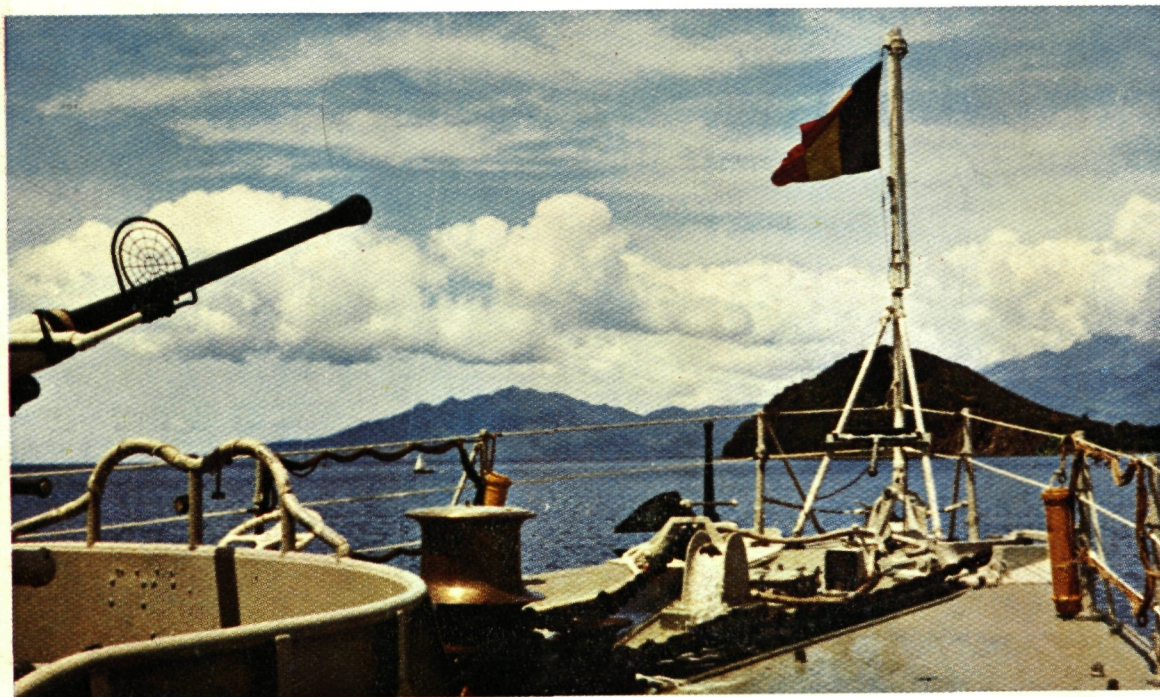


NEPTUNUS

twemaandelijks maritiem tijdschrift - april '70 april - revue maritime bimestrielle



Les marines militaires étrangères fin 1969

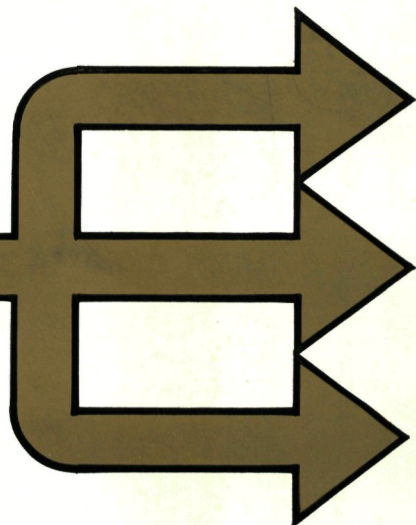
Overzicht van het jaar 1969 bij de Zeemacht

La vie maritime en Belgique

Modelbouw — Modelisme.

Amiraux, Capitaines et Corsaires de Belgique

Maritieme woordenschat.



1



NEPTUNUS

tweemaandelijks maritiem tijdschrift

— revue maritime bimestrielle

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

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke

COLLABORATEURS - MEDEWERKERS
J. Dreesen, J. De Ridder, L. Daneels,
F. Dumont, C. Hoornaert, J. Hardy,
J. Verleyen, H. Rogie, W. Versele,
H. Berckenbosch, V. Segaert, G. Gouwy,
C. Adam

Photos - Foto's
R. De Meersman, J. Debaere

Dessins - Tekeningen
A. Prévot, D. Dannevoeye

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

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

VENTES - ABONNEMENTS -
ABONNEMENTENDIENST
C.C.P. 1755 Société Générale de Banque
Oostende - C.P.T.: 40 07 79 Neptunus.
P.R. 1755 - Generale Bankmaatschappij
Oostende - Rek. 40 07 79 Neptunus.
150 F gewoon - normal
200 F steun - soutien
300 F ere - d'honneur
RAAD VAN BEHEER -
CONSEIL D'ADMINISTRATION
Président : J.C. Liénart
Voorzitter :
Vice-président - Ondervoorzitter : M. Gorts
Secrétaire-trésorier -
Penningmeester-sekretaris : Ch. Freys
Beheerders - Administrateurs :
R. Dhont, F. Dumont, G. Duterme, W. Pieters,
R. Prigneaux, V. Segaert,
A. Van den Driessche, J. Arys,
E. Van Haverbeke



sommaire inhoud

à vous, amis lecteurs
aan u, vriend lezer

j. c. liénart

marines militaires '69 I. hoornaert, j. hardy

overzicht van het jaar 1969 bij de zeemacht
rétrospective de l'année 1969 à la force
navale j. c. liénart

la vie maritime
maritiem panorama h. rogie

united states navy news h. berckenbosch

bundesmarine j. de ridder

marine nationale I. daneels

50 ans après - activité belge 14-18 j. verleyen

les amiraux, capitaines et corsaires de
belgique j. c. liénart

maquettisme - modelbouw
c. adam, f. daloze

lens - lensen - lenzen j. dreesen

de zeemacht - la force navale
redactie - rédaction

bibliographie - tijdschriften- en boekenschouw
e. van haverbeke

ereabonnements - abonnements d'honneur

adresses utiles - nuttige adressen
redactie - rédaction

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

Nr 1 - 1970

BOELWERF

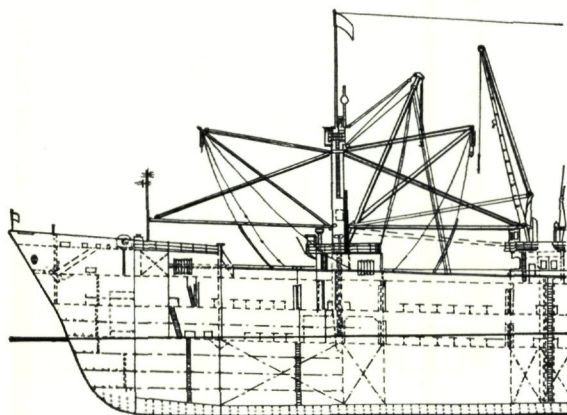
N.V. TEMSE S.A.

Tel. (03) 71.09.01

Telex 31.140

Telegr.

Boelwerf-Temse



Zeeschepen tot 90.000 ton
Navires de mer jusque 90.000 tonnes

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

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

**COMPAGNIE
MARITIME
BELGE**

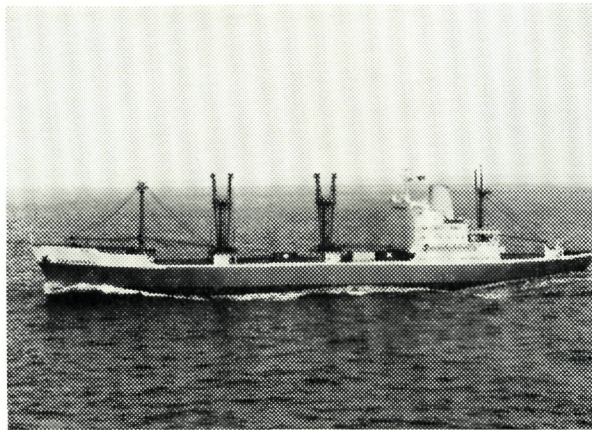
**ARMEMENT
DEPPE**

engagent pour

entrée en service immédiate

des OFFICIERS de MARINE «PONT»
(brevetés Aspirant-Officier, Lieutenant
et Capitaine au long cours)

des OFFICIERS de MARINE «MACHINE»
(brevetés 3me - 2me et 1re classe)



Se présenter avec
carnet de marin au
Service du Personnel
Navigant,
Leopolddok, 214
ANVERS
ou téléphoner au
no (03) 41.14.80 ext. 378



Ladies need special care.

A ship is steel, brass and teak.
Yet she's every inch a lady.
A very live one.
Her crew may call her stubborn,
cantankerous and contrary
but only they have this privilege.
She is the fairest of their ladies
to be served and respected.

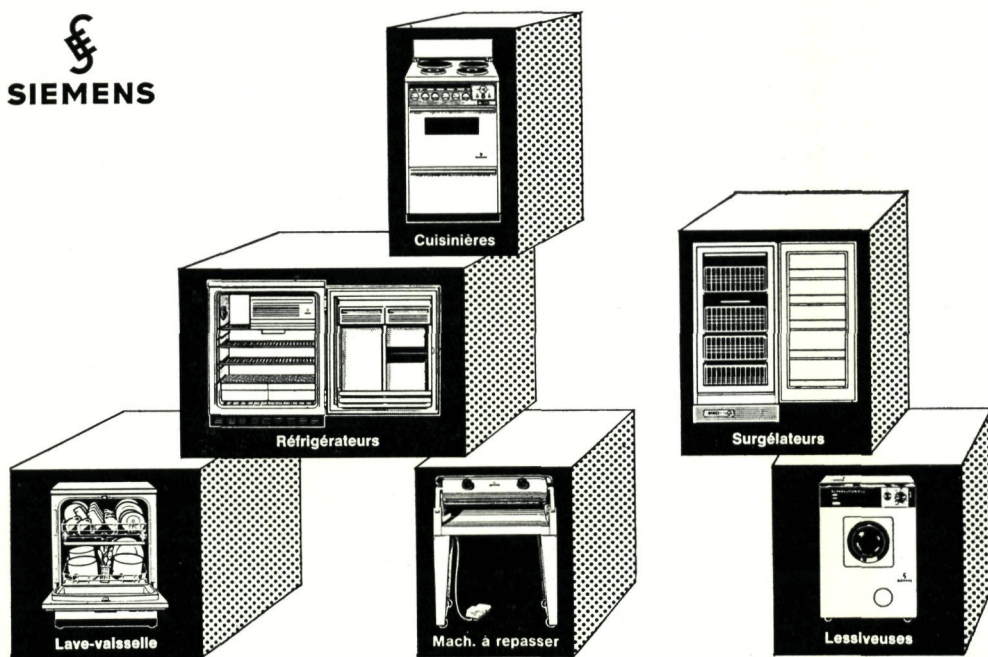
Essomarine[®] likes to wait
on the ladies of the sea.
Your Esso representative,
throughout the world,
carefully selects lubricants
and fuels especially for your ship
to insure peak performance and protection.
Give your ships special care.
Call on Essomarine.



FUELS AND LUBRICANTS

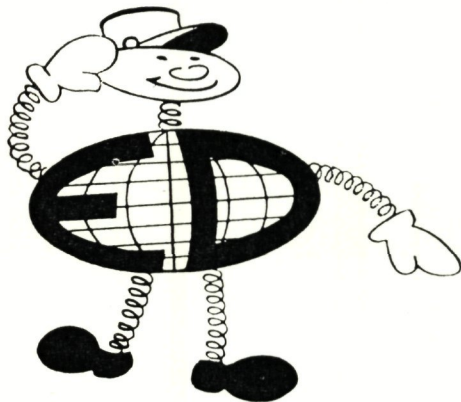
siemens rend la vie plus agréable


SIEMENS



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

EDMOND DEPAIRE S. A. N.V.



02-26-98.20

**uw vervoerder
votre transporteur**

havenlaan, 94, avenue du port - BXL

"SHOPPING,, in DOVER via de pakketboten van de lijn OOSTENDE-DOVER

☆ Speciale Eendagsexcursiebiljetten naar Dover

Vertrek Oostende : 10.15 u.

Vertrek Dover : 17.00 h.

Aankomst Dover : 13.40 u.

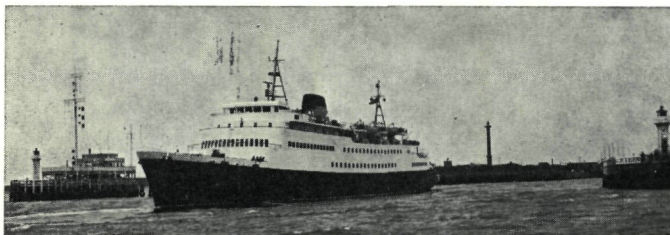
Aankomst Oostende : 20.20 u.

Prijs (heen en terug) Oostende-Dover : 336 fr. (2e klas) - 416 fr. (1e klas).

50 % vermindering voor kinderen van 4 tot 14 jaar.

Inlichtingen, enz. :

- Pakketbotendienst, Oostende.
- Spoorwegstations en Inlichtingsbureaus N.M.B.S.



"SHOPPING,, à DOUVRES via les paquebots de la ligne OSTENDE-DOUVRES

☆ Billets spéciaux d'excursion d'un jour à Douvres

Départ Oostende : 10.15 h.

Départ Douvres : 17.00 h.

Arrivée Douvres : 13.40 h.

Arrivée Oostende : 20.20 h.

Prix (aller et retour) Ostende-Douvres : 336 fr. (2e cl.) - 416 fr. (1e cl.).

50 % de réduction pour enfants de 4 à 14 ans.

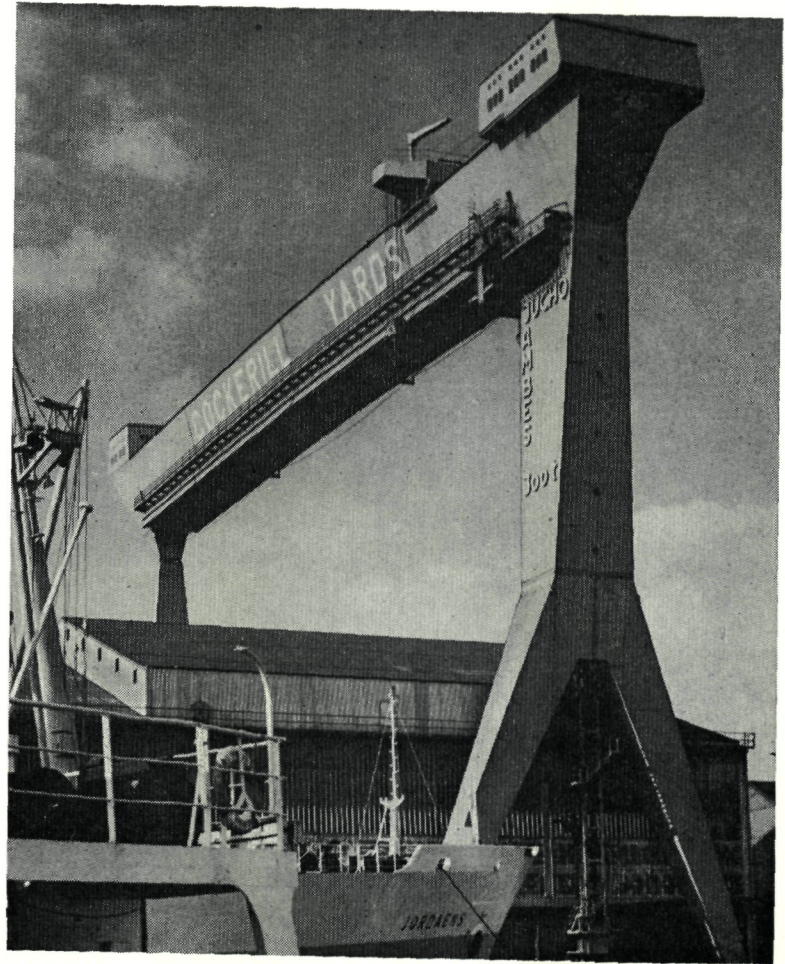
Renseignements, etc. :

- Service des Paquebots, Oostende.
- Gares des Chemins de fer et bureaux de renseignements S.N.C.B.

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

telegram : COCKERILLYARDS HOBOKEN

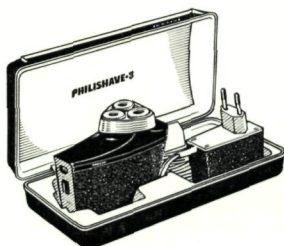
bouwen ▲
ombouwen ▲
herstellen ▲
dokken van schepen ▲
alle industriële werken ▲



n.v. cockerill yards hoboken



le Philishave
Rechargeable
branchez 1 fois
pour 3 semaines
de rasage



de Oplaadbare
Philishave

éénmaal op
stopkontakt aansluiten
voor 3 weken scheren.

PHILIPS

DANCING

FIFTY

BOULEVARD VAN ISEGHEM 40 G.
OSTENDE

In the  of the City

BEKAERT

Geschenken
Huishoudartikelen

ARTS MENAGERS
Cadeaux

Ad. Buylstraat, 11

OOSTENDE

Tel. (059) 719.36

n.v. INES-BELGIUM

tel. : 03 - 31.69.25 (5 lijnen)

koningstraat 13

antwerpen

BELGIUM INTERNATIONAL ELECTRONIC SERVICE

United Bonded Stores

S.A.
Oude Leeuwenrui 8, Antwerpen 1

Dealers n.v.



SCANDIAFLEX
AFSLUITINGEN
FERMETURES

Zonneblinden
Stores vénitiens

Accordeon deuren
Portes en accordéon

Vertikaal oriënteerbare
gordijnen
Rideaux verticaux
orientables

Bad en douche afsluitingen
Fermetures de bain et de
douche

Verkoopburelen

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

Bureaux de vente

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

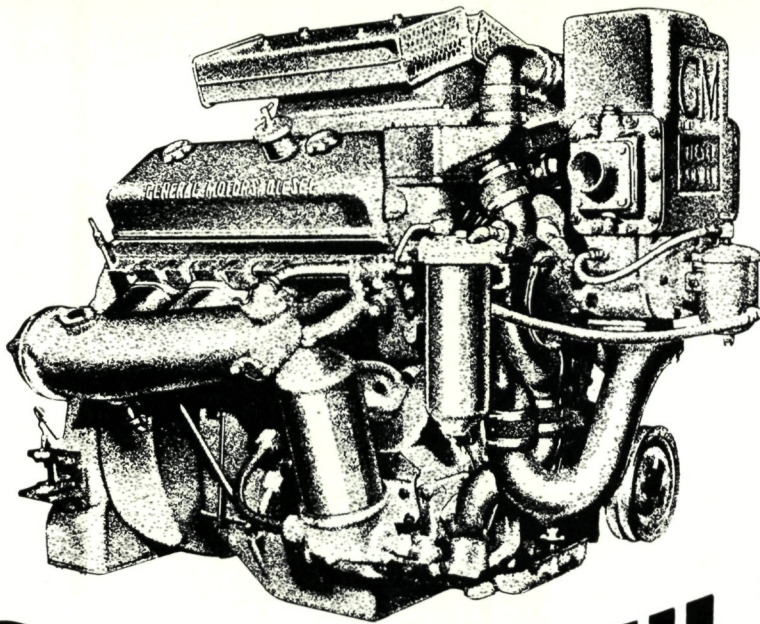
vous les connaissez sans doute les fameux produits de la brasserie PIEDBOEUF

zonder twijfel kent U ze reeds de befaamde produkten van de brouwerij PIEDBOEUF

jupiler 5
jupiler urtyp
parasol

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

handels- en besteldienst
tel. 767.47 - 769.56



SANS PAREIL!

Le moteur marin GM Bedford diesel de 145 CV

Il n'y a pas mieux : à puissance égale, ce diesel marin se vend au prix le plus avantageux du marché. Vérifiez vous-même. Vous voudrez un GM Bedford dans votre bateau. De 40 à 145 CV. 4 ou 6 cylindres. Service spécialisé partout. Tous renseignements vous seront fournis par



**General Motors
Continental**

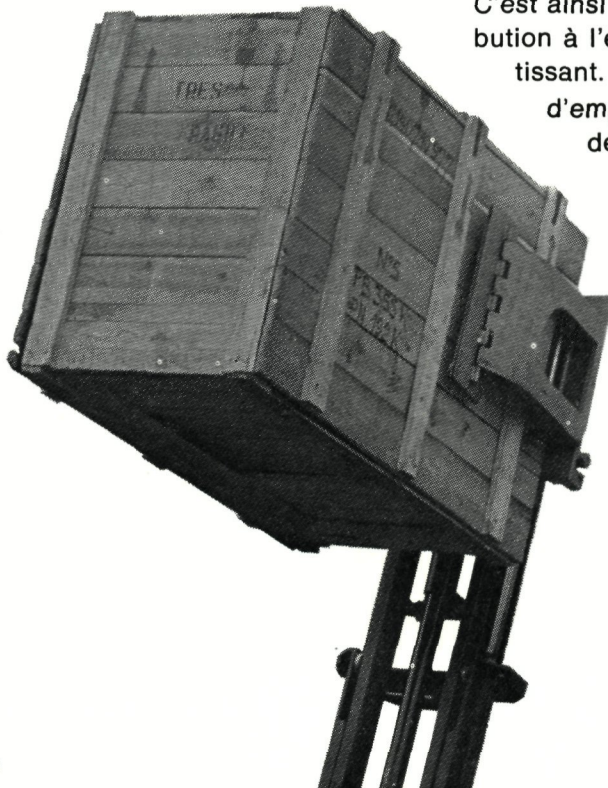
Noorderlaan 75 - Tel. (03) 41.04.80
2030 Antwerpen

Santiago (Chili) avait besoin d'un ordinateur IBM. C'est Diegem (Belgique) qui le livre.

Le Centre Technique d'IBM à Diegem, qui occupe une position géographique privilégiée dans le Marché Commun, s'est acquis une réputation internationale. Par la qualité et la compétence de ses services et de ses techniciens. C'est à eux, en effet, que les entreprises de nombreux pays confient la révision de leurs ordina-

teurs, qui sont démontés jusque dans leurs moindres composants et reconstruits en fonction des derniers dispositifs mis au point depuis leur lancement. Diegem exporte, dans 34 pays, la moitié de sa production. Et, avec la mise en route de ses nouvelles unités de fabrication, ces exportations augmenteront considérablement.

C'est ainsi qu'IBM apporte sa contribution à l'économie belge. En investissant. En créant des centaines d'emplois nouveaux. En formant des techniciens de pointe. En exportant.

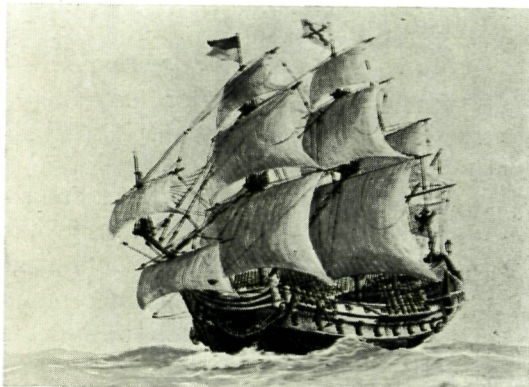




Wenskaarten

Het enorm sukses van de wenskaarten 1970 - totaal uitverkocht - en het aandringen van verscheidene van onze lezers, heeft er ons toe aangezet deze kaarten te herdrukken, met een blanco tussenblad. Dit zal U toelaten deze kaarten voor iedere gelegenheid te gebruiken: gelukwensen, verjaardagen, feestdagen, enz. Voor deze lezers die de kaarten nog niet kennen herhalen wij volgraag de gegevens.

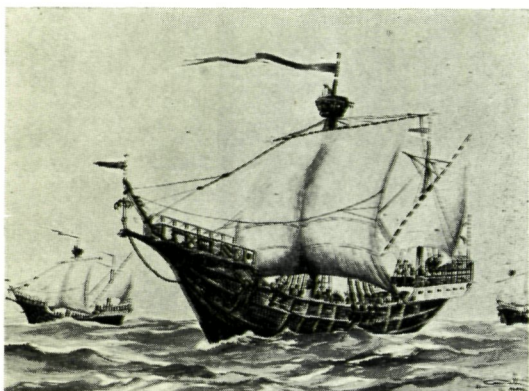
Neptunus heeft beroep gedaan op de kunstenaar C. Adam. De kaarten stellen een reeks zeilschepen voor uit het verleden, uitgevoerd in vierkleurdruk, nl. een „Fluit” van de Koninklijke vloot van Philip II; een „Kogge” van het Vlaamse Eskader van Philip van Bourgondië; de „Neptunus” een kapersfregat gebouwd te Oostende in 1691 en tenslotte een der schepen van de wereldberoemde Oostendse Compagnie. Deze reeks kaarten kunnen besteld worden bij Neptunus aan de spotprijs van 40 F per reeks.



Cartes de vœux

L'énorme succès des cartes de vœux 1970, exécutées par Monsieur Carlo Adam - stock complètement épuisé - et les commandes toujours constantes de la part de nos lecteurs a incité l'asbl Neptunus à faire réimprimer ces cartes de vœux, qui seront dorénavant accompagnées d'une feuille vierge; ce qui permettra à l'acheteur de les utiliser dans n'importe quelle occasion.

Il s'agit donc d'une série de quatre magnifiques voiliers du passé, exécutée en quadrichromie; notamment d'une „Flute” de la flotte Royale de Philippe II; d'un „Kogge” de l'Escadre de Flandre de Philippe de Bourgogne; du „Neptunus”, une frégate corsaire construite à Ostende en 1691 et enfin d'un bâtiment de la réputée „Compagnie d'Ostende”. Cette série de cartes peut être commandée chez Neptunus, au prix de 40 francs.



Haast U, slechts nog enkele te bekomen !

Dépêcher vous, leur nombre diminue !

Magnifique chope en céramique d'art de Bouffioulx aux armes de la Force Navale. Uniquement en vente à Neptunus. (Caserne Général Mahieu Oostende) B.P. 17-OOSTENDE. Prix : 100 F. par colis postale + 25 F.

Prachtige bierpot in kunstkeramiek van Bouffioulx, met het wapen van de Zeemacht. Momenteel enkel te verkrijgen bij Neptunus (Kazerne Mahieu Oostende P.B. 17-OOSTENDE. Prijs : 100 F per postcollie + 25 F.

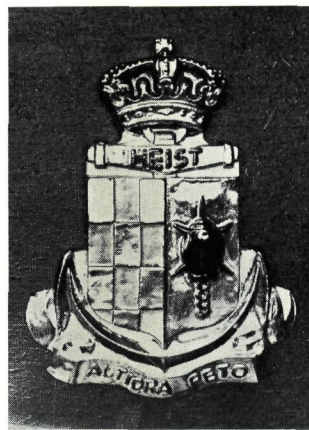
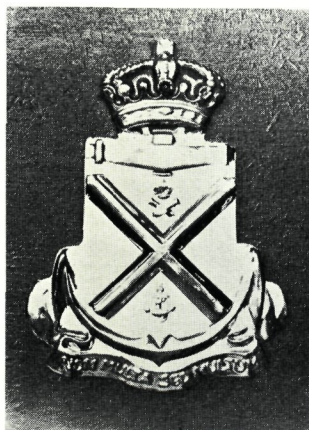


WAPENSCHILDEN

Een reeks - praktisch voor al de schepen - wapenschilden, uitgevoerd door de Oostendse kunstenaar Michiels, in keramiek en in vier- of vijf kleuren, zijn te bekomen bij Neptunus tegen betaling van 140 F plus 25 F verzendingskosten. Ieder wapen werd goedgekeurd door de Heraldische Commissie Zeemacht en is stuk voor stuk een juweeltje. Een mooi en smaakvol geschenk voor de feestdagen.

ECUSONS

Une série d'écussons, exécutée en céramique polychrome, par l'artiste Ostendais Michiels, est mise en vente à la boutique Neptunus, au prix de 140 F pièce + 25 F frais d'expédition. Chaque écusson a été agréé par la commission héraldique de la Force Navale et chacun d'eux est un bijou. Un joli et agréable cadeau pour les jours de fête.



A vous, amis lecteurs...

Ça y est, c'est parti... Après trois ans d'efforts, Neptunus reçoit sa nouvelle forme. Ce format que nous croyons idéal pour une revue comme la nôtre, vous permettra, ami lecteur, une lecture plus agréable de nos articles, de nos plans et de nos cartes et vous pourrez mieux apprécier aussi les clichés que nous vous offrons car ils seront plus grands : les photos de navires, en effet ne se présentaient pas bien dans le format précédent et on nous en faisait parfois le reproche. Après tout, pourquoi nous refuserions-nous à sacrifier sur l'autel de la Civilisation de l'Image !

Une revue maritime se doit de parler de la mer immense, des navires, des marins. Neptunus, notre revue maritime, par laquelle des marins s'adressent à ceux qui, comme eux, aiment ce métier et le climat, l'atmosphère de la vie maritime à ceux qui désirent mieux les connaître, doit s'efforcer de refléter, au mieux, cette ambiance qui, sur un fond de grand vent et de sel marin, montre notre volonté d'ouvrir notre pays aux bienfaits économiques et professionnels de son renouveau maritime.

Voir grand en Belgique, c'est tourner ses regards vers la mer, pour se rapprocher des peuples de par-delà l'horizon afin de partager le bénéfice de nos cultures et de nos civilisations. La Belgique n'eut jamais de plus grand rayonnement qu'au cours des siècles où elle s'adonna, par la mer, à un commerce qui fut florissant. Et aujourd'hui, elle connaît ce renouveau : les plus hautes autorités du pays se penchent avec attention sur les problèmes maritimes et portuaires ; sa situation géographique, le dynamisme de ses entreprises, l'exiguïté même de son sol l'y conduisent irrévérablement.

