water met alle verbeteringen ingebouwd. Alle fouten werden weggewerkt, zij kregen een hogere boeg en waren dus droger in een zee-gang. Zij werden de «revised version» genoemd. Godetia behoorde tot deze versie en was heel wat meer schip dan Buttercup en kon met haar waterpijketels haar topsnelheid behouden. Zij moest echter tot 1944 wachten om met gyrokompassen uitgerust te worden. Men kan zich inbeelden wat een slopende taak het moest geweest zijn alle relatieve Sonar- en Radarpeilgen in kompaspeilgen om te zetten en alle koersen magnetisch uit te werken.

De laatste afleveringen gebeurden in 1944 met nog een hele boel verbeteringen en werden de «modified version» genaamd. Hiervan werden er 42 in Canada en slechts 10

in Engeland gebouwd. Tussen de «revised» en de «modified» versie was er bijna geen zichtbaar verschil.

H.M.S. Arbutus (ii) K 403 werd als laatste «Flower» op 03.07.44 in dienst genomen en luidde dan ook de zwanenzang in van de «cheap and nasties» want «obsolescence» was al lang het teken aan de wand. Reeds vanaf 1942 gingen grotere en meer zeewaardige schepen van de helling en kwamen bekend als «Castle Class Corvettes» en fregatten. Maar de «Flowers» maakten nu eenmaal deel uit van de slag om de Atlantische Oceaan. Tussen 1941 en 1943 gingen zij gebukt onder de grootste last. Zij zonden 50 Duitse of Italiaanse onderzeeboten en leverden 33 stuks in, waaronder 29 door vijandelijke actie en 4 door aanvaring. Tot het bittere einde bleven zij een taak uitvoeren waarvoor zij niet gebouwd waren, want in 1943 werden heel wat fregatten weggetrokken om deel te nemen aan de oorlog in het verre oosten; en de Noord-Atlantische Oceaan bleef het privé jachtterrein van de legendarische korvet en haar gehate vijand de U boat.

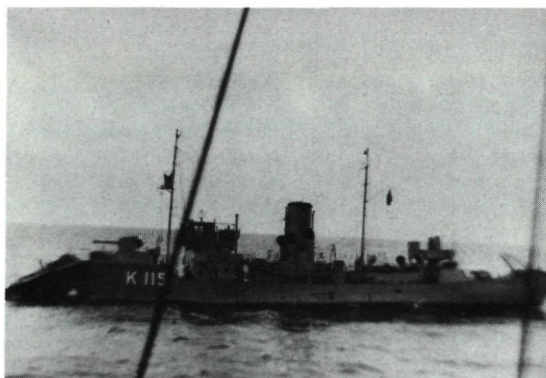
Bij het einde van de oorlog had de R.N. een surplus van honderden schepen. Heel wat werden aan vreemde marines verkocht of in «cocoon» opgelegd. Maar de korvetten hadden vanaf hun geboorte de stempel van de wegwerp-industrie gekregen en gingen grotendeels naar de sloper. Zij waren vlug gekomen en gingen nog vlugger weg. En toen in 1951, Charles Frend, de roman «The Cruel Sea» van Montsarrat wilde verfilmen, was er geen enkel exemplaar meer in Groot Bretagne te vinden. De Griekse korvet Kriezis op weg van Griekenland naar Engeland om afgebroken te worden, kon nog tijdig ingehuurd worden. Winston Churchill had dus zijn gewaagde weddenschap gewonnen en wij kregen allemaal een ereteken; de ATLANTIC STAR.

GEZONKEN «FLOWER CLASS» KORVETTEN

(Met toestemming van arms & ARMOUR PRESS)

DATUM	NAAM	OORZAAK/PLAATS
22.06.40	La Bastiaise (Fr)	Mijn. Noordzee
06.09.40	Godetia	Aanvaring Noordzee
12.08.41	Picotee	Torpedo van U 568. IJsland
28.08.41	Zinnia	Torpedo van U boat. Portugal
20.09.41	Levis (Can)	Torpedo van U 74. Groenland
14.10.41	Fleur de Lys (ex Fr)	Torpedo van U 206. Gibraltar
16.10.41	Gladiolus	Torpedo van U 558. N.Atl. Oceaan
07.12.41	Windflower (Can)	Aanvaring Newfoundland
24.12.41	Salvia	Torpedo van U 568. Alexandria
05.02.42	Arbutus	Torpedo van U 136. N.Atl. Oceaan
08.02.42	Alysse (Fr)	Torpedo van U 654. N.Atl. Oceaan
11.02.42	Spikenard (Can)	Torpedo van U 136. N.Atl. Oceaan
09.04.42	Hollyhock	Japanse luchtmacht. Ceylon
05.05.42	Auricula	Mijn. Madagascar
09.06.42	Mimosa (Fr)	Torpedo van U 124. N.Atl. Oceaan
11.09.42	Charlottetown (Can)	Torpedo van U 517. N.Atl. Oceaan
09.11.42	Gardenia	Aanvaring. Oran
18.11.42	Montbretia (Noorw)	Torpedo van U 624. N.Atl. Oceaan
09.12.42	Marigold	Italiaanse luchtmacht. Algiers
19.12.42	Snapdragon	Duitse luchtmacht. Middellandse Zee
30.01.43	Samphire	Torpedo van Platino. Bougie
06.02.43	Louisburg	Italiaanse luchtmacht. Oran
09.02.43	Erica	Mijn. Benghasi
22.02.43	Weyburn (Can)	Mijn. Gibraltar
20.09.43	Polyanthus	Torpedo van U boat. Groenland
09.03.44	Asphodel	Torpedo van U 575. Spanje
27.06.44	Pink	Torpedo van U boat
08.08.44	Regina (Can)	Torpedo van U 667. Kanaal
21.08.44	Orchis	Torpedo van U Boat. N.Atl. Oceaan
21.08.44	Alberni (Can)	Torpedo van U 480. Kanaal
26.10.44	Rose (Noorw)	Aanvaring. N.Atl. Oceaan
24.11.45	Shawinigan (Can)	Torpedo van U 1228. Gabot Straat
17.02.45	Bluebell	Torpedo van U 711. Barents Zee
20.02.45	Vervain	Torpedo van U 1208. N.Atl. Oceaan
22.02.45	Trentonian (Can)	Torpedo van U 1004. Falmouth

De canadese korvet HMCS Levis, alhoewel getorpedeerd, bleef nog vier uren drijven.
(foto Canadian Archives)



De geredde bemanning van de Canadese korvet HMCS Clayoquot
(foto Canadian Archives)



DUITSE EN ITALIAANSE ONDERZEEBOTEN GEZONKEN DOOR «FLOWER CLASS» KORVETTEN

(Met toestemming van ARMS & ARMOUR PRESS)

U BOAT	DATUM	KORVET	PLAATS
U 26	01.07.40	Gladiolus & vltgn.	ZZW van Ierland
U 104	21.11.40	Rhododendron	N.Atl. Oceaan
Nani (It)	07.01.41	Anemone	N.Atl. Oceaan
U 70	07.03.41	Arbutus & Camelia	N.Atl. Oceaan
U 65	28.04.41	Gladiolus	N.Atl. Oceaan
U 110	09.05.41	Aubetia etc.	N.Atl. Oceaan
U 147	02.06.41	Periwinkle etc.	N.Atl. Oceaan
U 556	27.06.41	Gladiolus, Celandine & Periwinkle	N.Atl. Oceaan
U 651	29.06.41	Arabis, Violet etc.	N.Atl. Oceaan
U 401	03.08.41	Hydragea	N.Atl. Oceaan
U 501	10.09.41	Chambly & Moosejaw (Can)	N.Atl. Oceaan
Fisalia (It)	28.09.41	Hyacinth	Voor Jaffa
U 204	19.10.41	Mallow etc.	Voor Gibraltar
U 433	16.11.41	Marigold	Voor Gibraltar
U 131	17.12.41	Penstemon. etc.	N.Atl. Oceaan
U 208	11.12.41	Bluebell	N.Atl. Oceaan
U 567	21.12.41	Samphire etc.	N.Atl. Oceaan
U 82	06.02.42	Tamarisk	N.Atl. Oceaan
U 252	12.04.42	Vetch etc.	N.Atl. Oceaan
Peria (It)	09.07.42	Hyacinth (gekaapt)	Voor Beiruth
U 588	31.07.42	Wetaskiwin (Can)	N.Atl. Oceaan
U 379	08.08.42	Dianthus	N.Atl. Oceaan
U 94	28.08.42	Oakville (Can) & vltg.	N.Atl. Oceaan
U 660	12.11.42	Lotus & Starworth	Middellandse Zee
U 605	13.11.42	Lotus & Poppy	Voor Algiers
U 184	20.11.42	Potentilla (Noorw)	N.Atl. Oceaan
U 356	27.12.42	Chilliwick, Battleford & Napanee (Can)	N.Atl. Oceaan
Tritone (It)	19.01.43	Port Arthur (Can)	Voor Bougie
U 609	07.02.43	Lobelia (Fr)	N.Atl. Oceaan
U 87	04.03.43	Shedia (Can)	N.Atl. Oceaan
U 444	11.03.43	Aconit (Fr) etc.	N.Atl. Oceaan
U 432	11.03.43	Aconit (Fr)	N.Atl. Oceaan
U 124	02.04.43	Stonecrop etc.	N.Atl. Oceaan
U 192	05.05.43	Pink	N.Atl. Oceaan
U 638	05.05.43	Loosestrife	N.Atl. Oceaan
U 456	13.05.43	Drumheller (Can) etc. & vltgn	N.Atl. Oceaan
U 381	19.05.43	Snowflake etc.	N.Atl. Oceaan
U 414	25.05.43	Vetch	Middellandse Zee
U 436	26.05.43	Hyderabad etc.	N.Atl. Oceaan
U 135	15.07.43	Mignonette & Balsam	N.Atl. Oceaan
U 523	25.08.43	Wallflower etc.	N.Atl. Oceaan
U 634	30.08.43	Stonecrop etc.	N.Atl. Oceaan
U 617	11.09.43	Hyacinth etc.	Middellandse Zee
U 631	17.10.43	Sunflower	N.Atl. Oceaan
U 282	29.10.43	Sunflower etc.	N.Atl. Oceaan
U 306	31.10.43	Geranium etc.	N.Atl. Oceaan
U 536	20.11.43	Snowberry & Calgary (Can)	N.Atl. Oceaan
U 757	08.01.44	Camrose (Can)	N.Atl. Oceaan
U 641	19.02.44	Violet	N.Atl. Oceaan
U 744	06.03.44	Chilliwick & Fennel (Can)	N.Atl. Oceaan
U 678	06.07.44	Statice (Can)	Kanaal
U 741	15.08.44	Orchis	Kanaal
U 1199	21.01.45	Mignonette etc.	Kanaal

Men kan dus zien dat er van de 53 gekelderde U-boats er 17 gezonken werden door individuele actie van korvetten en 36 in verband met andere schepen of vliegtuigen. De uiteindelijke «score» zag er als volgt uit:

Jaar	Gezonken U-boats	In Verband	Individueel
1940	2	1	1
1941	15	11	4
1942	10	7	3
1943	20	13	7
1944	5	3	2
1945	1	1	0

Het verband en de «support groups» waren dus de meest efficiënte methodes en vanaf 1944 daalde het zakencijfer van de korvetten dramatisch. De U-boats waren hen te snel af en de successen werden opgeëist door de meer doelmatige fregatten.

WIJ BELGEN



De origine van de «Royal Navy Section Belge» is in zich zelf een duistere zaak en wanneer men hierover vragen stelt krijgt men gewoonlijk tegenstrijdige antwoorden. Het is echter van belang te weten dat in het begin van 1940, na de nederlaag van de bondgenoten, de populariteit, van België in Engeland op een laag pitje stond. De Britten

wilden de capitulatie van ons land niet slikken en al onze landgenoten, die in Engeland vertoefden, werden zoals stoute jongens in de hoek gezet.

Het ging er heel wat erger aan toe toen de admiraliteit de Belgische maalboten wilde gebruiken om de troepen uit Duinkerken te evacueren. Het bestuur van het zeewezen durfde nog de beslissing, noch de verantwoordelijkheid nemen zijn schepen in te zetten. De bemanningen weigerden dan ook met reden, uit te varen zonder dekking van hun hiërarchische overheid. Alle schepen werden dan door de Britse overheid gevorderd zonder bemanningen, die door de Belgische regering op halve wedde geplaatst werden. Er ontstond dan een flink geharrewar tussen de admiraliteit en onze regering in ballingschap maar uiteindelijk werd er wederzijdse toelating gegeven om Belgische vrijwilligers in de schoot van de R.N. reserve op te nemen. Zowat 400 mensen kwamen hiervoor opdagen. De staatsdiensten, doorwie het allemaal begonnen was, zouden in verhouding met andere menselijke bronnen slechts een klein percentage van het personeel leveren (ongeveer 15%). Verder werd de recrutering gevoerd door vissers (ongeveer 60%) terwijl de rest verzorgd werd door burgers, studenten, oudgedienden van de koopvaardij en een gedeelte van de bemanning van het opleidingsschip Mercator. Toen in 1942 noord Afrika veroverd werd, werden alle Belgen uit het vreemdelingenlegioen ontslagen. Verschillende onder hen werden naar Engeland afgevoerd en kozen de R.N. Het contract dat een Belg met de R.N. bond was net hetzelfde als dat van een Britse staatsburger. Er bestond niet het minste verschil. De soldij en de uniformen waren dezelfde en alle Britse wetten en voorschriften waren op ons toepasselijk net zoals voor onze landgenoten, die in de R.A.F. dienst genomen hadden. Om toch een klein onderscheid te maken mochten de matrozen de label BELGIUM op de schouder dragen en werden

«British objects of Belgian nationality» genoemd. Onze regering in Londen kende een kleine vergoeding toe, die door toedoen van de R.N. aan de belanghebbenden uitbetaald werd. Om de boekhouding niet in de war te sturen werden de letters R.N.S.B. achter de namen in de registers vermeld en in de stamnummers verwerkt. De R.N.S.B. is dus nooit een gestructureerd organisme geweest met eigen hiërarchie, zoals men wel eens verkeerdelijk denkt.

Zoals het Engelse personeel kregen wij dezelfde opleiding en stages en na een bepaalde tijd werden twee korvetten en vijf mijnenvegers door Belgen bemand wat echter de mutatie naar Britse eenheden en omgekeerd niet uitsloot. De voertaal aan boord was Engels en theoretisch waren de promotiekansen dezelfde.

De Britten zijn in oorlogstijd nooit erg kieskeurig geweest inzake recrutering, die meestal geleek op het ronselen van huurlingen.

Met het accoord geslagen tussen beide regeringen zaten er voordelen aan vast zoals de erkenning van de militaire dienst en dat wij in de ogen van de Belgische wetgeving nooit als huurlingen konden beschouwd worden. Al dit leek toen wel een tikje ingewikkeld, toch was onze regering in Londen reeds aan het denken een nationale marine op te richten na de vijandelijkheden.

De recruteringsoverwaarden en het principe van het bemannen van Britse schepen door Belgen werd vastgelegd in het «Admiralty Fleet Order» 1379 van 3 April 1941 (gelijk aan een ministerieel besluit). Onze schepen hadden het privilege twee vlaggen te mogen voeren; de «White Ensign» naast de Belgische vlag. Maar de Belgische was deze van de staatsdiensten met leeuw en kroon. Wat hadden wij nu met dit organisme te maken? Gewoonweg niets en ik had liever een virginele vlag zien wapperen, die symbolisch de meerderheid van de bemanningen zou vertegenwoordigd hebben. Maar niet tegenstaande al mijn opzoekingen en deze van de «Naval Historical Branch» konden er geen documenten of bescheiden teruggevonden worden, die aan de basis lagen van de practijk twee vlaggen te voeren. Ook A.F.O. 1379 spreekt er niet van.

Met mensen, door het lot uit hun milieu gerukt; die zich moesten aanpassen aan een nieuwe taal, aan een andere levenswijze, en dit soms onder brutale omstandigheden, kon men zich niet in een handomdraai aan de perfectie verwachten. Dit was tenandere het geval in alle marines, die een bijzonder groot aantal reservisten hadden moeten aannemen en vooral aan boord van de kleinere schepen, die het op de oceaan mochten uitboksen. De gehuwden waarvan vrouw en kinderen in bezet België verbleven hadden het zwaarste probleem te dragen. Voor die met hun gezin in Engeland ging het heel wat beter terwijl de vrijgezellen de minste zorgen hadden. Het enige contact dat wij met onze families in het vaderland hadden was via het Rode Kruis. In telegramstijl kregen wij soms wat te horen, maar in de grond was deze correspondentie voorbehouden voor slecht nieuws en het kon meer dan een jaar duren alvorens ons te bereiken. Om te antwoorden moest men zich in Londen aanbieden wat de zaak niet gemakkelijk maakte. De teksten werden natuurlijk aan beide zijden gecensureerd en het was dan ook nog gevaarlijk te laten doorschijnen dat wij in de R.N. dienst genomen hadden. Op menselijk gebied waren het vooral de vissers, die moeilijkheden hadden met de «spit and polish» van de R.N. Zij waren het ruwe zeemansleven gewoon, het gebrek aan comfort stoorde hen niet maar het zat hen dwars zo veel «chi-chi» te moeten verkopen om een taak uit te voeren, die voor hen een tweede natuur was. Maar geleidelijk paste de mentaliteit zich aan, en allen berustten in hun lot. Er waren nochtans enkele uitblinkers:

Wanneer het er op aan kwam hard te sjouwen en zware jobs uit te voeren onder bittere omstandigheden, dan staken zij torenhoog boven de andere marines uit. Niettegenstaande persoonlijke verzorging een bijna onmogelijke opdracht bleek wegens het gebrek aan het meest elementaire comfort, waren onze jongens altijd piekfijn

uitgedost wanneer zij de wal opgingen. Zij waren trots op hun uniformen en het gebeurde zelden dat een man werd teruggezonden gedurende een inspectie met de sloepen voor verlofgangers. Vieze vetvige lange haren waren uit atavisme taboe, een kwaliteit waaraan vele hedendaagse militaire organismen een voorbeeld kunnen nemen.



DISPLACED PERSONS



De manier waarop de 32ste promotie van het o/s Mercator door de Britten gerecruiteerd werd, is misschien een van de meest merkwaardige. Het schip was op schoolreis van Rio de Janeiro naar Belgisch Kongo wanneer de oorlog uitbrak. Met het bericht over de overrompeling van ons land stuikten zowat al onze toekomstplannen in mekaar. Wij hadden allen gehoopt dat wij zovlug mogelijk in de kolonie zouden aanleggen maar door een onbegrijpelijke reden gingen wij eerst voor verschillende weken ten anker in Angolese territoriale wateren. Eens in Kongo aangekomen voelden wij direct aan dat wij onwelkome gasten waren. Het proviand was vlug op maar het menslievende gouvernement in Leopoldville kwam ter hulp. De rantsoenen die met zoveel vrijgevigheid afgestaan werden bestonden uit rijstafval, gedroogde vis en onrijpe bananen; precies dezelfde luizige kost die de negers in de gevangenis kregen. Gedurende zes maanden werden wij ingezet als hydrographisch opmetingsvaartuig om de monding van de Kongorivier terug in kaart te brengen. Naar verluid werd

dit gedaan op aanvraag van de Amerikaanse regering en deze van Kongo stemde gretig toe daar zij toch een bemanning ter beschikking had, die door niemand betaald werd.