Et la jeunesse, celle dont Lénine disait que celui qui la détient, détient l'avenir, se tourne d'elle-même vers la mer. Près de 12.000 jeunes gens, chaque année, se sentant irrésistiblement attirés par la Marine, s'y présentent avec toute leur foi et leur ardeur, prêts à y consacrer les 15 mois de leur vie que le pays leur demande. Hélas, le dira-t-on assez, 1.200 d'entre eux à peine, y sont admis, car la Belgique ne s'est pas encore recréé une marine à la mesure de ses intérêts économiques.

Tous ceux-là sont nos amis et le resteront car ils lutteront avec nous pour que le pays retrouve, sur mer, la place qui lui revient.

Aan U, vriend lezer...

Het is gebeurd... Na drie jaar inspanningen krijgt Neptunus zijn nieuwe vorm. Dit formaat dat voor ons het best geschikt lijkt voor een tijdschrift zoals het onze, zal u toelaten, beste lezer, op een aangenamer manier onze artikels, plans en kaarten te lezen en u zult aldus beter de clichés naar waarde weten te schatten daar ze groter zullen zijn : voor de foto's van de schepen was het vroeger formaat werkelijk te klein.

Van een maritiem tijdschrift wordt verwacht dat het over de onmetelijke zee, de schepen en de zeelui schrijft. Neptunus, het tijdschrift dat de spreekbuis wil zijn van de zeelui en zich tot deze mensen richt die zoals zij dit beroep dicht bij het hart dragen, is het sprekend bewijs van onze betrachtning om ons land voor de economische en beroepsweldaden van een maritieme vernieuwing open te stellen.

Groot zien voor België, is kijken naar zee, om aldus achter de horizon, elkanders kultuur en beschaving te delen. De geschiedenis getuigt van Belgische grootheid, toen het langs de weg van de zee bloeiende handel dreef. Vandaag kent België deze hernieuwing : de hoge autoriteit van het land is zich bewust van de noodzaak om maritieme en havenproblemen gunstig op te lossen. De geografische ligging van België, het dynamisme waarmee zijn ondernemingen bezield zijn, zijn relatief kleine oppervlakte dwingen het ertoe.

En de jeugd, van dewelke Lenine zei, dat diegene die ze bezit de toekomst in handen heeft, draait zich gewillig naar de zee om.

Ieder jaar zien wij 12.000 jongeren die zich door de marine laten verleiden en zich kandidaat stellen om 15 maand van hun leven bij de Zeemacht door te brengen. Helaas, slechts 1.200 hiervan zullen hun droom zien verwezenlijken daar België nog altijd niet de marine heeft die opweegt tegen zijn economische belangen.

Al dezen zijn onze vrienden en dat zullen ze blijven daar ze met ons zullen ijveren opdat hun land op zee de rechtmatige plaats bekomt waarop het recht heeft.

MARINES MILITAIRES 69



L. HOORNAERT
J. HARDY

Face à la rapide expansion navale de l'Union Soviétique, équipée en majorité d'unités modernes présentes sur tous les océans, l'année 1969 a vu la mise à la réserve d'un nombre appréciable de navires américains, mesure dictée par des impératifs budgétaires. La plupart de ces unités dataient de la dernière guerre. Le problème du vieillissement de l'US Navy affecte particulièrement la flotte amphibie, les porte-avions ASM et les escorteurs. Le programme DX de destroyers standardisés est donc prioritaire.



La Marine Britannique connaît une période de transition en attendant la mise hors service de ses porte-avions, en vertu d'une décision très controversée de M. WILSON.

La Marine Française poursuit son programme en faveur de la force de frappe mais au détriment du remplacement des escorteurs qui atteindront la limite d'âge au milieu de la décennie.

Les Marines Italiennes et de la République Fédérale Allemande poursuivent sans heurt leur modernisation. Cette dernière met en service ses premiers destroyers lance-missiles. L'une et l'autre seront en mesure de jouer un rôle non négligeable respectivement en Méditerranée et en Baltique.

ETATS-UNIS

Budget Naval 1969-1970

Pour l'année fiscale 1969 - 1970, le budget total de la défense s'élève à 83.002 millions de dollars, lesquels sont répartis de la façon suivante :

US ARMY	26.407	US NAVY et MARINES	24.409
US AIR FORCE	26.223	Divers	5.903

La part de la NAVY représente donc 29,5 % du budget total de la défense et 31,4 % du budget des trois forces.

Ces crédits permettent et permettront d'entretenir (chiffres budgétaires moyens) environ 771.500 hommes dans la NAVY et 314.500 dans le MARINE CORPS, contre 795.000 et 306.000 en 1968 - 1969.

895 bâtiments de toutes catégories constituent les forces actives de la Flotte, soit :

- 15 porte-avions d'attaque (CVA) — 67 sous-marins d'attaque à propulsion nucléaire (SSN)
- 6 porte-avions ASM (CVS)
- 41 sous-marins lance-missiles — 279 bâtiments de combat divers
- 141 bâtiments amphibies
- 124 auxiliaires.

L'aéronavale, quant à elle, peut mettre en œuvre 8452 appareils dont 1650 sont embarqués.

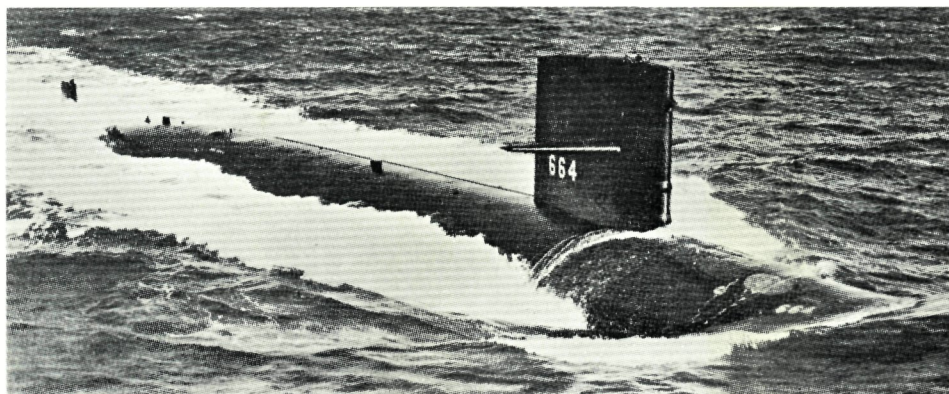
Mise en œuvre présente et future des unités de la Flotte

Les 15 porte-avions d'attaque (CVA) mentionnés par le budget naval sont :

- le porte-avions de 76.000 tonnes à propulsion nucléaire (CVAN) „ENTREPRISE”
- 8 porte-avions classiques de 60.000 tonnes de la classe FORRESTAL ou dérivée
- 3 de 51.000 tonnes de la classe MIDWAY
- 3 de 33.000 tonnes de la classe HANCOCK.

Il est à noter que la refonte du „MIDWAY” ayant coûté et duré plus que prévu, celle de son sister-ship le „CORAL SEA” ne sera pas entreprise mais que le bâtiment subira uniquement un grand carénage.

Le budget naval 1968 - 1969 prévoyait la diminution du nombre des porte-avions ASM (CVS) mais les responsables américains, face à la menace grandissante de la flotte sous-marine de l'URSS (environ 350 sous-marins dont une soixantaine à propulsion nucléaire), ont décidé que les 6 CVS seraient maintenus en service jusqu'en 1974. Rappelons que ces unités sont l'ESSEX, le YORKTOWN, le HORNET, le WASP, le DENNINGTON et le KEARSAGE qui déplacent environ 30.000 tonnes. L'ESSEX devrait en principe être désarmé en juin 1970. De même 2 autres CVS seront remplacés dans un avenir proche par 2 des 5 CVA de la classe HANCOCK, transformés. Par la suite, il est prévu que les autres CVS seront eux-mêmes remplacés par les 3 derniers HANCOCK. Il apparaît donc, d'après ce programme à moyen terme, qu'en 1976, la flotte de porte-aéronefs ASM se composera de 5 CVA transformés et d'un vieux CVS.



SEA DEVIL (SSN 664)

1969, U.S.N.

A la même époque on estime que la force des porte-avions d'attaque comptera :

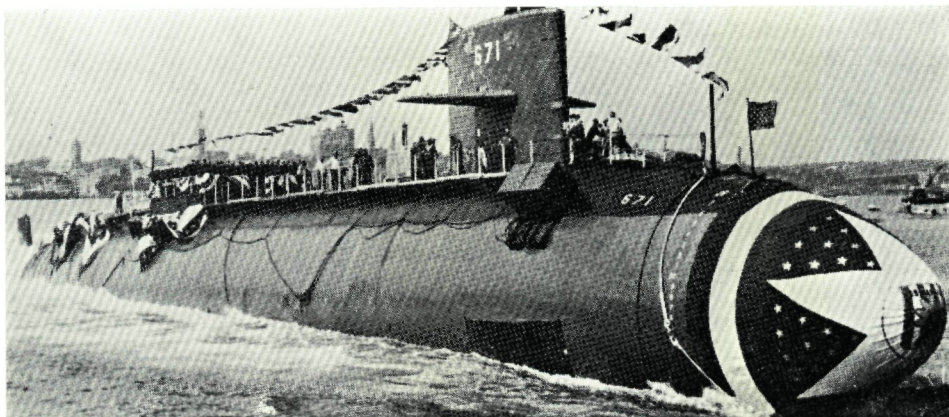
- 4 porte-avions à propulsion nucléaire
- 8 classe FORRESTAL ou dérivée
- 3 MIDWAY.

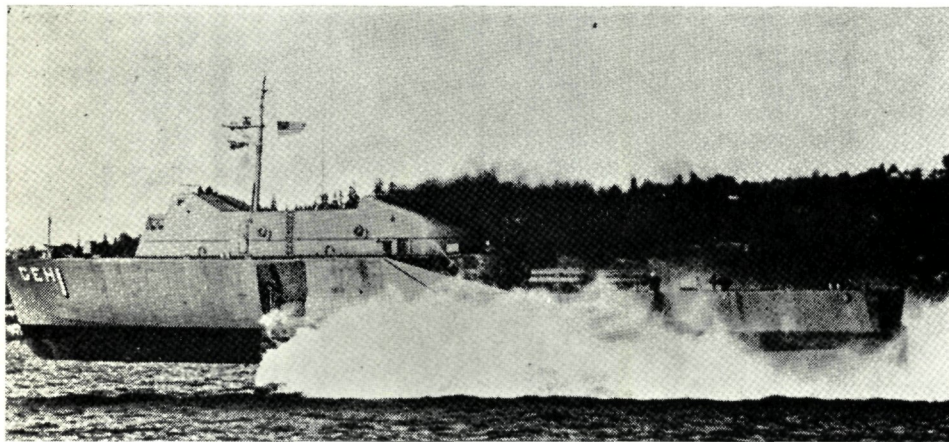
Constructions nouvelles retenues par le nouveau budget

- 1 porte-avions d'attaque à propulsion nucléaire le „CHESTER NIMITZ ” dont la construction a débuté à NEWPORT NEWS au cours de l'été 1968.
- 1 destroyer lance-missiles de 10.000 tonnes à propulsion nucléaire (DXGN) dont le coût s'élève à 222 millions de dollars.
- 5 destroyers du type DX ou DD 963, navires dont la construction a été jugée prioritaire, car ils doivent assurer, non seulement la protection

NORWAL

1969, U.S.N.





PLAINVIEW (AGEH--1)

1968, U.S.N.

ASM des convois marchands, mais aussi la protection à la fois ASM et AA des Task Forces de CVA et des groupes amphibies auxquels ils doivent procurer en outre un appui de feu dans les débarquements. Afin d'accomplir au mieux leurs missions, les DX (5 à 7.000 tonnes - 30 nœuds) seront armés de canons, de missiles surface-air à courte portée, de missiles ASM ASROC ainsi que d'1 ou 2 hélicoptères ASM pilotés.

- 3 sous-marins d'attaque à propulsion nucléaire classe SSN 688, dont la principale caractéristique est une vitesse accrue par rapport aux anciennes classes.
- 2 navires d'assaut du type LHA de 40.000 tonnes environ, à même de lancer en opération 2.000 hommes et leur matériel.
- 2 canonnières (PGM) destinées à engager des combats anti-navires dans les eaux côtières.
- 1 chasseur de sous-marins (PC).
- 2 remorqueurs de haute mer.

Il est à noter également que la partie du budget „Achat et Matériel” prévoit également des fonds d'avance pour la construction de 8 DX, 1 DXG, d'un second DXGN et de 2 LHA, qui seront repris dans le prochain exercice.

Conversions prévues

Le programme de conversions inscrit au budget 1969-1970 porte sur 15 bâtiments, soit :

- 2 sous-marins lance-missiles balistiques à propulsion nucléaire qui doivent recevoir des missiles POSEIDON. (La NAVY espère que d'ici 1974 31 SSBN seront ainsi convertis).
- 10 dragueurs océaniques (MSO) qui seront modernisés afin d'être plus aptes à effectuer du „minehunting”.

- 3 frégates lance-missiles (DLG) qui subiront quelques changements quant à leur équipement électronique et qui se verront équipées du missile TERRIER amélioré.

L'aéronavale

Pour ce qui est de la fabrication d'avions et hélicoptères, le budget en prévoit la commande de 509 : le EA 6B et le KA 6B qui sont deux variantes de l'INTRUDER, le A7E CORSAIR, le RA-5 VIGILANTE et le F14A, nouvel intercepteur standard de la NAVY qui doit remplacer le F 111 B dont la fabrication a été arrêtée par décision du Congrès.

Deux millions de dollars ont été également accordés à la mise au point d'un hélicoptère lourd.

Missiles, Armes et Munitions

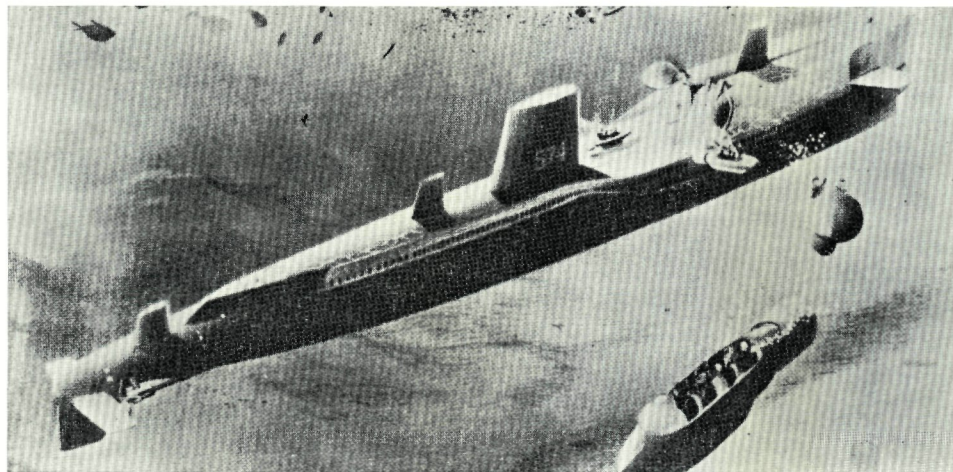
Le budget 1969-1970 autorise la poursuite de la mise au point du système de missiles à longue portée ULMS et du missile air-surface CONDOR ainsi que la fabrication des missiles surface-air STANDARD „Medium” et „Extended Range” et SEA SPARROW. Il en va de même pour les torpilles MK 46, MK 48.0 et MK 48.01, ces dernières étant téléguidées.

Recherche et Développement

Les 2.207 millions de dollars consacrée à la recherche et au développement seront surtout affectés aux programmes suivants :

- avions VSX (S3A) de lutte ASM
- avions embarqués F 14 et F 14 B
- SSN à transmission électrique
- ASMS (Advanced Surface Missile System)
- Sonars
- IPDMS (Improved Point Defense Missile System).

GRAYBACK



UNITES NAVIGANTES

Commissionnements

— Sous-marin d'attaque à propulsion nucléaire :

SSN-664 „ SEA DEVIL ”
SSN-649 „ SUNFISH ”
SSN-667 „ BERGALL ”
SSN-671 „ NARWHAL ”
SSN-668 „ SPADEFISH ”
SSN-669 „ SEA HORSE ”
SSN-646 „ GRAYLING ”
SSN-660 „ SAND LANCE ”
SSN-652 „ PUFFER ”

— Dock d'assaut amphibie :

LSD-36 „ ANCHORAGE ”
LPD-10 „ JUNEAU ”
LSD-37 „ PORTLAND ”

— Escorteurs océaniques classe KNOX :

DE-1052 „ KNOX ”
DE-1055 „ HEPBURN ”
DE-1056 „ CONNOLE ”
DE-1058 „ MEYERKORD ”
DE-1053 „ ROARK ”

— Frégates lance-missiles :

DLG-6 „ FARRAGUT ” ex-DL-6 (classe KOONTZ)

— Destroyer lance-missiles :

DDG-36 „ J. S. McCain ” ex-DL-6 (classe MITSCHER)

— Patrouilleurs-canonnières rapides :

PG-97 „ SURPRISE ”
PG-95 „ DEFIANCE ”
PG-98 „ WELCH ”
PG-92 „ TACOMA ”
PG-94 „ CHEHALIS ”
PG-99 „ BEACON ”

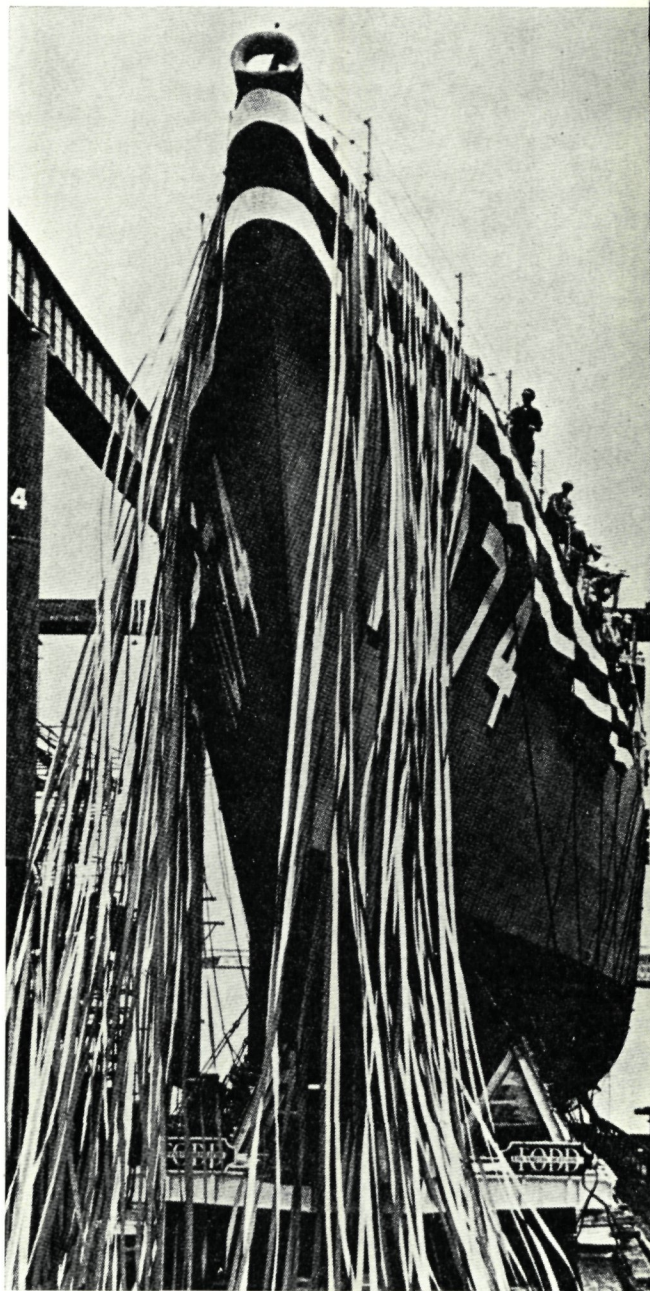
— Hydroptère AGEH-1 „ PLAINVIEW ”

— Navires de débarquement pour chars :

LST-1179 „ NEWPORT ”
LST-1182 „ FRESNO ”

— Transports d'assaut amphibies :

LKA-114 „ DURHAM ”
LKA-115 „ MOBILE ”
LKA-116 „ St.-LOUIS ”



- Auxiliaires :
AOR-1 „ WICHITA ”
AOR-2 „ MILWAUKEE ”
AFS-6 „ SAN BIEGO ”.

Lancements

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> — Sous-marins d'attaque à propulsion nucléaire :
SSN-649 „ SUNFISH ”
SSN-666 „ HAWKBILL ”
SSN-672 „ PINTADO ”
SSN-674 „ TREPANG ”
SSN-673 „ FLYING FISH ” — Escorteurs océaniques classe KNOX :
DE-1059 „ SIMS ”
DE-1061 „ PATTERSON ”
DE-1074 „ HAROLD E. HOLT ”
DE-1068 „ VREELAND ”
DE-1075 „ TRIPPE ”
DE-1066 „ MARVIN SHIELDS ”
DE-1072 „ BLAKELY ” — Porte-hélicoptères d'assaut amphibie :
LPH-12 „ INCHON ” — Navires de débarquement pour chars : | <ul style="list-style-type: none"> LST-1187 „ TUSCALOOSA ” LST-1184 „ FREDERICK ” LST-1186 „ CAYUGA ” LST-1180 „ MANITOWOC ” LST-1185 „ SCHENECTADY ” — Transports d'assaut amphibie :
LKA-117 „ EL PASO ” — Navire de commandement amphibie :
LCC-19 „ BLUE RIDGE ” — Auxiliaires :
AFS-7 „ SAN JOSE ”
AOR-3 „ KANSAS CITY ”
AOE-4 „ DETROIT ”
ASR „ PIGEON ” et „ ORTOLAN ” — Sous-marin de recherches océanographiques à propulsion nucléaire NR-1 — Patrouilleur-canonnière :
PG-101 „ GREEN BAY ”. |
|---|---|

Refontes

- Le „ GRAYBACK ”, sous-marin lanceur de missiles REGULUS, a été converti en transporteur de nageurs de combat et numéroté „ LPSS-574 ”.
- Le porte-avions d'attaque limitée „ INTREPID ” redevient porte-avions ASM numéroté CVS-9.
- Les sous-marins POLARIS „ JAMES MADISON ” et „ VON STEUBEN ” sont en cours de conversion pour recevoir les missiles POSEIDON.

Pertes et avaries.

- Le porte-avions CVAN-65 „ ENTREPRISE ” a été gravement avarié par une explosion qui a fait 26 morts et 85 blessés le 14 janvier.
Après passage au chantier, le „ BIG E ” a été remis en service.
- Le DD 754 „ FRANK E. EVANS ” a été éperonné et coulé en Mer de Chine le 2 juin par le porte-avions australien „ MELBOURNE ”.

Mise à la réserve

Une centaine d'unités principalement anciennes de tous types ont été retirées du service actif par suite de compressions budgétaires. Parmi elles, le cuirassé „ NEW JERSEY ”, le croiseur lourd „ BOSTON ”, les porte-avions ASM „ ESSEX ”, „ BENNINGTON ” et „ KEARSAGE ”, le sous-marin nucléaire „ TRITON ” et les frégates „ WILLIS A. LEE ” et „ WILKINSON ”.

GRANDE - BRETAGNE

Budget Naval 1969 - 1970

C'est le 20 février 1969 que le gouvernement britannique a publié son „ Livre Blanc ” sur la défense pour 1969 - 1970. Pour la première fois depuis bien longtemps, le budget total est inférieur à celui de l'année précédente, il s'élève à 2.266 millions de livres contre 2.271 en 1968 - 1969.

Cette réduction de 5 millions de livres est directement fonction des économies forcées réalisées par le gouvernement sur les commandes de matériel et sur la réduction des effectifs stationnés outre-mer.

Pour la première fois également, le budget accuse une diminution en valeur absolue : en effet il ne représente plus que 6 % du Produit National Brut. Pour le reste il n'apporte aucune nouveauté, et confirme les décisions prises en 1966 à savoir :

- retrait progressif des forces stationnées outre-mer et par voie de conséquence :
- contribution accrue à l'OTAN et à la défense de l'Europe.

Il est à noter que, malgré le désengagement britannique outre-mer, les moyens stationnés en Europe continueront à s'exercer en vue d'opérations dans ces régions ; aussi, des exercices aéronavals en collaboration avec l'Australie, la Nouvelle Zélande, la Malaisie et Singapour sont-ils prévus dans les années à venir.

La Grande-Bretagne a décidé de jouer un rôle plus important au sein de l'OTAN ; à cet effet le „ Livre Blanc ” tient à souligner qu'au point de vue naval une force comptant soit un porte-avions, soit un commando Carrier, soit l'un des deux transports d'assaut du type FEARLESS ainsi qu'un navire lance-missiles sera déployée dès 1970 en Méditerranée. D'autre part des unités du „ COASTAL COMMAND ” participeront avec d'autres appareils appartenant à des marines de l'OTAN à la surveillance de l'escadre soviétique de Méditerranée.

Le budget de la Marine pour l'exercice 1969 - 1970 se monte à 645.624 millions de livres, ce qui représente environ 27 % de l'ensemble des dépenses militaires.

Dans ce budget, la composante navale de la force stratégique reviendra à 55 millions de £. A l'heure actuelle, trois des quatre SSBN sont opérationnels : RESOLUTION, REPULSE, RENOWN, le quatrième le REVENGE ralliera la flotte en 1970.

Les forces conventionnelles de la ROYAL NAVY reviendront quant à elles à 280 millions de £.

L'aéronavale britannique comprendra environ 200 appareils en première ligne et un peu plus en seconde ligne.

Les crédits accordés à l'étude, à la recherche et à la mise au point des armements porteront principalement sur :



ANDROMEDA

- le système surface-air SEA DART
- le surface-air à courte portée SEA WOLF
- l'engin ASM à longue portée IKARA
- la torpille MK 31

ainsi que les systèmes associés à ces armes

- la propulsion nucléaire
- les turbines à gaz
- les Hovercraft.

Les refontes et les constructions nouvelles prévues sont les suivantes :

- le porte-avions „ ARK ROYAL ” qui ralliera la flotte en 1970,
- le croiseur „ BLAKE ” transformé en porte-hélicoptères ASM (opérationnel depuis la fin 1969). La conversion du sistership „ TIGER ” est en cours, celle du „ LION ” est toujours envisagée,
- pour ce qui est des escorteurs et des frégates, les destroyers lance-missiles „ ANTRIM ” et „ NORFOLK ” rejoindront la flotte, portant ainsi à 8 les destroyers de la classe COUNTY.

La construction du DDG type 82 „ BRISTOL ” se poursuit : il sera admis en service en 1971.

Six escorteurs de la classe LEANDER rejoindront les 17 autres en opération.

- Le SSN „CHURCHILL ” entrera en service en 1970. Les cinquième, sixième et septième sous-marins de ce type sont en construction. Une huitième unité vient d'être commandée.
- La conversion des MSC en chasseurs de mines se poursuit.
- Des navires hydrographiques nouveaux.
- Trois pétroliers d'escadre.

Constructions futures

Le „Livre Blanc ” n'apporte guère de précisions sur les constructions futures. En dehors des sous-marins nucléaires d'attaque (SSN) dont nous avons parlé plus haut, il se contente d'annoncer qu'un destroyer lance-missiles du type „42 ” équipé du missile SEA DART a été commandé et que les études relatives à un nouveau type de croiseur sont en bonne voie. Il est question également du successeur du LEANDER qui pourrait être construit par YARROW-VOSPER, il s'agira du type 22.

Enfin, notons que le budget permettra d'entretenir les effectifs suivants :

ROYAL NAVY	82.400
ROYAL MARINES	9.200
Infirmières	600
W.R.E.N.S.	3.300
	<hr/>
	95.500

UNITES NAVIGANTES

Commissionnements

- Le croiseur „BLAKE ” transformé en porte-hélicoptères a été remis en service et a effectué des essais d'appontage et de décollage vertical avec le HARRIER de la RAF.
- Sous-marin Polaris „REVENGE ”.
- Escorteurs océaniques classe LEANDER :
 - „ANDROMEDA ”
 - „JUPITER ”
 - „HERMIONE ”
 - „BACCHANTE ”
 - „SCYLLA ”
 - „CHARYBDIS ”

Lancements

- escorteur océanique „DIOMEDE ” classe LEANDER
- sous-marin d'attaque à propulsion nucléaire „CONQUEROR ”
- destroyer lance-missiles type 82 „BRISTOL ”

Rappelons les caractéristiques de cette unité :

déplacement : 5600 t

propulsion : COSAG total 74.600 CV

vitesse : 32 nœuds

armement :

1 rampe double pour missiles SEA DART

1 tourelle simple de 114 mm.

1 hélicoptère léger

2 pièces de 40 mm.

1 système ASM IKARA

1 LIMBO

Mise en chantier

- la quille de l'escorteur océanique type 21 „AMAZON ” a été posée.
Cet escorteur aura les caractéristiques suivantes :
déplacement : 2500 t
propulsion : turbines à gaz (COGOZ)
vitesse : 33 nœuds
armement : 1 hélicoptère WG 13 porteur de torpilles MK 31
1 affût quadruple de missiles SEACAT
1 tourelle simple de 114 mm MK8
2 pièces de 20 mm.

Refonte

- les escorteurs océaniques „ASHANTI ” et „TARTAR ” de la classe TRIBAL reçoivent un sonar remorqué.

FRANCE

Mise en service

- le 1er sous-marin nucléaire lance-engins „LE REDOUTABLE ” effectue ses essais à la mer
- la frégate lance-missiles „DUQUESNE ”.

Lancements

- le 2e sous-marin nucléaire lance-engins „LE TERRIBLE ”
- sous-marins classe DAPHNE „PSYCHE ” et „SIRENE ”.

Désarmement

- le début de l'année 70 verra le désarmement du cuirassé „JEAN BART ”
- le transport de chalands de débarquement „FOUDRE ” a été désarmé.

Refonte

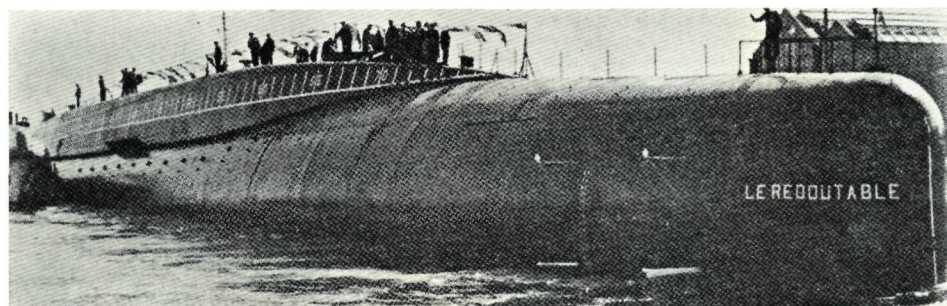
Le croiseur anti-aérien „COLBERT ” est entré en refonte.

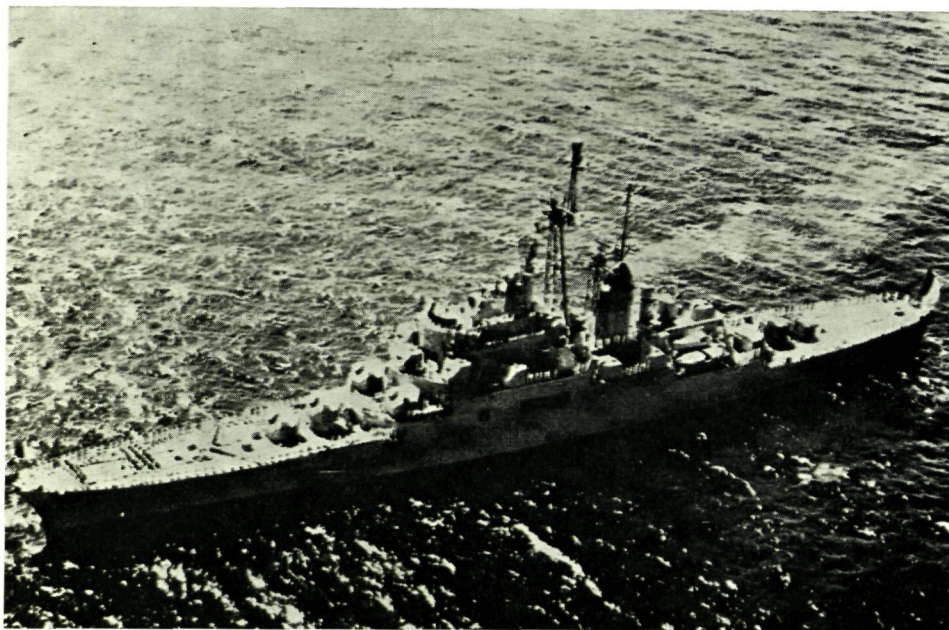
Les missions du „COLBERT ” refondu seront :

- d'être avant tout, un bâtiment de commandement capable d'assurer le commandement d'une force navale, d'une force inter-armées en opérations outre-mer, d'un dispositif de défense aérienne

LE REDOUTABLE

France.





COLBERT

France

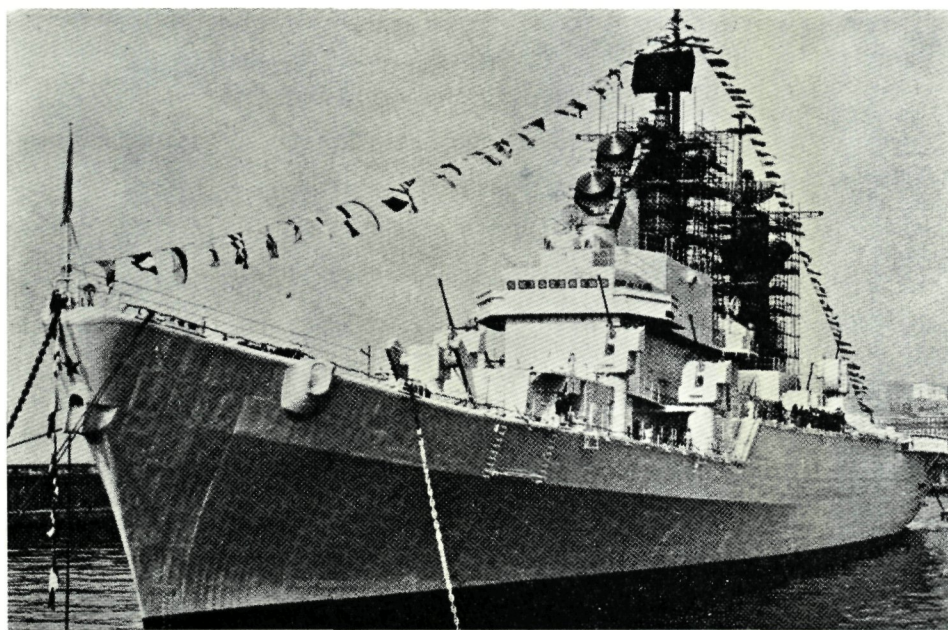
- mais aussi, un bâtiment de combat capable d'assurer la protection anti-aérienne d'une force navale ou d'intervention
- et également, un bâtiment de combat capable d'engager des forces ennemies de surface et d'assurer sa propre auto-défense anti-aérienne.

La nouvelle physionomie du „COLBERT ” présentera les caractéristiques suivantes :

- un système d'armes anti-aérien à moyenne portée constitué autour d'une rampe double de missiles MASURCA
- un système d'armes surface-surface du type MM 38 EXOCET
- six tourelles simples de 100 mm.

Les installations de commandement seront particulièrement développées, comprenant un central opérations de type modulaire, un bureau d'opérations, un PC combiné.

Le „COLBERT ” sera doté d'un sonar de coque moderne à dôme hissable et d'un système d'exploitation navale des informations tactiques (SENIT). Enfin, il pourra embarquer un commando de fusiliers-marins avec 2 LCVD.



VITTORIO VENETO

Italie

ALLEMAGNE FEDERALE

Mise en service

- destroyers lance-missiles „LUTJENS ” et „MOLDERS ”, première et deuxième des 3 unités classe CHARLES ADAMS construites aux USA.
- sous-marin côtier „U 12 ”
- escorteur rapide „AUGSBURG ” remis en service après remise en état
- transporteurs de mines „SACHSENWALD ” et „STEIGERWALD ”
- dragueur de petits fonds „ACHERON ”.

Lancement

- destroyer lance-missiles „ROMMEL ”, 3e et dernier de la série.

Commandes

- 22 hélicoptères SIKORSKY „SEA KING ” ont été commandés ; ils seront fabriqués sous licence par WESTLAND en GRANDE-BRETAGNE
- 4 escorteurs lance-missiles du type 121 ont été commandés.

Caractéristiques :

déplacement : 3600 t

propulsion : diesels et turbines à gaz

vitesse : 30 nœuds

armement : 1 rampe simple pour missiles mer-air à moyenne portée
STANDARD 1A
4 tourelles simples de 76 mm. OTO-MELARA
4 tubes lance-torpilles ASM.

— 10 vedettes rapides lance-missiles type 143 seront mises en service à partir de 73.

Caractéristiques :

déplacement : 350 t

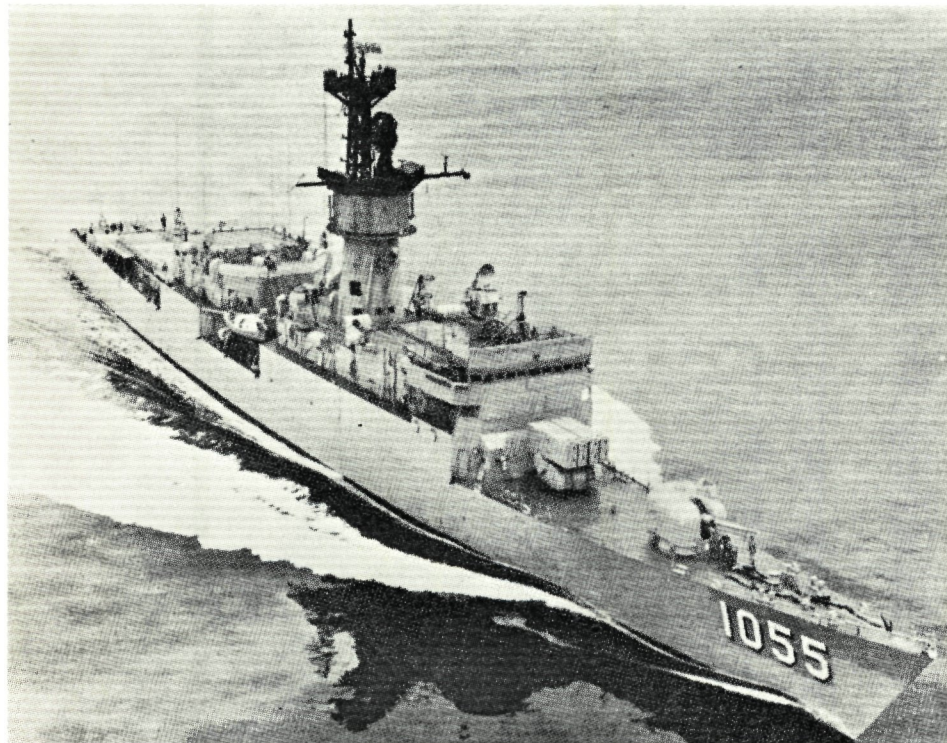
propulsion : diesel

vitesse : 36 nœuds

armement : 2 rampes simples pour missiles mer-air et mer-mer
STANDARD 1A (dotation : 4 missiles)
2 tubes lance-torpilles
2 tourelles simples de 76 mm. OTO-MELARA.

U.S.S. HEPBURN (DE 1055)

U.S.N.



ITALIE

- Le croiseur porte-hélicoptères „VITTORIO VENETO ” a été commissionné.
Rappelons les caractéristiques de cette belle unité :
déplacement : 8850 t à pleine charge
propulsion : turbines à vapeur
vitesse : 32 nœuds
armement : 1 rampe double ASTER pour missiles anti-aériens TERRIER
et anti-sous-marins ASROC
8 tourelles simples de 76 mm.
6 tubes lance-torpilles ASM
2 hélicoptères ASM „SEA KING ”
- le sous-marin côtier „LAZARO MOCENICO ” classe TOTI a été remis à la Marine
- 3 destroyers classe FLETCHER dont 2 modernisés ont été livrés par les USA ; il s'agit du „PRICHETT ”, du „TAYLOR ” et du „WALKER ” ; ces deux derniers ont été rebaptisés „LANCIERE ” et „FANTE ”.
- commande à été passée de 18 avions-patrouilleurs BREGUET „ATLANTIC ”.

PAYS-BAS

- Le croiseur „DE RUYTER ” sera remplacé à partir de 1974, par 2 frégates lance-missiles.
En voici les caractéristiques :
déplacement : 5400 t à pleine charge
propulsion : turbines à gaz
armement : système de missiles TARTAR
1 tourelle double de 120 mm.
1 hélicoptère WG-13
des torpilles ASM MK 44.
- Les premiers avions-patrouilleurs BREGUET „ATLANTIC ” ont été livrés par la France, sur une commande de 9 appareils.

GRECE

- Plusieurs commandes auraient été passées, à savoir :
en France : 4 vedettes rapides armées de missiles mer-mer MM 38 EXOCET
en Grande-Bretagne : 3 escorteurs océaniques type YARROW
en Allemagne Fédérale : 4 sous-marins de 1000 t.
- L'Amérique a livré 5 MSC ex-Belges, ex-M919, M921, M922, M923, M924 rebaptisés respectivement „ATLANTI ”, „ANTIOPI ”, „FAIDRA ”, „THALIA ” et „NIOVI ”.

INDE

- Les deuxième et troisième d'une série de 4 sous-marins classe F commandés en URSS ont été livrés ; il s'agit du „KANDERI ” et du „KARANJA ” ; le premier a fait escale à Anvers du 22 au 26 mars.
- Le troisième et dernier escorteur semi-océanique classe PETYA a été livré par l'URSS.
- Le ravitailleur de sous-marins „AMBA ” classe UGRA a également été fourni par les Soviétiques.

AFRIQUE DU SUD

Le premier d'une série de 3 sous-marins classe DAPHNE a été lancé en France. Il est baptisé „MARIA VAN RIEBEECK ”.

ARGENTINE

Suivant son plan de modernisation, la Marine recevra 3 destroyers de la classe BATTLE en Grande-Bretagne et commandera 2 sous-marins de \pm 1000 t en Allemagne Fédérale.

AUSTRALIE

Mise en service des „OVENS ” et „ONslow ”, 3e et 4e sous-marins de la classe O, construits en Grande-Bretagne.

BRESIL

Les chantiers nationaux vont construire 6 dragueurs côtiers classe SCHUTZE sous licence allemande.

CANADA

- Le navire de recherches océanographiques „QUEST ” a été mis en service.
- Le destroyer „TERRA NOVA ” de la classe RESTIGOUCHE a été refondu ; nouvel armement : 2 pièces de 76 mm., 1 ASROC, sonar remorqué.

CHINE NATIONALISTE

Remise par l'Amérique de 8 MSC (ex-Belges).

ISRAEL

- 4 petits patrouilleurs construits au Japon ont été mis en service
 - les 5 dernières vedettes lance-missiles d'une série de 12 du type MIVTACH, dont la coque est construite en France, ont rejoint Israël dans les circonstances que l'on sait.
- Ces vedettes recevront un équipement électronique Italien, 2 rampes de lancement triples pour missiles mer-mer GABRIEL et 1 pièce de 76 mm.

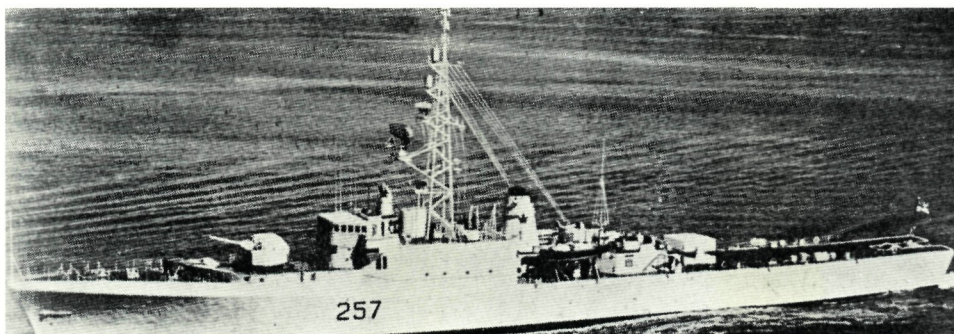
IRAN

Les escorteurs type „VOSPER ”, „ROSTAM ”, „ZAAL ” et „FARAMARZ ” ont été lancés en Grande-Bretagne.

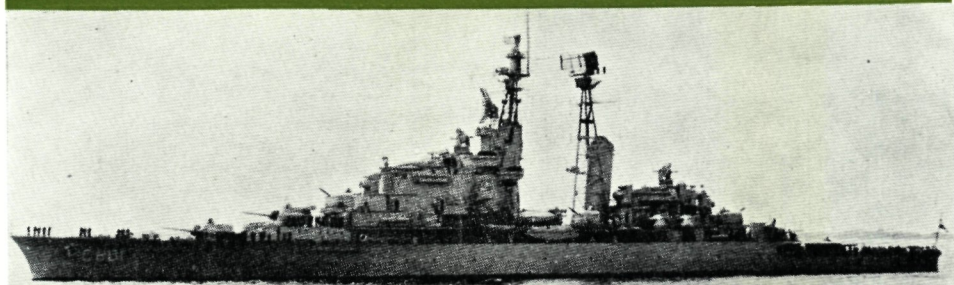
JAPON

Le destroyer „MOCHIZUKI ” a été mis en service tandis que le „KATORI ” et le „NAGATSUKI ” ont été lancés.

Le destroyer „NATSUGOMO ” a été livré à la Marine.

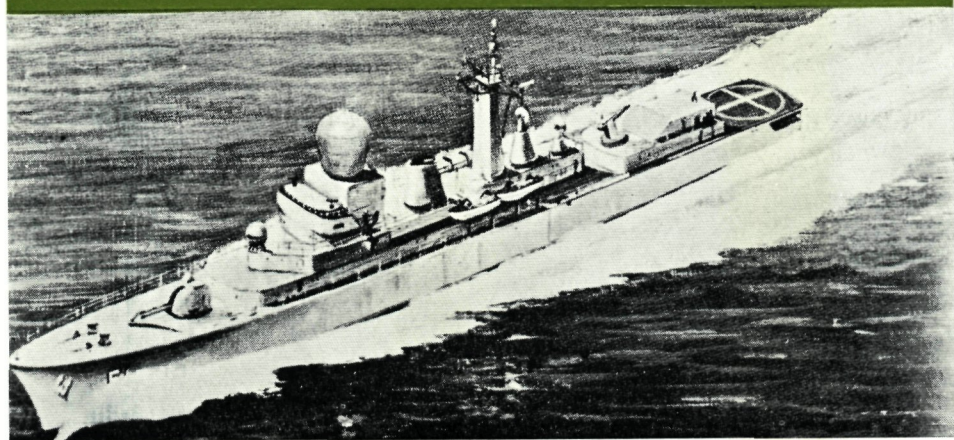


TERRA NOVA



DERUYTER (K.N.M.)

GUIDED MISSILE FREGATE (K.N.M.)



PAKISTAN

Lancement du „SHUSHUK” et mise en service du „HANGOR”, sous-marins de la classe DAPHNE construits en France.

PORTUGAL

- L'avis-escorteur „COMMANDANTE SACADURA CABRAL”, quatrième de la classe CDT RIVIERE, a été livré par la France.
- Six escorteurs de 1200 t et 22 nœuds sont en construction à l'étranger ; 3 ont été lancés en Allemagne et 1 en Belgique.
- Deux sous-marins classe DAPHNE : le „CACHALOTE” et le „DELFIN” ont été remis par la France.

SUEDE

12 vedettes lance-torpilles classe SPICA ont été commandées.

TURQUIE

- les USA ont prêté 2 destroyers classe FLETCHER à la Marine Turque. Ces unités ont été rebaptisées „ISKENDE RUN” et „IZMIT”.
- La Turquie a également reçu le ravitailleur de sous-marins AS-24 „ANTHEDON” rebaptisé „DONATAN”.
- Les chantiers GOLCUK ont mis en chantier un escorteur de 1950 t et 25 nœuds.

ESPAGNE

Les destroyers „ROGER DE LAURIA” et „MARQUES DE LA ENSENADA” ont été refondus.

Ces unités de 3775 t et 32 nœuds possèdent à présent un armement comprenant 3 tourelles doubles de 127 mm., 2 tubes lance-torpilles de 533, 6 tubes ASM et 1 hélicoptère léger ASM.

URSS

Le fait marquant de l'année a été la mise en opération de 3 nouveaux types de sous-marins à propulsion nucléaire :

- la classe „Y” armée de 16 missiles balistiques et analogue au Polaris
- la classe „C” armée de missiles aérodynamiques mer-mer à courte portée d'un type nouveau
- la classe „V” armée vraisemblablement de torpilles.

SUD-VIETNAM

80 petits patrouilleurs de rivière ont été remis par la US NAVY.

1LV Hoornaert et 2EV Hardy.



ZM 69 FN



overzicht van het jaar 1969 bij de zeemacht

*retrospective de
l'année 1969
à la force navale*

La Force Navale a, durant l'année 1969, mis 31 navires de mer en service actif, pour 23 en 1968, ceci non compris les bâtiments de servitude tels que remorqueurs, transbordeurs, barges, etc. et en a maintenu 28 en réserve desquels 15 ont été sortis de cocon et rétrocédés aux U.S.A.

Elle a employé 4102 marins parmi lesquels 1175 miliciens. Elle a disposé de 3,6 % du budget de la Défense Nationale.

LES ACTIVITES DE LA FORCE NAVALE PEUVENT S'EXAMINER SOUS QUATRE RUBRIQUES :

L'emploi des forces.

Le matériel.

Le développement de l'infrastructure à terre.

Les mesures concernant le personnel.

L'EMPLOI DES FORCES

Les navires de la Force Navale ont totalisé en 1961, 2861 jours de mer ce qui représente 26.386 heures de navigation réelle. Ils ont parcouru ensemble 214.600 milles marins. Ces navires se sont vu confier les missions suivantes :

CROISIÈRE D'ÉCOLOGIE ET DE REPRÉSENTATION NATIONALE

Les navires suivants ont effectué des croisières d'écologie et de représentation :

Le ZINNIA, navire de commandement et de support logistique et un groupe de 3 dragueurs océaniques, les TRUFFAUT, BREYDEL et VAN HAVERBEKE ont mené du 15 septembre au 23 novembre une campagne d'endurance transatlantique dans la mer des Antilles; ils ont touché au cours de cette croisière les Açores, l'île de Porto Rico, les Antilles Françaises, l'île de Trinidad et les Canaries. Leur croisière s'est terminée par un passage sur la base de démagnétisation de Brest.

Les dragueurs côtiers HEIST, KNOCKE, CHARLEROI et ROCHEFORT accompagnés du ZINNIA ont effectué du 21 mars au 5 juin une croisière en Atlantique, Mer du Nord, et Mer Baltique avec escales successivement à Las Palmas, Portsmouth et Stockholm. Les trois dragueurs océaniques : le VAN

De Zeemacht stelde tijdens het jaar 1969 31 schepen in actieve dienst, tegenover 23 in 1968, hierin niet begrepen de dienstschepen zoals de slepers, lichters, sloepen, enz., en hebben er 28 in reserve gehouden, waarvan 15 uit cocon werden genomen en terug aan de U.S.A. afgestaan. Zij heeft 4102 schepelingen gebruikt waartussen 1175 miliciens. Zij heeft 3,6 % van de begroting van Landsverdediging gebezigd.

De activiteiten van de Zeemacht kunnen onder vier rubrieken gerangschikt worden :

Het gebruik der machten.

Het materieel.

De ontwikkeling van de infrastructuur aan wal.

De maatregelen betreffende het personeel.

HET GEBRUIK DER MACHTEN

De schepen van de Zeemacht hebben in 1969 2861 zeedagen getotaliseerd, hetgeen overeenkomt met 26.386 werkelijke navigatieuren. Zij hebben samen 214.600 zeemijlen op hun actief. Deze schepen kregen volgende zendingen te volbrengen :

Scholingskruisvaart en nationale representatie

Volgende schepen hebben scholings- en nationale representatiekruisvaarten uitgevoerd :

De ZINNIA, bevelvoerend en logistiek steunschip en een groep van 3 oceaanmijnvegers, de TRUFFAUT, BREYDEL en VAN HAVERBEKE voerden van 15 september tot 23 november een transatlantische uithoudingscampagne uit, die hen naar de Zee der Antillen bracht; gedurende deze kruisvaart deden zij de Azoren aan, het eiland Porto-Rico, de Franse Antillen, het eiland Trinidad en de Canarische eilanden.

Hun kruisvaart eindigde met een doortocht op de Franse demagnetisatiebasis van Brest.

De kustmijnvegers HEIST, KNOCKE, CHARLEROI en ROCHEFORT, vergezeld van de ZINNIA hebben van 21 maart tot 5 juni een kruisvaart in de Atlantische Oceaan, de Noordzee en de Baltische Zee uitgevoerd, die hen achtereenvolgens te Las Palmas, Portsmouth en Stockholm bracht.

De drie oceaanmijnvegers VAN HAVERBEKE, BREYDEL en TRUFFAUT en de 4 kustmijnvegers CHARLEROI, KNOCKE, HEIST en ROCHEFORT, begeleid van de ZINNIA verwezenlijkten een oefenkruisvaart in het Kanaal en de Noordzee van 17 februari tot 26 februari. Het einde van deze training viel samen met de aanvang van de Navo-oefening waaraan zij deelnamen.

De ZENOBE GRAMME voerde een oefenkruisvaart uit van 14 april

HAVERBEKE, le BREYDEL et le TRUFFAUT et 4 dragueurs côtiers, les CHARLEROI, KNOKKE, HEIST et ROCHEFORT accompagnés du ZINNIA ont effectué une croisière d'entraînement en Manche et Mer du Nord du 17 février au 26 février; la fin de cet entraînement coïncida avec le début d'une manœuvre OTAN à laquelle ils participèrent.

Le ZENOBE GRAMME a effectué une croisière d'entraînement du 14 avril au 28 mai qui l'a mené à La Rochelle, El Ferrol, Vigo, Bilbao, Brest et Weymouth. Les dragueurs de petit fond (MSI) TURNHOUT, TONGEREN, VISE et DINANT ont effectué une croisière d'entraînement de dragage en Manche du 30 avril au 8 mai avec escales à Fécamps et Brest et du 11 septembre au 4 octobre en Mer du Nord avec escales à Newcastle, Esbjerg et Hambourg. Le dragueur-chasseur océanique TRUFFAUT a effectué une croisière en Méditerranée du 28 mai au 21 juin et a fait escale à Gibraltar, Cagliari et Cadix.

La semaine internationale de la voile et des sports nautiques et militaires à Kiel connue sous le nom de Kieler Woche a eu la participation du ZINNIA et du ZENOBE GRAMME. La semaine de Cowes dans l'île de Wight la participation de 3 MSI: les TONGEREN, VISE et DINANT.

Le MALMEDY et le ZENOBE GRAMME du 2 juillet au 30 juillet ont effectué de conserve la croisière école au bénéfice des élèves officiers de la Force Navale. Ils ont fait escale à Lisbonne, Las Palmas et Vigo, Dartmouth et Lorient.

Le bâtiment de support logistique GODETIA après ses missions de garde-pêche a effectué une croisière de représentation en Atlantique et Méditerranée où il a touché respectivement les ports de Las Palmas aux Açores, Alicante en Espagne et Tunis en Tunisie.

MANŒUVRES AVEC LES MARINES ALLIÉES

Les navires belges ont participé aux manœuvres suivantes:

RAZOR SHARP

Du 27 février au 8 mars en Manche, dans la zone de Plymouth, manœuvre à laquelle participèrent des éléments des forces navales de Grande Bretagne, Portugal, Pays-Bas, Danemark.

Cette manœuvre avait pour objet en ce qui concerne notre participation d'entraîner les forces de dragage de l'OTAN. Y participèrent du côté belge les BREYDEL, TRUFFAUT, CHARLEROI, HEIST, ROCHEFORT, KNOKKE et le ZINNIA.

PASSEX

Du 1 au 16 octobre dans la région d'Ouessant avec la Marine Nationale Française, manœuvre à laquelle participèrent les bâtiments belges CHARLEROI, HEIST, ROCHEFORT et KNOKKE de la 124^{ème} escadrille. Cette manœuvre avait pour objet l'entraînement au dragage en commun.

tot 28 mei die het naar La Rochelle, El Ferrol, Vigo, Bilbao, Brest en Weymouth bracht.

De ondiepwatermijnenvegers (MSI) TURNHOUT, TONGEREN, VISE en DINANT volbrachten een kruisvaart voor mijnenveeg-oefeningen uit in het Kanaal van 30 april tot 8 mei, met aanleggen te Fécamps en Brest en van 11 september tot 4 oktober in de Noordzee met bezoek aan Newcastle, Esbjerg en Hamburg. De oceaanmijnenveger TRUFFAUT volbracht een kruisvaart in de Middellandse Zee van 28 mei tot 21 juni en deed de havens van Gibraltar, Cagliari en Cadix aan.

De internationale militaire week voor zeilen en nautische sporten te Kiel, gekend onder de naam van „Kieler Woche” zag de deelname van de ZINNIA en de ZENOBE GRAMME. Deze van Cowes op het eiland Wight zag de deelneming van drie MSI: de TONGEREN, VISE en DINANT.

De MALMEDY en de ZENOBE GRAMME hebben van 2 juli tot 30 juli samen de scholingskruisvaart ten voordele van de leerlingen-officieren van de Zeemacht volbracht. Zij legden aan te Lissabon, Las Palmas en Vigo, Dartmouth en Lorient.

Het logistiek steunschip GODETIA, buiten zijn zendingen van visserijwacht, heeft een representatiekruisvaart ten uitvoer gebracht in de Atlantische Oceaan en de Middellandse Zee waar het onderscheidenlijk de havens van Las Palmas, Alicante in Spanje en Tunis in Tunesië binnenliep.

Oefeningen met geallieerde marines

De Belgische zeebodems hebben aan de volgende oefeningen deelgenomen:

Razor Sharp

Van 27 februari tot 8 maart 1969. Deze oefening greep plaats in het Kanaal en meer bepaald in de zone van Plymouth.

Eenheden van de Marines van het Verenigd Koninkrijk, Portugal, Nederland en Denemarken hebben er insgelijks aan deelgenomen.

„Mijnveeg-oefeningen in Navo-verband” waren de taken die ons in het kader van deze oefening werden toegekend.

Onze deelname bestond uit de BREYDEL, de TRUFFAUT, de CHARLEROI, de HEIST, de ROCHEFORT, de KNOKKE en de ZINNIA.

Passex

Van 1 oktober tot 16 oktober 1969. Deze Frans-Belgische oefening greep plaats in de wateren van Ouessant.

Het opzet van deze oefening was het gemeenschappelijk mijnenvegen met eenheden van de Franse Nationale Marine.

De mijnenvegers van het 124^{ste} smaldeel, nl. de CHARLEROI, de HEIST, de ROCHEFORT en de KNOKKE, hebben eraan deelgenomen.