Het was gemakkelijk mensen van 19 jaar oud uit te baten voor wie het woord «recht» gewoonweg niet bestond. De manier waarop wij behandeld werden begon ons flink tegen te steken; de autoriteiten hadden in onze ogen al hun pluimen verloren en wij waren bereid onze ziel aan de duivel te verkopen op voorwaarde ons uit de hel van malaria, dysenterie en honger te verlossen. Het gerucht ging de ronde dat generaal de Gaulle in Pointe Noire was aangekomen teneinde Frans Equatoriaal Afrika in de schoot van zijn beweging op te nemen. Wij probeerden een scheepsboot te stelen om la «France Libre» te vervoegen maar de poging werd in de kiem gesmoord. Wij waren wel een weinig bewust dat er onderhandelingen aan gang waren tussen Leopoldville en Londen om ons naar Engeland te voeren maar wij durfden er niet in geloven. Op een bepaald ogenblik werden de vrijwilligers onder ons op de Belgische cargo Moanda geschopt als dekpassegiërs met bestemming Freetown in Sierra Leone. Hier namen de Britten over. Het passagiersschip Umtali lag hier ten anker en wij werden als eerste klas passagiers aan boord genomen. Hier ging het er allemaal wat beter aan toe, zelfs de negers werden als mensen behandeld en wij als blanken. Daar eten voor ons een obsessie was geworden, hadden wij het vlug door dat eerste klas passagiers ook eerste klas voedsel kregen. De spijskaarten werden gewoonweg op zij geschoven en wij moesten alles hebben wat het menu aan te bieden had. In weinig tijd had de uitgemergelde bende haar gewicht terug gevonden.

De bemanning van de Umtali bestond grotendeels uit Lascars en was in onze ogen niet veel waard. In de Golf van Gascogne ontmoetten wij een Engels koopvaardijship dat voor de Luftwaffe gebombardeerd was en met gewonden in zinkende toestand verkeerde. De kapitein van de Umtali kreeg zijn bemanning maar niet in de boten om hulp te bieden. Onbeweeglijk en dood uit schrik hurkten zij allen in een hoekje. De 32ste promotie sprong dan in de sloepen en redde de drenkelingen.

Wij meerden af in de Schotse haven van Oban en de reis werd per trein naar Londen voortgezet. De tocht duurde 24 uren daar het spoor gebombardeerd was en terwijl de herinneringen aan de fijne menus van de Umtali onze eetlust constant verscherpte, begonnen wij weer van de honger te verrekken.

Met een bus werden wij naar de Belgische regering in Eaton Square gevoerd, door de Londenaars «Shake Hand Square» genoemd naar de Belgische gewoonte altijd handjes te schudden. Een Belgische gendarm, een echte, met een hoge pet op zijn kop kwam ons de krijgswetten voorlezen: «bla, bla, bla, dood met de kogel, bla, bla, bla, dood met de kogel, wie wilt er in het Belgische leger dienst nemen?» De sukkelaar was zeker niet goed wijs, wie wilde er nu een leger vervoegen dat al zijn soldaten doodschoot en het voorstel werd als totaal waardeeloos afgeschreven. In beide landstaten werden hem nog enkele scheldwoorden naar het hoofd geslingerd en rood van woede stapte de pietenpakker op. Wij hadden natuurlijk niet begrepen dat de brave soldaat alleen maar zijn heilige plicht gedaan had. Dat was nu een fijne morele overwinning geweest maar onze grollende magen deden ons afvragen waar de volgende maaltijd vandaan zou komen.

Een deftige Engelse mijnheer had het allemaal van op een afstand gevolgd en nodigde ons uit om met hem thee te komen drinken. Hij bracht ons naar een tea-room waar een grote tafel, gedekt met koekjes en taartjes op ons te wachten stond. De zwerm veelvraters viel aan en na enkele minuten was er geen kruimeltje te bespeuren. Hij stelde zich dan voor als de recruiteringsofficier van de R.N. en vroeg of wij in de Britse marine wilden dienst nemen. En of: hier geen dood met de kogel maar koekjes en thee.

De man werd uitbundig toegejuicht en gaf ons nog allen een Pond. Wij werden dan naar een trainingkamp in East Anglia afgevoerd en van toen af was het: «left, right, left, right, left, right...».

En zo was het voor ons begonnen.

TRAINING



Met honderden schepen die in een recordtijd van de werven kwamen, moesten er evenveel bemanningen aantreden. Het was eenvoudiger een schip te bouwen dan het te bemannen. Aan boord van een korvet waren de commandant en de chef mecaniciens ongeveer de enige professionele zeelui, gewoonlijk afkomstig van de koopvaardij of de vredestdreserve. De officieren en manschappen waren burgers, aangeworven voor de duur van de vijandelijkheden en die in de regel slechts een spoedopleiding genoten hadden.

De Belgische, Noorse, Franse en Griekse schepen konden voor een groot gedeelte op vakmensen rekenen alhoewel de recruitering ervan beperkt was. De Noren en de Fransen hadden misschien wel het beste systeem onder de omstandigheden. In deze landen was het koopvaardijpersoneel grotendeels reservist in zijn nationale marine en kon op een soepele manier van het ene naar het andere organisme overgeheveld worden. Voor de R.N.S.B. viel het ook wel mee daar het grootste gedeelte van de vrijwilligers uit een zeevaartmilieu afkomstig waren.

De Engelse koopvaardijvloot had een even grote behoefte aan manschappen en had men dezelfde recrutingsmoeilijkheden te kampen. Het waren de R.N. en de R.C.N. die met de zwaarste dobber zaten en de opleiding werd dan ook ernstig opgenomen. In de eilanden van de Inner Hebrides werd de baai van Tobermory voorbehouden als opleidingscentrum. Het hoofdkwartier was gevestigd aan boord van een afgedankt schip. H.M.S. Western Isles, en aan een boei afgemeerd zodat alle verbindingen per boot moesten geschieden wat op zich zelf al een goede oefening was.

Het stond onder de leiding van Commodore G.O. Stevenson, een gepensioneerd vice-admiraal die terug dienst genomen had. In 1940 was hij aangeduid als konvoicommodore en eiste van de koopvaardij schepen dezelfde discipline alsof zij destroyers waren geweest. Hij droeg de traditionele stempel van blinde tucht en perfecte drill en was zo berucht dat verschillende kapiteins gewoonweg weigerden met hem zee te kiezen. Hij kreeg dan Tobermory toegewezen en dit was een kolfje naar zijn hand waar hem de bijnaam «Monkey Stevens» gegeven werd.

De school beschikte over een onderzeeboot, sleepboten met schietschijven en een tanker maar vooral over een beschutte baai en veel open water om te oefenen.

Zodra een schip in dienst werd gesteld of na een grote herstelling, werd het naar Western Isles gezonden voor een traditionele «working up». Alle oefeningen opsommen die ons te wachten stonden zou mij te ver brengen maar zij bestonden uit alle denkbare zeemanschap zoals ankeren, afmeren aan een boei, posthouden, vlootmanoeuvres, verscheppen en olieladen op zee, sleepoefeningen, man over boord, schietoefeningen, maar vooral Sonarpraktijk op een echte onderzeeboot. Al dit moest bolgewerkt worden in twee weken en indien de uitslag negatief werd bevonden met een week verlengd. De commandant van een schip dat beneden peil bleef liep de kans gemuteerd te worden. Het meest merkwaardige element was de sterke persoonlijkheid van de baas. Met zijn prachtige admiraalssloep kwam hij onverwachts aan boord kijken om te zien of alles naar zijn wens verliep en mengde zich met de kleinste details.

Voor deze moeial heiligde het doel de middelen maar hij wist precies wat hij wilde en boekte meestal bijzonder goede resultaten. Zijn motto had kunnen zijn «Lukken of Barsten» en een sloddervos van een schip kreeg een zohard te verduren dat de bemanning het uiteindelijk goed deed om van de pijnbank verlost te worden.

Buttercup en Godetia werden tweemaal gedurende hun bestaan aan de vuurproef onderworpen. Toen Godetia voor het eerst in Tobermory aantrad vond de commodore het schip helemaal niet indrukwekkend. Om even aan te tonen waarover het ging mocht de bemanning in uitgangstenu van 's morgens tot zonsondergang in dichte gelederen rond het dek draven tot zij door de knieën ging. Godetia had het verstaan, «the message came through loud and clear», Monkey was de baas.

Op een bepaald ogenblik kreeg ik het met hem persoonlijk aan de stok. Onaangemeld was hij aan boord gekomen, blies algemene verzameling en liet ons weten dat hij een oefening in het hoofd had. Hij vertelde ons dat de Buttercup in het midden van de oceaan aan het zinken was, dat er slechts 11 overlevenden waren en dat alle reddingsmiddelen vernield waren. Hij duidde mij en 10 matrozen aan om er iets aan te doen en dat de rest van de bemanning mocht toekijken en zwijgen. De rest van de bemanning keek inderdaad zorgwekkend toe maar voelde zich gelukkig aan zijn experiment te mogen ontsnappen. Ik bevond mij in een «Medusa» situatie en begon aanstands aan het ineenrammelen van een vlot dat ons over de oceaan moest voeren. Mijn jongens kwamen aanzetten met alles wat kon drijven en de ganse boel werd driftig ineengesitimmerd. De commodore kwam zich met de zaak mengen en wilde mij zijn visie opdringen hoe een vlot moest gebouwd worden. Hij had mij met opzet zo erg geërgerd dat ik hem afschudde met de mededeling dat ik mijn hachje aan het redden was en niet het zijne en dat ik dat zou doen op mijn manier. Als een flits ging het door mijn hoofd dat ik uit mijn krammen geschoten was en te ver was gegaan. Ik verwachtte mij dan ook aan een flinke uitbrander maar hij klopte mij vaderlijk op de schouder met de woorden; «that's the spirit my boy, carry on». Tobermory had allerlei trukjes uitgevonden om de bemanningen alert te houden. Roeiboten met geselecteerde sloepgasten schuimden de ganse nacht de ankerplaats af om de schepen op fouten te betrappen. Teneinde zich niet te verraden en hun boze inzichten in alle stilte te kunnen uitvoeren waren de roeispanten met lappen omwikkeld. In de grootste stilte gingen zij op bezoek en indien zij niet uitgedaagd werden, werd er altijd iets gestolen, bij voorkeur het logboek en de sloep. De volgende morgen kreeg de commandant dan een bericht dat hij zich onverwijd met het scheepsjournaal bij de commodore moest aanbieden. Met schaamte moest hij dan een sloep ontlenen, kreeg zijn logboek terug terwijl de ijskoude houding en de boze blikken van Monkey Stevens de rest deden.

Op een vroege morgen kreeg Buttercup een seintje dat de commandant zich onmiddellijk bij de baas moest aanbieden. PANIEK! maar het document was nog altijd aanwezig en de sloep behoorlijk afgemeerd. Twee roeiers sprongen in de boot terwijl de commandant de helmstok in handen nam. Hij werd ontvangen met het verwijt dat een bevelvoerder van «His Majesty's Navy» geen helmstok bediende maar dit overliet aan een ander officier en of hij nu vlug naar boord wilde keren teneinde de verkrachting van deze oude traditie recht te trekken. Met meer dan speed werd het bevel stipt uitgevoerd en als beloning voor zijn goede wil kreeg hij een katje van enkele weken oud. De scheepskat van Western Isles had gejongd en de ijzervreter had de moed niet kunnen opbrengen de jonge katers te verzuipen en verkoos één van zijn trukjes om er zich van te ontdoen.

Een ander geintje bestond erin een ander schip te kapen. Dit kon nu wel éénmaal lukken, maar tweemaal was teveel, en de bemanning van het gekeapte schip kwam dan bekend te staan als een stel onnozelaars terwijl de commandant zich aan bijzondere felicitaties mocht verwachten. Bij het binnenlopen van de baai kreeg Buttercup de opdracht een geankerde trawler op sleeptouw te nemen. Een ploeg werd overgeroeid maar door de bemanning gevangen genomen en zeer onvriendelijk behandeld. Zij hadden onze kerels zien aankomen en zich aan een kaping verwacht en door hun overdreven ijver en sleepoefening doen mislukken.

De Canadezen hadden de reputatie een weinig cowboyachtig ingesteld te staan en één van hun korvetten had de ganse hap bijzonder licht opgenomen. Als geschenk kreeg zij een extra week bij. Wanneer zij uiteindelijk aan de toorn en de gramschap kon ontsnappen, voer zij af met wrok in het achterhoofd. De volgende morgen constateerde men de verdwijning van de admiraalsloep, er werd hard gezocht echter zonder resultaten en de commodore mocht het stellen met een vulgaire motorboot. Verschillende weken later kwam er een geheimzinnig bericht over de ether dat door de admiraliteit werd opgevangen. Het droeg geen seinkop maar de tekst sprak van een sloep die op een bepaalde noorderbreedte en westerlengte verloren lag en dat het een schande was zulk mooi materiaal te laten rondslingeren.

Onder een overhangende boom werd de sloep teruggevonden.

Een trainingsbeurt was een onvergetelijke en rijke ervaring, telkens werden er fouten ontdekt en verbeterd.

Het idee was het ei van Colombus en indien er onder ons nog heel wat in leven zijn hebben wij het voor een groot deel aan Monkey Stevens te danken.

Het principe werd door de U.S.N. overgenomen en nu bestaat er nog altijd een Flag Officer Sea Training (FOST) die aan onze schepen veiligheid en efficiëntie verkoopt.

Zelfs met Tobermory achter de rug werd de training continu voortgezet. Telkens wij in Liverpool afmeerden stond er ons een programma te wachten. Op de kades bevonden zich oude goederenloodsen die voor dat doel omgebouwd en ingericht waren. Eén ervan was uitgerust met een volledig achterschip van een korvet, compleet met dieptebomrails en mortieren. Inerte granaten konden met verminderde lanceerladingen afgevuurd worden en kwamen op enkele meter afstand op matrassen terecht en de rails en mortieren moesten dan terug geladen worden. Het leek allemaal eenvoudig maar ladingdrill was nu éénmaal een oefening die niet op zee kon uitgeoefend worden zonder dure echte munitie af te vuren.

Bommen van 150 kilos herladen op zee met rollend en stampend schip was een zware karwei en blindelings behandeling een noodzakelijkheid.

Op een maandagmorgen was het Buttercup's beurt maar er zat niet de minste fut in de gevechtsploeg. De tijden lagen hopeloos beneden het gemiddelde niet tegenstaande de vele herhalingen. De instructeur door de wanhoop gejaagd, smeet zijn pet op dek met de belediging dat zelfs de Grieken het beter konden doen dan de Belgen. Met

Grieken vergeleken worden en dan nog moeten onderdoen was de ultieme kaakslag die vergelding eiste. Met de moed van gewonde tijgers werden de laatste druppels bloed door de aderen geperst en de minimum tijd werd behaald.

Niettegenstaande men min of meer vertrouwen in de radar begon te krijgen bleef de oogappel nog altijd een van de beste waarnemingsinstrumenten. Een zeer realistische «mock-up» van een brug stond ergens in een hangar opgetuigd teneinde de uitkijktiektechniek te beoefenen. Gekleed met oliekkers en gewapend met verrekijkers namen de wachtsofficieren en de uitkijkers hun posten in. Rondom rond werd op een panoramisch scherm allerlei dingen geprojecteerd waaraan men zich op zee kon verwachten zoals schepen, onderzeeboten aan de oppervlakte, periscopen en «schnorkels».

Met dimschakelaars en speciale lichteffecten konden dag, nacht, maan en bliksem nagebootst worden. Draaiende olietrommels gevuld met zand of keien zorgden voor een passend geluid en gaven de indruk van golfslag, regen en buiswater.

Op enkele meter boven de brug was een balkon opgetimmerd bemand door een stel kerels, die ons de ganse tijd met gieters en waterslangen bestookten. Wij hebben hen nooit kunnen betrappen maar hadden sterke vermoedens dat deze sloebers wel eens op ons durfden pissen. Het was allemaal erg theatraal maar bijzonder effectief.

Het neusje van de zalm was de tactische school waar de commandant en zijn operatieofficier regelmatig tussen twee reizen in moesten komen aanzitten. Op de vloer lag een miniatuur konvooi met zijn scherm uitgelegd. Elk schip was vertegenwoordigd door zijn staf, die in een hokje had plaatst genomen. Hierin hadden wij manoeuvreerborden, plottdiagrammen, seindocumenten en tactische instructies voorhanden. Aan gedeeltelijke tijd werd de realiteit nagebootst zonder wij ook maar een blik op de vloer mochten werpen. Een schaakspel speelde zich dan af tussen de directiestaf, die de vijand vertegenwoordigde, en ons.

De ganse tijd kregen wij radar- en sonarecho's en uitkijkrapporten doorgespeeld waarmede wij ons plot moesten bijhouden en reageren. Wrens (Engelse Damars) kwamen onverpoosd berichten aanbrengen of afhalen, incidenten melden en het hoofdplot zorgvuldig bijhouden.

Deze meisjes zaten dag in dag uit in de tactische voorschriften te snuffelen en kenden deze zogoed dat zij ons meerdere malen de baas waren. Een knipoogje of een vriendelijk woordje werd dan ook soms beloond met goede raad. De praktijk van het spel had het enorme voordeel dat de schepen met elkaar ingeslingerd werden en dat een groepsvoogd en zijn eenheden zich tot een homogeene team konden ontwikkelen. Fouten werden ontdekt en verbeterd zonder zeetijd te moeten inleveren. Alle zeeslagen werden hier herhaald en geanalyseerd en de opgedane ondervinding in standaard tactieken omgezet.

Met de meest eenvoudige middelen had de R.N. het weer eens bijzonder goed gedaan. Later werd het systeem met electronica en computertjes versierd maar aan het basisprincipe kon niet getornd worden.

(Wordt vervolgd)



Les Belges dans la Royal Navy

Par le Maître Principal (e.r.) J.B. Dreesen

Après la campagne des dix-huits jours et la retraite des Anglais à Dunkerke, 1500 belges, dont 1200 pêcheurs, avaient réussi à rejoindre l'Angleterre. Certains d'entre eux s'étaient déjà distingués à ce moment, notamment pendant l'évacuation de Dunkerke. Ils en ont été récompensés plus tard par l'attribution de la Croix de Guerre 40 ou par une haute distinction britannique.



Georges Ragaert die het «D.S.C.» mocht ontvangen.

A ces chiffres, il faut ajouter les quelques 3000 Belges embarqués à bord de navires marchands soit sous pavillon belge, soit sous un autre pavillon et qui se trouvaient disséminés de par le monde.

Traduction: P. Peeters. IMP OPS.

Le 27 septembre 40, après avoir lui-même beaucoup insisté, le lieutenant Victor Billet, un officier belge en service aux malles, reçoit la mission du Gouvernement belge à Londres, de créer une section belge de la Royal Navy, ceci sous le contrôle de l'amiral Dickens, officier de liaison pour les marines étrangères en Grande-Bretagne.



Le Lieutenant de Vaisseau Victor Billet.

Le recrutement s'est effectué dans les ports principaux du Royaume-Uni par l'intermédiaire des commissaires maritimes et par des officiers de liaison spécialement désignés, ainsi que par la direction de l'administration de la marine auprès du Gouvernement belge de Belgrave Square. Les Belges appelés sous les armes étaient libérés de toute autre obligation militaire, à la condition de porter leur choix sur la section spéciale de la Royal Navy lors de leur incorporation.

Victor Billet est nommé «Lieutenant RNVR (Royal Navy Voluntary Reserve) le 10 octobre 40. Quelques jours plus tard, le 22 octobre, il prend la direction de la Section Belge au camp d'entraînement de base de la Marine britannique à Skegness, HMS Royal Arthur.

Trente hommes, pour la plupart marins-pêcheurs, recrutés à Fleetwood, font partie du premier contingent qui est appelé à recevoir sa formation militaire.

Victor Billet réussit encore à recruter un second groupe de 22 hommes, puis un troisième comprenant 51 hommes. Il rejoint lui-même en compagnie du premier groupe, l'école de dragage. HMS Lochinvar à Port Edgard. Le 6 décembre 40 il est remplacé à Skegness par un autre officier des malles, le lieutenant Jonckheere.