GREY SEXTET

Van 7 oktober tot 13 oktober 1969. Deze NAVO-oefening greep plaats in het Noordelijk zeegebied van Nederland. De tot mijnneviger omvormde VEURNE heeft eraan deelgenomen. Ten aanzien van dezelfde type-eenheden van de Britse Koninklijke Marine heeft deze Belgische Zeebodems bijzondere kompetieve resultaten behaald.

MIJNJAAGOEFFENING

Van 29 april tot 9 mei 1969. Deze Belgische - Amerikaanse mijnjaagoeffening greep plaats in de Belgische wateren. De Amerikaanse zeebodems USS VENTURE en USS VITAL hebben hierbij hun medewerking verleend.

Deelname aan de NAVO-vlootshow. In het kader van de plechtigheden naar aanleiding van de twintigste verjaardag van de NAVO hebben 12 schepen van onze Zeemacht deelgenomen aan de vlootshow ter hoogte van SPITHEAD. Op deze vlootparade waren er verder nog 51 schepen van de 12 NAVO-landen vertegenwoordigd. Dit NAVO-verband werd door Hare Majesteit de Koningin Elisabeth van Engeland geschouwd vanaf het koninklijk yacht „BRITANNIA“. De aanwezigheid van de Belgische schepen en hun stijlvolle verschijning werden bij deze aan gelegenheid ten zeerste op prijs gesteld.

HET OPERATIONEEL HOUDEN VAN DE MIJNENVEEGVLOOT

Behoudens hun deelname aan NAVO-oefeningen, hebben onze mijnveegsmaldelen 121 individuele oefenopdrachten in de Belgische wateren of in de Noordzee op hun actief.

Ze hebben deelgenomen aan 6 oefenkruisvaarten in verband en aan 1 Frans-Belgische gemeenschappelijke oefening te Brest.

De Mijnenbestrijdingsschool te Oostende heeft met haar mijnveegsimulator „training“ verschaft aan: 5 Belgische smaldelen, 2 Nederlandse mijnveeggroepen, 3 smaldelen van de Duitse Bondsrepubliek, 2 Franse divisies, 1 Deense divisie, 1 Portugese divisie alsmede aan de leerlingen van de Britse mijnenbestrijdingsschool HMS VERNON en de leerlingen van de Belgische Zeevaart-scholen.

DIVERSE OPDRACHTEN

De Zeemacht is er traditioneel toe gehouden diverse vaaropdrachten uit te voeren, maritieme hulp te verlenen en mede te werken aan het wetenschappelijk oceanografisch onderzoek. Voor het jaar 1969 heeft ze de volgende activiteit op haar actief:



M935 - VEURNE

Grey Sextet

Du 7 au 18 octobre, manœuvre Otan qui s'est déroulée dans la région Nord des Pays-Bas. Y a participé le VEURNE, chasseur de mines nouvellement converti qui a été aligné en compétition avec les navires de même type de la Marine Royale Britannique et dont les résultats ont été particulièrement satisfaisants.

Manœuvre de chasse aux mines

Du 29 avril au 9 mai, dans la zone d'Ostende en collaboration avec les dragueurs-chasseurs de la Marine américaine les USS VENTURE et VITAL.

Douze navires de la FN ont participé le 16 mai au large de Spithead à la Revue Navale organisée dans le cadre des cérémonies du 20ème anniversaire de l'Otan en compagnie de 51 navires des 12 pays de l'Otan. Ces navires ont été passés en revue par Sa Majesté la Reine Elisabeth d'Angleterre à/b du Yacht Royal BRITANNIA. La présence des navires belges a été fortement appréciée et leur tenue fort complimentée.

Maintien en condition de la force de dragage

Les escadrilles de dragage, outre leur participation aux manœuvres de l'Otan, ont opéré 121 sorties d'entraînement individuel ou en groupe dans les eaux belges et celles de la Mer du Nord. Elles ont participé à 6 croisières d'entraînement en escadrille et à 1 exercice binational; on les a vues s'exercer avec les forces françaises à Brest.

L'école de la Guerre des Mines à Ostende a dispensé son entraînement spécial sur simulateur de dragage à 5 escadrilles belges, 2 groupes néerlandais, 3 escadrilles allemandes, 2 divisions françaises, 1 division danoise, 1 division portugaise, à l'école de lutte contre les mines anglaise et aux écoles de navigation belges.

VISSERIJWACHT KRUISVAARTEN

De zeebodems van de Zeemacht hebben 6 visserijwachtkruisvaarten uitgevoerd in de Noordzee, naar IJsland en in het Kanaal. Wie zegt: „visserijinspektie” zegt ook: „bijstandverlening” aan onze Belgische vissers.

Deze opdrachten werden vervuld door de GODETIA, de ZINNIA, de BREYDEL en de VAN HAVERBEKE; ze beslaan globaal 97 zeedagen.

OCEANOGRAPHISCHE OPZOEKINGSKRUISVAARTEN

De A962 MECHELEN een tot een oceanografisch opzoekingsvaartuig omgevormde mijnenveger, heeft van 18 juli tot einde oktober 1969 een opzoekingskruisvaart uitgevoerd in de Middellandse Zee. Deze kruisvaart werd verricht ten behoeve van de NAVO en het Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen onder de directie van Dhr Professor Capart. Bij deze reis werd aangelegd te Lissabon, Gibraltar, Malaga, Barcelona, Toulon, Livorno, Bastia in Corsika en Vigo in Spanje.

In de Noordzee heeft de MECHELEN 2 operaties uitgevoerd bij dewelke er bodemonsters werden getrokken en allerlei wetenschappelijke opmetingen werden uitgevoerd.

Ten behoeve van de Belgische Universiteiten en de hydrologische laboratoria, voor het onderzoek van de stroom fenomenen, de sedimentatie en de waterbezoedeling werden er 48 vaaropdrachten uitgevoerd in de Noordzee en in de Scheidemoeding.

31 vaaropdrachten werden uitgevoerd ten behoeve van de Divisie Studie en Opzoekingen van de Zeemacht.

Missions diverses

Il échoit traditionnellement à la Marine diverses missions de patrouille de surveillance maritime, d'assistance en mer et de coopération scientifique dans le domaine de l'océanographie parmi lesquelles nous relevons pour 1969 les activités suivantes :

Campagnes de garde-pêche

Les navires de la Force Navale ont effectué 6 campagnes de surveillance, de protection et d'assistance à la pêche belge en Mer du Nord en Islande et en Manche.

Ces campagnes ont été assurées par le ZINNIA, le GODETIA, le BREYDEL et le VAN HAVERBEKE et ont représenté un total de 97 jours de mer.

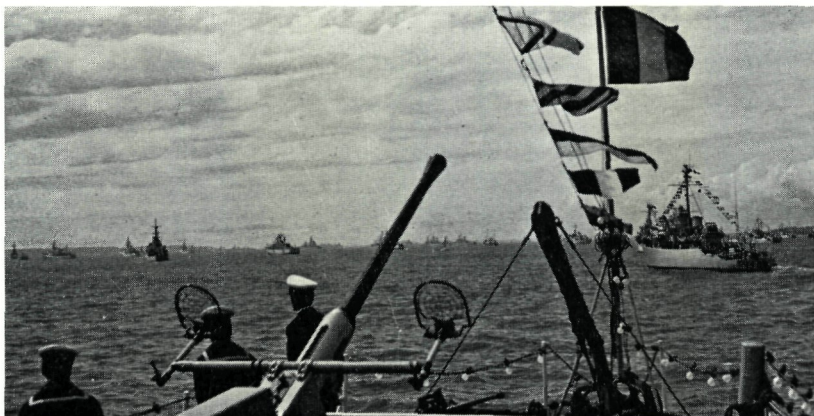
Campagnes océanographiques

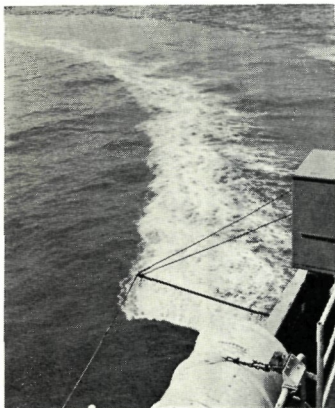
Le A962 MECHELEN ex-dragueur côtier transformé en navire de recherche océanographique a effectué au bénéfice de l'Otan et de l'Institut des Sciences Naturelles sous la direction de Monsieur Capart, une campagne en Méditerranée qui a débuté le 18 juillet et s'est terminée fin octobre '69. Il a fait escale à Lisbonne, Gibraltar, Malaga, Barcelone, Toulon, Livourne, Bastia en Corse et Vigo en Espagne.

En Mer du Nord, le MECHELEN a participé à 2 campagnes de prélèvements d'échantillons de fonds marins et effectué des mesures diverses.

En Mer du Nord et dans l'estuaire de l'Escaut 48 sorties ont été effectuées pour le compte des universités belges et des laboratoires d'hydrologie pour l'étude des phénomènes de courant, de sédimentation et de pollution.

31 sorties ont été effectuées pour le compte de la division d'étude et de recherche de la Force Navale.





STRIJD TEGEN WATERBEZOEDLING

MISSIONS D'ASSISTANCE ET DE SAUVETAGE

La base navale d'Ostende a maintenu jour et nuit un navire de garde prêt à intervenir à toute demande. Les interventions réelles ont été de 5 sorties de sauvetage et de recherche de yachts perdus et d'assistance à des naufragés, 2 sorties de recherche et de destruction de mines dérivantes.

Les hélicoptères ont effectué plusieurs missions de sauvetage et d'assistance à des yachts en difficulté et d'évacuation des marins blessés ou malades à bord des navires.

Les remorqueurs ont assisté 98 fois les malles d'Ostende-Douvres dans leurs manœuvres d'accostage. Les scaphandriers ont prêté leurs services plus de 13 fois aux navires marchands et aux autorités civiles des ports pour des travaux aux portes d'écluses.

LUTTE CONTRE LA POLLUTION

Les navires des bases navales d'Ostende et de Zeebrugge aidés par les hélicoptères ont effectué 25 patrouilles de détection et éliminé les nappes de mazout à la dérive le long de nos côtes. (contre 12 sorties en 1968.)

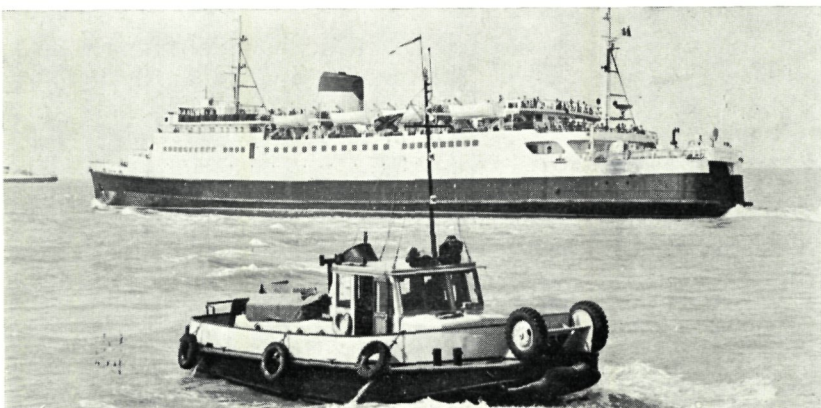
DESAMORÇAGE ET DESTRUCTION DE MINES ET D'ENGINS EXPLOSIFS

Au cours de l'année écoulée, le groupe des plongeurs-démouilleurs a procédé au désamorçage de 6 mines marines et détruit 31.932 kgs d'engins explosifs provenant de la dernière guerre et de la guerre 1914-1918. Sept de ces démineurs ont perdu la vie dans le tragique accident d'Oostduinkerke.

ASSISTANCE A LA MARINE MARCHANDE

Le poste de guidage par radar de l'écluse du Kruisschans sur l'Escaut a été tenu jour et nuit par les équipes de détecteurs radaristes de la base d'Anvers.

Le groupement instruction et entraînement de Ste. Croix a organisé des stages de lutte contre l'incendie et



ASSISTENTIEVERLENING AAN MAALBOOT OOSTENDE - DOVERLIJN

Assistentieverlening

De marinebasis te Oostende heeft dag en nacht een wachtschip ter beschikking gehouden om bij elke oproep te kunnen ingrijpen. 5 hulp- en bergingsopdrachten werden uitgevoerd en er werd 2 maal uitgevaren om drijvende oorlogsmijnen op te sporen en te vernietigen.

De helikopters hebben meermaals assistentie verleend aan zich in moeilijkheden bevindende zeiljachten. Verder hebben ze dikwijls gekwetste zeelui geëvacueerd.

98 maal werd er beroep gedaan op de sleepboten om de maalboten van de Oostende-Dover lijn bij hun afmeermaneuvers bij te staan.

De duikers-ontmijners hebben ten behoeve van de burgerlijke havenautoriteiten 13 maal onderwaterwerkzaamheden aan sluisen te Oostende uitgevoerd.

De strijd tegen de bezoedeling

In samenwerking met de helikopters hebben schepen van de Marinebasissen van Oostende en Zeebrugge 25 detektieopdrachten uitgevoerd en bij deze gelegenheid mazoutvlekken geneutraliseerd, die naar onze kust afdreven. Deze detektieopdrachten zijn ten aanzien van 1968, jaar in hetwelk er 12 plaats grepen, dus meer dan verdubbeld.

Ontsteking en vernieling van mijnen en ontploffingstuigen

Gedurende het afgelopen jaar is een groep duikers-ontmijners overgegaan tot de ontsteking van 6 zeemijnen en heeft 31.932 kg. ontploffingstuigen, afkomstig van de laatste wereldoorlog en de oorlog 1914 - 1918, vernield. Zeven van deze ontmijners hebben hun leven verloren tijdens het tragisch ongeval van Oostduinkerke.

Hulp aan de handelsvloot

De radargeleide post van de Kruisschanssluis op de Schelde werd

les voies d'eau au bénéfice du personnel des navires de l'Etat, malles, pilotes, remorqueurs et bateaux-phare. Plus de 200 officiers et marins y prirent part au cours de 11 sessions. A la demande des armateurs belges un cours de psychologie d'instruction, de lutte contre les voies d'eau et contre l'incendie a été organisé à Ste. Croix au profit de 11 officiers instructeurs des navires-écoles de la marine marchande. Y participèrent 8 officiers de la C.M.B. et 3 officiers de l'U.B.E.M. Des cours sur la protection contre les effets des armes nucléaires, bactériologiques et chimiques ont été donnés à 19 officiers de la marine marchande.

L'aide de nos spécialistes dans la question du recrutement de la sélection du personnel a été de nombreuses fois requise par le secteur de la marine marchande.

Les candidats-officiers au long cours de l'Ecole Supérieure de Navigation d'Anvers ont suivi, comme les années précédentes, des cours et stages à la Force Navale constituant pour une période de ± 3 mois ce qu'il est convenu d'appeler le préamarinage.

Des instructeurs ont été embarqués sur les navires-écoles de la marine marchande affectés à cette formation : l'Eekloo, le Mont Alto et le Monthouet.

ESCALES DE NAVIRES DE GUERRE ETRANGERS DANS LES PORTS BELGES

96 navires de guerre étrangers ont rendu visite aux ports d'Anvers, Bruges, Zeebrugge, Ostende, Gand et Bruxelles appartenant aux nations suivantes : Etats-Unis, France, Grande-Bretagne, Brésil, Angleterre, Canada, Allemagne, Portugal, Danemark.

DETECTOR - RADARISTENPLOEG OP POST BIJ DE KRUISSCHANSLSLUIS.



dag en nacht door de detector-radaristenploeg van de basis van Antwerpen gehouden.

De Groepering Onderricht en Opleiding van St.-Kruis richtte proeftijden in voor de strijd tegen brand en waterwegen ten voordele van het personeel van de Staatsschepen, maalboten, loodsen en lichtschepen. Meer dan 200 officieren en schepelingen namen er deel aan tijdens 11 sessies.

Op aanvraag van de Belgische reders werd te St.-Kruis een cursus over psychologisch onderricht, de strijd tegen brand en waterwegen ingericht, ten voordele van 11 officieren-onderrichters van de schoolschepen der handelsvloot. 8 officieren van C.M.B. en 3 officieren van de U.B.E.M. namen er deel aan.

Cursussen over bescherming tegen de uitwerking van nucleaire, bacteriologische en chemische wapens werden gegeven aan 19 officieren van de handelsvloot.

De hulp van onze specialisten op gebied van werving en selectie van personeel werd meermaals ingeroepen door de sector van de handelsvloot.

De kandidaat-officieren ter lange vaart van de Hogere Zeevaartschool van Antwerpen, hebben zoals de vorige jaren cursussen en proeftijden gevolgd bij de Zeemacht, voor een periode van ± 3 maanden hetgeen het zeewaardig maken voorafgaat.

Onderrichters werden ingescheept op de schoolschepen der handelsvloot en met deze vorming aan boord van de EEKLOO, MONT ALTO en MONTHOUET belast.

Bezoek van vreemde oorlogsschepen aan Belgische havens

96 vreemde oorlogsschepen behorende tot de volgende landen : Verenigde Staten, Frankrijk, Groot-Brittannië, Brazilië, Canada, Duitsland, Portugal en Denemarken brachten een bezoek aan de havens van Antwerpen, Brugge, Zeebrugge, Oostende, Gent en Brussel.





Escales des navires de la Force Navale aux ports étrangers

Les ports suivants ont reçu la visite de navires de guerre belges :

Aarhus (Danemark - Denemarken)
 Alicante (Espagne - Spanje)
 Barcelone (Espagne - Spanje)
 Bastia (Corse - Corsika)
 Brest (France - Frankrijk)
 Bergen (Norvège - Noorwegen)
 Bilbao (Espagne - Spanje)
 Cadix (Espagne - Spanje)
 Cagliari (Italie - Italië)
 Casablanca (Maroc - Marokko)
 Cardiff (Gr.-Bretagne - Gr.-Brittannië)
 Cowes (Gr.-Bretagne - Gr.-Brittannië)
 Cuxhaven (R. d'Allemagne - Duitse Bondsrepubliek)
 Dartmouth (Gr.-Bretagne - Gr.-Brittannië)
 Den Helder (Pays-Bas - Nederland)
 El Ferrol (Espagne - Spanje)

Esbjerg (Danemark - Denemarken)
 Fecamp (France - Frankrijk)
 Gibraltar
 Fort de France (Martinique)
 Glasgow (Ecosse - Schotland)
 Göteborg (Suède - Zweden)
 Hambourg (R. d'Allemagne - Duitse Bondsrep.)
 Harwich (Gr.-Bretagne - Gr.-Brittannië)
 Kiel (R. d'Allemagne - Duitse Bondsrep.)
 La Rochelle (France - Frankrijk)
 Las Palmas (Canaries - Kanarische eil.)
 La Spézia (Italie - Italië)
 Le Havre (France - Frankrijk)
 Lisbonne (Portugal)
 Lorient (France - Frankrijk)
 Malaga (Espagne - Spanje)

Milfordhaven (Gr.-Bretagne - Gr.-Brittannië)
 Naples (Italie - Italië)
 New-Castle (Gr.-Bretagne - Gr.-Brittannië)
 Plymouth (Gr.-Bretagne - Gr.-Brittannië)
 Ponta Delgada (Açores - Azoren)
 Port of Spain (Trinidad)
 Portsmouth (Gr.-Bretagne - Gr.-Brittannië)
 Ramsgate (Gr.-Bretagne - Gr.-Brittannië)
 Reykjavik (Islande - IJsland)
 Saint Malo (France - Frankrijk)
 San Juan (Port-Rico)
 Stockholm (Suède - Zweden)
 Toulon (France - Frankrijk)
 Tunis (Tunisie - Tunesië)
 Vigo (Espagne - Spanje)
 Weymouth (Gr.-Bretagne - Gr.-Brittannië)

HET MATERIAAL DROOGDOK EN ONDERHOUD DER SCHEPEN

29 schepen gingen in droogdok voor onderhoud bij burgerfirma's. 28 werden door de Zeemacht zelf op haar slipway van de marinebasis van Nieuwpoort gesleept. Het groot onderhoud van 7 schepen en het klein onderhoud van 7 andere schepen werd verwezenlijkt te Oostende door de werkplaatsen van de logistieke groepering.

OMVORMING

De **GODETIA**, bevelvoerend en logistiek steunship voor het eskader mijnenvegers, einde '68 ter afwerking bij de burgerlijke werven, werd beëindigd in juli 1969, zoals voorzien, ter vervulling van zijn zendingen in oorlogstijd, als basis- en steunship. Hij ontving het reserve-mijnveegtuig, zijn herstellingswerkplaatsen en magazijnen werden in die zin aangepast, terwijl ook het landingsdek voor helikopter vergroot werd en met een dek verhoogd. Zodra de voor hem bestemde helicopters zullen bekomen zijn, zal het landingsdek uitgerust worden met het nodige transmissie- en oefenapparatuur dat in functie van de gekozen helikopter zal bepaald worden.

De **ZINNIA**, ander logistiek steunship, zal in 1971 met dezelfde apparatuur uitgerust worden.

De **VEURNE**, ex-kustmijnenveger, onderging een volledige omvorming tot mijnenjager. Hij is uitgerust met het ASDIC 193 systeem, aangenomen door de Britse Marine.

LE MATERIEL

Carénage et entretien des navires

29 navires ont passé en cale sèche pour carénage et entretien auprès des firmes civiles. 28 ont été carénés par la Force Navale sur le banc de radoub (Slip way) de la base navale de Nieuport. Le grand entretien de 7 navires et le petit entretien de 7 autres navires ont été réalisés à Ostende par les ateliers du Groupement Logistique.

Refonte et reconversion

Le navire de commandement et de soutien logistique pour escadrille de dragage „**GODETIA**” entré en parachèvement fin '68 auprès de chantiers civils a vu se terminer en juillet '69, comme il était prévu, les travaux qui lui permettent d'assurer sa mission en temps de guerre comme bâtiment de base et support logistique. Il a reçu les dragues de rechange et les ateliers de réparation, ses magasins ont été aménagés en conséquence et son aire d'apontage pour hélicoptère a été agrandie et surélevée d'un pont. Il a repris le service à l'occasion de la revue navale de juillet. Aussitôt que les hélicoptères qui lui seront affectés seront acquis, son aire d'apontage sera équipée de l'appareillage de transmission et de manœuvre nécessaire qui sera déterminé en fonction de l'hélicoptère choisi.

Le **ZINNIA**, autre navire de support logistique, sera en 1971, équipé du même appareillage.

LE A960 - ZINNIA



Le VERVIERS, dragueur de la même classe, subit actuellement la même refonte et sera équipé des mêmes appareils. Les travaux seront terminés en 1970 et le navire entrera en service comme chasseur de mines au début de 1971.

L'appareillage de détection anti-sous-marins de chasse aux mines de provenance américaine SQQ 14 a été commandé en 1969 pour être installé au cours de l'année 1971 sur 2 dragueurs océaniques, le DE BROUWER et le DUFOUR, afin de donner à ces deux derniers les mêmes capacités de chasse aux mines que les 5 autres navires de cette classe.

On peut estimer que pour 1973 le nombre de nos chasseurs de mines sera porté à neuf.

CONSTRUCTIONS NEUVES

Le contrat d'étude pour l'établissement des spécifications des quatre escorteurs qui doivent remplacer les 6 dragueurs-escorteurs de la classe algériennes qui sont désarmés, a été passé en novembre de cette année. Ces études occuperont toute l'année 1970. Le contrat d'exécution pourrait être engagé début 1971.

NAVIRES RAYES DE LA FLOTTE

En 1969 deux escorteurs-dragueurs de la classe algérienne le ex-DEMOOR et le ex-DE GERLACHE ont été remis aux Domaines pour être démantelés. 13 dragueurs côtiers de construction américaine et 2 dragueurs de petit fond faisant partie de la flotte de dragage en réserve ont été rétrocédés aux U.S.A. 2 autres dragueurs de petit fond font encore l'objet de cette même mesure en 1970.

La vedette fluviale YZER a été rayée de la flotte et vendue en septembre de cette année.

EQUIPEMENT, MATERIEL NAVAL, ARMEMENT

Le programme de renouvellement des émetteurs-récepteurs des stations radio des navires et des bases, qui a débuté en 1966 se déroule suivant les plans établis. 11 navires en ont été bénéficiaires en 1969. 4 renouvellements restent à réaliser sur les MSC en 1970 ; 9 dragueurs de petit fond (MSI) et le ZENOBE GRAMME en seront équipés en 1971.

Ces équipements sont des ensembles Siemens-Rodenschwartz-Telefunken et constituent une modernisation et la conversion en „single side band“. Le contrat au sujet de la modernisation de la station d'émission-réception à Ostende a été passé. La réalisation en aura lieu en 1971.

La modernisation du tape relay de l'E.M. opérationnel à Ostende et l'extension du centre de transmission de cet E.M. ont été réalisées.

La F.N. ayant abandonné le calibre 20 mm. au profit d'armes du calibre de 40 mm., le mouvement des stocks de munitions se réalise conséquemment. Les mortiers de 2" sont remplacés par du calibre 60 mm. et l'étude pour l'amélioration de l'armement portatif en vue

Le VEURNE ex-dragueur de mines côtier a subi une refonte complète et a été transformé en chasseur de mines. Il est équipé du système ASDIC 193 adopté par la Marine de Grande-Bretagne.

* * *

De VERVIERS, mijnenveger van dezelfde klas, ondergaat voor het ogenblik dezelfde omvorming en zal met dezelfde apparatuur uitgerust worden. De werken zullen einde 1970 beëindigd zijn, zodat het schip begin 1971 in dienst zal treden als mijnenjager.

De onderzese detectieapparatuur voor mijnenjacht, van Amerikaanse oorsprong SQQ 14 werd in 1969 besteld om in 1971 aan boord geplaatst te worden van 2 oceaanmijnenvegers: de DE BROUWER en de DEFOUR teneinde aan deze twee schepen inzake mijnenjacht dezelfde kracht te geven als de 5 andere schepen van deze klasse.

Men mag aannemen dat voor 1973 het aantal van onze mijnenjagers op 9 zal gebracht worden.

Nieuwe constructies

Het studiecontract voor de specificatiebouw van de vier escorteschepen, die de 6 te ontwapenen escortemijnenvegers van de algerineklas moeten vervangen, werd doorgegeven in november van dit jaar. Deze studie zal het ganse jaar 1970 beslaan. Het uitvoeringscontract zal begin 1971 kunnen ingezet worden.

Uit de vloot genomen schepen

In 1969 werden twee escorte-mijnenvegers van de algerineklas, de ex-DEMOOR en de ex-GERLACHE, aan de Domeinen overgegeven voor ontmanteling. 13 kustmijnenvegers van Amerikaanse constructie en 2 ondiepwatermijnenvegers, deel uitmakend van de reserve mijnenveegvloot, werden teruggeschonken aan de U.S.A. 2 andere ondiepwater-mijnenvegers maken eveneens het voorwerp uit van dezelfde maatregel voor 1970. De riviernielboot YZER werd uit de vloot genomen en in september van dit jaar verkocht.

Uitrusting van bewapening

Het sinds 1966 aangevatte vervangprogramma van de radiozenders en ontvangers van de schepen en van de basissen kent zijn verder planmatig verloop. 11 schepen kregen in 1969 hun nieuwe zendapparatuur.

In 1970 dienen er nog 4 MSC's met dergelijke nieuwe apparatuur te worden uitgerust. In 1971 komen er 9 MSI's alsmede de ZENOBE GRAMME hiervoor in aanmerking.

Deze uitrustingen vormen een samengesteld geheel „Siemens-Rodenschwartz-Telefunken“. Ze betekenen een modernisatie en laten de conversie toe in „single side band“.

Het contract betreffende modernisering van het radiozendstation te Ostende werd afgesloten en de realisatie ervan wordt voorzien in 1971.

de l'alignement sur les calibres et les armes des autres forces est en voie de passer à la phase de réalisation.

ORGANISATIE, LOGISTIEK EN PLANNING

In 1969 werd van de soepelheid van onze infrastructuur gebruik gemaakt, in het licht van de verspreiding van onze operatief varende eenheden. Aldus werd het 219e smaldeel ondiepwatervijners in de Marinebasis van Nieuwpoort afgedaald.

De „planning 1968” is in uitvoering. Het jaar 1969 geeft de bevestiging van het doorvoeren van een kwalitatieve omschakeling, bij dewelke we de organisatie van de Zeemacht op voet van vrede, steeds dichter haar organisatie in tijd van oorlog zien benaderen.

De eerste richtlijnen met betrekking op de functionele loopbaan werden uitgevaardigd en van kracht gesteld in 1969.

Een in juni 1969 genomen ministeriële beslissing zal tot gevolg hebben dat de logistiek van de krijgsmacht diepgaande wijzigingen zal ondergaan. Deze modificaties zullen op hun beurt veranderingen aanbrengen aan de huidige logistieke organisatie van de Zeemacht. Deze ministeriële beslissing heeft 5 objectieven, te weten:

De creatie van een enkel logistiek korps bij de Landmacht.

Eenvormigheid brengen in de informatie en de logistieke procedures van de 3 krijgsmachten.

Overschakelen op zogenaamd „Single Management and Procurement System” hetgeen betekent dat bepaalde materialen beheerd en verdeeld zullen worden per krijgsmacht ten behoeve van andere krijgsmachtdelen.

De creatie en de ontwikkeling op het echelon staf, van elke krijgsmacht, van een bureel belast met de studie en de inwerkingstelling van de organisatie-methoden en de automatisering.

Het organiseren in een militaire onderwijsinstelling van een studiecycclus voor de vorming van hogere officieren in de logistiek.