Cette Section Belge de la Royal Navy est officialisée le 3 avril 40 par un Admiralty Fleet Order qui organise la section sur des bases légales. L'Amirauté choisit la dénomination Royal Navy Section Belge plutôt que Belgian Section pour éviter la confusion entre RNBS et RNPS (Royal Navy Patrol Service) qui peuvent se confondre phonétiquement.

Un dépôt des équipages est organisé à Devonport. Le cadre subalterne de la Section Belge est assimilé à celui des Anglais à la Royal Navy et bénéficie des mêmes soldes. Il se distingue uniquement par la mention «BELGIUM» portée sur la manche. Les officiers sont directement incorporés dans la RN. Les navires de la Section Belge navigueront sous double pavillon. Le pavillon belge flottera aux côtés de la «White Ensign» britannique. Le commandant du «Royal Arthur» peut choisir un sous-officier par 30 hommes.



La «White Ensign» britannique et le pavillon belge hissés pour la première fois à bord du K226 «Godetia».

Après 5 semaines d'instruction à Skegness, les recrues passent 14 jours à Devonport pour enfin rejoindre Lochinvar pour y passer trois semaines.

La Section Belge était officiellement née, mais pour certaines raisons Victor Billet, son créateur n'allait jamais en assumer la direction. Le 15 avril 41, il est affecté au destroyer «BRILLANT». Il sert ensuite aux forces côtières et ensuite il prend part à des opérations amphibies. Le 19 août 42, il participe à l'opération Jubilee, le fameux raid sur Dieppe. A bord du LCT 159, il était chargé de veiller au débarquement des tanks du 14^e régiment. Douze heures plus tard, alors que les restes de la force d'invasion sont contraints de se replier, il est porté disparu. Victor Billet ne fut pas seulement le fondateur de la Section Belge de la Royal Navy, mais il tomba le premier. Il devint notre premier héros de la deuxième Guerre Mondiale et la figure de proue de la Force Navale.

Après la guerre, sa veuve se vit refuser une pension car «il s'était engagé à la Royal Navy sans être reconnu apte par les médecins du bureau de recrutement Belge de Londres» et «que personne ne lui avait dit d'aller se battre». En d'autres mots, quand il est mort, il était en congé. Heureusement, par la suite, cette scandaleuse affaire s'est arrangée par l'intervention de l'administration de la Marine.

A partir du 31 janvier, le «Quentin Roosevelt» un aviso de 585 tonnes construit en 1917 commence à être armé par les Belges qui avaient terminé Lochinvar. C'était un navire appartenant à la Marine française, mais avait été réquisitionné par les Anglais. Ce navire participe jusqu'au début de 1942 à la protection des convois le long des côtes anglaises. Simultanément d'autres Belges avant terminé leur entraînement sont embarqués sur différentes unités plus petites, entre autres le «RAITEA», le «SHELDON», l'«ELECTRA», le «PHRONTIS» et le «KERNOT», qui constituent pendant toute l'année 41, la totalité de la Section Belge.

Tout ces navires sont utilisés le long des côtes anglaises et servent à l'arraisonnement et le guidage des convois, les patrouilles et les dragage de mines. Pour les Belges, ces navires servent de transition vers les différents centres de spécialisation de la RN, et permettent d'acquérir la pratique nécessaire après les cours.

La place manquait sur ces petites unités pour accueillir tous les Belges sortant d'une école de spécialisation.

Beaucoup d'entre eux sont donc affectés «additional for training» à diverses unités de la R.N. et par la suite ont continué à faire partie de l'équipage.

C'est ainsi qu'un consultant les listes d'équipage de certains cuirassés, porte-avions, croiseurs, destroyers, frégates, corvettes, dragueurs et sous-marins, on trouve le nom de Belges qui isolément ou parfois à deux ou trois, ont contribué, disséminés au sein de l'énorme organisation de la R.N. en temps de guerre, à la victoire finale sur les forces de l'axe.

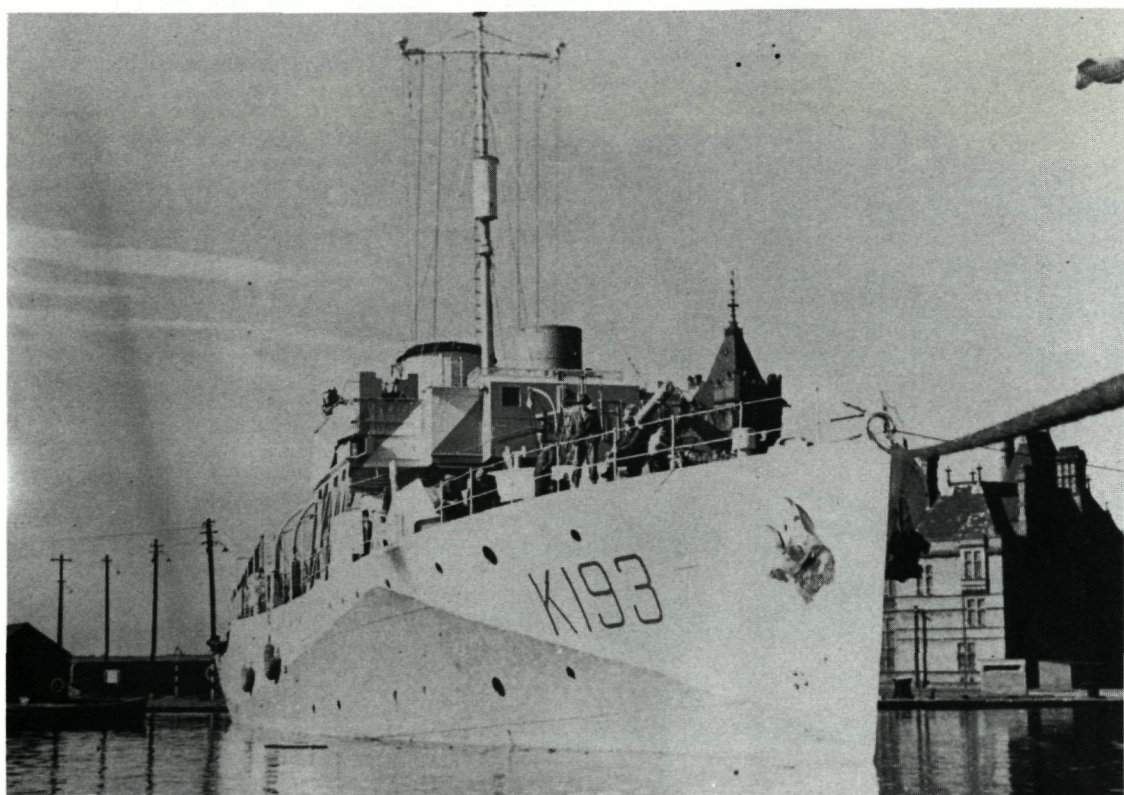
En janvier 42, après deux ans de préparation, les Belges de la RN sont prêts à commencer la guerre anti-sous-marine en Atlantique. D'autre part, ils peuvent commencer la lutte contre les mines. Deux des unités citées précédemment, le «PHRONTIS» et le «KERNOT», sont restées jusqu'à la fin de la guerre armées par les Belges, mais le gros de nos troupes reçoit une autre mission. A ce moment, la RNSB forme une petite force de plus ou moins 300 hommes.

Début 42, les corvettes «GODETIA» et «BUTTERCUP» sont confiées à des équipages belges. Elles navigueront sous le double pavillon belge et britannique. Il s'agit de navires de la «FLOWER CLASS» de 61 mètres de long et pouvant filer 15 noeuds. Ces unités sont spécialement équipées pour la lutte anti-sous-marine.



▲ Kernot

▼ K193 Buttercup



Sous la direction du Commodore Stephenson, responsable de l'entraînement des escorteurs en Ecosse, les deux navires subissent un entraînement intensif. Ils sont ensuite intégrés au groupe B5 du commandant BOYLE qui combat les sous-marins dans la région des Antilles. Jusqu'à la fin de l'année, ils escortent les convois sur la ligne TRINIDAD-CUBA-KEY-WEST-NEW-YORK. Lorsque Londres rappelle le groupe B5 en renfort pour protéger les lignes de l'Atlantique qui sont menacées, les navires se séparent en deux groupes, l'un, avec le GODETIA, via Gibraltar, l'autre avec le BUTTERCUP via New-York.

Début 43, nos deux corvettes sont engagées dans des opérations d'escorte qui comptent parmi les plus meurtrières de la Seconde Guerre Mondiale: TMI (Trinidad-Méditerranée) et S.C. 122 (Slow Convoy Halifax - Angleterre). Le 28 décembre, un convoi quitte Trinidad. L'escorte est assurée par le destroyer «Havelock», leader du groupe B5, et les corvettes «PIMPERNEL», «SAXIFRAGE» et «GODETIA». Dès le départ, le GODETIA doit remorquer le neuvième pétrolier qui est à la traîne. Le 9 janvier, les U-boten passent à l'attaque. Pendant trois jours et trois nuits, ils harcèlent le convoi et coulent sept des neuf pétroliers sans encourir de pertes.

Tour à tour, les escorteurs doivent passer à la contre-attaque et repêcher les survivants. Il arrive même que l'équipage puisse distinguer la silhouette d'un sous-marin dans l'eau transparente. Il faut repiquer les naufragés, soigner les blessés et surtout, continuer le combat. Les charges de fond explosent et secouent les sous-marins. Pendant cette opération, l'embarcation du GODETIA sauve, à travers une mer de feu, les rescapés du «BRITISH DOMINION» qui en entendant parler les Belges en flamand, croient avoir affaire à des Allemands. Une photo dédiée de la corvette belge «à l'officier allemand qui nous a repêchés témoigne de ce fait.

Enfin, ce convoi atteint GIBRALTAR.



K226 - Godetia

Le GODETIA rejoint ensuite l'Angleterre pour participer à l'escorte des convois dans l'Atlantique.

Le 5 mars 43, le GODETIA et le BUTTERCUP font partie de l'escorte S.C. 122. Une douzaine de bâtiments d'escorte font de leur mieux pour protéger deux convois des attaques de 3 meutes de U-boten. Le temps est épouvantable. Le GODETIA sauve 165 naufragés à lui seul. Il évite une torpille et attaque un sous-marin en surface.

Du 16 au 19 mars, 21 navires marchands du convoi sont coulés, par un total de 141.000 tonnes. Quatre jours plus tard GREENOCK est enfin en vue. Ensuite le GODETIA rejoint le groupe de destroyers du golfe de Gascogne et retrouve le BUTTERCUP pour participer à l'occupation des Açores. Les deux corvettes se préparent ensuite pour le débarquement de Normandie et sont chargées de contre-carrer les attaques des vedettes lance-torpilles et des sous-marins de poche en vue des plages de débarquement. Le GODETIA assure la protection des convois de et vers les plages.

En décembre 44, les corvettes sont désarmées et leurs équipages sont envoyés en renfort à la 118e flotille de dragueurs.

Dès 1942, une partie des Belges de la RN servent à bord des MMS (Motor Mine Sweepers) familièrement appelés Mickey Mouse Ships par leurs équipages. Ce sont des navires en bois de 37 m de long jaugeant 175 tonnes. Ils sont propulsés par un moteur Diesel de 500 chevaux qui leur donne une vitesse de 11 noeuds.

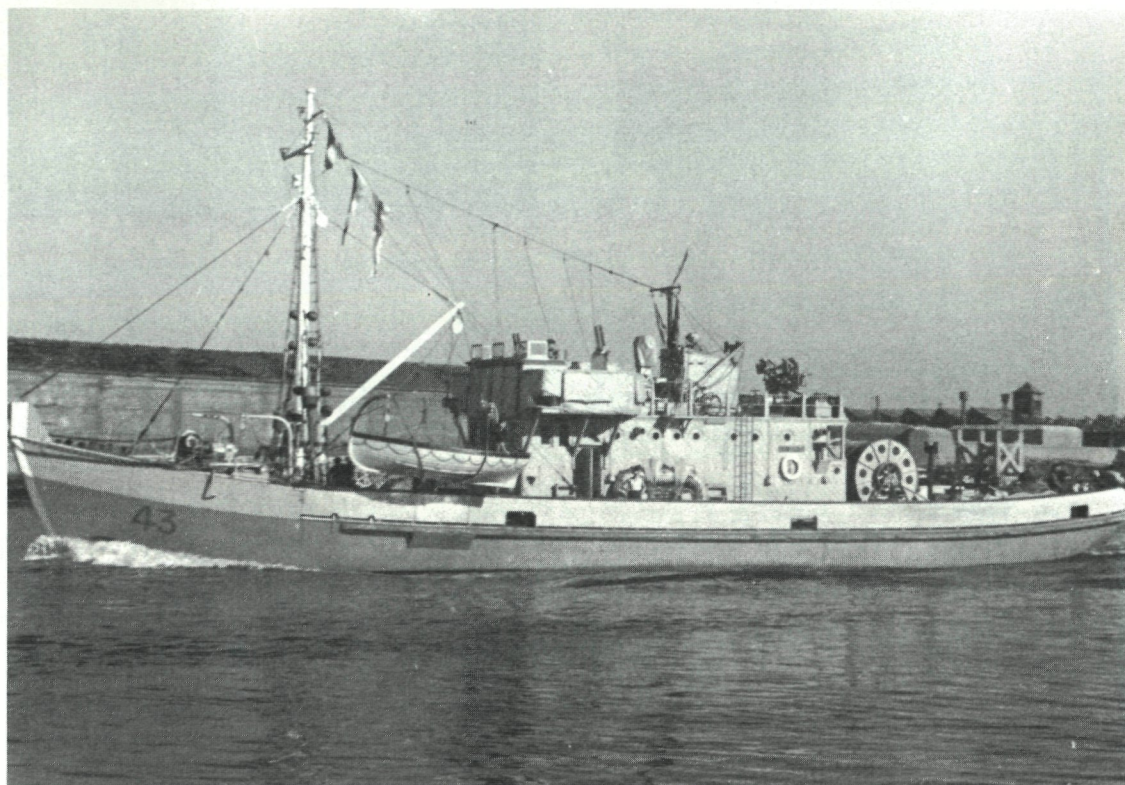
Leur armement est symbolique: un canon de 20 mm et quatre mitrailleuses. Ils sont équipés pour la lutte contre les mines tant magnétiques qu'acoustiques. Malgré leur faible tonnage, ce sont d'excellents navires à la mer. En mai 42, les cinq premiers Belges mettent leur sac sur le MMS 188 qui est commissionné le 28 mai, et est affecté à la 118e flotille basée à Harwich. Suivent en juillet, le MMS 191, en septembre 43 les MMS 193 et 187. La série est close en février 44 avec les MMS 43 et 77.

En 1942, la guerre des mines atteint son apogée. Sur un temps très court, les Anglais avaient perdu 21 navires pour un tonnage total de 43.000 tonnes, sans parler des dommages subis par les escorteurs, et les dragueurs, coulés ou endommagés.

3000 mines avaient déjà été détruites par les dragueurs du Norecommand dans les eaux côtières britanniques. Mais ceci avait entraîné la perte de 140 unités. Il fallait non seulement nettoyer les passes pour maintenir la navigation le long des côtes, mais il fallait maintenir libre l'embouchure de la Tamise pour le trafic vers Londres.

Pendant trois ans, les dragueurs belges, avec leurs collègues néerlandais et anglais écriront une page d'histoire dans l'ombre. Jour après jour, il quittent le port le matin pour y rentrer le soir, cinq jours par semaine, le sixième étant réservé à l'approvisionnement, l'entretien et les réparations. Si le dimanche est passé au port, l'équipage a droit aux traditionnels «divisions» et «church partys». Ce n'était pas là les actions qui faisaient la une de la presse, mais l'obscur tâche journalière et monotone et les mêmes gestes répétés au fil des jours.

De temps en temps une explosion secouait le navire et une gerbe d'eau boueuse s'élevait pour retomber aussitôt. Après le premier choc l'équipage se mettait à l'abri pour échapper à la trombe d'eau, mais chacun en recevait sa part. Tout ce qui n'était pas soigneusement saisi sur les ponts se brisait avec fracas. Les lampes cassées étaient remplacées. On faisait le compte de la vaisselle cassée et les mécaniciens recherchaient d'éventuelles fuites. La position de l'explosion était soigneusement notée, ainsi que le type de mine, compte tenu de la force et de la nature



▲ MMS 43

▼ MMS 187





Tijdens het «overwinningdefilé» te Brussel voor de Prins Regent waren ook de matrozen van de «Belgische sectie Royal Navy» aanwezig.

de l'explosion ... et on attendait la suivante. Sur la cheminée, une bande blanche était ajoutée. A 5 mines draguées, le navire était récompensé par une bande rouge. Pour 25, on avait droit à une étoile bleue, tandis qu'une étoile rouge désignait le navire qui était parvenu à détruire 50 mines. Parfois, l'explosion était trop proche, ce qui était plus grave. C'est ainsi que le dragueur néerlandais TEXEL disparut dans l'explosion en 1943. Seul le timonier survécut.

La drague était rentrée, et c'était le retour au port. Il fallait alors embarquer les charges pour le jour suivant, effectuer les petites réparations urgentes et reviser une fois de plus la drague magnétique.

Ni la pluie, ni la neige, ni la glace n'arrêtaient les Mickeys. Parfois, les opérations se déroulaient de nuit pendant que les E-boats allemands rafraîchissaient les champs de mines. Leur duel avec les escorteurs des convois côtiers déclenchait souvent un feu d'artifice dont les dragueurs faisaient les frais.

Il arrivait aussi qu'ils soient attaqués par des avions allemands qui venaient d'effectuer une mission sur l'Angleterre.

Le danger n'était pas toujours le fait de l'ennemi. Ils furent un jour attaqués par une escadrille américaine dans l'embouchure de la Tamise, tandis qu'à une autre occasion, l'officier de tir d'un destroyer anglais régla si mal sa portée que les Mickeys reçurent une pluie de shrapnels. Le 5 octobre 44, la 118e flotille rejoint Ostende dans la soirée. Le lendemain, les équipages belges bénéficient d'un demi-jour de congé pour fêter leur retour dans la mère-patrie après quatre ans d'absence. Le 7 octobre, les opérations de dragage recommencent.

Les mois suivants, les Mickeys se frayent péniblement un chemin au large de Zeebruges, de Walcheren et dans l'embouchure de l'Escaut pour rendre Anvers accessible dans les plus brefs délais. Ce travail fut si bien effectué qu'une page glorieuse vint s'ajouter à l'histoire de la RNSB.

Le 7 novembre 44, le conseil des ministres décida d'augmenter les effectifs de la RNSB de 1200 volontaires. Les nouvelles recrues se présentent en masse. Chaque semai-

ne, une cinquantaine d'hommes rejoignent l'Angleterre, HMS Royal Arthur, où comme leurs anciens, ils reçoivent leur entraînement de base sous la direction des lieutenants VERMEERCH et MANN. Ensuite ils rejoignent les différentes écoles de spécialité HMS DRAKE (Devonport) SCOTIA (transmissions) IMPERIEUSE (chauffeurs et mécaniciens) DIMITRIUS (administration), DEFIANCE (torpilles). Ils sont ensuite affectés à diverses unités de la R.N.

Le 20 mai 45, l'Amirauté envoie un message d'adieu à la RNSB. L'assistance mutuelle prend fin le 8 novembre 45. Mais la section survit et, sous la pression des événements, donnera le jour à la Force Navale. En effet, devant la côte belge, il restait encore 206 mines à orin et 1986 mines à influence, sans compter les 1035 mines anti-débarquement.

Une conférence internationale délimite les devoirs respectifs de chaque nation pour le déblayage des voies maritimes. Le 20 juillet 45, la Belgique est chargée du secteur compris entre la frontière française et Walcheren. Le nettoyage allait durer 3 ans, mais le danger est resté présent pendant 10 ans.