In 1969 werd in verband met de persoonlijke uitvoering insgelijks overgegaan tot de centralisatie in de marinekazerne te Oostende van alle GMDiensten van de kust. Een studie werd aangevangen in verband met de overbrenging naar de walinstellingen van het beheer der inventarissen van de hoogzeemijnenvegers. Het is U wellicht bekend dat dergelijk systeem toegepast wordt voor de ondiepwatervijners en kustmijnenvegers.

Tenslotte werd het veld- en mobilisatiemateriaal, dat bestemd was voor de mijnuitkijkdienst, uit de opslagplaatsen gehaald en uitgeleend aan de jeugdwegelingen en bepaalde instellingen die goede werken verrichten.

Het betreft hier voornamelijk 113 tenten en nagenoeg 500 veldbedden, stoeien en opvouwbare tafels.

De modernisatie van het Telex-relais van de operationele Staf van Oostende en de verruiming van het transmissiecentrum van deze staf werden gerealiseerd.

De Zeemacht heeft van het 20 mm. geschut afgezien en vervangt deze stukken door het kaliber 40 mm. In het kader van deze vervanging worden de munitiestocks geleidelijk aangepast.

De 2” mortieren worden vervangen door het kaliber 60 mm. De studie betreffende de verbetering van de draagbare wapening bij dewelke er gestreefd werd, naar een parallelisme met de kalibers en de wapens van de andere krijgsmachten, zal weldra het stadium van de realisatie bereiken.

Organisation, logistique

En 1969 il a été fait usage de la souplesse de la structure de nos bases navales en vue de déployer nos unités opérationnelles ; c'est ainsi que la 219^e escadrille de dragueurs de petit fond a été placée en stationnement à la base navale de Nieuport.

Les plans 1968 sont en cours d'exécution ; l'année 1969 est la confirmation d'une conversion qualitative et voit l'organisation „pied de paix” de la Force Navale se rapprocher de plus en plus intimement de son organisation „pied de guerre”.

Par décision ministérielle datant de juin 1969, la logistique des forces armées subira de profondes modifications qui affecteront en leur temps l'organisation logistique actuelle de la Force Navale.

Elle a pour but de réaliser 5 objectifs qui sont :

La création à la force terrestre d'un corps logistique unique.

L'unification de l'information et des procédures logistiques dans les 3 forces.

Le passage au „single management and procurement system” c.à.d. que les matériels seront répartis et gérés par une force pour le bénéfice des autres forces.

L'établissement et le développement aux échelons des E.M. des forces de bureaux, de méthodes d'organisation et d'automatisation.

L'organisation dans un établissement d'enseignement militaire de la formation d'officiers supérieurs aux problèmes de logistique.

L'année 1970 verra la centralisation des services Q.M. (équipement) pour la côte à la caserne de la Marine à Ostende et l'étude du passage à terre de la comptabilité et des inventaires des dragueurs MSO comme il a été fait pour les dragueurs côtières et de petit fond. Enfin, le matériel de campement et de mobilisation qui était affecté aux services du guet maritime a été sorti des dépôts et prêté à des mouvements de jeunesse et à des œuvres de charité. Il s'agit ici principalement de 113 tentes et de près de 500 lits de camps, chaises et tables pliantes.

L'INFRASTRUCTURE A TERRE

La plus grande part des moyens a été consacrée en 1969 à la flotte, à sa reconversion et à son entretien. Peu de moyens nouveaux ont été accordés à l'infrastructure terrestre.

BRUGES

Toutefois, une partie de la plaine, des manœuvres de Ste. Croix ayant été cédée aux Domaines, le centre d'écolage contre la lutte anti-incendie et les voies d'eau (Damage Control) sera implanté sur le terrain militaire d'Oedelem. Ce transfert a débuté; des compartiments entiers de navires déclassés y seront transportés pour y être aménagés de manière très réaliste. Le bloc école NBCD est terminé et entré en service.

ZEEBRUGGE

Les travaux du mur de quai qui ont reçu en 1969 leur début d'exécution sont bien avancés: 25 % des travaux sont achevés. La fin de cet ouvrage est prévue pour 1971.

A la base navale, la sécurité du dépôt d'armes a été renforcée.

OSTENDE

Les travaux du nouveau bloc cuisine sont terminés. Ce bloc sera mis en service en 1970 et la construction du nouveau réfectoire est prévue pour 1970.

Dans toutes les installations de la Force Navale l'éclairage, là où cela était nécessaire, a été renforcé conformément aux prescriptions légales en la matière.

ANVERS

Le Fort de Liefkenshoek a cessé d'être occupé par la Force Navale. Le poste de signalisation de temps de guerre qui s'y trouvait sera installé dans les nouvelles installations du pilotage à l'ouverture de la nouvelle écluse de Zandvliet.

NIEUPOORT

Il est prévu pour 1970 le transfert de l'école d'application et de l'école d'artillerie sises actuellement à Ste. Croix, vers la base navale de Nieuport.

LES MESURES CONCERNANT LE

PERSONNEL

CONSIDERATIONS D'ORDRE GENERAL
La Force Navale s'est vu octroyer en 1969 un effectif ne pouvant dépasser 4150 hommes. La loi-cadre prévoit 330 officiers: nous en avons 298, parmi lesquels 10 servent dans les états-majors interalliés: à l'OTAN, au Commandement de la Manche et auprès de l'Amiral Bénélux aux Pays-Bas.

1760 sous-officiers ont été prévus aux tableaux organiques.

1406 sont en poste et 124 sont dans les écoles.

L'effectif de volontaires de carrière autorisé est de 1060.

820 sont en service.

Enfin la Force Navale compte dans ses rangs 1200 miliciens qui font leur service.

Sont entrés à la Force Navale en 1969: 4 candidats-officiers à la promotion toutes armes de l'E.R.M. et 1 en division polytechnique.

53 candidats sous-officiers de carrière

DE INFRASTRUCTUUR AAN WAL

Het grootste gedeelte der middelen werd in 1969 aan de vloot besteed; aan haar omvorming en onderhoud, weinig nieuwe middelen werden aangewend voor de infrastructuur aan wal.

Brugge

Nochtans werd een deel van het oefenplein van St.-Kruis aan de Domeinen afgestaan, het scholingscentrum voor de bestrijding van brand en waterwegen (Damage control) zal op het militair terrein van Oedelem overgeplaatst worden. Deze overbrenging ving aan terwijl volledige afdelingen van gedeklasseerde schepen er op zeer realistische wijze opgericht werden.

De NBCD schoolblok werd beëindigd en in dienst genomen.

Zeebrugge

De werken aan de kaaimuur die in 1969 aanvingen zijn goed gevorderd; 25 % der werken werden beëindigd. De afwerking is voorzien voor 1971. In de zeebasis werd de veiligheid van de wapenopslagplaats opgedreven.

Oostende

De werkzaamheden aan de nieuwe keukenblok zijn beëindigd. Hij zal in 1970, na het einde van de nieuwe refterbouw, in dienst treden. In alle instellingen van de Zeemacht werd de verlichting, daar waar het nodig was, versterkt eensluitend de wettelijke voorschriften ter zake.

Antwerpen

Het fort van Liefkenshoek hield op door de Zeemacht bezet te worden. De signalisatiepost in oorlogstijd, die er zich bevond, zal in de nieuwe loodsgebouwen van de nieuwe sluis te Zandvliet opgericht worden.

Nieuwpoort

Er wordt voorzien dat de applicatie- en artilleriescholen, die zich heden te St.-Kruis bevinden, in 1970 naar de Marinebasis van Nieuwpoort zullen overgeplaatst worden.

MAATREGELLEN BETREFFENDE HET PERSONEEL

Beschouwingen van algemene aard

De Zeemacht zag zich in 1969 een effectief toekennen dat de 4150 man niet mocht overschrijden. De kaderwet voorziet 330 officieren; wij hebben er 298 waaronder 10 dienst doen bij de intergeallieerde staven: Navo, Commando van het Kanaal en bij de Admiraal van Benelux in Nederland.

1760 onder-officieren werden op de organische tabel voorzien. 1406 zijn op post en 124 bevinden zich in de scholen.

Het toegelaten effectief aan beroepsvrijwilligers bedraagt 1060; 820 zijn in dienst. Ten slotte telt de Zeemacht in haar rangen 1200 miliciens die hun dienstplicht vervullen.

In 1969 traden tot de Zeemacht toe:

4 kandidaat-officieren van de promotie alle wapens bij de K.M.S.

et 44 candidats sous-officiers temporaires sont entrés dans nos écoles. 50 nous ont quitté, atteints par la limite d'âge ou pour convenance personnelle.

372 volontaires de carrière de plus ou moins longue durée ont répondu en 1969 à l'appel de recrutement que le Ministre nous a autorisé à lancer ; 65 nous ont quitté.

Il est bon de constater ici que depuis 1969, outre qu'on n'accepte plus à la Force Navale que du personnel navigant, le recrutement est sensible au degré de qualification qui est exigé des candidats afin de les rendre aptes à assurer les fonctions de plus en plus évoluées qui sont confiées aux marins modernes.

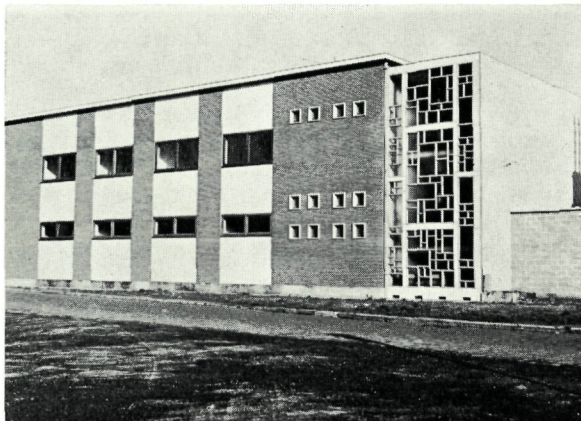
53 kandidaat-beroeps-onder-officier en 44 kandidaat tijdelijke onder-officieren vervoegden onze scholen.

50 verlieten ons wegens ouderdomsgrens of uit persoonlijke redenen.

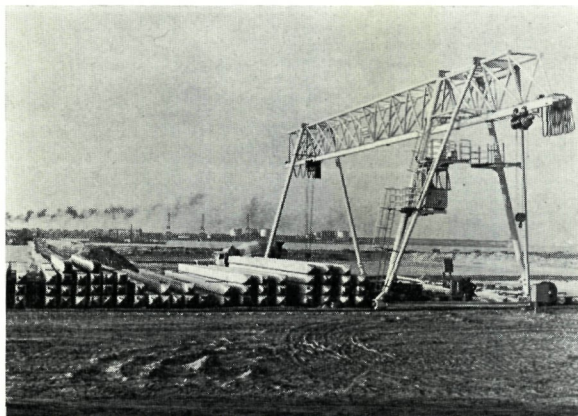
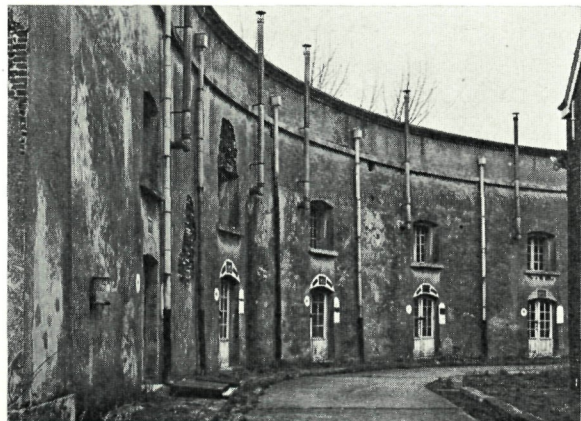
372 beroepsvrijwilligers van min of meer lange duur beantwoordden in 1969 aan de recruiteringsoproep die de Minister ons heeft toegelaten.

65 hebben ons verlaten.

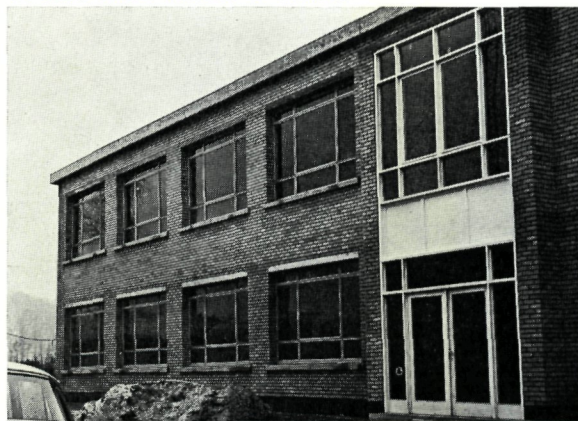
Het is goed hier vast te stellen, dat de Zeemacht sedert 1969 nog alleen varend personeel aanwerft en dat de recruitering anderzijds onderhevig is aan de kwalificatiegraad, vereist van de kandidaten, teneinde hen dienstvaardig te maken met de steeds meer en meer evoluerende functies die aan de moderne schepelingen toevertrouwd worden.



DE NIEUWE KEUKENBLOK TE OOSTENDE.
LE NOUVEAU BLOC CUISINE A OSTENDE
FORT VAN LIEFKENSHOEK.
FORT DE LIEFKENSHOEK.



WERKEN AAN KAAIMUUR TE ZEEBRUGGE.
LES TRAVAUX AU MUR DU QUAI A ZEEBRUGGE.
DE N.B.C.D. SCHOOLBLOK TE SINT-KRUIS BRUGGE
LE BLOC ECOLE N.B.C.D. A BRUGES.



VERBETERING VAN DE VOORWAARDEN VAN HET PERSONEEL

Voor de officieren wordt de promotie tot de rang van hogere officier gemerkt door een zekere versnelling in de zin dat een officier mag verhoppen de rang van Korvetkapitein te bekomen na 16 jaar 1/4 in plaats van 18 jaar 1/4 hetgeen nog van toepassing was in 1968.

Voor de onder-officieren van hogere graad, werd de stopzetting van de loopbaan vermeden door de verhoging der voorbehouden plaatsen door het kaderbesluit ter verwerving der brevetten I en op aanvraag van de Verenigingen voor Onder-officieren werden de beschikbare plaatsen der brevetten BM, sedert de instelling van dit brevet in 1964 heropend in 1969 voor alle kandidaten die zich in gunstige orde aanboden en dit tot bij bekleding van alle voorziene plaatsen door dit besluit. Voor allen mag gezegd worden, dat de inspanningen van de staf niet verflauwden, inzake het aanhangig maken van de aanvraag tot toekenning van een zeeprémie, ten voordele van alle scheepelingen aan boord van gecommisioneerde eenheden. Het voorstel van het Koninklijk Besluit bevindt zich in het laatste stadium en is heden neergelegd ten burele van de Vice Eerste Minister, alvorens onderworpen te worden aan de handtekening van de Koning.

VORMING EN ONDERRICHT.

Ten einde het hoofd te kunnen bieden aan de behoeften in de dienstakken der electriciens, electro-mecanicien, werd de werving sedert 1969 opengesteld tot de kandidaten uit de burgersector in het bezit van het diploma A1 in deze specialiteit. Zij zullen bij de Zeemacht een jaar cursus krijgen over de algemene stof eigen aan de Marine en een jaar applicatieschool te St.-Kruis. Nadien zullen zij gecommisioneerd worden tot de rang van officier en op proeftijd gesteld aan boord en in de gespecialiseerde instellingen. Bij het einde van hun vorming zullen zij benoemd worden met terugwerkende kracht tot op datum van de commissienering.

Personeel „Onder-officieren specialisten in detectie en artillerie” werd geschoold bij vreemde marines, bijzonder in Nederland en Frankrijk. 15 die met sukses hun vorming beëindigden, keerden in 1969 terug. 9 traden er binnen in 1969.

Miliciens met universitaire graad werden bij de Zeemacht gerecruteerd om het kader der onderrichters te helpen in de scholing en vorming van onze leerlingen.

Officieren en onder-officieren volgden kursussen in Groot-Brittannië voor het tactisch gebruik en onderhoud van de nieuwe sonar voor mijnenbestrijding. Een trainings-smaldeel werd opgericht ten einde alle aspecten bij te treden inzake personeelsvorming en haar gebruik toevertrouwd aan de Groepering Onderricht en Training van St.-Kruis.

Amélioration de la condition du personnel

Pour les officiers, la promotion au grade d'officier supérieur marque une certaine accélération en ce sens qu'un officier peut espérer accéder au grade de Capitaine de Corvette après 16 ans 1/4 au lieu de 18 ans 1/4 qui était encore la règle en 1968. Pour les sous-officiers des grades supérieurs l'arrêt de la carrière a pu être évité par l'augmentation des places réservées par l'arrêté-cadre aux possesseurs du brevet I et à la demande des Associations de sous-officiers, les places des brevets BM disponibles depuis la création de ce brevet en 1964 ont été ouvertes en 1969 à tous les candidats qui se présentent en ordre utile et ce jusqu'à saturation des places prévues par l'arrêté. Pour tous, on peut dire que les efforts de l'Etat-Major ne se sont pas relâchés en vue de faire aboutir l'octroi d'une prime de mer à tous les marins embarqués sur les unités commissionnées. Le projet d'arrêté royal se trouve au dernier stade et est actuellement déposé sur le bureau du Vice-Premier Ministre avant d'être soumis à la signature du Roi.

Formation, instruction

Afin de faire face à des besoins dans les branches des électriciens et des électro-mécaniciens, le recrutement est ouvert depuis 1969 aux candidats du secteur civil en possession du diplôme A 1 de ces spécialités. Ils recevront à la Force Navale 1 an de cours sur les matières générales propres à la marine et 1 an de l'école d'application à Ste-Croix, après quoi ils seront commissionnés au grade d'officier et mis en stage pratique à bord et dans les installations spécialisées. A la fin de leur formation ils seront nommés avec effet rétroactif à la date du commissionnement.

Du personnel sous-officier des spécialités détection et artillerie a été écolé dans les marines étrangères, principalement aux Pays-Bas et en France. 15 en sont revenus en 1969 ayant terminé avec succès leur formation. 9 y sont entrés en 1969.

Des miliciens du degré universitaire ont été recrutés à la Force Navale afin d'aider le cadre instructeur pour l'écolage et la formation de nos élèves.

Des officiers et sous-officiers ont été suivre des cours en Grande-Bretagne sur l'emploi tactique et la maintenance des nouveaux sonars employés dans la lutte contre les mines. Une escadrille d'entraînement a été créée afin de couvrir tous les aspects de la formation du personnel et son utilisation confiée au Groupement Instruction et Entraînement de Ste-Croix.

L'expérience acquise depuis la mise en service en 1967 du dragueur-école (MSC/TRG) a porté ses fruits et l'escadrille créée se compose d'un dragueur océanique (MSO), d'un dragueur côtier (MSC) et d'un dragueur de petit fond (MSI). Le MSC est

DE FLINKE JONGENS VAN HET MARINE KADETTENKORPS.



De opgedane ervaring sedert de in dienststelling in 1967 van het school-schip (MSC/TRG) heeft haar vruchten afgeworpen en het opgerichte eskader is samengesteld uit een oceaanimjnenveger (MSO), een kustmijnenveger (MSC) en een ondiepwater-mijnenveger (MSI).

De MSC is reeds in dienst, de andere twee schepen zullen in januari 1970 hun plaats in het smaldeel innemen, om vanaf juni in functie te treden.

DE RESERVE

In 1969 werden 3671 oproepingsdagen gehouden.

De schepen van de vloot voeren voor het reservekader 51 maal uit, samen 588 zeedagen totaliserend.

De Vereniging der Oudgedienden was bedrijvig en nam deel aan talloze manifestaties, bestemd om de Zeemacht in ons land beter te doen kennen en om de recrutering in de hand te werken. Deze vereniging telt heden 11 secties, verspreid over gans België.

En ten slotte heeft de Zeemacht besloten om in 1969 een Marinekadettenkorps te steunen en te beschermen waartoe jongelingen van 14 tot 18 jaar behoren, die zich aangetrokken voelen door de Marine en aan wie een nautische vorming dient verschaft.

De Zeemacht stelt 2 snelboten ter hunner beschikking, opent de toegang tot haar basissen en zal hen laten genieten van haar welwillende medewerking.

3 secties zijn in actie : Brussel, Luik, Antwerpen.

Het Korps telt tot heden in het totaal een effectief van 140 kadetten.

déjà en fonction, les deux autres bâtiments prendront place dans l'escadrille en janvier 1970 pour entrer en fonction en juin.

La Réserve

3671 journées de rappel ont eu lieu en 1969.

Les navires de la flotte ont effectué pour le cadre de réserve 51 sorties d'entraînement totalisant 588 jours de mer.

L'Association des Anciens de la Force Navale s'est montrée très dynamique en 1969 et a participé à de nombreuses manifestations destinées à faire mieux connaître la Force Navale dans le pays et à promouvoir le recrutement. Cette association compte actuellement 11 sections réparties sur l'ensemble de la Belgique. Enfin, la Force Navale a décidé en 1969 de patroner un corps des cadets de la Marine où s'affilient des jeunes gens de 14 à 18 ans attirés par la marine et à qui une formation nautique est dispensée.

La Force Navale met à leur disposition des vedettes, leur ouvre l'accès de ses bases et les fait bénéficier de son aide bienveillante.

3 sections sont en activité : Bruxelles, Liège et Anvers.

Le corps totalise à ce jour un effectif de 140 cadets.

maritiem panorama

la vie maritime

In het Neptunusnummer 3/69 brachten wij een beknopt overzicht van de voornaamste feiten die zich tijdens de eerste vijf maanden van het jaar hadden voorgedaan op gebied van nationaal havenbeleid. Als vervolg hierop wordt de eerste bijdrage tot ons maritiem panorama 1970 gewijd aan de periode juni-december 1969, die gekenmerkt werd door de reacties verwekt bij de publikatie van het beruchte rapport Verschave.

Brussel

De Commissie Verschave, de 9de oktober 1968 opgericht met het oog op de technische studie van onze havenproblemen, publiceerde haar besluiten op 6 juni 1969. Deze gebeurtenis, die in zekere maritieme middens als een bom insloeg, gaf aanleiding tot heftige polemieken die spoedig onttaardden in een nieuwe havenoorlog. Voor het commentaar op het rapport Verschave verwijzen wij naar onze maritieme rubriek van het Neptunusnummer 5/69.

Men zal zich herinneren dat op die historische 9 oktober 1968 niet alleen de technische werkgroep Verschave werd opgericht maar ook de economische Commissie Craen, die belast was met de studie van onze grondstoffenaanvoer over zee. Het voorlopig advies van deze commissie, bekendgemaakt in oktober 1969, is in formele tegenstrijd met de voorstellen van de werkgroep Verschave. Oordeel zelf: de Commissie Craen meent dat de uitbouw van Zeebrugge tot diepzeehaven voor 200.000-tonners geens zin heeft daar de tankschepen van deze klasse over één decennium zullen voorbijgestreefd zijn. Le Havre zou het best aangewezen zijn voor onze petroleumaanvoer terwijl Antwerpen steeds de grootste ertsschepen zal kunnen ontvangen, gezien deze eenheden nooit de 125.000 ton zullen overschrijden, zo meent de commissie althans!

Une proposition de loi instituant un Fonds des ports 1970-80 a été déposée au mois d'octobre sur le bureau de la Chambre. Les auteurs de cette proposition soulignaient qu'un Fonds des routes fut institué en raison des investissements considérables que nécessitait l'adaptation de notre réseau routier aux exigences de la circulation moderne. L'équipement de nos ports exige également des sommes importantes,

d'autant plus que d'importants travaux sont projetés visant à l'extension des ports de Zeebrugge et d'Anvers. Il serait d'ailleurs souhaitable que ces financements ne soient pas trop liés à l'annualité du budget. Dès lors, il semble opportun de créer un Fonds des ports, à l'instar du Fonds des routes.

De Panne

C'est en septembre que le député Gendebien introduisit à la Chambre une proposition concernant la construction d'un port pétrolier franco-belge à quelque 13 nautiques au large de La Panne. Reprenant à son compte une suggestion de la Commission Verschave, M. Gendebien estimait qu'un port artificiel, accessible aux pétroliers de 500.000 tdw et construit à cheval sur les eaux belges et françaises à l'aide d'investissements bilatéraux, serait à même de résoudre nos problèmes d'approvisionnement en pétrole brut par voie maritime.

Oostende

De Oostendse gemeenteraad, vergaderd op 27 juni '69, bepaalde zijn standpunt tegenover de voorstellen van de Commissie Verschave. In een motie, met algemeenheid van stemmen goedgekeurd, gaf de gemeenteraad de voorkeur aan het ontwerp voor het aanleggen van een polyvalent haven-eiland ter hoogte van Bredene. De raad verzocht de regering de nodige maatregelen te treffen om onverwijld over te gaan tot de realisatie van voornoemd ontwerp, dat voor Oostende de beste oplossing is uit toeristisch en economisch oogpunt.

In het raam van het vijfjarenplan 1967-72 begonnen in juni de eigenlijke werken voor het aanleggen van een 2de aanlegplaats voor car-ferries. Tijdens dezelfde maand kreeg de vissershaven nieuwe sluisdeuren terwijl ook gestart werd met het progressief uitbaggeren van de havengeul op peil -7. De aanbesteding voor de nieuwe diepwaterkaai had plaats op 23 oktober. De montagebouw van de laatste der zeven laadkranen bestemd voor de handelshaven werd in december voltooid terwijl een nieuw krediet van 35 miljoen voor het plaatsen van 6 bijkomende lastkranen door O.W. werd goedgekeurd. Oostende heeft nu eindelijk de wind in de zeilen.

Met het landen van de SNR4-hovercraft „Princess Margaret” op het strand van

henri rogie





SNR - 4 - HOVERCRAFT „PRINCES MARGARET ”

Oostende op 5 oktober kwam het probleem van een regelmatige glijbootdienst tussen Engeland en onze kust opnieuw in het brandpunt van de belangstelling. Naar verloop werden andermaal onderhandelingen gevoerd tussen het Ministerie van Verkeerswezen en de „British Rail” die een studie maakte over de mogelijkheden tot het bouwen van een hoverhaven aan het strand van Raversijde. Zelfs in geval van een spoedig akkoord zou een geregelde verbinding niet vóór 1972 kunnen klaar komen. Het wordt hoogtij dat Verkeerswezen gaat beseffen dat onze mailbootdiensten binnen enkele jaren zullen voorbijgestreefd zijn.

Blankenbergse

In juli liet minister De Saeger aan het Blankenbergse stadsbestuur weten dat hij goedkeuring had verleend voor de bouw van een nieuw westerstaketsel. Een krediet

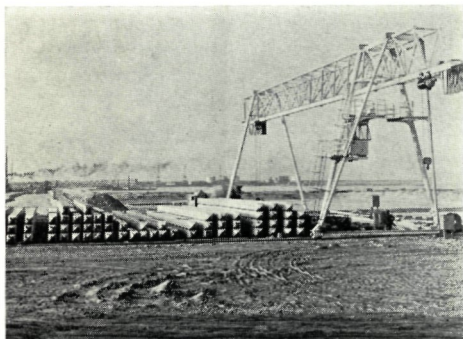
van circa 45 miljoen frank werd voorzien voor de nodige werken die verspreid zullen worden over een periode van twee jaar. Eens het westerstaketsel herrezen, zal de chronische verzanding van de havengeul verhinderd worden, een noodzakelijke vereiste voor het aanleggen van de geplande nieuwe jachthaven.

Zeebrugge

Deux records furent enregistrés au port de Zeebrugge durant le mois de juillet. Le premier fut établi le 3 juillet par le tanker libérien „Athena” qui accusait un tirant d'eau de 40'2”, c'est-à-dire le plus grand jamais atteint à l'entrée du port. Le 15 du même mois, c'était au tour du pétrolier norvégien „Stavik” de battre un autre record. Son chargement de 71.072 tonnes de pétrole brut était en effet le plus important enregistré à ce jour au quai Kennedy.

Dans le cadre de son plan quinquennal et indépendamment des propositions de la Commission Verschave, le port de Zeebrugge sera doté d'une nouvelle écluse maritime ayant les dimensions nécessaires pour accueillir des unités de 125.000 tonnes. C'est le ministre des Travaux publics qui prit cette décision au mois de novembre après trois ans de pourparlers avec les autorités communales locales. Les travaux seraient entamés en 1971 et dureraient trois ans.

* * *



NIEUWE ZEEMACHTDOK TE ZEEBRUGGE

De werken voor het graven van het nieuwe Zeemachtdok, gelegen ten westen van het ingedijkt oostelijk schiereiland, vorderden in recordtempo gedurende de zomermaanden. Men hoopt derhalve uiterlijk tegen maart 1971 het dok aan de Zeemachtautoriteiten te kunnen overdragen. Herinneren wij eraan dat het dok 400 m. lang wordt bij 100 m. breed met een glooiing van 50 meter. Zijn aanleg zal in totaal niet minder dan 100 miljoen frank aan de Schatkist kosten.

* * *

Brugge

Zowel de Brugse gemeenteraad als de Westvlaamse Bestendige Deputatie hebben gunstig gereageerd op de voorstellen van de Commissie Verschave. Hun voorkeur gaat begrijpelijkerwijze naar het ontwerp waarbij de Zeebrugse haven in drie achtereenvolgende fasen uitgebouwd wordt tot diepzeehaven voor 200.000-tonners. Een afvaardiging samengesteld uit leden van de gemeenteraad en de Bestendige Deputatie, met burgemeester-volksvertegenwoordiger Vandamme aan het hoofd, werd op 22 september door Premier Eyskens ontvan-

gen. De afvaardiging drong aan opdat de eerste fase der uitbreidingswerken zoals voorzien in het rapport Verschave onverwijld zou ingezet worden.