Puisque les frais lui étaient remboursés, l'Angleterre aurait pu se charger de cette tâche, mais la Belgique disposait maintenant des équipages expérimentés de la 118e flotille.

Le 1er février 46, la RNSB se mue en Force Navale Belge. Celle-ci hérite des traditions de la section. Le 13 septembre, sur la place d'armes à Ostende, le prince-régent CHARLES remet un étendard à la Force Navale. Celui-ci porte les mentions suivantes: ATLANTIQUE NORD (pour la participation des corvettes aux convois), MANCHE (pour la participation au débarquement de Normandie), ESCAUT (pour la participation à la libération de l'embouchure de l'Escaut et du port d'Anvers.)

A ce moment, la flotte belge au service du Ministère des Communications comptait: 7 dragueurs, un démolisseur d'épaves, un baliseur, un navire météo, le LTZ BILLET, et deux navires garde-pêche, le BREYDEL et l'ARTEVELDE qui tous se trouvaient au service de la navigation civile et au rétablissement de notre économie.

Maritiem Panorama

Door Henri ROGIE

Op 31 december 1985 kwam na veertien jaar samenwerking een einde aan de pool RMT-SEALINK UK op de OOSTENDE-DOVER/FOLKESTONE-lijnen. Hier volgt een bondige analyse van de behaalde resultaten.

POOL RMT-SEALINK TE OOSTENDE OPGEDOECT EEN ANALYSE VAN DE GLOBAALRESULTATEN

Een vorige bijdrage was gewijd aan de laatste balans van de pool RMT-Sealink UK, met name die van 1985. Wanneer we deze cijfers in een ruimere context plaatsen, stellen we vast dat de 14 jaar-lange samenwerking tussen beide rederijen een globale stijging van 19 % haalde qua passagierstrafiek, maar dat evenwel een verlies van 12 % geleden werd in de periode 1977-85. De regelmatige lijndiensten tussen Oostende en Engeland dateren van 1846. Tot in 1972 bleven deze diensten uitsluitend op de toeristische trafiek toegespitst. Het vóóroorlogsrecordjaar was 1937 toen 750.000 passagiers en 12.500 personenwagens door de Belgische pakketboten en ferries vervoerd werden.

Passagiersverkeer sinds 1977 met zowat 12 % achteruit
Na W.O. II kwam de trafiek langzaam weer op gang tussen Oostende en Engeland. In de periode 1960-70 nam het verkeer met 10 % toe en in de jaren 1970-77 met liefst 17 % in globo. Laatstgenoemde jaren waren beslist de beste die de RMT ooit kende op gebied van passagierstrafiek. In deze heilzame jaren situeren zich twee belangrijke feiten. Vooreerst de oprichting van de Regie voor Maritiem Transport in 1971. Vervolgens de poolvorming tussen de RMT British Rail onder de merknaam Sealink in 1972. Ook dat jaar kwam een belangrijke innovatie: voortaan zouden de polyvalente ferries van de Oostendse Sealink-vloot ook ro/ro-vrachten vervoeren naast passagiers en toeristische voertuigen. Na 1977 trad een langzaam regressie in ondanks het feit dat 2 jetfoils op de Doverlijn werden ingezet medio 1981. Gedurende de periode 1977-85 liep de trafiek dus gestaag achteruit en bedroeg het verlies zowat 344.000 passagiers in totaal, hetzij 12 %.

Jaar	Aantal passagiers	Index
1937	750.000	—
1965	1.937.000	81
1970	2.133.000	100
1972	2.040.000	97
1977	2.784.000	130
1978	2.720.000	127
1979	2.664.000	125
1980	2.862.000	134
1981	2.407.000	112
1982	2.476.000	116
1983	2.418.000	113
1984	2.518.000	118
1985	2.443.000	116

Even ter vergelijking: Zeebrugge, waar de passagierstrafiek op Engeland pas in 1966 startte op initiatief van Townsend-Thoresen, kende een flinke opwaartse trend tot in 1980. Pas nadien begon het reizigersverkeer daar te stagneren. Ook een vergelijking met de evolutie waargenomen in de Franse veerhavens is bijzonder relevant voor Oostende. Hierbij denken wij voornamelijk aan de rij Dieppe-Boulogne-Calais-Duinkerke, die gedurende de periode 1974-83 haar gezamenlijk marktaandeel in de globale Brits-continentale passagierstrafiek wist op te drijven van 64 % naar 75 %. Daarentegen slonk het marktaandeel van de Oostendse Sealink van 25 % tot zowat 13 % gedurende dezelfde periode. Het is bijgevolg duidelijk dat het passagiersverkeer aan de Oostendse RTM-terminals sinds 1977 kwantitatief achteruitboert en ook zijn aandeel in het globale Kanaalverkeer ziet verminderen ondanks het feit dat deze trafiek een uitgesproken groeimarkt blijft. De maritieme transit tussen Groot-Brittannië en het continent blijft immers vrij expansief en in deze evolutie heeft Oostende blijkbaar alle moeite om competitief te blijven. De jaarcijfers voor 1985 bewijzen dit nogmaals overduidelijk: een verlies van 1,4 % aan passagiers voor Oostende tegenover een aanwinst van liefst 19,2 % voor Duinkerken. Deze groeiritmes zijn niet alleen relevant voor de ontwikkeling van de Franse Kanaaltrafiek, maar ook voor de concurrentie die de oude Franse kapersstad thans levert aan haar zusterhaven Oostende. In 1986 worden de Duinkerke veerdiensten gevoelig uitgebreid, terwijl een grootscheepse promotiecampagne er op touw gezet is.

Sealink-periode 1972-1985 evenwel met 19 % omhoog
We zeiden zoëven dat medio-1972 een akkoord tot stand kwam tussen de RMT en British Rail voor het gezamenlijk uitbaten van de Oostende-Dover/Folkestonelijnen. De verdeelsleutel qua financieel rendement was bepaald op 85/15 in het voordeel van de Belgische staatsrederij. De RMT ging zich op de Doverlijn toespitsen met polyvalente ferries die één voor één op onze scheepswerven werden gebouwd. De rederij van British Rail ging meer bepaald de lijn op Folkestone uitbaten, aanvankelijk met de ferries «Horsa» en «Hengist». Alle schepen voeren uit onder de merknaam Sealink en dit duurde tot 31 december 1985, dag waarop de pool werd opgedoekt. Tijdens deze 14 jaar-lange samenwerking, hetzij van 1972 tot 1985, steeg de passagierstrafiek op voornoemde lijnen met 19 % in globo. De relatief hoge winst van de Sealink-periode is toe te schrijven aan de vrij lage startcijfers van 1972. De balansen van de twee vorige jaren hadden inderdaad veel hogere cijfers afgedrukt. Het trafiekvolume

ging in stijgende lijn tot 1977 om daarna gevoelig terug te lopen zoals in vorige hoofdstuk aangehaald. Hier volgen begin- en eindcijfers voor de Sealink-periode:

Sealink-periode	Aantal passagiers	Index
1972	2.040.000	100
1977	2.784.000	136
1985	2.443.000	119

Evolutie van de trafiek van begeleide voertuigen

Wat nu de evolutie betreft van het toeristisch voertuigenverkeer, noteren we een quasi gelijklopende trend met die van de passagierstrafiek. Evenwel dient aangestipt dat de progressie van het voertuigenverkeer tot 1980 aanhield om daarna gevoelig te regresseren, terwijl de passagierstrafiek reeds vanaf 1977 achteruitboorde. Dit is toe te schrijven aan het feit dat in de zeventiger jaren steeds meer reizigers over een eigen vervoermiddel beschikten en de groepsreizen per autocar bijzonder expansief waren.

Topjaren van het voertuigenverkeer in de periode 1970-80

Overzichtelijk bekeken steeg het toeristische voertuigenverkeer met 30 % in de periode 1965-70 en met eventjes 58 % in de topjaren 1970-80. Het groeiritme is hier klaarblijkelijk scherper afgetekend dan bij de passagierstrafiek. Zoals daarnet verklaard was de motorisering van de Kanaalreizigers gevoelig gestegen in deze jaren. Het jaar 1980 haalde dus een absoluut record qua vervoer van begeleide voertuigen.

Na 1980 ging het heel vlug bergaf met het voertuigenverkeer. Aldus verloor de periode 1980-85 niet minder dan 105.000 voertuigen-eenheden. Dit betekent een achteruitgang van 27 %. Volgende tabel brengt een overzicht van deze evolutie. De trafiek is in «eenheden» uitgedrukt, hetzij 1 eenheid voor een personenwagen, 2 voor een caravan en 4 voor een autocar:

Jaartal	Voertuigen eenheden	Index
1965	181.000	75
1970	241.000	100
1972	265.000	110
1975	290.000	120
1977	352.000	146
1978	358.000	148
1979	363.000	150
1980	381.000	158
1981	323.000	134
1982	302.000	125
1983	272.000	112
1984	279.000	115
1985	276.000	114

Sealink-periode 1972-1985 met slechts 4,3 % winstgevend

Wanneer we nu meer bepaald de 14 jaren van de Sealink-periode onder de loep nemen, zien we dat de toeristische voertuigenverkeer opklom van 265.000 eenheden in 1972 tot 276.000 eenheden in 1985. Dit betekent een globaal groeiritme van slechts 4,3 %.

Deze evolutie geschiedde in een meer homogene context dan die van de passagierstrafiek en is dan ook bepaald relevant voor de algemene trend van het toeristisch verkeer tijdens de Sealink-periode. Vergeten we niet dat de

19 %-winst voor de reizigerstrafiek voortspruit uit het feit dat de cijfers van het startjaar 1972 ongewoon laag waren. Hieronder volgen de absolute cijfers van de beschouwde periode met daartussen die van het topjaar 1980:

Sealink-periode	Voertuigen-eenheden	Index
1972	265.000	100
1980	381.000	143
1985	276.000	104

Zich op doeltreffende wijze aanpassen aan de evoluerende shortsea-verbindingen

Samengevat kende het toeristisch verkeer op de Oostende-Doverlijnen een neerwaartse trend vanaf 1977 wat de passagierstrafiek betreft en vanaf 1980 qua begeleide voertuigen. De oorzaken van deze langzame terugloop zijn gekend. We vatten ze hieronder samen.

Enerzijds stellen we een verschuiving vast van de trafiek naar kortere vaarroutes met een gunstiger geografische ligging t.o.v. de grote Britse steden. Dit komt beslist de Franse Kanaalhavens ten goede. Anderzijds zijn aldaar betere havenaccommodaties dan te Oostende, waar alle verkeer op een beperkte ruimte is geconcentreerd.

Ook het inleggen van hovercrafts te Calais benadeltigt Oostende. Weliswaar ging de RMT in juni 1981 starten met een jetfoilverbinding op Dover, maar deze vaartuigen schepen geen voertuigen in en dit bleek aldaar een groot handicap. De eerste twee jaren van de jetfoildiensten bleken sterk deficitair met een gemiddeld bezettingscoëfficiënt van circa 30 %. Pas in 1983 boekten ze enig succes met nagenoeg 50 % bezetting, wat de drempel van de rendabiliteit was.

Belangrijk is wel dat de jetfoil een nieuw cliënteel aan de RMT bezorgde en dit was broodnodig. Dit neemt niet weg dat de RMT er niet in slaagde zich op efficiënte wijze aan te passen aan de grote kentering die zich in de zeventiger jaren voltrok op gebied van shortsea-verbindingen voor passagiers en hun voertuigen. Tot slot van ons exposé over het toeristisch verkeer geven we de cijfers van de jetfoiltrafiek:

Jetfoil-trafiek	Passagiers	Index
1981	135.000	start
1982	254.000	100
1983	315.000	125
1984	336.000	132
1985	308.000	121

Ro/ro-vrachtverkeer van RMT-SEALINK ruim verviervoudigd in 14 jaar tijd

Vanaf 1846, jaar van de inhuldiging van de Oostende-Dover-lijn, werden uitsluitend passagiers en begeleide wagens vervoerd aan boord van de Belgische ferries en pakketboten. Dit duurde tot medio 1972. Toen begon de Regie voor Maritiem Transport er ernstig aan te denken haar vloot te moderniseren teneinde ze aan te passen aan het vervoer van vracht volgens het ro/ro-concept. Zeebrugge en Calais hadden trouwens zowat vijf jaar voordien hiervan het voorbeeld gegeven.

Met dit doel werd geleidelijk aan een nieuwe generatie van ferries in de vaart gebracht, allen op Belgische werven gebouwd. Deze veerboten waren ontworpen voor het gelijktijdig vervoer van passagiers, toeristische voertuigen en trailers. Hiermede deed het ro/ro-vrachtverkeer zijn intre-

de op de Oostendse Kanaaldiensten naar Dover en Folkestone. Om de nieuwe formule maximaal te laten renderen werd in pool gewerkt met British Rail onder de merknaam Sealink.

De ro/ro-vrachtrafiek van de Oostendse Sealink startte aldus medio 1972. De Belgische ferries bleven verder op Dover opereren, terwijl de Britse veerboten «Horsa» en «Hengist» de diensten op Folkestone voor hun rekening nemen. Qua financieel rendement kreeg de RMT 85 % toegewezen en British Rail 15 % van de globale opbrengst.

Het merkwaardig succes van de nieuwe vrachtdienst

Ogenblikkelijk was het succes van de nieuwe vrachtdienst verzekerd: pas in juli 1972 gestart en reeds een balans van 9.982 vervoerde trailers voor dat jaar. Voor 1973, het eerste volledig exploitatiejaar, liep dit cijfer tot 32.137 op. Twee jaar later was de trafiek praktisch verdubbeld in omzet en na vijf jaar reeds verdrievoudigd. Voor 1983 betekende de toen 128.706 vervoerde trailers een verviervoudiging van de trafiek.

In 1984 werd een «opmerkelijke boom» genoteerd en al de recordcijfers gehaald. Het jaar daarop was evenwel verlieslatend met een negatieve groeivoet van 1,4 %. Men sprak van onvoldoende vrachtcapaciteit aan boord van de ferries en van een gebrek aan voldoende parkeerruimte langsheen de Oostendse terminals.

Men vergeet evenwel te spreken over de verscherpte concurrentiepositie van Duinkerken, waar de Kanaaltrafiek sterk geactiveerd werd in 1985 zodat het vrachtverkeer er met eventjes 11,6 % steeg.

Dit belet niet dat gedurende de veertien jaren samenwerking de transit van ro/ro-vrachten op de Oostende-Doverlijn

ruimschoots in omzet verviervoudigd is zoals volgend overzicht het bewijst:

Jaartal	Aantal trailers	Index
1972 (- m.)	9.982	—
1973	32.137	100
1974	53.873	167
1975	62.498	194
1976	70.184	218
1977	86.704	270
1978	94.313	294
1979	114.566	357
1980	103.311	322
1981	113.342	353
1982	117.709	370
1983	128.706	401
1984	146.144	456
1985	144.257	450

De hoeveelheid van de vervoerde goederen worden door de Oostendse Sealink niet gepubliceerd. Hierdoor wordt een vergelijking met andere Kanaalhavens sterk bemoeilijkt. Anderzijds mogen we niet vergeten dat Oostende ook een Schiaffino-vrachtlijn op Dover en Ramsgate bezit sinds medio 1979.

Wanneer we nu de prestaties van Sealink en Schiaffino Ferries optellen mogen we Oostende op de 3de plaats stellen na Zeebrugge en Calais wat het ro/ro-goederenverkeer betreft tussen Engeland en het vasteland.

Oostende bekleedt dus een uitstekende positie als ro/ro-haven voor shortsea-verbindingen. Noteren we dat de RMT

Garage Prinses Maria-Esmeralda thans in oppervlakte verdubbeld.



2/3 van het globaalverkeer voor haar rekening neemt tegenover 1/3 voor Schiaffino Ferries. Sealink-RMT opereerden op Dover en Folkestone terwijl Schiaffino zich vooreerst op Dover had geconcentreerd om achteraf zijn activiteiten op Ramsgate te verleggen. Sinds 1984 worden drie dagelijkse diensten Oostende-Ramsgate verzekerd uitsluitend voor rollende vrachten.

Misschien dit jaar nog verhuist Schiaffino naar de Diepwaterraai, waar een ro/ro-helling in aanbouw is. Aldus zal de RMT over 26.000 m2 bijkomende parkeerruimte beschikken aan de oude Schiaffino-terminal. Anderzijds zijn dit jaar drie omgebouwde ferries in de vaart met een verdubbelde capaciteit voor de RMT. Aldus hoopt men op een

relance van het ro/ro-verkeer op de lijn naar Dover. Slaagt men in dit opzet nu de RMT scheeps gaat met Townsend-Thoresen? Zo zeker is het beslist niet want de concurrentie van de Franse veerhavens blijft duren en hierbij komt Duinkerken bijzonder sterk op. Vernieuwing van de RMT-vloot is vooralsnog niet gepland en een doeltreffende promotiecampagne blijft achterwege.

Niettemin kan niemand loochenen dat het invoeren van het ro/ro-vrachterverkeer in de Oostendse haven - in 1972 door de pool RMT-Sealink en in 1979 door Schiaffino - een volslagen succes werd en een nieuw impuls bezorgde aan de havenactiviteiten van de Ensorstad.



Laatste jaarbalans van Oostendse R.M.T. in het rood

Na 14 jaar samenwerking op de kanaaldiensten Oostende-Dover/Folkestone publiceerde de pool RMT-Sealink UK zopas zijn allerlaatste balans en deze betreft het voorbije jaar 1985.

Beide partners startten immers hun gemeenschappelijke activiteiten medio 1972 en gingen met onderlinge toestemming uit elkaar op 1 januari 1986.

Vooral op het vlak van de ro/ro-vrachtrafiek haalde de pool merkwaardige resultaten gedurende deze periode. Wel spijtig is dat de laatste balans in het rood werd afgedrukt en dit geldt zowel voor de toeristische als voor de commerciële trafiek.

Twee feiten vallen bijzonder op bij de analyse van de laatste jaarcijfers: de terugloop van de passagierstrafiek ondanks de aanwinsten gebracht door de stakingen in de Franse Kanaalhavens en anderzijds de allereerste achteruitgang van de ro/ro-vrachtrafiek sinds de start ervan in 1972. Deze vrij onverwachte evolutie vergt enige uitleg.

De sociale conflicten in de Franse veerhavens hadden begin 1985 voor een flinke relance gezorgd van de trafiek aan de Oostendse RMT-terminals. Het passagiersverkeer op Engeland was er inderdaad met liefst 20% op vooruitgegaan tijdens het eerste kwartaal. In december '85 hadden de stakingen bij Townsend-Thoresen plaats zowel te Zeebrugge als in Frankrijk en hieruit haalde Oostende opnieuw vrij veel profijt. Dit baatte echter niet om de jaarcijfers omhoog te stuwen want de eindbalans van de passagierstrafiek sluit met een verlies van 3,1% af of 81.500 eenheden. Het is duidelijk dat de trafiek tijdens de overige maanden er vooral in het hoogseizoen bijzonder regressief was:

Passagierstraf. 1-12/1985	Aantal	Evolutie 85/84
In	1.257.589	- 3,1 %
Uit	1.185.725	- 3,1 %
Totaal	2.443.314	- 3,1 %

De transit van toeristische voertuigen volgde eenzelfde neerwaartse trend, alhoewel ietwat minder scherp afgetekend. Specifiëren we dat de cijfers hier in «eenheden»

zijn uitgedrukt, hetzij 1 eenheid voor een personenwagen, 2 voor een caravan en 4 voor een autocar:

Voertuigentraf. 1-12/1985	Eenheden	Evolutie 85/84
In	135.372	+ 0,2 %
Uit	140.979	- 1,9 %
Totaal	276.351	- 1,1 %

Veel objectiever voor de evolutie van het toeristisch verkeer aan de RMT-terminals zijn de cijfers betreffende de jet-foiltrafiek. Hier was de weerslag van voornoemde stakingen quasi onbestaand. De terugloop van de passagierstrafiek is dan ook veel scherper afgetekend: -8,1% of 28.600 passagiers minder dan in 1984.

Jetfoiltraf. 1-12/1985	Aantal passagiers	Evolutie 85/84
In	151.987	+ 9,7 %
Uit	155.625	- 7,0 %
Totaal	307.612	- 8,1 %

Ook het ro/ro-vrachterverkeer ging achteruit

We zeiden zoëven dat de ro/ro-vrachtrafiek aan boord van de ferries constant expansief was geweest sinds de start ervan in 1972. Voor het dienstjaar 1984 werd nog een groeivoet van 13% genoteerd, wat de eindcijfers tot een nieuw absoluut record dreef.

Totaal onverwacht is dan ook de neerwaartse trend opgetekend voor 1985. De minwaarde op jaarbasis beloopt immers of 2.100 vrachtwagens en/of trailers. Als oorzaken van de achteruitgang citeert men het gebrek aan ro/ro-capaciteit boord van de RMT-ferries alsook de te kleine parkeerruimte langsheen de Oostendse terminals. In 1986 zal hieraan verholpen worden want 26.000 m2 nieuwe opslagruimte komen voor de RMT vrij in de achterhaven, terwijl 3 omgebouwde ferries met een verdubbelde ro/ro-capaciteit in de vaart komen. Dan zien we wel of de vrachtrafiek op de Dover-Oostendelijne opnieuw expansief wordt.

Vrachttrafiek 1-12/1985	Aantal vrachtwagens	Evolutie 85/84
In	71.141	- 1,5%
Uit	73.116	- 1,3%
Totaal	144.257	- 1,4%

Velen betwijfelen echter een relance van het ro/ro-vrachttverkeer aan de terminals van de RMT, want de concurrentie van Duinkerken laat zich hoe langer hoe scher-

per gevoelen. Oordeel zelf: in 1985 bedroeg de groei van het Duinkerks Kanaal verkeer + 19,1% voor passagiers, + 27,7% voor begeleide voertuigen en + 11,6% voor ro/ro-vrachten. In 1986 worden de Kanaaldiensten er uitgebreid gepaard gaande met intense promotionele campagnes.

Nu gaat de RMT te Oostende scheeps met Townsend-Thoresen. Op financieel vlak zal dit wellicht een drastische sanering betekenen van de uitbatingkosten. Of de partiële privatisering van onze staatsrederij hierdoor écht renderend wordt blijft een open vraag.

Evolutie Brussels Goederentrafiek in 1985

Ondanks een lichte terugloop van de maritieme activiteit haalde het goederenverkeer op het Brussels zee kanaal een globale groei van 2,5% in 1985 en overschreed hiermee de 10 miljoen ton.

Aldus beliep de meerwaarde t.o.v. 1984 liefst 253.000 ton in globo en dat was dan ook hoofdzakelijk te danken aan de vrij gunstige trend waargenomen in het binnenvoer zoals afgedrukt in volgend overzicht:

Globale traf. 1-12/1985	Absolute hoeveelheid	Evolutie 85/84
Binnenvoer	9.309.307 t.	+ 2,9%
Zeevoer	882.382 t.	- 1,2%
Totaal	10.191.689 t.	+ 2,5%

Zeegoederenverkeer regressief bij aanvoer

We noterden hierboven dat de zeegoederentrafiek in globo met 1,2% of 11.200 t. terugliep in 1985. Alleen het aanvoerpakket was hierbij getroffen. Inderdaad, uitgezonderd de landbouwprodukten waren alle andere zeeverkeer verlieslatend wat de lossingen betreft:

Zeeverkeer 1-12/1985	Absolute hoeveelheid	Evolutie 85/84
Aanvoer	427.684 t.	- 3,5%
Afvoer	454.698 t.	+ 1,1%
Totaal	882.382 t.	- 1,2%

Bij afvoer noteren we dezelfde evolutie: rode cijfers voor alle grote exporttrafiken met uitzondering van landbouwprodukten die voor een ruime compensatie zorgden. Aldus zien we in het zeegoederenverkeer de weerspiegeling van de laagconjunctuur die vorig jaar heerste in de sector van de chemische produkten, de bouwmaterialen en de metaalfabrikanten:

Zeeverkeer 1-12/1985	Aan- en afvoer	Evolutie 85/84
Chemische prod.	395.453 t.	- 4,9%
Metaalfabrik.	134.841 t.	- 19,2%
Landbouwprod.	131.683 t.	+ 31,7%
Steenkolen	37.301 t.	st. q.
Allerlei	111.106 t.	+ 35 %
Totaal	882.382 t.	- 1,2%

Specifiëren we dat deze balans het resultaat was van 549 aanlegbeurten en 545 afvaarten van koopvaardij schepen met een gemiddelde tonnenmaat van 1.006 BRT. Ten op-

zichte van 1984 was dat 12% minder eenheden. In volgorde waren de vijf voornaamste vlaggen die van Engeland, de DBR, Zweden, Nederland en Frankrijk met samen zowat 80% van het globale schepenaantal.

Binnenscheepvaartverkeer in globo winstgevend

Beter was het gesteld met de evolutie van de binnenscheepvaarttrafiek, waar zowel bij aan- en afvoer als bij doorvoer winst geboekt werd. Globaal was dit 224.000 ton of 2,9% t.o.v. het jaar voordien dank zij het op- en afvaren van 20.893 binnenschepen in totaal, hetzij 2% meer dan in 1984.

Binnentrafiek 1-12/1985	Absolute hoeveelheid	Evolutie 85/84
Aanvoer	6.475.074 t.	+ 1,4%
Afvoer	765.466 t.	+ 8,9%
Doorvoer	2.068.867 t.	+ 5,3%
Totaal	9.309.307 t.	+ 2,9%

De vooruitgang was het grootst bij afvoer dank zij de grotere ladingen van landbouwprodukten en steenkolen. De kleinste winst werd bij aanvoer afgedrukt daar de lossingen van steengroevenprodukten vrij verlieslatend waren. Globaal bekeken, ziehier de evolutie van de voornaamste goederensoorten per binnenschip vervoerd:

Binnentrafiek 1-12/1985	Globale hoeveelheid	Evolutie 85/84
Koolwaterstof.	3.782.716 t.	+ 18%
Chemische pr.	1.646.992 t.	+ 3%
Steengroevenpr.	1.561.180 t.	- 15%
Steenkolen	1.245.112 t.	+ 10%
Landbouwpr.	448.003 t.	+ 5%
Metaalfabr.	231.203 t.	- 13%
Bouwmaterial.	103.928 t.	- 23%

Hierbij noteren we een gelijklopende evolutie wat betreft de goederen zowel per zeeschip als per binnenvaartuig vervoerd. Qua specifieke binnenscheepvaarttrafiken valt het op hoe gunstig koolwaterstoffen en steenkolen evolueerden, terwijl steengroevenprodukten en bouwmaterialen verlieslatend waren.

Deze vrij uiteenlopende trends zijn het gevolg zowel van algemene conjunctuurschommelingen als van lokale invloeden. Vergeten we niet dat de haven van Brussel in hoofdzaak als overslaghaven fungeert voor verbruiksgoederen in de EG geproduceerd. Leggen we ook de nadruk op het feit dat de gunstige jaarcijfers voor 1985 behaald werden ondanks de vrij verslechterde toestand aan het sas van Wintam. Zo de kredieten druppelsgewijze blijven toegelend, zal het tot 1990 duren vooraleer het nieuwe sas operationeel wordt.

Uit sympathie

Par sympathie

Mercantile - Beliard n. v.

Antwerpen

Abraham Stork (1647-1710)

Par J. Claude Lemineur avec la collaboration de R. Gilson



Cette peinture est due au célèbre peintre hollandais Abraham STORK, né en 1647, mort en 1710, il se spécialise rapidement dans la peinture de Marine. Sa rare compétence lui valut plusieurs commandes officielles destinées à commémorer de grands événements qui émaillèrent l'âge d'or des Provinces-Unies. Parmi ces tableaux sur commande, nous citerons la fameuse Bataille des 4 jours (juin 1666).

Ce tableau apparemment n'a jamais été répertorié ; c'est assez surprenant quand on connaît la réputation de STORK.

Plus surprenant encore est de voir cet artiste hollandais exécuter, très probablement sur commande, une peinture ayant trait à la Marine d'Espagne, quand on sait les douloureux différends qui opposèrent ces deux nations.

Incontestablement c'est à une époque où l'Espagne et les Provinces-Unies connurent un certain rapprochement face à la politique française que ce tableau a vu le jour. Il est clair qu'au moment de la commande, la notoriété de STORK devait être bien établie.

Il paraît évident, dans de telles conditions, qu'un tableau de cette dimension n'était pas à la portée d'une personne de condition modeste et que cette commande devait émaner d'un personnage important. Il paraît tout aussi évident que cette peinture commémore une suite d'événements à l'avantage de l'Espagne.

La scène principale représente deux gros vaisseaux qui viennent d'appareiller. Il s'agit vraisemblablement de deux navires d'une force d'une cinquantaine de canons chacun. Sur la droite, adossé au rivage, un troisième navire de moindre importance en tonnage semble se préparer à l'action avec retard.

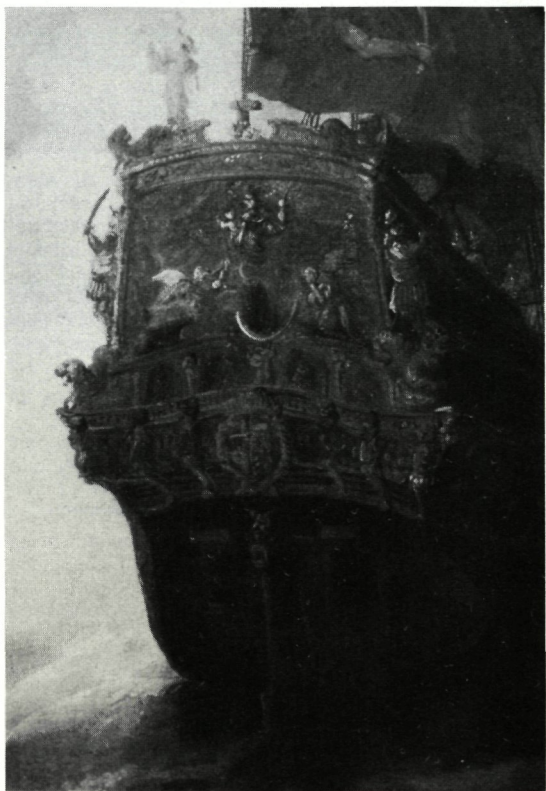
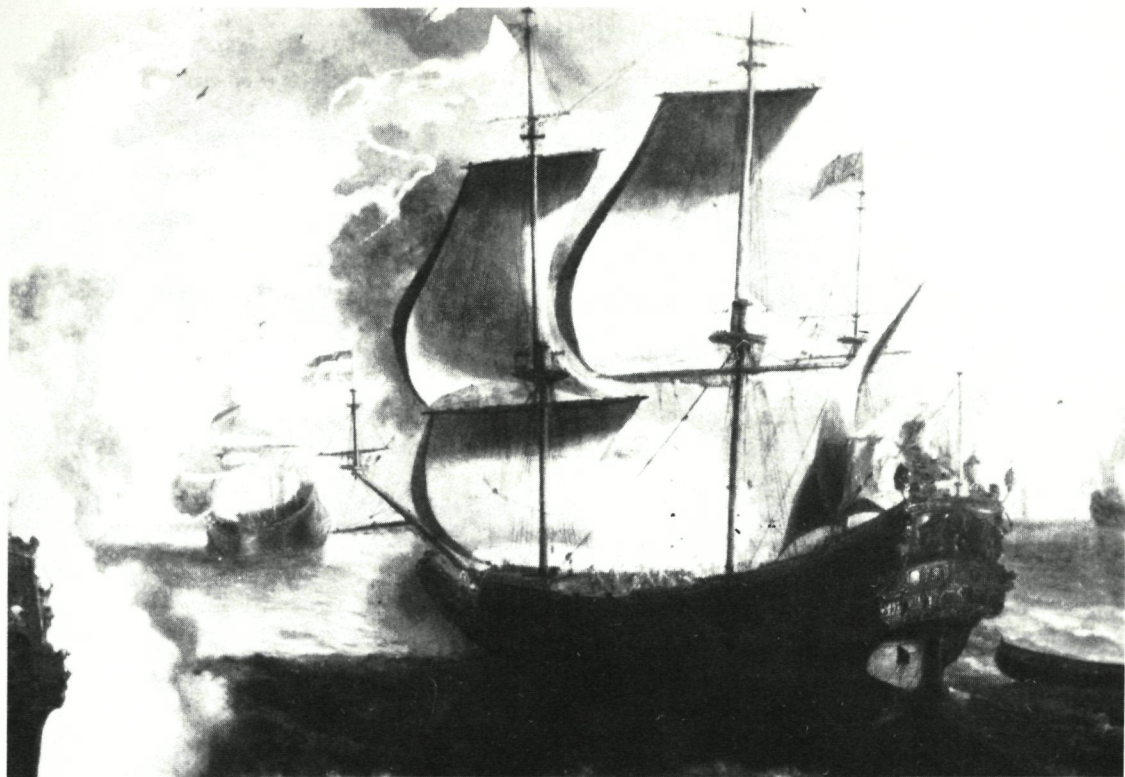
Sur la droite encore, à hauteur, du gros vaisseau, ce qui semble être une pinque de type hollandais, donne l'impression de mettre à la voile.

Au loin au centre, une flûte de type hollandais venant du large gagne le mouillage. On aperçoit à l'horizon d'autres vaisseaux ne semblant pas participer directement à l'action.

Les deux vaisseaux occupant le centre de la scène sont incontestablement des vaisseaux de la flotte de Flandre du 17^e siècle. Ils portent l'un et l'autre, soit à la misaine, soit au grand mât, le pavillon et flamme de «Bourgogne» (Bourgogne bat en croix des bâtons rouges sur champ blanc).

Ils sont espagnols en raison du pavillon royal des galions d'Esgane aux trois bandes horizontales, rouge, blanche et jaune.

A la poupe du navire central flotte le pavillon rouge chargé d'un bras sortant d'un nuage de sable et armé d'un sabre d'argent ; c'est le pavillon d'attaque ou pavillon des corsaires ; c'est un pavillon de guerre utilisé par la plupart des



nations maritimes (renseignements aimablement communiqués par Monsieur J.C. Liénart).

Le deuxième vaisseau bat à la poupe, pavillon de Bourgogne. Il s'agit d'un vaisseau Amiral, en raison des trois fanaux qui ornent le couronnement du tableau arrière. A l'artimon flotte un pavillon jaune or, difficilement identifiable ; au grand mât, il porte une flamme aux couleurs royales d'Espagne ; sur le beaupré, il arbore encore le pavillon royal des galions d'Espagne.

Cette disposition des pavillons est assez particulière : Il est curieux de voir flotter le pavillon et la flamme de Bourgogne au mât de misaine plutôt qu'au grand mât et à l'inverse, la flamme aux couleurs royales à la flèche du grand mât. Il est tout aussi curieux de voir le pavillon de poupe battre Bourgogne plutôt que le pavillon rouge de guerre. Il s'agit en tout cas d'un navire de guerre. La disposition de la pavillonnaerie fait penser que ce navire est Vice-Amiral de la flotte royale d'Espagne.

Autre curiosité, il porte juste au dessus de la voûte d'arcasse, en médaillon, les armes de la ville d'Ostende. Il est tentant de faire la relation de ces armes d'Ostende avec le nom du vaisseau, mais à la réflexion, il est plus vraisemblable que ce nom ait un lien avec la scène peinte sur le miroir de poupe qui représente un saint en pleine dévotion.

Selon cette formule, le vaisseau central pourrait porter le nom d'Immaculée Conception, Vierge Marie, ou autre nom attribué à la Mère du Christ. Quant à l'identification du médaillon qu'il porte à la poupe, l'imprécision du dessin la rend quasi impossible.

Pour en revenir au vaisseau aux armes d'Ostende, il est plus que surprenant de la voir arborer les marques de l'Amiral, alors que l'on sait que le siège de l'Amirauté de Flandre se situe normalement à Dunkerque.

On peut penser que l'événement se situe à un moment où l'Amirauté de Flandre s'est transportée à Ostende, c'est-à-dire entre 1646 et 1652 ou après 1658.

Autre élément surprenant, c'est la présence du troisième vaisseau à droite, qui incontestablement est hollandais comme le montre les pavillons flottants aux flèches des mâts de misaine et du grand mât. Il faut noter qu'il porte à l'artimon, comme le vaisseau aux armes d'Ostende, un pavillon jaune or et comme le navire central le pavillon rouge d'attaque, mais au moment de la scène, il semble se disposer au combat avec retard.

Vraisemblablement, les deux grands vaisseaux qui animent le centre du tableau appareillent pour livrer un combat. Le tir au canon indique un signal de ralliement courant au moment de l'appareillage. Il s'agit peut-être aussi d'un signal d'attaque.

Au sommet du château arrière du vaisseau central, un clairon fait retentir la sonnerie du branle-bas. La prise en remorque des chaloupes que l'on a mises à la mer afin de dégager les ponts est signe annonciateur d'un combat imminent.

Le petit voilier à droite du navire central éveille également la curiosité. Visiblement, ce n'est pas un navire de guerre ; il a toutes les apparences d'une pinque à tableau. Le rôle qu'il joue dans la scène est difficile à cerner. Le plus troublant est ce pavillon qu'il porte au grand mât et qui offre de parfaites similitudes avec le pavillon aux armes de la ville de Brême (Duché germanique cédé à la Suède à l'issue de la guerre de Trente ans).

Le vaisseau qui retient le plus l'attention est sans conteste celui que l'on pourrait nommer, jusqu'à plus ample information, la « Ville d'Ostende ». Il s'agit d'un vaisseau de 46 à 50 canons. Son allure particulièrement élancée donne l'impression qu'il est taillé en frégate (carène extrêmement fine).

Cette impression est renforcée par la légèreté de l'écusson qui termine l'arcasse.

Sa silhouette n'est pas sans rappeler celle de l'AEMILIA, autre vaisseau Amiral qui fut monté en 1639 par le célèbre Amiral hollandais Martin Tromp. Ce vaisseau de 58 canons fut lancé en 1632-1634. Notons que ces dates correspondent à la période où l'effort de guerre dans la construction navale fut le plus important dans les Pays-Bas espagnols.

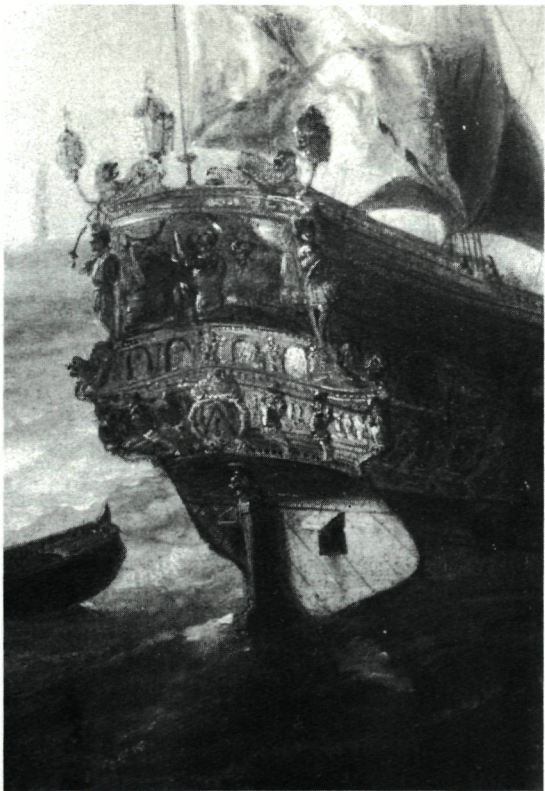
Il est tout cas indiscutable que l'architecture et la décoration de la poupe ainsi que la longueur caractéristique de l'éperon, situent la construction de ce vaisseau aux abords de la moitié du 17^e siècle. Notons enfin, qu'à cette époque, la dimension des vaisseaux de guerre avait évolué. Si en 1639, un vaisseau de 50 canons pouvait être regardé comme un des plus puissants de la ligne d'attaque, en 1666, le vaisseau de l'Amiral Ruyter, le « Seven Provinciën » comptait par exemple quelques 80 canons.