* * *

Ook de Westvlaamse Economische Raad bepaalde zijn standpunt tegenover de projecten voorgesteld door de werkgroep Verschave. Ook hier gaat de voorkeur naar de uitbouw van Zeebrugge tot diepzeehaven terwijl het ontwerp voor het aanleggen van een haveneiland ter hoogte van Bredene slechts als een noodoplossing wordt beschouwd. Vermelden wij nog dat tal van Westvlaamse organismen en gemeenteraden dezelfde voorkeur te kennen gaven en aandrongen op een spoedige realisatie van deze plannen.

* * *

Gent

Comme la nouvelle écluse de Terneuzen semblait insuffisante à l'expansion du port de Gand, les services techniques communaux avaient élaboré les plans en vue de la construction d'un canal de 125.000 tonnes partant d'Ossenisse et desservant à la fois les ports d'Anvers et de Gand. Les milieux portuaires anversoïses s'étant déclarés hostiles à cette solution, Gand se tourna alors vers le projet d'un supercanal Zeebrugge-Gand. Estimant subitement que les travaux visant à rendre Zeebrugge accessible aux gros tonnages prendront trop de temps, l'échevin du port de Gand proposa, le 13 octobre, une troisième solution prévoyant la construction d'une écluse de 125.000 tonnes à Terneuzen-Ouest ainsi qu'un canal du même gabarit aboutissant à Gand.

* * *

Au cours du discours qu'il prononça à l'occasion de l'inauguration du „Ringvaart”, le 18 novembre, le ministre des Travaux publics énuméra les crédits inscrits au budget de 1970 de son département pour les travaux à exécuter dans la région gantoise. En ce qui concerne les voies navigables, notons : 435 millions pour le calibrage du haut Escaut, 115 millions pour la modernisation du canal Bruges-Gand, 125 millions pour l'achèvement du Ringvaart et 90 millions pour l'achèvement des travaux d'aménagement du canal maritime de Terneuzen. Signalons à ce sujet que les travaux de dragage visant à approfondir la section hollandaise du canal maritime à la cote —13,5 ont débuté à la fin juin.

* * *

Antwerpen

Zowel de gemeenteraad als de havenautoriteiten en de Vereniging ter Verdediging van de Havenbelangen van Antwerpen hebben zich hardnekkig gekant tegen de eventuele realisatie van de projecten voorgesteld door de Commissie Verschave. Hun argumenten tegen de mogelijke uitbouw van de Zeebrugse haven kunnen als volgt samengevat worden: de bouw van een polyvalente hoogzeehaven aan onze kust beantwoordt geenszins aan de economische behoeften van ons land en brengt zelfs de verwezenlijking van de Antwerpse havenplannen in gevaar. Derhalve moet, zoals in het verleden, prioriteit verleend worden aan de verdere realisatie van de geplande expansieprojecten van de Antwerpse haven. Tot daar het standpunt van Antwerpen tegenover de besluiten van de werkgroep Verschave.

* * *

La Gulf a décidé qu'Anvers serait son unique quartier général européen à dater du 15 septembre 1969. La direction des unités naviguant sous pavillon libérien a déjà été transférée à Anvers et les directions des autres navires battant pavillon britannique ou néerlandais y seront transférées à partir du 1er janvier 1970. C'est ainsi que les 26 pétroliers dont la Gulf est propriétaire seront placés sous la direction de la Gulf Oil Agency à Anvers. Il est évident que cette mesure est de nature à réhausser le renom du port d'Anvers.

* * *

Durant la période de juin à la fin décembre '69 furent inaugurées douze nouvelles lignes maritimes entre la métropole et les points suivants: l'Afrique du Nord, l'Asie orientale, le Canada, les Philippines, la Nouvelle-Guinée, la côte occidentale de l'Amérique du Sud, Boston, San-Francisco, Wilmington et Yokohama.

* * *

Hoboken

Les chantiers navals de Cockerill Yards et la Holland-Amerika Line ont signé au mois de décembre un contrat pour la fourniture de deux transporteurs d'allèges. Ils seront conçus pour le chargement de 73 allèges de 18 m. de long et 9 m. de large, ayant chacune un poids de 446 tonnes. Le lash-ship aura lui-même une longueur de 262 mètres et jagera 43.000 tonnes. Ces unités seront livrées en novembre 1971 et en

mars 1972. Notons que c'est la première fois que de telles unités seront construites en Europe et ce fait - il faut le souligner - est tout à l'honneur de notre industrie de construction navale.

* * *

Liège

Le 5 août, le Conseil économique wallon adressait une lettre au gouvernement dans laquelle il prenait position sur les conclusions de la Commission Verschave. Le C.E.W. estimait qu'il était „déraisonnable" qu'un pays ayant les dimensions de la Belgique prétendît s'équiper de quatre ports industriels, dont trois accessibles aux navires de fort tonnage. En outre, l'industrie wallonne ne pourrait tirer profit de la création d'un superport à Zeebrugge car celui-ci, étant dépourvu d'une infrastructure à l'échelle nationale, ne profiterait qu'au développement économique régional. Le 29 septembre, le premier ministre recevait une délégation du C.E.W. qui lui demanda d'être associé à l'étude d'une solution intéressante l'ensemble du pays et de bloquer, dans l'intervalle, toute décision au sujet de Zeebrugge.

* * *

Le 18 octobre, parlant devant les délégués du gouvernement français et du port de Dunkerque, M. le gouverneur Clerdent prenait position sur le problème de nos approvisionnements en matières premières par voie maritime. Cette position était nette: Anvers n'ayant que des possibilités portuaires limitées et les projets d'expansion du port de Zeebrugge ne pouvant profiter à l'économie wallonne, la Wallonie prenait la décision de se tourner vers Dunkerque dont l'avant-port sera capable d'accueillir des unités de 300.000 tonnes dès 1974. M. Clerdent parlait au nom de Liège, du Conseil économique wallon et de la Wallonie tout entière.

H.R.
30-12-1969.



UNITED STATES NAVY ★★★ NEWS

La pilule au service des baleiniers

La contraception n'est pas une idée récente. Il semblerait, selon les experts en recherche médicale, que les habitants des îles du Pacifique Sud ont depuis toujours pratiqué la contraception à leur façon.

C'est dans les journaux de bord des baleiniers, qui opéraient dans les parages des Îles Salomon au XIXème siècle, que l'on retrouve la description d'une „mixture d'herbes ayant des propriétés contraceptives”. Les experts racontent que les natifs des Îles Salomon s'en servent depuis des siècles. Nous avons toutes les raisons de croire que cette méthode est efficace, puisque cet archipel de la Mélanésie n'a jamais connu d'explosion démographique, malgré les innombrables visites des baleiniers venus de l'Île de Nantucket, Massachusetts. Ces escales ne se limitaient pourtant pas à des visites de „courtoisie”. En effet, puisque le Canal de Panama n'existait pas encore, les baleiniers devaient longer toute la côte est de l'Amérique du Nord et du Sud, passer le Cap Horn pour se rendre dans l'Océan Pacifique où ils attendaient la baleine. Ces expéditions duraient des mois, et les baleiniers, naturellement hardis et costauds, souffraient de la séparation prolongée de leurs épouses. Bon gré, mal gré, ils faisaient „là-bas” des conquêtes, ainsi qu'en témoigne cet extrait du journal de bord d'un baleinier revenant des Îles Salomon : - „Il est impossible de s'imaginer les ravages produits par les maladies vénériennes que les marins contractèrent après s'être dispersés dans les îles.” Les belles filles du Pacifique gardaient bien leur secret, et c'est pourquoi des Officiers-Médecins sont là sur place, aujourd'hui, occupés à s'arracher les cheveux de la tête pour découvrir la formule exacte de cette décoction mystérieuse.

On s'instruit à tout âge...

L'Amiral Thomas H. Moorer a révélé qu'au cours de 1967 et 1968, la U.S. Navy a recruté 13.334 hommes qui n'atteignaient pas les standards mentaux normaux. Près de 1300 de ceux-ci ont dû suivre des cours spéciaux pour apprendre à lire, après leur enrôlement.

Opération Green Turtle

Het gaat hier om een operatie die iedere winter herhaald wordt sedert de laatste acht jaar. De U.S. Navy gebruikt hiervoor een watervliegtuig. De opdracht heeft helemaal geen militair karakter: de vracht bestaat uit duizenden pasgeboren groene zeeschildpadden, die willens-nillens een groot-scheepse mutatie uitvoeren.

Professor Archie Carr van het Departement Biologie aan de Universiteit van Florida deelt ons mee dat de eens overtalrijke groene zeeschildpadden op de Caraïbische kusten tijdens de laatste eeuw uitsterven. Dit betekent voor de lokale bevolking het verlies van een belangrijke bron van proteïnen. Graag reikte de U.S. Navy alweer een helpende hand: de Office of Naval Research en de Caribbean Conservation Corporation koppelden hun inspanningen om de diertjes van het strand van Tortuguero, op Costa Rica (waar ze nog overvloedig nestelen) te verdelen over de minst bevolkte Caraïbische stranden.

The best way to meet the press

De nieuwe president van de WASHINGTON POST, één van Amerika's meestgelezen dagbladen is Mr. Paul R. Ignatius, de voormalige Secretary of the Navy. Hij liet zijn post op het Departement van Defensie over aan Mr. John H. Chafee, oud-gouverneur van Rhode Island. Mr. Chafee vocht in Wereldoorlog II en in Korea als „leatherneck” (slangwoord voor strijder bij het „Marine Corps”).

h. berckenbosch

Noaa, la sœur mouillée de la Nasa

Tôt ou tard, la NASA devait faire des jaloux... Dépenser des milliards pour la conquête de l'espace interstellaire, c'est bien, mais oublier que sur terre il y a les vastes espaces qu'occupent les océans, c'est impardonnable. On parle donc de créer aux USA un organisme de recherches océanographiques, qui disputerait à la NASA ses droits aux gros crédits. Il s'appellerait NOAA, sigle pour „National Oceanic & Atmospheric Agency". Deux raisons primordiales justifient sa création. Tout d'abord, la nécessité de centraliser tous les efforts océanographiques du pays en un seul super-programme, et ensuite, (la raison majeure), le besoin d'augmenter considérablement cet effort.

(Actuellement l'Amérique dépense 773 millions de dollars par an pour la recherche océanographique. Le nouveau programme demanderait plus de quatre fois cette somme, soit deux billions de dollars annuellement).

NOAA engloberait : Coast Guard, Environmental Science Services Administration, The Bureau of Commercial Fisheries, National Sea Grant Program, U.S. Lake Survey et National Oceanographic Data Center.

Officiële cijfers

De militaire leiding van de Verenigde Staten bestaat uit 307 admiraals, 76 generaals van het Marine Corps, 521 generaal van het Landleger en 442 Luchtmachtgeneraals.

La restauration de l'Atoll de Bikini

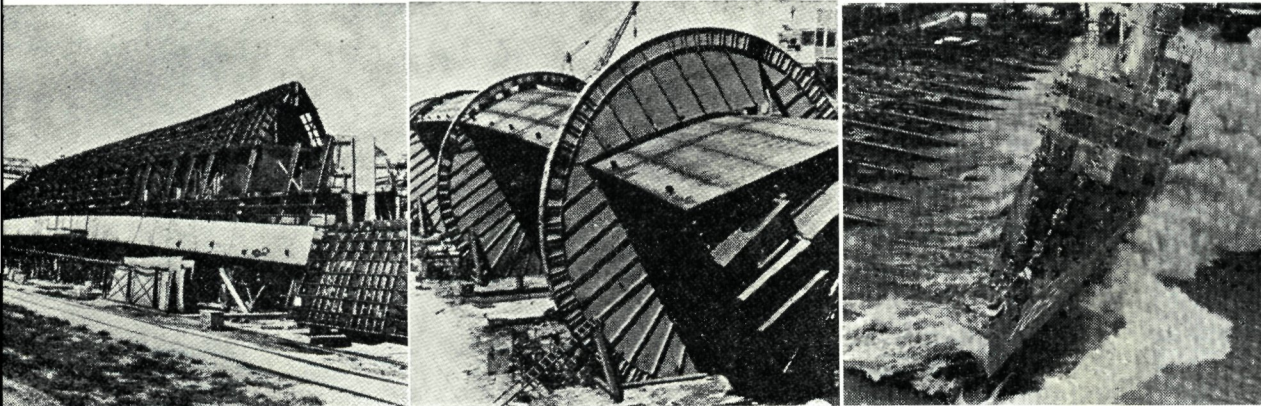
Avant les essais nucléaires américains de 1946, dans l'Atoll de Bikini, l'on fit évacuer les habitants. Vingt-trois ans plus tard, l'endroit est redevenu habitable du point de vue radio-activité, et les quelque 550 Bikiniens pourront réintégrer leur atoll. Il s'agit d'une opération de grande envergure, totalisant six ans de travail, et dont la facture se chiffre à trois millions de dollars.

La première phase est presque terminée, c'est-à-dire le nettoyage du site : enlèvement des débris radio-actifs et des structures inutilisables et défrichage général (la végétation a très bien profité de ce traitement de choc). Cette première phase tombe principalement sous la responsabilité du Département de la Défense, qui reçoit l'assistance de la Commission de l'Energie Atomique (AEC) pour tout ce qui touche à la sécurité radiologique. Le Département de l'Intérieur s'occupera de la reconstruction d'habitations et du replantage de cocotiers, et finalement du retour définitif des Bikiniens.

Nieuws uit Avondale Scheepswerf

Avondale, New Orleans, bezit Amerika's modernste scheepswerf. Zeven weken na het leggen van de kiel loopt een Destroyer-Escort van stapel. Snelle scheepsbouw is niet de enige, noch de grootste verrassing. Meer spektakulair nog is de wijze waarop men te werk gaat. Inderdaad, zoals duidelijk zichtbaar is op de foto links, wordt de romp ondersteboven gebouwd, om het neer-

U.S.S. CONNOLLE, OP EEN «RARE» MANIER GEBOUWD BIJ AVONDALE'S SCHEEPSWERF.



waarts lassen te vergemakkelijken. Wanneer de romp, met uitzondering van boeg, achtersteven en bovenbouw af is, wordt hij (midden-foto) in reusachtige draairingen tot in de rechte stand gekanteld. De foto rechts toont de USS CONNOLE, DE-1056, die er van stapel loopt. De DE-1056 is de eerste van een reeks van zevenentwintig (klasse 1052) DE's die te Avondale gebouwd worden.

La Navy en face d'une „colle” ...

Un des plus gros problèmes que les marines sont appelées à résoudre, c'est d'empêcher la fixation des cirripèdes sur les coques des navires ou l'élimination de ceux-ci après leur fixation. Les chantiers navals ont toutes les peines du monde à enlever les anatifes qui ont élu domicile sur les coques de navires et d'épaves.

Une étude scientifique vient de démontrer que ces mollusques secrètent un adhésif deux fois plus puissant que n'importe quelle colle jamais produite dans le commerce. Lorsque cet adhésif naturel durcit dans l'eau de mer, il peut résister à une force de SEPT MILLE LIVRES...

...cette colle au service de l'humanité

Des chercheurs du Chantier Naval de San Francisco Bay analysent cette colle en nourrissant l'espoir de pouvoir un jour s'en servir pour réparer des dents humaines, et même pour recoller des fractures d'os.

US Navy in Russische film

„Neutrale wateren” is de titel van een Russische propaganda-film, waarin de aanwezigheid van de US Navy in de Middellandse Zee als „agressief en gevaarlijk” wordt bestempeld. Men zegt er onder meer in, dat de Amerikanen de zee als hun „Mare Nostrum” beschouwen, alsof ze „juist ter hoogte van de kust van Florida” gelegen was. Het hoogtepunt van de film is de scène, waarin een Amerikaans schip alles in het werk stelt om het Russisch schip zo dicht mogelijk te naderen. De gevaarlijke „close-quarters situation” wordt op het nippertje ontweken dank zij het vakmanschap van de Sovjetbevelhebber...

Une solution au problème des cuistots ?

Le Pentagone est sur le point de libérer les postes de cuistots dans les installations à terre. Il n'y aurait plus que des cuistots embarqués, et les cuisines à terre emploie-

raient des restaurateurs professionnels civils.

USS Desert Ship, LLS-1 op het droge !

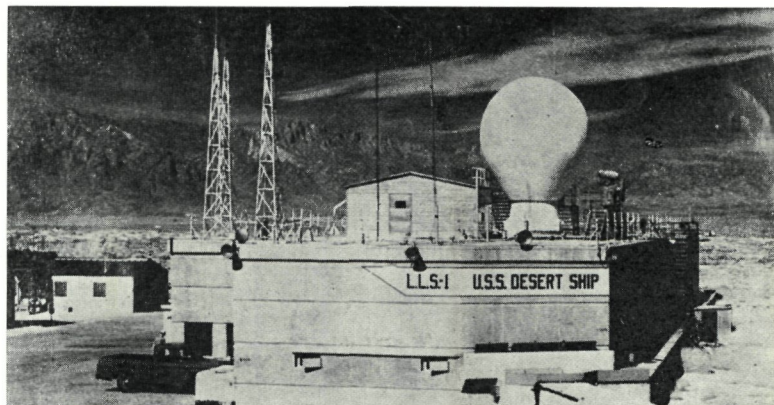
De macadambaan US 54, die via de Jornada del Muerto naar El Paso leidt, biedt de bezoeker een merkwaardig uitzicht. Inderdaad, midden in de woestijn, niet ver van het uitgedroogde stadje Las Cruces, ligt een schip van de US Navy, de LLS-1. (LLS-1 staat voor Land Locked Ship).

Dit „schip” is een proefbasis, waar de ballistische tuigen van de Navy op wetenschappelijke wijze getest en gewaardeerd worden.

De basis in haar geheel draagt de naam Naval Ordnance Missile Test Facility (NOMTF) at White Sands Missile Range. Zij werd officieel ingehuldigd op 14 juni 1946, alhoewel op 13 juni reeds 13 Marines van het Naval Research Laboratory er samen met Duitse wetenschapsmensen de V-2's beproefden. De Navy had reeds op 29 mei de eerste V-2 afgevuurd.

Tegenwoordig wordt USS Desert Ship gebruikt in test-programma's van Talos, Terrier, Aerobee en Standard Missile Systems. USS Desert Ship werd opgetrokken in gewapend beton. Toch gebruikt men er de nautische termen zoals aan boord: deck, bulkhead, hatch en ladder. Daardoor vergeet de zeeman er gauw dat hij op vaste grond zit. Men kan er zelfs de beweging der golven simuleren. Captain George David Howard voert het bevel over dit „schip”, terwijl Commander D. L. Stephenson de Executive Officer is. USS Desert Ship „liep van stapel” in juni 1953...

U.S.S. DESERT SHIP



Duikpremie

De maandelijkse duikpremie die in de US Navy uitbetaald wordt zal weldra verdubbelen : twintig dollars, in plaats van tien...

Cinquante millions de dollars coulent à pic

Le sous-marin nucléaire Guittaro représente cette somme. Il coula au Chantier Naval de San Francisco Bay l'été dernier. L'accident est survenu alors que deux équipes différentes étaient occupées à corriger l'attitude du submersible, ignorant qu'une écrouille de quatre pieds avait été enlevée quelques semaines auparavant. Ce trou béant, à l'avant près du dôme du sonar, accepta la première eau, qui aggrava l'attitude du Guittaro à tel point qu'il coula comme une pierre. Il n'y eut heureusement pas de victimes.

On estime les frais de renflouage et de réparation à vingt-cinq millions de dollars !

US Navy en apartheid

Mr. Melvin Laird, de Amerikaanse Sekretaris van Defensie heeft medegedeeld dat ook hij verbod zal opleggen aan schepen van de US Navy om Zuidafrikaanse havens binnen te lopen. Deze politiek werd reeds vóór zijn indiensttreding omwille van de apartheid toegepast.

Quand la pension est une seconde carrière

L'amiral retraité Richard Harrison Jackson a refusé de participer à une „dernière” croisière qu'on lui proposait, en disant : „Non merci... Je suppose qu'ils se débrouillent très bien sans moi.” Il ne faut pas oublier qu'il est le plus vieil amiral encore en vie, et qu'il est fier de ses 103 „berges”.

Après l'abordage Melbourne-Evans

L'été dernier, le porte-avions Australien Melbourne coupa le destroyer Américain USS FRANK E. EVANS en deux. Le navire US subit une perte de septante trois vies humaines.

Cet accident est à l'origine d'une enquête spéciale, cherchant à déterminer si deux ou trois frères peuvent embarquer à bord d'un même navire. Jusqu'à présent, si des frères en exprimaient le désir, ils étaient autorisés à servir à bord de la même unité,

à la condition que leurs parents approuvasent cette décision. Trois frères étaient ainsi embarqués sur le USS FRANK E. EVANS, et tous trois disparurent lors de la tragique collision.

Le Secrétaire de la Défense, Mr. Melvin Laird, a fait savoir dans une nouvelle directive que l'on essaiera de faire le nécessaire pour satisfaire à la demande des membres d'une même famille qui ne veulent pas servir ensemble dans une même unité. Et l'on continuera à accepter les demandes de ceux qui veulent bien servir ensemble à bord d'un même navire.

Een raadsel

Hoe zal men het volgende nieuwe vliegdekschip noemen? De naam DWIGHT D. EISENHOWER werd in de Navy Headquarters voorgesteld, en iedereen vindt het noodzakelijk deze naam drastisch in te korten. Wie kan er aan de verleiding weerstaan het schip de naam IKE te geven?

Malaise et anti-militarisme

Des bases de l'Armée de Terre (US) souffraient déjà l'opposition de plusieurs groupes d'anti-militaristes, au sein même des forces.

L'été dernier, des groupes dissidents se sont déclarés dans les bases navales de la Flotte Atlantique. A Norfolk circulent des copies de „ROUGH DRAFT”, un journal clandestin opposé à la guerre. Le mouvement semble s'être formé par une vague coalition entre quelques marins et des civils. Il se félicite de l'apparition, sur le porte-avions ROOSEVELT, de coiffures de style Africain. Beaucoup de marins noirs, à bord du ROOSEVELT, ont en effet répondu de cette manière à une campagne lancée contre la coupe réglementaire (three-inch hair length). Il y a même eu, au Centre de Communications de Virginia Beach une opposition ouverte à la Guerre au Vietnam.

Ce mouvement de dissidence est moins prononcé dans la Navy que dans les rangs Army; quelqu'un a avancé la raison suivante : „les hommes de la Navy ne sont pas des recrutés harponnés sans leur consentement”...

Les photos reproduites ont été empruntées à «OUR NAVY».



BUNDESMARINE



j. de ridder

Une bouée de mesurage automatique ancrée en haute mer

L'un des objectifs importants de la République fédérale et de l'étranger dans le domaine de la recherche océanographique, le contrôle de la haute mer à l'aide d'un réseau étoffé de bouées de mesurage travaillant automatiquement, a récemment pris des formes concrètes par le lancement de la première bouée automatique allemande. Il s'agit en fait d'un engin de taille respectable : il a 16 mètres de haut et 6,60 mètres de diamètre. Construit à Kiel, il a été ancré par 30 mètres de fond dans la baie d'Eckernförde, où il sera soumis à des essais. La bouée a été construite comme prototype d'essai et a différentes missions à remplir, entre autres le relevé et le contrôle permanent de données océanographiques et météorologiques. Ses conditions de travail sont spéciales ; elle ne doit être sujette qu'à des modifications assez faibles de niveau et d'inclinaison de façon à pouvoir fournir des données très précises. Jusqu'à 80 mètres de fond, elle est en mesure de fournir toutes les données océanographiques importantes. Elle les enregistre à l'aide d'un mini-computer qui peut être „consulté” par radio à tout moment.

Des algues prévues au menu par la médecine

Une poudre verte au goût tendre d'épinards doit aider les malades graves à recouvrer

leurs forces et préserver des millions de personnes de la consommation dans les régions du monde où sévit la famine : des algues d'eau douce pulvérisées. La station de recherches sur le carbone biologique a fait savoir que les algues microscopiques qui y avaient été cultivées ont brillamment subi les premières expériences cliniques réalisées sur des malades souffrant d'un manque d'albumine aigu. Des échantillons de 100 grammes dans des emballages sous vide ont déjà été proposés à des fabriques allemandes de produits alimentaires. Un petit paquet de 100 grammes donne une portion de légumes pour quatre personnes et doit couvrir le besoin journalier d'un adulte en albumine et vitamines de toutes sortes.

Le „Bremen 4”

Actuellement une maquette du „Bremen 4” est exposée dans le port de Hambourg, où elle peut être admirée par tous les „marins d'eau douce”. Deux bricoleurs y ont travaillé pendant 15 ans. Douze mètres de long, un poids de douze tonnes - c'est la plus grande maquette du monde ; elle est propulsée par deux moteurs Diesel de 40 CV chacun. „Mis en service” il y a quatre ans, le bâtiment a parcouru davantage de kilomètres sur la terre ferme que de milles marins sur l'eau. Il sillonne le monde dans le cadre d'une exposition organisée par les écoles de navigation de Travemünde et de Bad Honnef.

Déclaration gouvernementale

Le nouveau chancelier fédéral, Mr. Willy BRANDT a fait une déclaration gouvernementale devant le Bundestag le 28 octobre 1969. En voici un extrait notamment en ce qui concerne le recensement des forces armées :

„Le gouvernement n'ignore pas que nos soldats, dans beaucoup d'unités et beaucoup de fonctions sont mis à contribution jusqu'à la limite des possibilités. Le nombre des militaires de carrière et des engagés à temps, ainsi que l'état de la formation et de l'équipement ne répondent pas toujours aux exigences des missions à accomplir. Nous savons, de plus, que l'évolution de notre société et les progrès techniques mais surtout aussi l'expérience pratique de nos soldats rendent nécessaire aujourd'hui un recensement général et critique de l'Armée fédérale. Ce recensement sera entrepris sans délai. Les membres de l'Armée fédérale, les milieux scientifiques et le gouvernement fédéral coopéreront à cet effet. Le livre blanc de la défense 1970 informera le Parlement des résultats provisoires de cet inventaire général ainsi que des réformes envisagées.

Nous devons concevoir l'Armée fédérale comme partie intégrante de notre société. Je voudrais dès aujourd'hui, en cinq points, exposer clairement les intentions du gouvernement fédéral :

Nous voulons atteindre un maximum de justice en assurant l'égalité de traitement de tous les jeunes gens appelés ; le nombre des dérogations aux obligations militaires et des exemptions sera réduit. Quant à savoir s'il en résultera des conséquences pour la durée du service militaire de base, nous ne manquerons pas de l'examiner.

Au ministère de la Défense, les états-majors appliqueront les méthodes de travail militaires qui se pratiquent dans tout le pays ; ils seront, de plus, déchargés de tous les travaux bureaucratiques superflus. La technique et l'approvisionnement seront rationalisés selon la méthode de la gestion industrielle moderne.

Nous poursuivrons et intensifierons les efforts entrepris jusqu'ici en vue de recruter des instructeurs, des cadres et des techniciens appropriés. C'est là également une des raisons pour lesquelles les intérêts de la troupe seront au centre de nos préoccupations.

Nous comptons également sur le travail fructueux du délégué parlementaire à la Défense. Nous maintiendrons le principe de l'éducation morale et de l'action psychologique que les inspecteurs, commandants et soldats de tout grade se sentent tenus de respecter. Nous savons qu'il peut être nécessaire d'adapter certaines réglementations aux résultats de l'évolution et de l'expérience sur la base des critères juridiques et moraux dont la valeur est acquise.

Nous respectons le droit de refuser le service militaire par objection de conscience. Les objecteurs de conscience ont droit à ce que le principe d'une juste égalité de traitement leur soit appliqué. La procédure leur sera facilitée au point de vue administratif.

Les efforts des soldats et agents civils de l'Armée fédérale pourront seulement atteindre toute leur efficacité s'ils sont appuyés par l'adhésion de l'opinion publique."

Le „Helgoland " au Vietnam

Le navire hôpital „HELGOLAND " est entré en Service au Sud-Vietnam depuis 1966 et il y restera affecté jusque fin 1970. Depuis deux ans il a comme port d'attache Da Nang où son personnel sanitaire soigne les Vietnamiens blessés au combat. Ce bâtiment dispose de 150 lits et peut recueillir jusqu'à 250 patients. L'équipage est composé de 70 hommes dont 45 appartiennent au corps médical.

Sabotage

Une corvette portugaise de 1365 tonnes en construction sur les chantiers Blohm et Voss à Hambourg a fait, au cours du mois d'octobre dernier, l'objet d'un acte de sabotage. Une charge explosive entreposée sur la proue du bâtiment, occasionna quelques dégâts légers.

Amitié Franco-Allemande

De plus en plus nombreux, des groupes d'Amicales d'anciens marins procèdent à des échanges de visite sous le signe de l'amitié franco-allemande. C'est là l'occasion d'une prise de contact très sympathique entre jeunes et anciens marins français et allemands et c'est dans l'ambiance d'une vraie camaraderie fraternelle que se déroulent les diverses festivités dont notamment l'embarquement à bord d'un bâtiment avec une courte croisière en mer.

J.D.R.



MARINE NATIONALE

I. daneels

Schoolschepen en namen

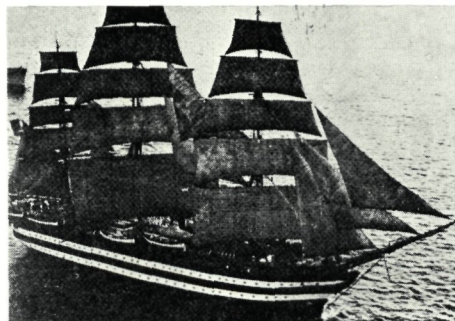
Tegenwoordig zijn er nog een tiental opleidingszeilvaartuigen in dienst. De Spaanse viermaster barkentijn Juan Sebastian de Elcano, werd genoemd naar een van de achttien overlevenden die de eerste reis om de wereld maakten. De Elcano voerde bevel over de „Victoria”, het enige vaartuig dat, na onder leiding van Fernao de Magelhaens op 10 augustus 1519 uit Sevilla vertrokken te zijn drie jaar later in deze stad terugkeerde.