Ceci donne à croire que le « Ville d'Ostende » est bien d'une époque antérieure ; si l'on tient compte d'une durée de vie d'une quinzaine d'années pour un vaisseau de cette sorte, nous pouvons retenir l'an 1635 comme probablement celui de sa construction.

Le site joue un rôle déterminant.

A l'évidence, le site se rattache à un événement militaire ou politique notable et il est tout aussi évident que cet événement s'est déroulé à l'avantage de l'Espagne. Le site est lui-même caractéristique en raison du pic montagneux au sommet blanc et de la forteresse dominant une ville fortifiée.

La date présumée de la construction du vaisseau ainsi que l'époque à laquelle l'Amirauté de Flandre s'était transportée à Dunkerque sont convergentes et situent l'événement dans les années 1646 à 1652.





A l'époque, le théâtre des opérations d'envergure s'était déplacé au large des côtes de la mer Tyrrhénienne. Elles se rattachent toutes aux tentatives françaises d'évincer les Espagnols du Royaume de Naples.

Le seul site qui offre assez de similitude, c'est la région d'Orbetello, dominée par le mont Argentaro (635 m d'altitude) Malgré l'absence de vues précises, on ne peut pas ne pas associer le pic montagneux représenté sur le tableau avec le sommet blanc, à la tête chenue du mont Argentaro qui culmine à 635 mètres, soit nettement en dessous d'une altitude correspondant aux neiges éternelles, sous le climat relativement chaud de la Toscane.

De plus, si l'on situe l'angle de vue entre Cosa et Port Ercole, on retrouve, suivant la description de la Toscane côtière, une localité dominée par des fortifications juste à gauche du mont, laissant une vue du grand large sur la gauche (Port Ercole).

(voir carte en annexe).

On sait toute l'importance qu'a joué Orbetello dans les tentatives négatives de la France de prendre pied en Toscane, pour se rendre maître du Royaume de Naples, mais il est difficile de cerner exactement la date et les péripéties qui peuvent se rapporter au tableau. Si l'on considère que la bataille dite de l'île de Giglio peut coïncider avec l'événement peint sur le tableau, il faut remarquer que cette bataille est antérieure de cinq mois à la prise de Dunkerque; ceci rend caduc le raisonnement lié aux armoiries de la Ville d'Ostende.

On pourrait imaginer que ce tableau pourrait se rapporter au terrible fait d'arme qui devait entraîner la mort de Maille-Brézé, neveu du grand Cardinal de Richelieu (suivant Charles de la Roncière, l'Amiral de la flotte de Dunkerque était à cette date Josse Peeters), mais il est possible aussi que l'on ait voulu rapprocher cet événement aux affaires touchant au Royaume de Naples qui vit la domination espagnole sur son territoire, confirmée en 1648 pour une très longue période.

Sur ces affaires de Naples, il faut encore souligner un incident qui peut être en rapport avec la peinture. Il s'agit de l'intervention de l'Amiral Mathieu Maes (*) qui permit au Prince Don Juan d'Autriche d'échapper aux navires français au cours d'une bataille navale dans la baie de Naples.

Mathieu Maes fut élevé en 1647, soit un an après les événements d'Orbetello, au rang d'Amiral de la flotte royale. Cette promotion a peut-être un lien direct avec la défaite française au large du mont Argentaro, mais nous n'en savons actuellement encore rien.

Il est encore possible que ce soit par reconnaissance à cet acte héroïque, que ce tableau fut commandé par Don Juan d'Autriche et que pour ne pas porter atteinte à son prestige personnel, l'on ait préféré de substituer des événements se rattachant à la victoire espagnole à Orbetello, plutôt que l'incident humiliant auquel était lié Don Juan d'Autriche (**).

On peut voir dans cette composition historique, plusieurs symboles, comme la présence du trois-mâts hollandais (Participation tardive des Provinces-Unies au côté de l'Espagne face aux entreprises françaises) et de la pinque battant pavillon de Brême, Commémorant le traité de Wesphalie signé à la même date.

Il faut noter que quelques temps avant cette signature, les Espagnols purent compter sur le soutien hollandais contre la France, et que la ville de Brême fut fidèle aux Habsbourg pendant et après la guerre de trente ans.

Il est établi qu'A. STORK n'ayant jamais quitté les Pays-Bas a réalisé cette composition sur base d'esquisses ou de croquis qui lui furent confiés. Dès lors il est normal qu'en l'absence de repères précis, il ait introduit des éléments caractéristiques flamands. Il est en tout cas certain que ce tableau ne fut pas saisi sur le vif, de là le ciel maussade et l'architecture des bâtiments qui font penser aux régions du nord.

Il se pourrait que les deux vaisseaux aient été montés par le même personnage à deux époques différentes de sa vie: le premier lors d'un fait héroïque bien précis alors qu'il était seulement Vice Amiral de la flotte royale d'Espagne, le second mieux visible, à une époque où il fut au faite de sa carrière.

J. Claude LEMINEUR
Robert GILSON
janvier 1986.



(*) MATHIEU MAES 1612-1668. Amiral de Flandre et Vice-Amiral de l'armée navale espagnole (26 juillet 1647). Il commence sa carrière comme charpentier de marine, étudie l'hydrographie, est reçu pilote puis se distingue dans la marine royale à l'expédition de Flessingue (1635-36) que l'Espagne tente de reprendre aux Hollandais et est promu lieutenant de vaisseau. En 1647, il sert devant Naples sous le commandement de Don Juan d'Autriche et sauve celui-ci de la flotte française qui avait coupé son navire du gros des forces. L'Amiral se maria à Dunkerque en 1654 et se retira en Espagne lorsque Dunkerque devint définitivement français (1662). Il mourut à Cadix en 1668 âgé de 57 ans. On lui fit des funérailles magnifiques; il fut embaumé et inhumé au couvent des Récollets. Son fils termina également sa carrière comme Vice-Amiral de la Flotte espagnole.

(**) JUAN D'AUTRICHE (DON) Prince espagnol, né à Madrid (1629-1679), fils naturel de Philippe IV. Il fut vice-roy des Pays-Bas de 1656 à 1657 et Ministre de Charles IV.

WIJ KREËREN DE VOORUITGANG

ESSO Belgium maakt integraal deel uit van de Exxon-groep, de belangrijkste onderneming ter wereld. In ons land is ESSO Belgium zeker één van de meest dynamische bedrijven.

ESSO Belgium beschikt over een modern uitgeruste raffinaderij te Antwerpen en kan gebruik maken van een zorgvuldig opgebouwde know-how en van een wereldwijde ervaring. Niet alleen om kwaliteitsprodukten op de markt te brengen maar ook om gekwalificeerde diensten te verzekeren.

Dat vereist uiteraard een marketing-politiek op lange termijn. Een onderneming als ESSO doet méér dan antwoorden op de vraag van het publiek. Zij loopt erop vooruit. Oplossingen zoeken voor de hedendaagse problemen : energiekrisis, de strijd tegen milieuvervuiling...

Altijd opnieuw investeren dus. In mensen en in kapitaal.
Om de vooruitgang te kreëren.



ESSO. BELGIUM divisie van S.A. ESSO N.V.



CMB

Chef

Door Oppermeester (o.r.) J.-B. Dreesen

Een aanspreekvorm die me, ondanks 41 jaar Marine, nog steeds de stuipen op het lijf jaagt is CHEF. Erger wordt het nog bij het gebruik van de verkleinvormen CHEFTJE OF CHEFFIE.

Men zegt wel eens dat onze Zeemacht alleen maar admiralen, kommandanten en chefs telt. Het gebruik van de aanspreekvorm en «admiraal» en «kommandant» is - in de meeste omstandigheden - volkomen in regel met de voorschriften. Het gebruik van «chef» is het echter niet. De manier waarop een militair bij de Strijdmachten dient aangesproken te worden, wordt bepaald door het REGLEMENT OP DE MILITAIRE TUCHT. Spijtig genoeg blijft deze «basis» van het «Militaire leven» - samen met de Instructie op de Inwendige Dienst - voor veel militairen een onbekend en gesloten boek.

Slaan we dit - zeer modern en vrij recent - Reglement op de Militaire Tucht er even op na dan vinden we in de Afdeling 1.3. onder Artikels 149 en 150 het volgende.

(Begin citaat)

Algemene bepalingen

a. (Samenvatting) Deze paragraaf geeft aan welke bewoordingen de militair moet gebruiken als hij zich tot de Koning, tot de Koningin, tot de Minister van Landsverdediging, tot een lid van het Militair gerecht of tot een lid van het burgerlijk kader van de krijgsmacht wendt.

b. *Onder hen, spreken de militairen zich aan volgens de regels bepaald in het artikel 150 hierna.*

a. Bij de Landmacht, de Luchtmacht, de Gezondheidsdienst Interarmen en de Rijkswacht:

(1) De meerdere die zich tot de ondergeschikte richt: *de meerdere die zich tot de ondergeschikte richt noemt hem bij zijn graad en, indien hij het nuttig acht, voegt hij er zijn naam bij.*

(2) de ondergeschikte die zich tot de meerdere richt:

a) De meerdere is een officier

De ondergeschikte die tot de meerdere spreekt noemt hem bij zijn graad.

Hij zegt onderandere:

«Generaal» tot een opperofficier

«Kolonel» tot een luitenant-kolonel

«Commandant» tot een kapitein-commandant

«Luitenant» tot een onderluitenant

b) De meerdere is een militair beneden de rang van officier
Wanneer de ondergeschikte tot de meerdere spreekt noemt hij hem met zijn graad.

b. *Bij de Zeemacht*

De voorschriften van a. hierboven, behalve paragraaf (2)

(a), zijn toepasselijk op de Zeemacht.

De ondergeschikte zegt:

«Admiraal» tot een Divisie-of Vice-Admiraal

«Commandant» tot een kapitein-ter-zee, tot een fregatkapitein, tot een korvetkapitein, tot een luitenant-ter-zee eerste klasse

«Kapitein» tot een luitenant ter zee

«Luitenant» tot een vaandrig-ter-zee, tot een vaandrig-ter-zee tweede klasse

Nochtans hebben de luitenant-ter-zee, de vaandrig-ter-zee en de vaandrig-ter-zee tweede klasse recht op de titel «Commandant» wanneer zij het bevel voeren over een zeeschip. (einde citaat)

Uit hetgeen voorafgaat blijkt dat het gebruik van het woord «chef» als aanspreekvorm voor een onderofficier bij de Zeemacht niet voorzien is en dus in tegenstrijd is met de voorschriften van het Reglement op de Militaire Tucht. In wezen is het dus een inbreuk op de tucht.

Een eerste vraag die we ons kunnen stellen is wanneer deze aanspreekvorm bij ons in gebruik is gekomen.

Tot 1 maart 1949 (datum waarop de Zeemacht van het Ministerie van Verkeerswezen overging naar dat van Landsverdediging) bestonden er in onze Macht slechts drie graden voor onderofficieren.

Kwartiermeester-quartier-maitre

meester-maitre

eerste meester-premier maitre

De aanspreekvorm was de benaming van de graad. Daar scheen niemand geen problemen mee te hebben. Er waren een paar uitzonderingen. Eerste Meester «Lowie Van Acker» werd steevast door zijn personeel als «Chief» aangesproken. Een overblijfsel uit de tijd van de Royal Navy. En in het Frans veroorloofde men zich al eens de zeer jonge kwartiermeesters met «*quartier*» aan te spreken.

Het Besluit van de Prins-Regent van 21 februari 1950 gaf in zijn bijlage de gelijkstelling van de graden in de Strijdmachten. De onderofficieren van de Zeemacht kregen een graad bij nl. Eerste-Meester-Chef. De lengte van deze laatste graadbenaming lapte het hem. Men ging hem gewoon verkorten tot «chef». Dit verschijnsel werd nog in de hand gewerkt door het feit dat gedurende lange jaren deze graad het gros van ons onderofficiënkader uitmaakte.

Oorspronkelijk werd de verkorte vorm enkel, als het ware, binnenkamers gebruikt. Er was oppositie tegen een gebruik buitenshuis, vanwege oudere onderofficieren en van sommige officieren. Maar geleidelijk aan verzwakte de oppositie. Oudere officieren en onderofficieren die nog wisten hoe het moest gingen met pensioen en «chef» geraakte algemeen verspreid.

Een tweede vraag is of het taalkundig door de beugel kan. We slaan er even de «grote» Van Dale op na en vinden onder het trefwoord CHEF het volgende:

- een uit het Frans ontleend woord dat

1. *De persoon aangeeft die aan het hoofd staat*; chef van een afdeling bv. ministeries; chef de bureau, bv. eerste ambtenaar; chef van de generale staf; chef de mission, d.i. de leider van de nationale ploeg bij de Olympische Spelen; chef van een station; chef van een zaak.

2. *Superieur onder wie iemand werkt* «baas»

3. *(in de volkstaal) gemeenzame aanspreekvorm*, veelal in de verkleinvorm «cheffie»

4. *In samenstellingen: eerste-meester-chef; chef-etaleur; chef-inkoper; chef-kok; chef-machinist enz.*

1. en 4. geven welbepaalde functies en soms een graad aan 2. en 3. zijn meer algemene aanspreekvormen die niet tot de officiële taal thuishoren.

In de Zeemacht kennen we een massa samenstellingen zoals die vermeld worden onder 4. We noemen de voor naamste op: *chef-electricien, -telegrafist, -seiner, -kanonnier, -steward, -duiker, -sonar, -radar, -ops* enz.

Het zijn functiebenamingen die thuishoren in de reeks van «schipper», «bootzman», «wapenmeester», «coxswain» en «navigator». Ze zijn niet aan een bepaalde graad gebonden, want aan boord van een kleine eenheid kan de bootzman of de chef-kok een matroos of een eerste matroos zijn.

Ook taalkundig klopt het dus niet. Uitzonderlijk geeft het in een samenstelling een graad aan bv. chef de bureau, eerste-meester-chef. Meestal geeft het een functie aan en alleen gebruikt in het woord te klasseren onder de *gemeenzame aanspreekvormen uit de volkstaal*.

Het verschijnsel is typisch Belgisch, want in de Nederlandse, Franse, Engelse en Duitse Marine worden de onderofficieren met hun graad aangesproken. De Koninklijke Nederlandse Marine kent ten andere maar een «chef» en dat is de «*chef der équipage*» een functiebenaming voor de oudste scheepsonderofficier op schepen of bij inrichtingen van de Zeemacht.

RENDONS A CESAR, CE QUI EST A CESAR ... ET A BUSARD, CE QUI EST A BUSARD!

Nous avons le plaisir d'apporter à nos lecteurs de l'article «Liederen bij de Belgische Zeemacht» de J.B. Dreesen, a intéressés, de plus amples informations et rectifications; en effet le Capitaine de Frégate Guy H.A. Busard nous écrit ceci:

A l'époque - 1983, 1984 donc - j'étais CONSTANAFORCHAN; la création de cette fameuse chorale fut mon idée et mon initiative ainsi d'ailleurs que son résultat concret: une mini-cassette et son mode de financement.

Ma décision fut prise en décembre 1983 et la première répétition eut lieu la seconde semaine de Janvier 1984. Le but que j'ai poursuivi en créant cette chorale (OTAN, et donc pas belge) était d'occuper les loisirs de mes équipages lors du long déplacement prévu dans le Nord - de Janvier 1984 à Avril 1984 - dans le cadre d'un exercice OTAN et dans un pays où le coût de la vie est élevé et les distractions rares.

La chorale se composait essentiellement de marins allemands, belges et néerlandais. Les Anglais présents aux répétitions ont un peu abandonné la chorale lors de l'enregistrement à cause de l'accumulation de pannes techniques dont fut victime le HMS BOSSINGTON et le surcroît de travail en résultat.

J'ai désigné comme dirigeant de la chorale, le commandant du chasseur de mines allemand FGS VOELKLINGEN:

«The chief» is in de Engelse Navy de «Senior Engineer Officer» of «Chief-Petty-officer» in de machinekamer. «Chief» wordt in de Royal Navy ook wel eens gebruikt door een officier als een minder formele aanspreekvorm voor zijn «Chief-Petty-Officers».

Het Frans kent, uiteraard, een massa samenstellingen met chef. Zij geven allen een functie aan en worden niet gebruikt als aanspreekvorm. We noemen er enkel op: *chef d'état major general; chef de file; chef de piece; chef de service interieur; chef de quart; chef de gamelle; chef de panneau, chef de rade; chef d'escadre; chef de timonnerie; chef de division*.

Daarnaast gebruiken zij ook het woord «maitre». Zo bv. in *maitre d'équipage; maitre de manœuvre; contre-maitre* (bij hen een graad voor het burgerpersoneel bij de Marine); *maitre de port; maitre canonnier; maitre charpentier; maitre voilier; maitre calfat; maitre entretien; maitre-cocq; maitre de quai; maitre de quart*. Ook deze laatste zijn functiebenamingen. Voor zover mij bekend gebruikt men in de Duitse Marine het woord «chef» niet.

Wat kunnen we er nu nog aan doen? Er zijn twee mogelijkheden. Of men past gewoon het reglement toe en spreekt iedereen met zijn graad aan of men officialiseert de aanspreekvorm «chef».

Voor de eerste oplossing is het momenteel een goed moment. Het aantal Eerste-Meesters-chefs in de Zeemacht mindert drastisch, wat het lange woord niet zo dikwijls meer in de mond legt.

De tweede oplossing heeft echter nog een nadeel. Onze marinemensen gebruiken dit woord ook als aanspreekvorm om de onderofficieren van de andere machten aan te spreken en dat is dan ook weerniet meer in overeenstemming met het Reglement op de Militaire tucht.

De beste oplossing is gewoon te doen wat het reglement voorschrijft.

le Kapitänleutnant Peter KLEIN, quant au 1LV (CPC maintenant) VAN IMSCHOOT il fut l'excellent chef du petit orchestre accompagnant les chanteurs (Il convient de ne pas oublier ici l'excellent clarinettiste qu'est le 2MR BRO-WAEYS).

L'enregistrement sur cassette fut réalisé dans un studio privé à TROMSO au Nord du cercle polaire (probablement le studio le plus septentrional d'Europe)! Les chansons choisies devaient satisfaire tout le monde: ainsi p.ex. le fameux shanty «Seeman, lass das träumen» comprenait un couplet en Anglais, un en Allemand et un en Néerlandais.

Je signale que le STANAVFORCHAN a fait escale dans 14 ports norvégiens successifs durant cette période: dans chaque port j'étais tenu d'organiser une réception et très rapidement une représentation de notre chorale marquait le début de ces réceptions: inutile de vous en conter le succès énorme. La dernière représentation eut lieu à BERGEN; le chanteur le plus élevé en grade ce jour là était Anglais: Admiral on the Fleet Sir William STAVELEY (et oui, CINCHAN himself!).

Je termine cette mise au point en vous signalant que je possède la copie n° 1 de cette cassette (je suis d'ailleurs l'auteur de la jaquette) et de quelques copies, et que j'en tiens bien volontiers un exemplaire à votre disposition.

Theodore Weber

Door Norbert HOSTYN, Conservator Stedelijke Musea Oostende. Lic. Kunstgeschiedenis

Ter afwisseling, ook al eens een buitenlander in onze bijdragenreeks: Theodore WEBER, een Duits-Franse meester, erg stiefmoederlijk behandeld in de bestaande kunstilliteratuur, zelfs de gespecialiseerde.