Het schoolschip werd in 1928 in Cadiz te water gelaten.



JUAN SEBASTIAN DE ELCANO

De Florentijn Amerigo Vespucci vaarde voor rekening van Ferdinand de Vrome, koning van Portugal. In 1497 bereikte hij de Golf van Honduras en tijdens latere reizen exploreerde hij de kusten van Brazilië tot de provincie Rio Grande. De Duitse aardrijkskundige Waldseemüller publiceerde in 1507 een vlugschrift waaruit blijkt dat Amerigo Vespucci afzakte tot de Kaap Santa Maria del Plata. Waldseemüller stelde meteen voor om het nieuwe vasteland „America”



AMERICO VESPUCCI

te noemen. Deze naam werd pas veel later aanvaard ten voordele van de benaming „West-Indië”. Amerigo Vespucci stierf in 1512 te Sevilla.

Het Italiaanse volschip of fregat werd in 1931 te Castellammare de Stabia, bij Napels, te water gelaten.

De Italiaanse geus vertoont de wapenschilden van de vier Italiaanse maritieme republieken, t.w. Venetië wordt voorgesteld door de gulden leeuw van Sint-Marcus op gouden grond: Genua heeft een Gregoriaans kruis op wit veld; Amalfi heeft een maltees kruis op blauwe grond en Pisa heeft een wit kruis op groen veld.

Le groupe d'étude et de recherches sous-marines

Le Groupe d'Etude et de Recherches Sous-marines (G.E.R.S.) a mis au point ces dernières années divers appareils de plongée (Oxygers, DC 52, DC 55, Mixgers) et publié des travaux d'un intérêt capital : tables

de plongée, études sur la déperdition calorifique, etc...

Depuis la dernière guerre, les limites de la plongée dite „d'excursion" ou parfois „d'intervention" n'avaient pratiquement pas changé.

Les mélanges à base d'hélium étaient employés aux U.S.A. depuis 1939 et le record anglais de 180 mètres était établi aux environs de 1950.

C'est d'ailleurs en essayant de descendre toujours plus bas qu'on s'est heurté à une quasi-impossibilité posée par le rapport travail au fond - temps de décompression. Il faut en effet pour 30 minutes de travail à 150 mètres une décompression de 6.45 h. et pour le même temps à 200 mètres : 14 h. De plus, la fatigue imposée aux plongeurs par ces longues décompressions interdisant des plongées trop répétées, il devenait impossible d'utiliser l'homme sous l'eau pour des travaux réels et rentables.

C'est alors qu'un Américain, le docteur Georges Bond de la marine, mit en évidence, à la suite d'expérimentations animales, que si la quantité de gaz emmagasinée dans les tissus est proportionnelle à la pression et au temps, on peut cependant considérer qu'après 24 heures d'exposition, les tissus sont totalement saturés et que, par conséquent, la décompression sera la même pour une plongée à une profondeur déterminée pour n'importe quel temps passé au-delà de 24 heures.

La plongée à saturation était née. Edouard Link et la marine aux U.S.A., et Cousteau en France, avec ses expériences „Précontinent" effectuèrent les premières expériences humaines à l'intérieur de maisons sous la mer.

Cependant, il devint évident que la maison sous la mer représentait des contraintes logistiques énormes incompatibles avec les missions de la Marine.

„Ocean Systems" réalisa un habitat en surface monté sur un bateau porteur que l'on amène sur les lieux d'intervention. On met alors les gens à l'intérieur des caissons d'habitation, à une pression équivalente à celle du lieu de travail au fond et il ne reste plus ensuite qu'à prendre les

gens dans une capsule ou une tourelle de transfert servant d'ascenseur pour les descendre ou les remonter sans variation de pression, et ce, pendant toute la durée des opérations, seule une décompression finale ayant lieu.

Le reste du temps, les gens dans les caissons „habitat" peuvent vivre, se reposer, se laver, se nourrir et évidemment recevoir les soins nécessaires.

En outre, en cas de mauvais temps ou lorsque le travail au fond est terminé, le bateau peut faire route ou rentrer au port pendant la décompression.

De là à imaginer que le bâtiment porteur de la maison puisse être lui-même un sous-marin, il n'y avait qu'un pas ; il fut vite franchi. En France, Willm proposa l'„Argyronette" qui est construit au C.E.M.A. de Cousteau.

Enfin, la marine nationale va mettre à flot en 1970 le „Triton" qui sera le premier bâtiment d'intervention et d'expérimentation de la Marine et qui aura des installations très complètes.

De Triton

De „Triton" zal in 1971 de „Elie-Monnier" vervangen. Hij wordt 68 m. lang, de waterverplaatsing zal 1500 ton bedragen en de voortstuwing zal gebeuren met twee Voith-Scheiders om zeer manoeuvreerbaar te blijven, zelfs bij kleine snelheden. Bovendien krijgt de „Triton" een „dynamisch anker" dat het boven een bepaald punt houdt bij diepten gaande tot 300 meter.

Naast een centrale 15 ton kraan komen een druktank en een laadruim met een vestzak duikboot, de „Griffon" genoemd.

De druktank, die als een huis onder water dient, is afgesteld op 26 bar (250 meter) en laat toe met twee ploegen van 4 duikers te werken. De „Griffon" kan afdalen tot 600 meter.

De „Triton" zal de bodem afzoeken met een sonar type shadowgraph en de „Griffon" naar de echo leiden met een speciale rompsonar Duba 1. De „Griffon" zal dan visueel (patrijspoorten, onderwatercamera's, mechanische schop enz.) de echo identificeren.

Herinneringen aan slagschepen en een kruiser

Te Vichy werd onlangs een privéwoning genoemd naar het Franse slagschip „Dunkerque”. Dit zusterschip van de „Strasbourg”, werd in 1935 in Brest te water gelaten. Vier enorme schroeven stuwden het 26.500 ton metende schip (2 torens van vier 330 mm. kanonnen) naar een 31 mijlsvaart. De bemanning bestond uit 66 officieren en 1.365 bemanningsleden.

De „Dunkerque” vertegenwoordigde Frankrijk op de vlootparade te Spithead bij de kroning van koning George VI.

Op 3 juli 1940 te Mers-el-Kebir wordt het schip geraakt door vier 380 mm. obussen en strandt in de haven. In 1958 wordt het slagschip verkocht.

Aan boord van de kruiser „Montcalm”, 7.720 ton, en gebouwd in 1933, die sedert 1959 in Toulon lag voor de onderzeebootbestrijdingsschool, werd op 30 september II., voor het laatst de vlag neergehaald. De „Montcalm” wordt overgemaakt aan de domeinen. Ook de „Jean Bart” zal binnenkort verkocht worden, en de opbrengst zal gebruikt worden om een deel van het in aanbouw zijnde C.I.W. (Centre d'Instruction Navale = onze D.E.O. te Brugge) in St-Mandrier te financieren.

De MSC „Marguerite”, gebouwd in 1952, werd op initiatief van de Franse marine teruggegeven aan de US Navy. De „Marguerite” werd onmiddellijk overgedragen aan de Uruguese marine.

Le corps des marins de port à travers l'histoire

En 1674, Louis XIV décréta le règlement pour la police générale des arsenaux de la Marine. Ce règlement dispose de la création des officiers-mariniers et matelots gardiens, payés et gagés pour le service et l'entretien des vaisseaux qui sont dans les ports. Louis-Philippe, par son ordonnance du 22 août 1831 créa pour les cinq ports militaires du royaume, les escouades de gabiers de port et les escouades de gardiennage.

Les travaux sont alors répartis suivant les spécialités : les gabiers sont chargés des mouvements des navires en rade et au bassin, des carénages, mâtages, gréements, entretien des appareils de mouillage, ainsi que des secours aux bâtiments en danger, et les gardiens, de la surveillance des vaisseaux, de leur visite et des menus travaux d'entretien.

L'ensemble de ce personnel est recruté entre trente et quarante ans parmi les marins „revenant de mer”, et, bien que ne possédant pas la qualité de militaires ils portent l'uniforme du personnel de la marine. Par décret du 3 janvier 1868, l'Empereur Napoléon III réorganisa les escouades, en y ajoutant la spécialité de canotier et en améliorant la solde.

Eu égard aux services rendus par les escouades de gabiers et de gardiens, il parut nécessaire aux autorités, en 1874, d'améliorer la situation de ce personnel et de fortifier le lien l'attachant à la Marine en lui donnant un statut militaire. Pour ce faire, le décret de 1874 créa le corps militaire des marins vétérans dans lequel sont intégrés les gabiers et les gardiens de vaisseau. Ils ont la même hiérarchie et la même tenue que le corps des Equipages de la Flotte et sont ensuite recrutés dans leur totalité parmi le personnel des Equipages de moins de quarante ans d'âge, réunissant au moins cinq ans de services à terre ou à la mer et ayant satisfait à un examen professionnel.

Leurs attributions consistent en mouvements de bâtiments sur rade et au bassin, gréements, garniture et travaux de matelotage, mouillage et entretien des corps morts et dispositifs d'amarrage, armement des embarcations des mouvements du port, secours aux bâtiments en danger et concours à la défense militaire et maritime. Ils sont répartis en manœuvriers, mécaniciens et chauffeurs.

L'ensemble du corps est soumis aux règles de compétence juridictionnelle, de discipline et de subordination au corps des Equipages de la Flotte.

Techniques nouvelles

L'extension de techniques nouvelles nécessite de nouvelles modifications statutaires. C'est ainsi qu'en 1926 l'appellation „marins vétérans" disparaît et est remplacée par „marins de direction de port". En outre, la tenue est modifiée en ce qui concerne les insignes de grade, comme celle des officiers-mariniers.

Pendant la guerre, de nouvelles dispositions apparaissent, en particulier la création de deux nouvelles spécialités : charpentier et conducteur de véhicules.

Jusqu'en 1951, les marins de direction de port sont pratiquement interchangeables, les mécaniciens servant indifféremment soit à bord de remorqueurs, soit dans les ateliers ou comme conducteurs d'automobiles, les manœuvriers eux aussi, pouvant être employés comme conducteurs. Les décrets de 1951 précisent la répartition des marins entre les trois grands services utilisateurs : Direction de port, atelier militaire de la Flotte, Centre Automobile principal. Le personnel n'est plus interchangeable et doit servir pendant toute sa carrière dans sa spécialité d'origine.

En 1962, il fut nécessaire de scinder en deux la spécialité de mécanicien-électricien,

de même que celle de mécanicien-conduc-
teur d'automobiles.

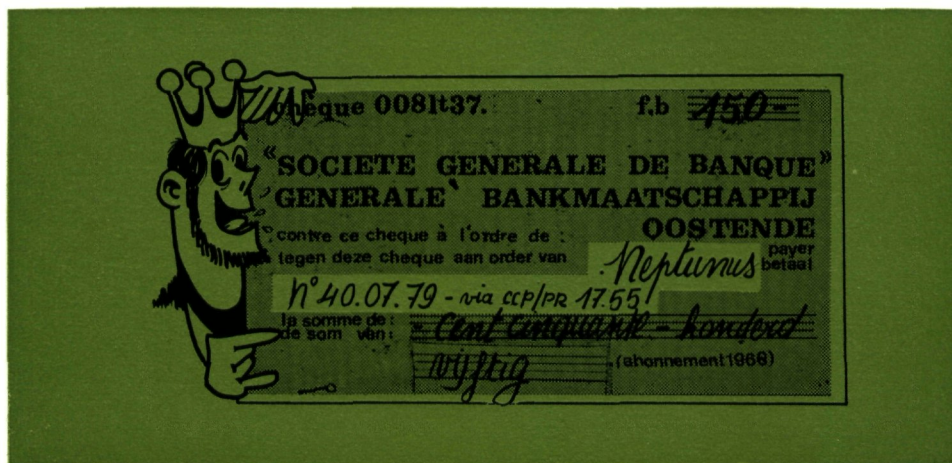
D'autre part, les mécaniciens d'atelier militaire de la Flotte furent répartis en sous-spécialités ouvrières de base (ajusteur, tourneur, chaudronnier, ...).

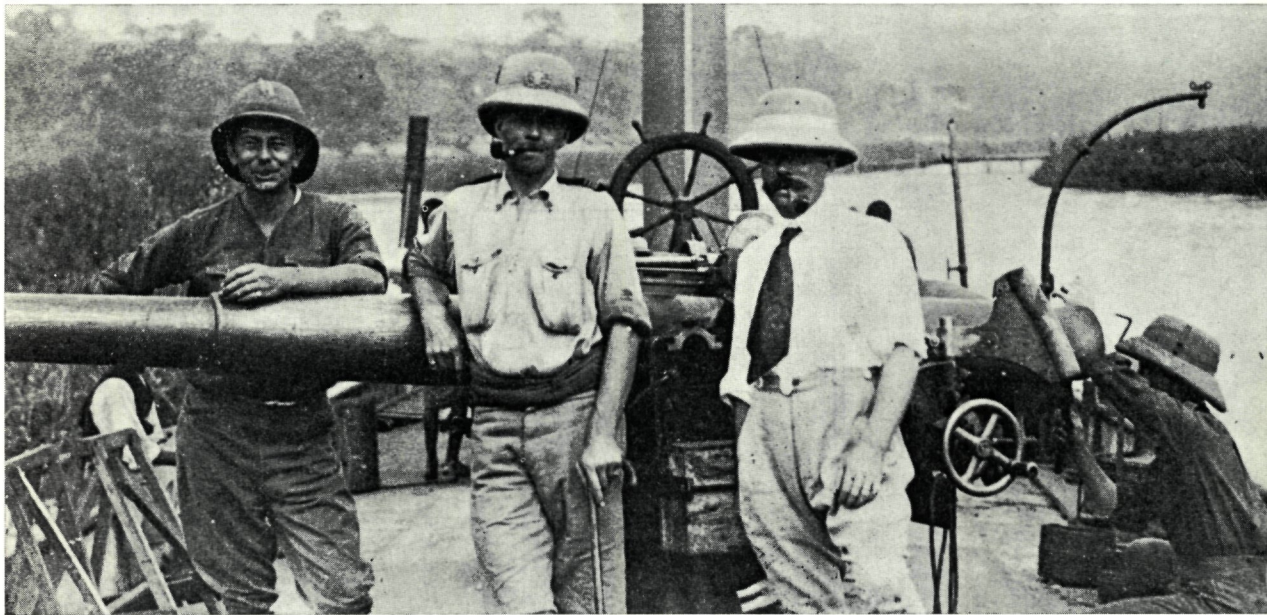
Le même arrêté a modifié l'appellation du corps qui porte maintenant le nom de „Corps des marins de port".

Actuellement, un nouveau projet de modifications de l'organisation est à l'étude et sera vraisemblablement mis en application dans le courant de 1970.

Eu égard à la lenteur de l'avancement inhérent à un corps de carrière, il vise une amélioration de la situation générale de ce personnel, de qualification beaucoup plus ouvrière et technique que militaire.

C'est ainsi que, bien que gardant sa qualité militaire, le corps des marins de port ne comportera plus les grades militaires traditionnels qui seront supprimés et remplacés par une hiérarchie de trois classes, comportant des échelons d'ancienneté, correspondant à des indices de solde, hiérarchie comparable à celle en vigueur dans l'industrie.





Dans un premier article (voir Neptunus 1969/6), j'ai exposé au lecteur pourquoi je me suis décidé à faire non seulement un retour dans le temps mais à faire également un détour dans l'espace puisque j'avais eu la bonne fortune, dès le début de mes recherches, de retrouver en vie et en bonne santé le Commandant G. Goor qui commanda la flottille du Tanganyka de fin décembre 1914 jusqu'au milieu de 1916 pour revenir ensuite en Europe. Là, il prit, après un long congé de maladie due au séjour en Afrique, le commandement de la principale unité navale du Dépôt des Equipages.

j. verleyen

Le Commandant G. Goor possède heureusement encore une abondante documentation photographique que l'on s'efforce de reproduire au mieux car il s'agit de photos anciennes mais qui sont capitales et dont certaines sont inédites. Le Commandant G. Goor a également retrouvé des notes de l'époque (donc précieuses) et il n'a pas hésité à faire venir du Congo une carte marine du Tanganyka pour établir à l'échelle des croquis des opérations navales et aéro-navales. De plus, un des compagnons d'armes du Commandant G. Goor vit toujours et sera mis à contribution également. Il s'agit de l'actuel Lieutenant-Colonel e.r. J. Anthone qui était Lieutenant à l'époque.

Mais, avant d'emmener le lecteur bavarder avec le Commandant G. Goor de ses souvenirs et contempler à loisir ses photos et croquis, il convient de faire un petit tour d'horizon des principaux ouvrages que j'ai pu consulter sur la campagne navale du Tanganyka. Et, avant tout, il convient de mettre

50 ANS

APRES



activité navale belge 14-18

— 2 —

Ce cliché du Commandant S. GOOR (1er à gauche) a été pris le 30 septembre 1915 lors que l'on venait d'armer le „ VENGEUR ” d'une des pièces d'artillerie utilisées d'abord pour la défense côtière. Les connaisseurs en artillerie navale reconnaîtront les similitudes de détails. Ces pièces étaient des 75 et non des 160. Les 160 du Fort de Shinkakasa étaient du reste des pièces tous coupole.

les choses au point. Il y a deux grandes façons de faire de l'histoire. La première, qui n'a été que trop utilisée, consiste à faire ce que l'on appelle de la „ compilation ”. On réunit tout ce qui a été publié sur le sujet et on en fait une savante mouture. Cette façon de faire présente l'avantage de pouvoir vulgariser un sujet mal connu mais n'apprend rien de neuf au véritable chercheur qui bien entendu connaissait tout cela et qui referme le livre ou la revue en disant : „ Je n'ai rien appris ”. De plus, la place manque dans notre revue et les publications consultées présentent des divergences qui ne sont pas faites pour simplifier le problème (en matière de dimensions et tonnages des unités notamment). Au „ compilateur ” s'oppose le „ chercheur ” qui recherche des éléments nouveaux, photos inédites, témoignages directs de survivants ou des écrits laissés par des témoins de l'époque, actuellement disparus.

Ainsi le travail du chercheur, même modeste et limité à de petits détails, profite à tous les autres chercheurs qui apprendront de la sorte quelque chose de neuf et seront peut-être ainsi orientés vers d'autres recherches. C'est pourquoi, il ne faut pas craindre de s'improviser chercheur même avec des moyens modestes. Le lecteur aura remarqué que la méthode du chercheur est à la mode et a supplanté celle du compilateur. Ainsi, toutes les émissions de la R.T.B. consacrées durant quatre ans au cinquantième anniversaire de la guerre 14/18 ont été conduites principalement selon la méthode du chercheur découvrant des témoins survivants et des souvenirs inédits. Cette méthode est au goût des citoyens de notre temps, c'est de

l'histoire vivante et c'est pourquoi j'ai préféré me lancer dans une série d'articles rédigés au fur et à mesure des découvertes. Cela fera au total un ensemble un peu décousu mais vivant grâce à des entretiens et à des commentaires de documents, ensemble qui m'a paru bien préférable à une tentative de construire, avec des moyens insuffisants, un récit bien ordonné mais basé principalement sur de la compilation.

Voyons et commentons brièvement ces quelques ouvrages.

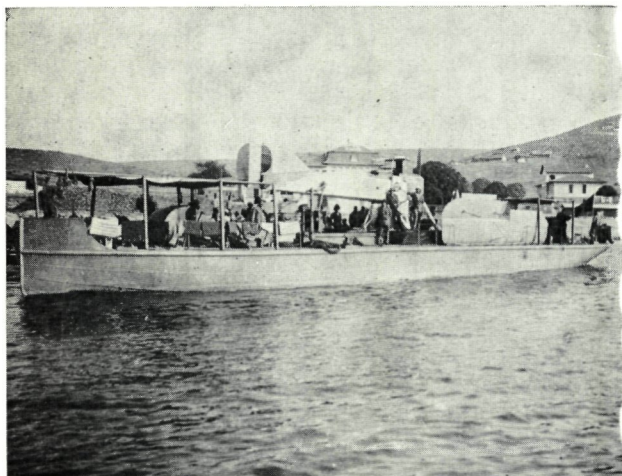
Les Campagnes Coloniales Belges 1914/1918, édité en 1927 par la Section de l'Histoire de l'Etat-Major Général de l'Armée (Tome I).

C'est le type du rapport officiel militaire avec la subdivision des opérations, le détail des plans alliés et ennemis, la situation des effectifs alliés et ennemis, la situation avant, pendant et après les opérations. C'est un ouvrage forcément assez sec, impersonnel, de lecture difficile pour un profane mais précieux pour le spécialiste et basé sur le long dépouillement de nombreux rapports de campagne. Les petites opérations navales du Tanganyka et du Kivu sont forcément noyées dans l'immensité des opérations militaires. Il y a de bonnes cartes mais peu de photos (aucune au point de vue naval). Signalons un bon commentaire des opérations au Cameroun avec la participation du S.W. armé belge „Luxembourg”.

La Campagne du Tanganika, édité en 1934 à l'Édition Universelle à Bruxelles par le Colonel du Génie G. Moulaert, Vice-Gouverneur Général honoraire du Congo, ancien commandant des troupes du Tanganika.

Il s'agit ici des mémoires d'un ancien chef militaire ayant joué un rôle important dans la guerre. Le livre est richement illustré de très belles photos, de cartes et de croquis. Une large place est faite aux opérations navales et aéronavales. Une remarque s'impose cependant : Le Lieutenant-Colonel G. Moulaert n'est arrivé sur place qu'au printemps de 1916.

LA BARGE KIGALI



LE CDT. GOOR



A ce moment, la maîtrise du lac était en train de changer de camp puisque les Anglo-Belges avaient remporté deux grandes victoires, le 26 décembre 1915, en capturant, après combat, la canonnière allemande Kingani (qui devait devenir en quelques semaines le H.M.S. FIFI) et en envoyant par le fond, le 9 février 1916, la canonnière Hedwig von Wissmann. Ces victoires, le Lieutenant Colonel Moulaert ne les a apprises qu'alors qu'il était encore à Léopoldville ou qu'il faisait route, par la lente voie du fleuve, vers le lac. Il a collaboré à ces victoires en envoyant au lac le matériel aménagé à Léo. Ces fournitures furent du reste l'occasion d'un conflit assez vif avec le Commandant G. Goor et je traiterai ce sujet dans les entretiens avec lui. Le Lieutenant Colonel Moulaert a eu l'occasion, une fois sur place, de jouer un rôle important dans l'achèvement du „Baron Dhanis”, dans les dernières opérations navales qui devaient se clôturer par la destruction de la canonnière „WAMI” en fin juillet 1916, par diverses opérations contre la côte allemande, par la mise en œuvre victorieuse de l'aéro-navale et enfin par les grandes opérations de transport sur le lac auxquelles toutes les unités se sont consacrées, une fois la maîtrise acquise. Le Lieutenant-Colonel Moulaert donne aussi sa version de la dispute qui amène le départ de la mission navale anglaise. Je parlerai de cela dans les entretiens avec le Commandant Goor. Enfin, signalons que le Lieutenant-Colonel Moulaert donne aussi une bonne relation des opérations au Cameroun avec la participation du S.W. armé „Luxembourg”. Je peux même dire dès à présent que les relations contenues dans les deux livres que je viens de citer, constituent une excellente source d'informations pour le lecteur qui s'intéresserait aux vaillantes opérations de ce S.W. „Luxembourg”, armé et blindé et qui allait véritablement s'exposer au feu de l'ennemi pour le prendre à revers, le tout sous les ordres de son brave capitaine, le Suédois Göranson, commissionné comme Lieutenant belge. „Neptunus” (1965/3, p. 41) a du reste donné un court compte-rendu de ces opérations. („Een weinig gekend incident van de oorlog 1914/1918” par A. Lederer). Le Lieutenant-Colonel Moulaert était bien au fait de ces opérations puisqu'elles étaient commandées de Léo. Ce livre appartient bien à la série des mémoires publiés par des chefs militaires de guerre dans lesquels ils insistent volontiers sur les bonnes décisions qu'ils ont prises, sur les bonnes intuitions qu'ils avaient de ce qui allait se passer et sur les revers dus au non respect de leurs conseils. Mais enfin mettons nous à leur place !

Les Troupes du Katanga et les Campagnes d'Afrique 1914-1918 (Tome I) par le Colonel Emmanuel Muller, ancien commandant du 1er Régiment des Troupes Coloniales Belges (Office de Publicité - Bruxelles - 1937).

C'est un journal de campagne plus modeste. L'auteur n'a été mêlé aux opérations sur le lac qu'aux débuts héroïques de celles-ci alors qu'il était major. Il a connu la période difficile avec la mise hors d'usage de l'Alexandre Delcommune et la flottille belge réduite à deux petits remorqueurs (Tschakala) impropres au combat (1914 et première partie de 1915). Je parlerai de cela dans les entretiens avec le Commandant G. Goor dont le



Ce cliché du Commandant G. GOOR représente l'entrée du KINGANI dans la rade de la Kalemie, après sa capture le 26 décembre 1915. On voit nettement que le KINGANI n'est pas du tout le bâtiment beaucoup plus gros représenté par le cliché publié en 1965.

Major Muller fut précisément le premier chef puisqu'il se mit à sa disposition dès les premiers jours de la guerre sur le Lac Moero.

Les Ancêtres de Notre Force Navale de Louis Leconte, le regretté Conservateur en chef du Musée Royal de l'Armée et qui fut membre de l'Académie de Marine. Je ne m'attarderai pas sur ce livre de 1952 qui est très connu dans le milieu naval belge et qui fut précédé de plusieurs ouvrages moins importants. Signalons qu'une bonne partie des renseignements relatifs à la campagne du Tanganika ont été fournis par le Commandant G. Goor.

The Phantom Flotilla par Peter Shankland, Londres, chez Collins 1968.

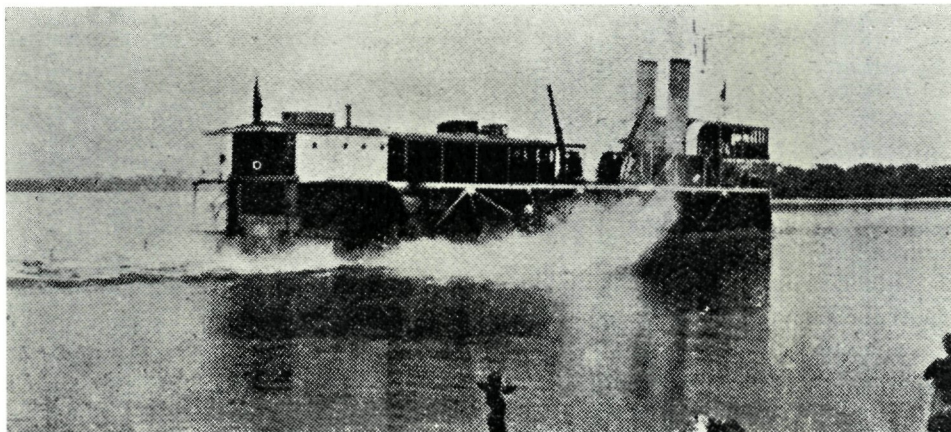
Ce livre dont l'existence m'a été révélée par le Commandant G. Goor qui en avait reçu un exemplaire d'un amiral anglais de ses amis est consacré à l'histoire de la „Naval African Expedition 1915/1918”. Cet ouvrage est très bien illustré et a été établi d'après les souvenirs de plusieurs survivants de l'expédition. Il est fort peu respectueux pour le Commandant de l'expédition, le Commander Spicer-Simson R.N.-D.S.O. et le Commandant G. Goor a été indigné en lisant ces lignes écrites au sujet d'un frère d'armes qui est demeuré son ami jusqu'à sa mort survenue en 1967, c'est à dire un an avant la sortie du livre qui attaque ainsi une personne qui ne peut plus se défendre. Il était de mon devoir de donner suite au souhait exprimé par le Commandant G. Goor. Beaucoup de précisions empruntées à ce livre seront discutées au cours des entretiens avec le Commandant G. Goor. Je me bornerai à signaler ici les distances parcourues par l'expédition et la chronologie du voyage.

De Londres à Cape Town, par mer	6.100 miles
Du Cap à Fungurume, terminus du rail au delà d'E'Ville	2.700 miles
Parcours à travers bois et plateaux	120 miles
Par rail, de Sankisia à Bukama sur le Lualaba	15 miles
De Bukama à Kabalo par le fleuve	200 miles
Par rail de Kabalo à la Kalemie (Albertville)	175 miles

Voyons maintenant le temps mis à couvrir ces distances : on quitte Tilbury le 15 juin pour arriver à Cape-Town le 2 juillet. Le 26 juillet on fait halte à E'Ville. Le 5 août, Fungurume, terminus provisoire du rail est atteint. Alors commence ce raid épouvantable pour trainer les embarcations à travers la nature hostile, à l'aide de deux locomotives routièrès à vapeur, à l'aide de bœufs sud-africains ou à l'aide d'hommes pour atteindre, le 28 septembre, Sankisia, terminus d'un tronçon de rail en construction au départ de Bukama. Le lendemain, 29 septembre, on est à Bukama et on s'embarque pour Kabalo qui est atteint le 22 octobre seulement, donc aussi un parcours lent et difficile sur le fleuve. Le trajet par rail se termine à la Kalemie le 27 octobre (le trafic était en effet très lent sur la dernière partie du rail achevé à la hâte jusqu'au lac et dont les ponts devaient être franchis avec précautions).