Theodore WEBER werd geboren te Leipzig in 1838 en leerde het marineschilderen te Berlin o.l.v. de beroemde Wilhelm KRAUSE (1803-1864). Dat was in de jaren 1854-1856.

In 1856 nog ging hij te Parijs wonen om er zich te vervolmaken. Maar Parijs zou weldra zijn tweede vaderstad worden. WEBER zou er in maart 1907 overlijden.

Geen havenstadje aan de Atlantische Oceaan of de Noordzee, of Theodore WEBER is er geweest en heeft het in zijn eigen frisse schilderij getrouw uitgebeeld: Le Tréport, Trouville, Boulogne, Calais, Oostende, Blankenberge, Vlissingen... U noemt het maar.

WEBER exposeerde zijn werken in de Parijse Salons en verder zowat in alle grote kunstexposities over heel Europa. En met succes: onderscheidingen in de Parijse salons van 1861, 1863, 1889 & 1900 om maar deze te noemen.

THEODORE WEBER «DE OOSTENDSE HAVENGEUL» - olie op doek; 48 x 76 cm - Oostende, Museum voor Schone Kunsten (inv. 1950/250)

Men moet eigenlijk heel wat werk van WEBER gezien hebben om zijn «truc» door te hebben: zijn marines zijn in 90% van de gevallen volgens een vast schema opgebouwd: een havengeul met links en (of) rechts een havendam of staketsel, erg getrouw weergegeven richting zee. In de havengeul vissersboten en andere vaartuigen eigen aan een bepaalde haven, die voor de nodige «couleur locale» zorgen. Daarbij neemt WEBER zijn standpunt als het ware op het water in de havengeul.

Het hierbij afgebeelde schilderij «De haven van Oostende» is er een schoolvoorbeeld van: links en rechts de staketsels, voor Oostende typische scheepvaart in en rond de geul.

Dit om te zeggen dat WEBER, afgezien van zijn perfecte métierbeheersing, een uitgesproken commercieel ingesteld kunstenaar was die zijn succesformules telkens opnieuw herhaalde. Daarbij mikte hij niet alleen op de Franse Kunstmarkt maar ook op de Belgische en de Nederlandse.

Ook al getuigend van zijn commerciële zin is het schilderen van «pendants»: twee thematisch verwante schilderijen



van identieke afmetingen, om in de chieke burgersalons van toen symmetrisch boven een buffet of aan weerszijden van de schoorsteenmantel te hangen. WEBER pastte dat principe frequent toe.

Zelf kregen we voor een paar jaar een voorbeeld onder ogen: «Vislossen te Tréport» en «Fort Philippe te Gravelines» (1982 in Galerie d'Art Freddy DEVIS, Brussel).

Merkwaardig veel museau bezitten werk van WEBER:

Dijon: «Schipbreuk van de Euphémie»

Köln: «Haven van Vlissingen»

Leipzig: «Na de storm»

Melbourne (Nat. Gall.): «Vissersboten varen de haven van Boulogne uit»

Mulhouse: «De rede van Boulogne»

Nice: «Maneschijn te Gravelines»

Nottingham: «Vissersboten op zee» & «regendag te Le Tréport»

Oostende: «Havengeul van Oostende»

Rio de Janeiro (Nat. Museum of Fine Art): «Storm»

Sydney (Art Gall. of New South-Wales): «Oostende».

EEN UITSCHIETER
IN DE GRAFISCHE
INDUSTRIE.

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

N.V. SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE

Moervaartkaai 15, B-9020 GENT
(langsheen het kanaal Gent-Terneuzen)



NIEUWBOUW - OMBOUW - HERSTELLING

MOTORISATIE -

SCHEEPSELECTRICITEIT - ELECTRONICA

MEKANIEK - MEUBEL- en SCHRIJNWERK

Electrische dwarshelling
lengte 140 m.

Droogdokken
130 m. x 13 m. x 5,30 m.

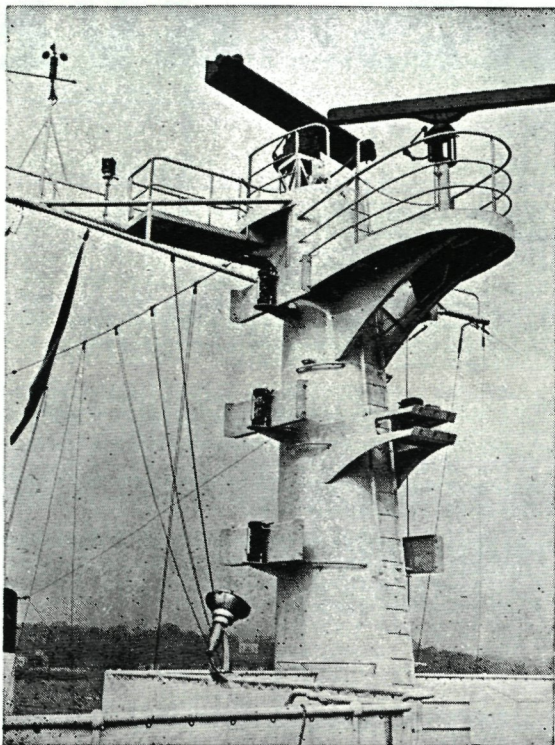
Na kantoortijd:

Tel. werf
(091)45.04.01

Tel. droogdok
(091)53.15.11

(091)28.24.86 (ir. H. Mainil)
(055)45.59.56 (ir. J. Verhoest)
(091)45.04.72 (G. Rijckaert)
(03)888.30.75 (F. De Wilde)

Telex 11.522



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

BELGIE ENGELAND



FELIXSTOWE → **ZEEBRUGGE**
→ **DOVER** → **OOSTENDE**

- Tot 36 overvaarten per dag over 3 routes.
- Tot 12 overvaarten Zeebrugge-Dover en 4 overvaarten heen en terug Zeebrugge-Felixstowe.
- Tot 12 overvaarten per Jetfoil tussen Oostende en Dover
- Oostende-Dover per Jetfoil in 100 minuten
- Gemakkelijke trein-boot of Jetfoil verbindingen België-Groot-Brittannië.
- Videotips, belastingvrije winkels en restaurant aan boord.
- Kortingen voor Minifrips



TOWNSEND THORESEN

Townsend Thoresen - RMT - Koloniënstraat 18-24 - 1000 Brussel - Tel. 02/513 29 80

INFO RESERVE

OFFICIERS DE LA RESERVE DE LA FORCE NAVALE

RESERVEOFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT

JOIN THE AORFN, AND ...

«C'était vachement chouette, ce week-end passé chez vous! Parole de Dunkerquois!».

«Supper, our stay on the continent. Your organisation was really O.K.

Go on 'same way f'r next year, we'll come back for the 4th time!»

«Hard stikke leuk, uw competitie, ik en m'n compagnons van de KVNRO, afdeling Zeeland, komen graag terug schieten ... en met de vrienden genieten wij nog 's een lekker borreltje ...».

«Awè, nos nos 'avans bin plai; nos 'vinrans l'an qui vint. Posûr, vin Djû!»

«Kik, vo'min 't was al stif goe'd wè! Wiender heb'n veel leute gehad. To' sin's!».

Comment exprimer avec plus de franchise l'état d'esprit dans lequel se clôturait le 5e édition de la Compétition Internationale de Tir, organisée à Ostende par l'AORFN, les 26 et 27 avril derniers?

La formule rodée et peaufinée au fil des années, remporta cette fois encore, un vif succès de participation. Une centaine d'officiers de réserve des 4 forces avaient répondu à l'appel des organisateurs.

Les multiples prestations fournies par le Comité et les membres de l'AORFN furent garantes de la réussite de ce week-end qui se déroula dans des conditions optimales.

Bravo Champion! (1LZ(R) Coppejans).

Les officiers de réserve qui contribuèrent à l'entreprise - ainsi que ceux de l'active, leurs sous-officiers et matelots - furent nombreux; mais une part non négligeable du mérite revient aussi au 'nouvel' N 3, le VTZ(R) Luc Soete, pour qui la délicate - et première; mission - de coordination fut non pas un coup d'essai, mais un coup de maître.

D'autre part, par l'étroite collaboration qu'apporte la Force Navale aux activités de l'AORFN et autres sections régionales, ainsi que par son appui logistique et moral, elle motive idéalement ses officiers. Epaulés et stimulés, ils vont propager le très spécifique «ZMFN mind» dans de nombreux cercles de notre société.

Ainsi, bien que la majeure partie des participants aux diverses activités fut régulièrement constituée par un 'noyau de fidèles', on remarque d'année en année, la présence accrue de 'nouveaux'; de jeunes enseignes de réserve venus renforcer les rangs de leurs Aînés.

Pour accentuer ce mouvement, ce regain d'intérêt, l'AORFN mettra certes tout en oeuvre pour innover et rendre plus attrayant encore le programme des manifestations futures. Afin d'assurer des recrutements toujours plus nombreux et exhorter l'enthousiasme et l'émulation parmi les Anciens et nouveaux membres.

Quant à la compétition organisée en avril dernier, pas moins de 5 épreuves étaient prévues au programme.

FAL: 12+3 cart. en 4' + 15''

100 m. Olymp./Combat. 100 + 30 pts.





La collaboration de la ZMFN, l'émulation ...

FALO: 12+3 cart. en 4' + 15''

100 m. Olymp./Combat. 100 + 30 pts.

G.P.: 12+3 cart. en 4' + 15''

25 m. Olymp./Combat 100 + 30 pts.

UZI: 12+3+8 cart. 4' + 15''

25 m. Olym/Comb/Genou 100 + 30 + 80 pts.

Grenade: lancement à 15 m., 20 m., 25 m., et 15 m. au travers d'une fenêtre. Positions: couché et debout.

Le 1er Prix Individuel FAL fut attribué au Major (R) Maes W., LM/VROL.

Le 1er Prix Individuel FALO, au CPT(R) Khmielnitzky P., FAE/CORC.

Le 1er Prix Individuel G.P., au CPT(R) Theys M., Inf./CORC.

Le 1er Prix Individuel UZI, au Major(R) Maes W., LM/VROL.

Le 1er Prix Individuel Grenade, au 1LZ(R) Coppejans J., ZMFN!

Au classement par équipe:

1. CORC III avec 2.128 pts.

2. NED II avec 1.930 pts.

3. BRUGGE avec 1.887 pts.

4. ZMFN I avec 1.752 pts.

5. CORC II avec 1.730 pts.

3. ...

Au classement Individuel Général All Weapon, les Top 10 de la ZMFN:

1. 1LZ(R) Coppejans J.

534 pts, et 5e au classement général

2. 1LV(R) Stichelbout Ph.

497 pts, et 5e au classement général

3. 2VZ(R) Schamp E.

475 pts.

4. 1LV(R) Everard de Harzir Fr.

446 pts.

5. 2EV(R) De Raedemaeker Fr.

423 pts.



... et les liens d'estime, sont indissociables.

(Ph.: Fr. Philips)

6. 1LZ(R) De Coster Ch.

413 pts.

7. EDV(R) Van Noten B.

393 pts.

8. 1LV(R) Muylle N.

378 pts.

9. KVK(R) Quintelier Y.

348 pts.

10. 2VZ(R) Bus B.

343 pts; ex-quo avec Philips Fr. et Pothen Fr.

Et traditionnellement, ce fut dimanche après-midi qu'eut lieu la proclamation des résultats. De nombreux prix et 'crests' furent remis aux vainqueurs par les membres du jury parmi lesquels on notait le CPC Freddy Pothen, Vice-Président de l'AORFN et particulièrement le COMOPS-NAV, CPV Marin et Le Lt.Colonel (R) J. Vanderlinden, Président national de l'URNOR, qui avaient rehaussé de leur présence cette sympathique manifestation.

De ce séjour de la Caserne Bootsman Jonsen à Ostende, nous retiendrons surtout que:

«Des officiers de réserve qui se révèlent être de bons tireurs, c'est bien; mais des officiers qui connaissent parfaitement les armes avec lesquelles seront défendues les libertés de notre monde occidental, c'est encore mieux! Quant aux bons contacts humains entre les officiers, ils sont indispensables ...» comme concluait à juste titre, le Lt.Colonel (R) J. Vanderlinden en cette fin de journée.

En effet, l'émulation et les liens d'estime qui se tissent au fil des rencontres entre les officiers de réserve des pays de l'OTAN, font partie à coup sûr, des éléments essentiels nécessaires au fonctionnement de tout système, qu'il soit civil ou militaire.

Le marin n'a-t-il pas coutume de dire que:

«Toujours les bateaux sont bons,
Quand sur la dunette et le pont,
Les hommes le sont!»

(s) Saint Bernard du Spuikom



KENT U ZE NOG?



1. R. MEYSMAN

Een van de eerste vrijwilligers bij de zeemacht, april 1946. Matroos-stoker a/b. Werd begin 1950 officier-technicus. Verliet de Zeemacht op het einde van de 50 er jaren voor de handelsvaart.

2. J.B. DREESEN

Ex Royal Navy Section Belge Meester-Dek. Coxswain aan boord. Werd per 1 oktober 1985 gepensioneerd als Oppormeester Gebreveteerde in de Zeevaart.

3. VERPOORTEN

Een van de eerste vrijwilligers bij de Zeemacht, april 1946. Matroos-dek a/b. Verliet de Zeemacht bij de overgang naar Landsverdediging. Was van Hasselt. Verder geen gegevens meer.

4. P. (Pierrot) MEUNIER

Ex Royal Navy Section Belge. Eerste Matroos Seiner a/b. Ging voor een viertal jaren met pensioen als Oppormeester Seiner. Woont momenteel in Zuid-Frankrijk.

5. E.G. POSKIN

Ex Royal Navy Section Belge Luitenant ter Zee. Commandant. De latere Divisie-Admiraal en Adjunct Stafchef van de Zeemacht. Ging voor enkele jaren met pensioen. Woont in Brussel.

6. A. MALVAUX

Ex Royal Navy Section Belge. Matroos Dek a/b. Verliet de Zeemacht bij de overgang naar Landsverdediging. Zit te Brussel in het Reizen-bedrijf.

7. KARLIK

Een van de eerste vrijwilligers bij de Zeemacht, april 1946. Matroos-stoker a/b. Was zeer bedreven in de plastische kunsten. Was de ontwerper van de eerste armbandje van de Zeemacht, de gekende zeemeermin. Maakte carrière tot Oppormeester-Informatica.

8. P. LENTACKER

Ex Royal Navy Section Belge Aspirant. Eerste Officier. Maakte carrière tot Luitenant ter Zee eerste Klasse. Was geaffecteerd in Kallo toen hij vrij jong en onverwacht stierf.

9. THYS

Een van de eerste vrijwilligers van de Zeemacht April 1946. Matroos-dek a/b. Verliet de Zeemacht bij de overgang naar het ministerie van Landsverdediging. Sedertdien zonder nieuws.

10. P.L. SMAGGE

Ex Royal Navy Section Belge. Eerste Meester Machinist a/b. Verliet de Zeemacht bij de overgang naar het Ministerie van Landsverdediging. Ging over naar het baggerbedrijf. Woont momenteel te Brugge.

11. R. PARMENTIER

Een van de eerste vrijwilligers bij de Zeemacht, april 1946. Matroos- en chefelectricien aan boord. Op 1 maart 1980 gepensioneerd als Oppormeester Scheeps-Electricien

12. GARNIER

Ex Royal Navy Section Belge. Matroos-Telegrafist aan boord. Werd later officier. Verliet de Zeemacht voor Sabena. Was enkele jaren Commandant van de vlieghaven te Oostende. Overleed voor een vijftal jaren.

13. J. LEAARTS

Ex Royal Navy Section Belge. Kwartiermeester-Dek. Bootsmann aan boord. Ging voor enkele jaren als Eerste-meester-Chef-Dek op pensioen. Woont te Oostende.

14. FRAIKIN

Een van de eerste vrijwilligers bij de Zeemacht, april 1946. Matroos-dek aan boord. Verliet de Zeemacht bij de overgang naar het Ministerie van Landsverdediging. Ging in het aannemersbedrijf. Komt jaarlijks naar het Galabal van de Zeemacht.

15. F.(Goitje) VAN OVERSTRAETEN

Ex Royal Navy Section Belge. Matroos-Dek aan boord. Verliet de Zeemacht bij de overgang naar het Ministerie van Landsverdediging. Verder gegevens onbekend. Maurice DEJONCKHEERE.

Ex Royal Navy Section Belge. Matroos-Machinist a/b. Maakte een carrière tot Eerste Meester Chef om daarna over te gaan naar de Havenwerken in Zeebrugge. Secretaris van de Verbroedering van Oudstrijders van Royal Navy Section Belge. Woont nog steeds te Oostende; en de Scheepskok, waarvan ik de naam vergeten ben, komen, voor een onbekende reden, niet voor op deze foto.

Dit is de eerste na-oorlogse bemanning van M.M.S. 191, de latere M. 947. Gecommissionneerd in juni 1946 bleef het schip in de vaart tot het anno 1954 terug werd overgedragen aan de Royal Navy. In hetzelfde jaar werd het schip nog aan een particulier verkocht die het jarenlang als woonschip gebruikte. In 1982 werd het schip, of beter gezegd wat er van overbleef opgekocht door de «MMS Trust». Dit was een pas opgerichte instelling die zich als doel stelt deze—waarschijnlijk—laatste overblijvende M.M.S. uit de tweede wereldoorlog ter restaureren en te conserveren voor het nageslacht.

De M.M.S. en waren kleine houten mijnenvegers van de derde generatie mijnenvegers uit de tweede wereldoorlog waarvan er vanaf 1941 ongeveer 300 gebouwd werden om daarna in de vaart te komen. Hun karakteristieken waren de volgende: lengte 37,5 m., breedte 6,4 m., diepgang 3 m. Ze waren uitgerust met een 500 PK Diesel waarmee ze een werksnelheid van 10 knopen konden halen. Ze ma-

ten 175 ton brut en 165 ton net, konden 31 ton gasoil aan boord nemen en 4 ton water. De bemanning bestond uit 18 man. De bewapening was eerder symbolisch en bestond uit één 20 mm kanon en vier mitrailleurzen. Algemeen werden ze «Mickey Mouse» genoemd. De Canadezen noemden ze «Match boxes»

Deze schepen dienden de ganse oorlog en nog een stuk daarna. In de Royal Navy werden ze eerst in 1953 uit de vaart genomen, dit was het ogenblik waarop de nieuwe TON-class mijnenveger in de vaart kwam.

Om een idee te krijgen van wat deze kleine schepen, in de laatste wereldoorlog, gepresteerd hebben nemen we als voorbeeld de 119 de flottilje. De schepen van deze flottilje waren genummerd van 196 tot 201. Onze Belgische 118de flottilje liep van 187 tot 193. De 119de werd gebouwd op werven in Nova Scotia en ter plaatse bemand. Na de overtocht naar het U.K. werden ze eerst in Homewaters geëffecteerd waarna ze doorgezonden werden naar Gibraltar. Achtereenvolgens kregen ze opdrachten in Malta, Aden; Bombay om de oorlog te eindigen in Ceylon.

De M.M.S.191 werd in 1942 gebouwd op de werven van Mac Duff en werd op 11 juli van dat jaar overgedragen aan een Belgische bemanning.

Zijn huidige ligplaats is STOKES CREEK, ISLE OF GRAIN, KENT. Rev.M.J. Melvin, secretaris van de M.M.S.Trust en aalmoezenier van de Harlow Sea Cadet unit trachtte de nodige fondsen bij elkaar te krijgen om de 191 weer in de plooi te krijgen. Eens in orde zou hij het willen gebruiken als wacht- en trainingschip voor de Harlow Sea Cadet eenheid.

J.B. Dreesen

Mars & Mercure a 60 ans

Depuis maintenant soixante ans, le cercle Mars & Mercure déploie discrètement ses différentes activités dans les coulisses de la vie politique, économique et sociale de notre pays.

Respectueux des traditions de loyauté et de solidarité qu'ils honoreront à l'Armée et reportèrent dans leur vie civile, ses membres furent et sont toujours les témoins privilégiés des grands mouvements de notre société, en occupant une position de relais entre les milieux militaires et économiques auxquels ils appartiennent. Après avoir rencontré plusieurs personnalités qui participèrent à son histoire, Neptunus fait le point sur ces six décennies d'action et de réflexion.

Fondé en 1926 par un groupe d'officiers de réserve et d'anciens officiers de carrière activement engagés dans la vie civile et les affaires, le cercle Mars & Mercure est né du vœu de ces hommes de maintenir et de développer les liens d'amitié ainsi que l'esprit de droiture et de loyauté envers le pays acquis sous les drapeaux. Simultanément, leur objectif est de resserrer leurs relations d'affaires en créant un vaste réseau de contacts et d'informations apte à favoriser leurs activités professionnelles. Enfin, en tant que groupe de réflexion, ils couvrent d'un oeil critique et proposent des solutions constructives à certains problèmes de notre société. L'emblème du cercle, qui est officiellement patronné par Sa Majesté le Roi depuis son 25ème anniversaire, illustre ces buts en associant l'épée de Mars, dieu de la guerre, les ailes du caducée de Mercure, dieu du commerce, et la roue du monde économique.

Jusqu'en 1976, le cercle présentait une structure centralisée sur Bruxelles. Pour mieux faire face aux caractéristiques régionales, un mouvement de décentralisation aboutit

à la création de douze clubs régionaux (Anvers, Brabant, Charleroi, Campine, Courtrai, Gand, Hasselt, Liège, Luxembourg (Arlon), Mons, Namur, RFA (FBA). Ces clubs entièrement autonomes développent leurs actions en fonction de leurs besoins et de leurs moyens. Les effectifs actuels sont d'environ 1200 membres, répartis à raison de 400 personnes pour le Brabant, de 100 à 150 pour les grands clubs et d'une trentaine pour les autres. Le cercle est ouvert à tout officier intégré au cadre de réserve ou ayant quitté le cadre actif.

Un foyer de contacts professionnels

A l'inverse de certains service clubs à visée uniquement philanthropique, Mars & Mercure se déclare club d'affaires également à caractère civique et (accessoirement) Philanthropique. Centre de rencontres et d'échanges entre hommes d'affaires occupant des fonctions importantes dans les secteurs économiques les plus variés, le cercle organise des activités perpétuant l'esprit énoncé plus haut: multiplication des contacts, accueil de nouveaux membres, informations et causeries professionnelles, contacts réguliers avec les ministères de la Défense et des Affaires économiques et publication d'un annuaire des membres. Il s'agit à chaque occasion de conjuguer l'acquis de Mars aux situations de Mercure.

L'avenir du cercle? Mr Robert Glineur, son actuel président général, nous a brièvement exposé les problèmes qu'il rencontre et les lignes directrices de son mandat, qui tentent d'y apporter des réponses: nous avons besoin de jeunes membres, afin de pallier le vieillissement de notre effectif et de relancer le courant d'échange économique. Mon objectif est de mener une campagne agressive de recrutement auprès des candidats potentiels, de susciter leur

intérêt en dynamisant nos activités et, notamment, en modifiant certains aspects de notre organisation.

Les actions d'ordre économique comprennent encore un élément important, la commission de reclassement, dont le but est de fournir du travail aux officiers pensionnés ou quittant le service actif. Cette commission sert d'intermédiaire entre les officiers demandeurs et d'éventuels employeurs, en utilisant les relations d'affaires qui se nouent au sein du cercle en même temps que les filières habituelles. Trente-sept candidats ont ainsi réussi leur reclassement l'an dernier.

Secouer l'inertie

Parallèlement à ces démarches économiques, M & M assure également un rôle de «laboratoire d'idées», où sont abordés certains problèmes sociaux de notre temps. Plusieurs membres éminents participent ainsi aux travaux et recherches du Groupe de Réflexion sur l'Ethique Sociale (GRES) relatifs, entre autres, au thème de la citoyenneté responsable, de la généralisation du service civil ou encore des nominations politiques dans l'administration. «Nous voulons tarabuster les gens, secouer leur indifférence à l'égard des valeurs qui rendent possible la vie en communauté» soulignent MM Eddy Blondeel et Jean Linard de Guertechin, anciens présidents du cercle, «et nous devons servir de catalyseur d'idées auprès des responsables. Nos travaux sur le service civil et la citoyenneté responsable sont ainsi repris par d'autres groupes d'études et progressent. Les idées germent et peuvent influencer les décideurs, au travers des médias ou d'autres associations». Le projet du service civil généralisé, rétablissant une cer-

taine équité entre tous les jeunes belges, fait ainsi peut-être à peu son chemin et a même été pris en considération par certaines instances gouvernementales. Enfin, lors de son 50ème anniversaire, le cercle a organisé un colloque, auquel assista S.M. le Roi et auquel prirent part un millier de participants. Il donna lieu à un rapport général auquel 110 membres ont participé, sur les dangers qui menacent notre environnement, «Notre cadre de vie en l'an 2000».

L'idée Européenne

Une dernière facette de M & M est son extension européenne.

Née en 1958 lors d'une réunion de la Confédération Interalliée des Officiers de Réserve, la Commission de liaison inter-nations Mars & Mercure (CLIMM) a suscité la création de cercles dans plusieurs pays européens (France, Pays-Bas, Allemagne fédérale, Italie, Norvège et Danemark). Les statuts de ces cercles sont calqués sur les statuts belges et les objectifs sont identiques. La CLIMM fait office de centre de ralliement, où les membres européens se réunissent, comparent leurs activités et élaborent des lignes d'action commune, dans le même esprit qui anime le cercle belge depuis sa création.

Pour reprendre une approche mentionnée par Mr Jean Bloch, lui-aussi ancien président de M & M Belgique, «tous affirment la vocation européenne et apportent leur appui à toute action concourant à la promotion de l'esprit européen. Et comme à l'échelon national, les projets d'extension au niveau européen ne manquent pas.

P. SAUVEUR

ALGERINES ASSOCIATION

Tijdens het weekend van 16 op 18 mei jl., - dat is wat we een lang weekend noemen... - had te Portsmouth, de tweede jaarlijkse bijeenkomst plaats van de «Algerines Association».

Ter herinnering de voornaamste doelstelling van deze vereniging met internationale allures - er zijn inderdaad leden uit de U.K., Canada, Australië, Nieuw-Zeeland en... België!! - is de vriendschap te bevorderen tussen al die



Vice-Admiraal J. Van Dyck (o.r.) legde bloemen neer aan het monument der gesneuvelden van de R.N. te Portsmouth op 18 Mei 1986 ter gelegenheid van de jaarlijkse reünie van de «Algerines Association». (Foto Kay Van Schoonbeek)

gene die aan boord van de «Algerines» gediend hebben.

Voor België waren aanwezig Vice-Admiraal (o.r.) J. Van Dyck; Kapitein ter Zee (o.r.) P. Van Schoonbeek; Meester (R) P. Latinis en Dhr. J. Dzieckcarek. Mevrouw Kay van Schoonbeek was persfotograaf voor deze gelegenheid.

Het lidmaatschap wordt zeer laag gehouden - 6 pond - en voor bijkomende inlichtingen komt men terecht bij:
Jack William
The Algerines Association
395 Lytham Road
Blackpool Fy 4 IEB
ENGLAND



Exposition

Les ports de la côte et du Zwin

Des plans anciens aux photographies aériennes

Par René LAURENT, Assistant aux Archives générales du Royaume

Plusieurs dizaines de milliers de cartes manuscrites et gravées sont conservées dans les quinze dépôts des Archives de l'Etat en Belgique. Les documents présentés dans cette exposition proviennent des Archives générales du Royaume à Bruxelles et des Archives de l'Etat à Bruges et à Gand. Cette manifestation a pu être réalisée grâce à la collaboration efficace des Archives générales du Royaume et de la Force Navale.

L'exposition a été conçue pour être itinérante. Les documents d'archives sont donc présentés, en tout ou en partie, sous forme d'agrandissements photographiques. Elle est proposée pour la première fois au public à l'occasion des Journées de la Marine 1986 qui se tiennent à Zeebrugge du 19 au 21 juillet. Elle sera à Ostende du 2 au 17 août et à Nieuport du 4 au 18 octobre.

L'examen des cartes et des photographies aériennes nous permet d'assister à l'évolution des localités envisagées (Nieuport, Ostende, Blankenberge, Zeebrugge, Damme et Sluis) et de mieux comprendre les transformations de notre littoral au cours des siècles.

De nos jours, le lit de l'ancien Zwin, constitué en grande partie de marais, n'a plus que quelques mètres de largeur et est le centre d'une réserve ornithologique exceptionnelle. Celui qui se promène actuellement sur la digue de Knokke et du Zoute, ne se doute pas qu'au XIII^e siècle, cet endroit se trouvait dans l'estuaire du Zwin, large de près de cinq kilomètres.

Le catalogue a surtout été conçu dans un but didactique, il comprend 170 pages dont une centaine d'illustrations (format 4°).

Il sera disponible au prix de 250 frs dans les endroits où se tiendra l'exposition et pourra être obtenu par versement au compte n° 210-0080633-78 du Patrimoine des Archives générales du Royaume (à majorer de 50 frs pour frais d'expédition en Belgique).

Tentoonstelling

De havens aan de kust en aan het zwin

Doorheen oude plannen en luchtfoto's

Door René LAURENT, Assistent bij het Algemeen Rijksarchief

Verscheidene tienduizenden handschriftelijke en gegraveerde kaarten worden bewaard in de vijftien depots van de Belgische Rijksarchieven. De documenten die op deze tentoonstelling worden getoond, zijn afkomstig uit het Algemeen Rijksarchief te Brussel en de Rijksarchieven te Brugge en Gent. Dit opzet is tot stand kunnen komen dank zij de efficiënte samenwerking van het Algemeen Rijksarchief en de Zeemacht.

Het is de bedoeling deze tentoonstelling een reizend karakter te geven. Daarom worden de archiefdocumenten, geheel of gedeeltelijk, getoond in de vorm van fotografische vergrotingen. Zij wordt voor het eerst aan het publiek voorgesteld ter gelegenheid van de Vloeddagen 1986, gehouden te Zeebrugge van 19 tot 21 juli. De tentoonstelling loopt te Oostende van 2 tot 17 augustus en te Nieuwpoort van 4 tot 18 oktober.

Een aandachtige blik op de kaarten en luchtfoto's maakt het ons mogelijk de evolutie te volgen van de behandelde plaatsen (Nieuwpoort, Oostende, Blankenberge, Zeebrugge, Damme en Sluis) en tevens beter de veranderingen te begrijpen die onze kust in de loop der eeuwen heeft ondergaan.

Vandaag de dag is de bedding van het oude Zwin, die voor een groot deel uit moeras bestaat, slechts enkele meters breed; zij is het middelpunt geworden van een uitzonderlijk ornithologisch reservaat. Wie op dit ogenblik op de dijk van Knokke of Het Zoute wandelt, vermoedt niet dat in de XIII^e eeuw die plaats zich in de Zwinmonding bevond, die toen bijna vijf kilometer breed was.

De catalogus werd vooral didactisch opgevat; hij telt 170 bladzijden, waarvan een honderdtal met illustraties (kwartoformaat).

Hij ligt tegen de prijs van 250 fr. ter beschikking in de lokalen waar de tentoonstelling zal worden gehouden en kan ook worden bekomen door overschrijving van 300 fr. (daarin begrepen 50 fr. verzendingskosten voor België) op rekeningnummer 210-0080633-78 van het Patrimonium van het Algemeen Rijksarchief.

DE GRAFSTEEN VAN LTZ. V. BILLET

Tijdens een bezoek aan het Engels Militair Kerkhof ter hoogte van Dieppe, kerkhof waar de gevallen militairen van de raid op Dieppe van 19 augustus 1942 werden begraven, werd een grafsteen gevonden die vermoedelijk deze zou kunnen zijn van Luitenant-ter-Zee Victor Billet. Het betrof de «enigste» grafsteen waar een ongeïdentificeerd marineofficier onder begraven was.

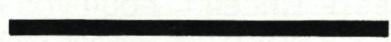
LA TOMBE DU LDV V. BILLET

Ce qui est peut-être la tombe du Lieutenant de Vaisseau Victor Billet dans le cimetière militaire britannique sur les hauteurs de Dieppe où ont été rassemblés les corps de ceux qui sont tombés lors du raid du 19 août 1942.



NEPTUNUS

winkeltje



boutique



NIEUW!
NAVY MASCOTTE

SLECHTS
500,- F
+ portkosten 30,- F

NOUVEAU!
NAVY MASCOTTE

SEULEMENT
500,- F
+ frais de port 30,- F

boutique neptunus

neptunus winkeltje

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

HERENHALSDOEK

Deze prachtige halsdoek, in marineblauw, bezaaid met Zeemachtankertjes, eksklusief ontworpen voor Neptunus naar een model van de Canadese Krijgsmachten, is vanaf heden te bekomen.

Dank zij een vernuftig systeem met velcrosluiting blijft deze halsdoek steeds op zijn plaats. Het is de halsdoek voor de moderne man, hij staat steeds gekleed maar toch relax.

Te verkrijgen bij Neptunus voor slechts 400 fr. + 30 fr. portkosten.



FOULARD D'HOMME

Neptunus vous propose un foulard d'homme, bleu marine semé des ancras de la Force Navale, modèle exclusif dérivé du foulard des forces Armées Canadiennes. Un foulard relax, à porter avec le col de la chemise ouverte, un foulard qui ne peut glisser puisque son faux nœud est composé d'un rabat plissé tenu par une bande qui fait le tour du cou et qui se ferme par une fermeture velcro en dessous du rabat.

Le foulard de l'homme chic ! Lorsque vous l'aurez essayé vous ne pourrez plus vous en passer !

Vendu chez Neptunus au prix de 400 F + frais d'expédition 30 F.

PRACHTIGE DAMESHALSDOEKEN UIT ITALIE

NU OPNIEUW VERKRIJGBAAR

Deze werkelijk zeer mooie dameshalsdoek werd speciaal ontworpen voor de Zeemacht door een Italiaans modebedrijf. Uitgevoerd in drie kleuren, stijlvol en chique, wordt deze halsdoek aan een bijzondere goedkope lanceerprijs en in exclusiviteit door Neptunus op de markt gebracht.

Verkoopprijs werd voorlopig, BTW inbegrepen, vastgesteld op 350 fr.

De daarin vanzelfsprekend onvermijdelijke 30 fr. verzendingskosten niet inbegrepen. Dit aanbod blijft slechts geldig zolang de voorraad strekt, met andere woorden, een goede raad... niet te lang wachten???



D'ITALIE, NOS MAGNIFIQUES FOULARDS POUR DAMES SONT ARRIVÉS

Ce magnifique foulard pour dames a été spécialement fabriqué pour la Force Navale par une maison de mode en Italie. Exécuté en trois couleurs, ce cadeau chic, de bon goût est lancé à un prix très intéressant et est vendu en exclusivité par Neptunus.

Le prix, TVA compris, a été fixé à 350 F + 30 F de frais de port.

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.

Prijs: 450,- F BTW inbegrepen.

Wegens de breekbaarheid van dit artikel gebeuren er geen verzendingen. Leveringstermijn: 3 weken.

EMBLEMES

Une série d'émblèmes — pratiquement pour tous les navires — 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.

Prix: 450,- F TVA comprise.

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

Délai de livraison: 3 semaines.



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.

BRIQUET BELGIAN NAVY

Nieuw - Nouveau
Aansteker & Stylo
Briquet & Stylo
650,- Fr.

+ 30,- fr. verzendingskosten
+ 30 fr. frais d'expédition

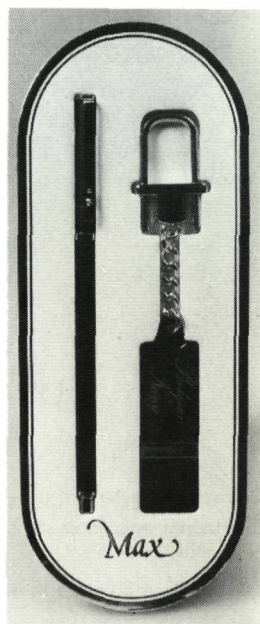


AANSTEKER

PORTE-CLEFS BELGIAN NAVY

Nieuw - Nouveau
Sleutelhanger & Stylo
Porte-Clefs & Stylo

+ 30,- fr. verzendingskosten
+ 30 fr. frais d'expédition



SLEUTELHANGER



Cet élégant T-SHIRT «BELGIAN NAVY» peut être obtenu en quatre tailles: Extra Small, Small, Medium et Large.

Prix: 330,- Fr. T.V.A. incluse.

Frais d'expédition: 30,- Fr.

Deze modieuze T-SHIRT «BELGIAN NAVY» is te bekomen in vier maten: Extra Small, Small, Medium en Large.

Prijs: 330,- Fr. B.T.W. inbegrepen.

Verzendingskosten: 30,- fr.



«MY DADDY IS

IN THE NAVY»

« T-SHIRT »

Deze prachtige «T-SHIRT» is te bekomen in 4 maten.

Prijs: 330,- fr., inclusief B.T.W.

Verzendingskosten 30,- fr.



« T-SHIRT »

Cet élégant «T-SHIRT» peut être obtenue en 4 tailles.

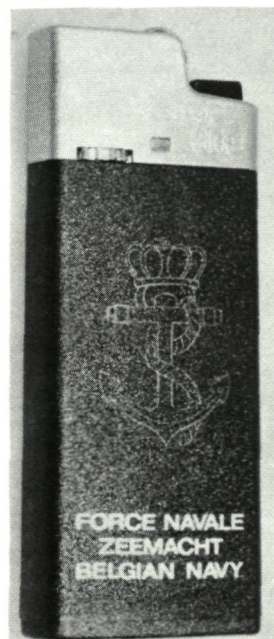
Prix: 330,- fr., T.V.A. incluse. Frais d'expédition: 30 fr.

Nieuw - Nouveau

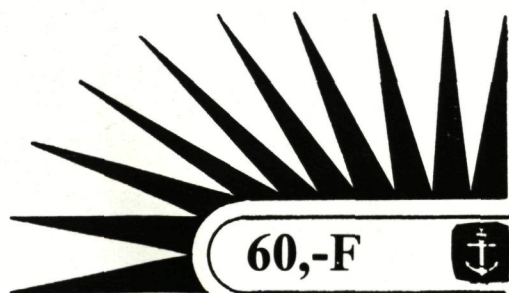


Nieuw - Nouveau
Aansteker
Bricquet
60,-Fr.

+ 30,- fr. verzendingskosten
+ 30 fr. frais d'expédition



Nieuw - Nouveau



INSIGNE (CRAVATE OU REVERS)
KENTEKEN - DASSPELD

De Beukelaer. Groot in koekjes.

Grote koekjes, kleine koekjes. Knapperig of zacht. Droog, met vulling. Met chocolade of vanille. Kleine stukjes paradijs, met liefde en vakkennis bereid.



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.

32e jaargang - neptunus 1985-'86 - 32e année

4

nr 212

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 onafhankelijk - libre de toute attache politique ou confessionnelle — Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'union de la Presse Périodique Belge

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

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

Imprimé en Belgique: chez Impr. «Goekint», tél. (059) 50 89 60, Industriepark Autosnelweg à Oostende - In België gedrukt bij Druk. «Goekint», tel. (059) 50 89 60, Industriepark Autosnelweg Oostende

Copyright 1985 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Clichés: Van Uffelen

Tel. (091) 25 47 86 Gent