Le lecteur sera peut-être étonné si je lui confesse que ce livre a eu pour effet, je ne dirai pas de me remonter le moral, mais tout de même de dissiper quelques craintes. Ayant pris la décision d'entamer cette campagne de prospection sur l'activité navale belge 14/18 par un retour aux opérations navales du Tanganika et cela parce que j'avais retrouvé le Commandant G. Goor, je redoutais cependant que les articles ne soient accueillis que comme des redites, faute d'autre chose à dire. Le Commandant Liénart m'avait cependant approuvé mais qu'allait penser le lecteur ? Or, voilà qu'une importante maison d'édition anglaise, spécialisée dans l'histoire de

LE STEAMER LUXEMBOURG



la Navy, n'hésite pas, en 1968, donc cinquante ans après la guerre, à sortir un livre important sur cette campagne. Nous pouvions donc et même devions poursuivre l'étude de cette campagne d'autant plus que notre rôle fut plus étendu que celui des Anglais.

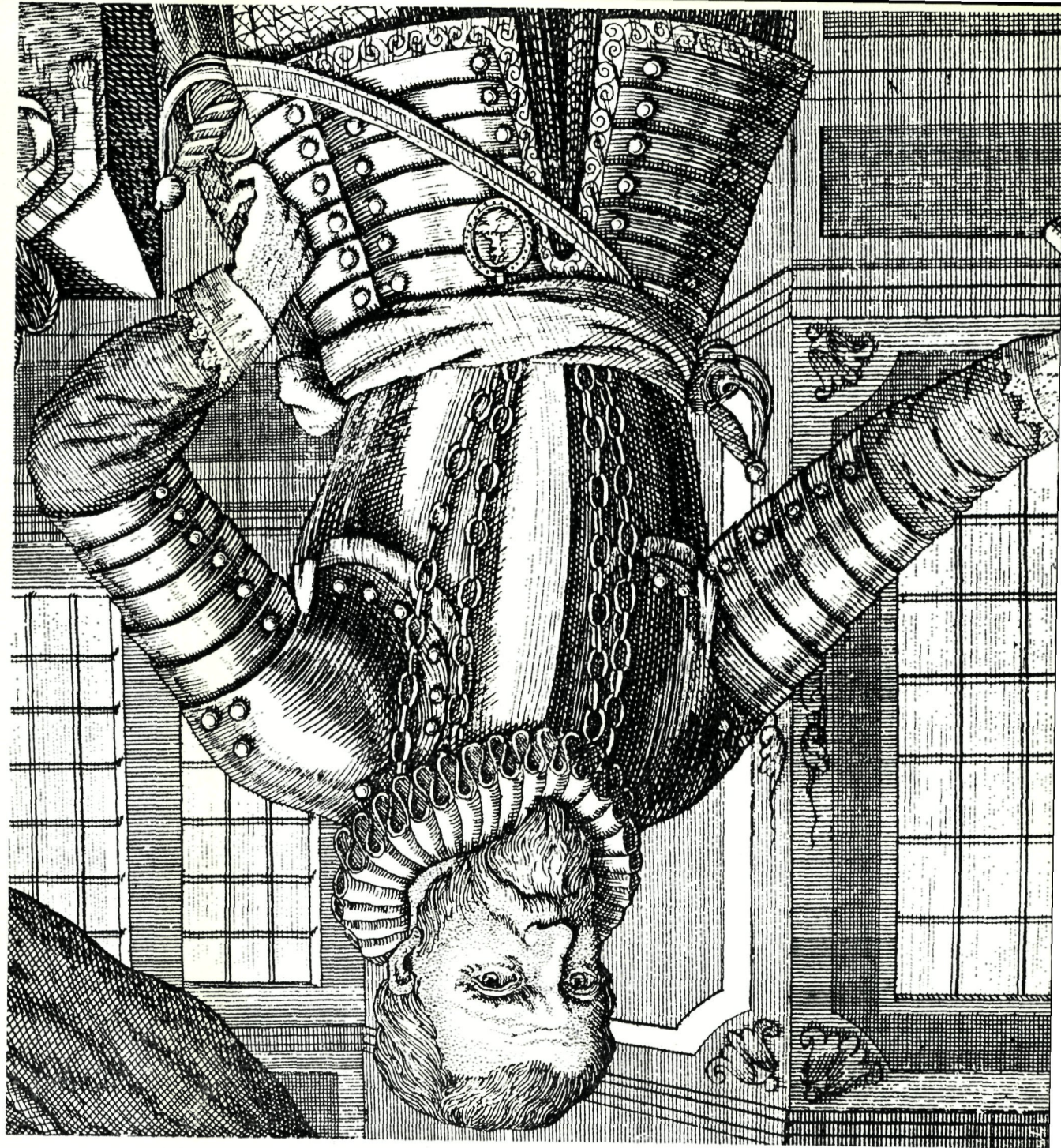
Le livre parle également de la dispute anglo-belge et... il donne raison au Lieutenant-Colonel G. Moulaert.

Autres publications

Il est évident que de nombreux articles ou autres publications ont été consacrées à ce sujet. Parmi elles, il est pour moi un pieux devoir de citer „Le Passé Maritime des Belges ” édité en 1939 à la Ligue Maritime Belge par le regretté Constant Vander Meer qui fut toute sa vie un apôtre de la reconstitution de notre Force Navale. C'était un de ces hommes qui ne reculaient pas devant le ridicule pour essayer de rendre un esprit naval à nos concitoyens au cours de cette période d'avant-guerre, période que j'ai qualifiée de période du maquis naval dans les articles que j'ai publiés dans F. M. Ce brave Constant Vander Meer qui a grandement développé mon intérêt pour le problème naval belge ne m'en voudra pas si je dois ici signaler quelques inexactitudes dans son récit. En effet, il attribue aux seuls Belges les victoires sur le Kingani et le Von Wissmann et il qualifie de canonnières le Tanganika et le Kingani, alors que le premier était un remorqueur et le second une barge et que ces unités ne furent pas pourvues d'armement mais servirent aux transports au sein de la flottille militaire. On voit à quel point l'activité navale belge était tombée dans l'oubli.

Enfin, Neptunus lui-même a écrit sur ce sujet. Le no. 3 de 1965, consacré au Congo, comporte un article magnifiquement illustré sur la campagne navale du Tanganika (avec une courte suite dans le no. 4 de 1965). Grâce à documentation photographique que j'ai pu consulter, il m'est un devoir de signaler un manque de précision et deux erreurs dans l'illustration. La page 32 présente la photo d'un hydravion embarqué avec la légende „le premier porte-avion belge transportait des hydravions”. Il s'agit de la barge Kingani. La page 33 présente au milieu la photo de deux pièces de marine avec la légende „Du fort de Shinkakasa (Bas-Congo) furent amenés en hâte, deux canons de marine de 160 et autres bricoles destinées à la défense de la base”. En réalité il s'agit de deux pièces anglaises qui furent les meilleures bouches à feu des alliés sur le lac et qui avaient été amenées pour armer le Baron Dhanis (encore à monter). Elles servirent d'abord de défense côtière belge et, furent ensuite montées toutes les deux sur le Vengeur. Enfin l'une d'elles fut transférée sur le Kingani devenu Fifi. La page 34 présente la photo d'une grosse unité tirée à sec en disant qu'il s'agit du Kingani. Ce bateau fait certainement près de 200 tonnes alors que le Kingani jaugeait à peu près autant que notre Vengeur (70 tonnes). De plus, le Kingani n'avait pas de superstructures et portait un mât derrière la cheminée et non devant. J'espère que la reproduction des photos du Commandant G. Goor permettra d'établir la comparaison.

12/IX/69.



Vice-Admiraal Michel Jaccpsen, opperbevehebber
van het Vlaams Eskader (†1632)



répertoire biographique

Avertissement

Depuis la parution des premières listes de ce répertoire biographique, de nombreuses marques d'intérêt nous ont été témoignées et plusieurs lecteurs, que nous tenons à remercier ici, nous ont mis en possession de livres, d'articles, d'études traitant de près ou de loin de notre Histoire maritime.

Grâce à eux, nous avons pu recueillir de nombreuses informations nouvelles et compléter notre répertoire qui depuis la lettre L, nos lecteurs s'en seront aperçu, est bien plus fourni. L'abondance de cette documentation est telle que nous envisageons de faire paraître à la fin de ce répertoire des compléments aux listes des premières lettres de l'alphabet qui n'en ont pas bénéficié. De nouveaux indices de référence apparaîtront dans ce numéro.

- Josse Meyne**
(H.M.)
Capitaine de vaisseau. Commande en 1549-1552, le „Lion” vaisseau armé par la ville de Nieuport et „l'Aigle volant” de Dunkerque.
- Martin Michelsen**
(H.M.)
Capitaine de vaisseau sous Charles-Quint. Commande le „Griffon” de Flessingue au combat naval du 11 août 1555 entre des navires de Flandre et une escadre de Dieppe.
- Mercator ou Gérard Kremer**
Mathématicien et géographe.
Publie en 1569, la première carte hydrographique à projection.
- Guillaume de la Marck Comte**
Capitaine de la flotte des Gueux, chef d'escadre, vainqueur de Ten Briel qu'il prit le 1 avril 1571, à la tête de ses Gueux de Mer, pour le compte du Taciturne. Ten Briel (La Brielle) fut le premier territoire conquis pour le Prince d'Orange et les Réformés. La Marck voulait en faire une place-forte à l'exemple de la Rochelle en France. Le comte de la Marck était l'arrière-petit-fils d'Erhard, le Sanglier des Ardennes ; il était l'ami intime de l'Amiral Comte de Hornes et jura lorsque ce dernier fut décapité sur la Grand-Place de Bruxelles, de ne plus se tailler ni les cheveux, ni la barbe avant que son ami ne fût vengé. Il arbora sur son vaisseau un pavillon semé de 10 disques d'argent, en signe d'opposition au régime qui pressurait le pays par des impôts impopulaires. Ses actes de vengeance étaient d'une cruauté extraordinaire : il eut tôt fait de mériter la réputation d'effroyable sanguinaire et eut maintes fois maille à partie avec ses propres alliés. Il décéda le 1 mai 1578 : on dit que son épitaphe porte ces mots : „Ci-git le comte de la Marck qui vécut comme un chien et mourut comme un porc”.
- Montfalcon. Baron**
Capitaine de la Flotte des Gueux.
- Entès de Mentheda**
Capitaine de la Flotte des Gueux. Prit part à la prise de Ten Briel.
- Charles comte de Mansfeld**
(H.M.)
Amiral de Flandre. Succède en 1692, à l'amiral marquis de Renty ; imposa de sérieuses réformes à la Marine et eut pour successeur le comte d'Aremberg.
- Pierre Ernest de Mansfeld**
(H.M.)
Baron de Seldringhem. Amiral en 1591.
- Pierre Mathysen**
(BWI)
Capitaine de Vaisseau ; commande le „St.-Alexandre” (± 1560).
- Jooris Mathysen**
(H.M.)
Capitaine de vaisseau de 1590 à 1607. Il commande la „Santa Maria” en guerre contre les Gueux. Est chassé par la tempête dans le port de Harwich où son navire est saisi par les Anglais qui, bien que neutres à ce moment, se montraient favorables aux protestants hollandais.
- Antoon de Meester**
(H.M.)
Capitaine de vaisseau en 1590, reste sans commandement mais à la disposition du Roi, après la défaite de la Grande Armada. On se souviendra que 13 vaisseaux flamands de la Grande Armada, se tirèrent sans mal de cette malheureuse expédition et rallièrent Dunkerque.

- Train Mint**
(H.M.)
Capitaine de vaisseau (1590), connu comme de Meester la même situation.
- Marc Marq**
(AR AM 46 f. 1606)
Capitaine Corsaire d'Ostende ; commandait en 1606, le „Blau Duyne” (eecboot).
- Adrien Menningh**
Capitaine de la Flotte des Gueux.
- Antoine de Meestere**
(BWI)
Capitaine de Vaisseau ; commande le „St.-Jean” (± 1560).
- Antoine Meny ou Don Antonio de Meni**
(H.M.)
Amiral de l'escadre de Flandre, 1625-1652. En mai 1633 vice-amiral de l'escadre, il est enlevé par traîtrise par 9 navires hollandais alors qu'il était au mouillage dans les eaux neutres des Downs. Le 18 février 1639, sous les ordres de l'amiral Michel Dorne, qui doit escorter un convoi de troupes wallonnes vers la Corogne, Meny attaque avec le CPV Petit, l'amiral Tromp qui bloque le port de Dunkerque à la tête d'une escadre de 14 navires. Meny et Petit sont défaits et prisonniers. On trouva 300 morts sur leurs gallions. En 1642, Meny relâché, commande l'escadre du Nord. En 1652, il commande la „Conception” ; il a sous ses ordres le vice-amiral Cornil Meyne, et Mathieu Maes, le fils et participe au combat de l'île de Ré où la flotte espagnole est vaincue par l'escadre du duc Vendôme. Après l'occupation de Dunkerque, par la France, il s'installe définitivement en Espagne, où on le connaît sous le nom de Don Antonio de Meni. La sœur de l'amiral Meny avait épousé, à Dunkerque, l'amiral Jacques Colaert.
- Clément Meny**
(H.M.)
Capitaine de vaisseau (1625) tué à l'ennemi : coule avec son navire.
- Nicolas Masquelier**
(H.M.)
Capitaine de Dunkerque en 1626 et 1635.
- Pieter Janssen Moor**
(H.M.)
Capitaine de vaisseau, sert sous l'amiral Colaert. Le 24 décembre 1633, commande un navire de 4 canons monté par 17 hommes et prend à l'abordage un navire de 12 canons et 80 hommes.
1633 - Inhabile au service du Roi, se voit confisquer ses gages et est banni pour 20 ans ; contremaître sous Jean poere, il est élingué par une vague.
- Laurent Meyne**
(H.M.)
Vice-amiral (1636-1652). Sert sous Michel Dorne en 1636, et attaque avec 6 gallions, une flotte hollando-britannique de 44 navires escortés par 6 vaisseaux hollandais. Revient vainqueur de ce combat ayant enlevé 14 navires marchands et 3 navires de guerre. Commande en 1652, le „San Salvador” et prend part au combat de l'île de Ré sous les ordres de l'amiral Meny.
- Cornil Meyne**
(H.M.)
Capitaine de Dunkerque 1643-1644.
- Philippe van Maestricht - le vieux**
(BWI)
Capitaine de Vaisseau et Corsaire. Né à Zuydschoote, en 1635, épousa en premières noces, à Ostende, Adrienne Albertins ; se fixe à Bruges dont il devint bourgeois ; épousa en secondes noces Adrienne De Moor, fille de Paschier De Moor. Capitaine de la flûte „Le St.-Jean” ;

corsaire, il capture en 1668 les hollandais : „De Vergulde Zonne”, „St-Jan” et „Abrahaems Offerande”. En 1676, il est lieutenant de Pasquier De Moor sur la „Justice”. En 1677, il commande la frégate „St-Marin” et le 13 novembre 1688, la frégate „Carolus Secundus” de 48 canons, l'un des plus importants navires de la flotte d'escorte, navire que commandera son fils après lui. Il mourut à Ostende le 13 février 1691. Une de ses filles épousa le capitaine corsaire Gerrebrantz.

Pieter Mansvelt
(Gerb.) AR

Capitaine Corsaire. Commande en 1674 le „St-Jan” puis le „St-Dominique”, puis le „De Jonge Cornелиe”. Commande le „Vliegende Arent” en 1675, et reprend aux Français un navire ostendais saisi, le „Hopewel” (20-8-1675).

Michel Mansvelt
(BWI)

Capitaine de Vaisseau et Corsaire. Né à Ostende, le 13 novembre 1655, il épouse le 13 juin 1677 Jacqueline Vlamminck qui décéda en 1717. Commande en 1691, le „De Dry Coninghen” et en 1693, le „Ste Catherine” et fait de nombreuses prises. Passe aux escorteurs du Roi et commande en 1677, le „Prince Electeur” à son premier voyage ; escorte des navires vers la Zélande et l'Angleterre. Commande en 1704, „la Reine d'Espagne” qui était auparavant commandée par le Capitaine Bestenbustel, et à son premier voyage fait 10 prises. En 1706, commande la frégate corsaire „Neptunus” et enlève une frégate française de 24 canons.

Mansvelt commandait encore un des vaisseaux du Roi à l'âge de 60 ans ; il était considéré comme un des plus braves et des meilleurs marins de Flandre. Il décéda en 1717.

Philippe François van Maestricht, le jeune

Capitaine de Vaisseau. Né à Ostende le 18 février 1664. Servit sur les navires d'escorte de l'escadre de Flandre, avec tant de bravoure et de bonheur qu'il pouvait être de son vivant considéré par ses concitoyens comme l'égal de Jean Bart. Commanda le „Carolus Secundus” de 48 canons. Fut récompensé en 1690, par une médaille en or sur laquelle on voyait, d'une part, le buste de Charles II, entouré de l'inscription „Carolus II D.G. Hispaniorum et Indiarum Rex-Flandriae Comes” (Charles II par la grâce de Dieu, roi d'Espagne et des Indes, comte de Flandre) et de l'autre, dans le lointain, la ville d'Ostende et le navire de Van Maestricht remorquant deux prises ennemies, surmonté d'un ange tenant une couronne et une branche de laurier. Un listel porte ces mots : „Altijd overwinnaer en nooit overwonnen” (toujours vainqueur, jamais vaincu). En dessous dans un cartel : „Ph. v. Maestricht de jonge 1690”. Le Capitaine van Maestricht périt en mer misérablement : En 1691, surpris par une force française de 7 navires, il fut fait prisonnier, blessé après un combat désespéré et emmené à Brest où contrairement aux lois de la guerre, il fut jeté enchaîné par dessus bord, (14 novembre 1691).

Son unique enfant naquit quelques mois plus tard. Le Roi lui fit remettre en souvenir et en l'honneur des faits d'armes de son père, une médaille et une chaîne en or.

**Philippe Charles van
Maestricht**

Capitaine. Fils de Philippe-François, né à Ostende le 20-1-1662. Navigua au commerce pour le compte de la Cie des Indes d'Ostende. Commanda en 1718-1719 le „Wirtenbergh” 350 Tx. dans un voyage vers la Chine. (Ce navire sera racheté par la Cie d'Ostende et rebaptisé le „Arent” (l'Aigle) après s'être appelé en 1720 le „Comte de Lalaing”). Mourut à Moka, en Arabie (± 17 juin 1723).

**Jean Maes
(H.M.)**

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 sauva 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 Recollets.

**Mathieu Maes
(Gerb.)
(Malo, les cors de Duink.)**

Amiral de Flandre et Vice-Amiral de la Flotte espagnole ; mourut à Cadix en 1668. Son fils termina également sa carrière comme Vice-Amiral de la Flotte espagnole.

**Mathieu Maes
(H.M.)**

Fils du vice-amiral Mathieu Maes. Commandant l'„Atocha” en 1652. Il termina sa carrière également comme vice-amiral de la flotte espagnole, et fut tué en duel par le fils naturel du vice-Roi de Naples et enterré dans cette ville.

**Mathieu Maes
(H.M.)**

Capitaine corsaire de Dunkerque 1641-1642. Combat l'amiral Tromp qui bloque les ports belges. Prend un navire anglais de 24 c. qui transportait 40.000 florins d'argent et 9 barres d'or de 8 à 10 livres. Ce fut une de ces années où la course, bien que durement contrée par la flotte hollandaise, fit les plus gros profits.

**Pasquier de Moor
(Arch. Et. Gand)
(Gerb.)**

Capitaine Corsaire et Capitaine de Vaisseau (1629-1684). Né à Lisseweghe, le 21 octobre 1629 ; petit-fils de Jean de Moor de Blankenberghe et fils de Paschier, notable de Leffinge. Reçoit ses lettres de bourgeoisie d'Ostende en 1653. Commande en course la „Ste Thérèse”, la „Jésus-Marie-Anne” et la „St-Jacques”, avec lesquels il fait de nombreuses prises, de 1650 en 1660, puis passe à la Marine Royale où il commande les frégates : „La Maison d'Autriche”, la „Santa Maria”, le „Carolus Secundus”, toutes de 24 à 30 canons et de ± 200 marins. Ses missions principales : convoier les navires marchands entre l'Espagne et la Belgique.

C'est en 1676 que, allié à l'amiral de Ruyter contre les Français et les Anglais, il se heurte à l'escadre de Jean Bart, le 20 mars au large d'Ostende. De Moor commande la „Surprise”, Jean Bart monte „La Palme”. Les deux capitaines s'affrontent à l'abordage. De Moor semble avoir le dessus, les escadres se séparent fort endommagées de part et d'autre. Pasquier De Moor mourut à Ostende le 8 janvier 1684.

Mathias De Moor
(Gerb.)
(BWI)

Capitaine de Vaisseau. Fils de Pasquier, né à Duinkerque le 6 juillet 1643 ; sert dans la marine, était à bord du navire de son père lors du combat qu'il soutint contre Jean Bart. En 1676, il commande le „San Francisco” 14 canons et escorte le Duc de Villa Hermosa, gouverneur de la Belgique, venu inaugurer le canal Ostende-Bruges et les écluses de Slijkens. Son fils fut armateur et bourgmestre d'Ostende (1719-1729). Il décéda à Ostende le 26-12-1682.

Philippe De Moor
(Bib. d'Ost. Coll. van Iseghem)
AR 657

Capitaine de Vaisseau. Second fils de Paschier, né à Ostende le 3 janvier 1672. Commanda en course en 1695, le „N.D. de la Potterie” puis passa à la Marine Royale. Commanda la „Ste Marie-Madeleine” 120 T., la frégate „St.-Pierre”, le „N.D. de Montaigu” avec lequel il participa au combat contre la flotte française qui transportait Jacques III, prétendant au trône d'Angleterre (28 mars 1708).

Il fit au cours de sa carrière de nombreuses prises dont le détail est enregistré au registre des prises de l'amirauté (Arch. Roy. à Bruxelles).

En 1719, Philippe De Moor passa à la Marine Marchande et navigua vers les Indes. Il commanda le „St.-François-Xavier”, 32 canons, et laissa un rapport sur ce voyage, intitulé „Vaagie gedaan naar Kanton”. Après cet intermède il repassa à la Marine militaire et décéda à Ostende, le 9 novembre 1722.

Mathieu De Moor

fils de Philippe, né en 1695 ; périt en mer à l'âge de 20 ans.

Louis De Moor
(BWI)

Arrière-petit-fils de Philippe, né le 9 mai 1815 ; entra à l'armée belge, participa au siège d'Anvers de 1832, embarqua avec la permission du Roi sur le navire-école français l'„Oriental” (ex.-l'„Hydrographe”) du port de Nantes. Fit naufrage à Valparaiso. Repassa à l'armée et devint Inspecteur Général de l'Artillerie.

Jean Maertens
(H.M.)

Capitaine corsaire de Dunkerque 1645.

Corin Mahieu
(H.M.)

Capitaine corsaire d'Ostende 1668.

Pierre Morel
(H.M.)

Capitaine corsaire d'Ostende 1668. Un des quarante corsaires qui firent ensemble plus de 100 prises sur l'ennemi, cette année-là.

Antoine Montagne
(H.M.)

Commande en 1303, la flotte de Flandre ; s'empare de Veere et de Middelburg en l'île de Walcheren et de l'île de Schouwen qui étaient aux mains de troupes françaises de Philippe le Bel. En 1304, prend les villes de Delft, Leyden, Gouda et Schiedam. Il fut vaincu le 10 août 1304, par les galères de l'amiral Régnier de Grimaldi qui étaient au service du Roi de France.

Paschier Maelynx
AR 566

Capitaine corsaire d'Ostende. Commande en 1674, la frégate „St.-Jacques” 60 T, 8 c.

- Jan Mussone**
AR 566
Capitaine Corsaire d'Ostende. Commande en 1674, la frégate le „Vergulden Endde”, seneau.
- François Maro** aussi
Marros
AR 566
Capitaine Corsaire d'Ostende. Commande en 1674, le „St-Philippus Merius”, frégate de 80 T., 10 c.
- Anthone Maroo**
AR 569
Capitaine Corsaire d'Ostende. En 1674, commande le „Ste Catherine”.
- Jacob Maertens**
Capitaine Corsaire d'Ostende. Commande en 1674, la „Ste Maria”, seneau.
- Jacob Van de Moortel**
aussi **Mortel**
AR 655
Capitaine Corsaire d'Ostende. Commande en 1675, la barque longue „Le St-Jacques”; participe à la guerre de Hollande (1672-1678).
- Jacob Moralis**
aussi **Morales**
(Gerb.)
Capitaine Corsaire d'Ostende; fit de 1677 à 1692 onze prises de guerre. Commanda en 1674, le „St-Antoine de Padoue”, en 1677 le „St-Français” et en 1685 le „Botertonne”, le „St-Pieter”, le „Den Carlus”, seneau, le „Ste Elizabeth” et le „Melktele”.
- Jan Meynaert**
AR. 566
Capitaine Corsaire d'Ostende; commande en 1675, le „St-Domingo” et en 1678, le „t-Eloy”.
- Jan Marteel**
AR. 569
Capitaine Corsaire de Bruges. Commande en 1676, le „Bartholemeus”, houkerschip de 40 T.
- Laurent Maes**
AR. 569
Capitaine Corsaire d'Ostende; commande en 1690, la galiote „Den Hope” de 50 T.
- Jan Most**
(Gerb.)
Capitaine Corsaire d'Ostende en 1690.
- Pieter Michielsen**
AR. 569
Capitaine Corsaire d'Ostende, commande en 1693 „La Revanche”.
- Anthoine Meine**
AR. 569
Capitaine Corsaire d'Ostende en 1695.
- Martin Maes**
aussi **Maers**
AR 655-657 Log book
Capitaine Corsaire d'Ostende. Fait de 1702 à 1709 huit prises; commande successivement le „Serpent”, l’„Espérance” qui est une frégate de Bruges avec laquelle il voyage à la fois au commerce vers Cadix et en course, et en 1708, le „St-François”.
- Jacob Moison**
AR 657
Capitaine Corsaire d'Ostende; commande en 1703, le „Den Hope”, en 1704, la frégate „Ste Anne”, puis le „Philippus V rex Hispaniorum” qui fut construit à Oostende en 1703.
- Jacob Marteel**
AR 569
Capitaine Corsaire d'Ostende; commande en 1704, le „St.-Pierre”, une galiote avec laquelle il s'en va croiser par 55° N.
- Francis Maertens**
AR 657-569
Capitaine Corsaire d'Ostende; commande en 1705, le „St.-Antoine de Padoue” et périt noyé avec tout son équipage dans la rivière de Nantes au début de 1706.

Joannes De Maire
AR 569

Capitaine Corsaire d'Ostende ; commande en 1709, la chaloupe de guerre „De Eendracht”.

Cornelis Marischal
aussi **Marichael**
AR 569

Capitaine Corsaire d'Ostende ; commande en 1709, de „Juffrouw Maria” puis le „Prophète Daniel” puis le „St.-Jean”.

Godefroid de la Merveille
Chevalier

Capitaine, ancien officier de la Cie française des Indes, commande au commerce vers les Indes le „Charles VI” et se fait concéder, aux Indes, une factorerie à Gabelon par le vice-roi Sadatpatnam, qui sera gérée par la Cie d'Ostende (5 août 1719).

Muskeyn
(BWI)

Lieutenant de Vaisseau. Au service de la France, il suggère aux autorités françaises, sur la foi d'expériences effectuées en Suède durant la guerre contre la Russie, d'employer dans la Manche et en Mer du Nord, de petits bâtiments à fond plat, marchant à la voile et à l'aviron, armés de canons tirant à fleur d'eau : ce sont les fameuses chaloupes-canonnières qui allaient former la flottille d'invasion de l'Angleterre, au départ du Camp de Boulogne.

Commandées en 1797 par le Directoire, on en construisit 294, puis d'autres encore suivirent en 1801.

Henri-Ferdinand Marotte

Corsaire ostendais qui laissa des mémoires dans lesquels il décrit sa capture par un vaisseau anglais (14 nov. 1811) et sa vie de prisonnier sur les pontons anglais et dans les prisons au cours des guerres de l'Empire.

Guy de Namur
(B et M)

Commanda à la bataille de l'Ecluse (1340) le premier rang de la flotte anglaise. Commandait le „La Salle du Roi” un des plus grands navires de cette flotte. Prit part à une autre action navale contre des navires de la flotte espagnole en 1350. Il était le beau-frère du Roi Edouard III.

Robert de Namur
(Gerb.)
(Froissard)

Commande en 1303, la flotte de Flandre ; s'empare de Veere et de Middelburg en l'île de Walcheren, et de l'île de Schouwen qui étaient aux mains des troupes françaises de Philippe le Bel. En 1304, prend les villes de Delft, Leyden, Gouda et Schiedam. Vaincu le 10 août 1304 par les galères de l'Amiral Régnier de Grimaldi, qui étaient au service du Roi de France.

Références
(H.M.) H. MALO.

Les Corsaires Dunkerquois et Jean Bart

2 Tomes, Paris Mercure de France 26 rue de Condé 1913 - T.I. p.461, TII p.517.

(Gerb) E.A. GERBOSCH, **Amiraux et corsaires belges.**

Bruxelles - Les œuvres Ed. Goemaere - 1943 - 8°, p. 232.

(P) PASQUINI (J.N.), **Histoire de la ville d'Ostende et du port.**
8°, p. 373.

(B) BOWENS (J.), **Nauwkeurige beschrijving der oude en beroemde Zeestad Oostende gelegen in Oostenrijksch Vlaenderen.**

Brugge bij J. de Busscher - 1792 - 2 t t 1, 167 p. - t 2, 242 p.





MAQUETTISME



MODELBOUW



Zoals afgesproken wordt in dit nummer van wal gestoken met een gloednieuwe kroniek over modelbouw, in aansluiting op de wedstrijd uitgeschreven door de Neptunus Modelbouw Club.

In ieder nummer zal U stap voor stap de nodige uitleg kunnen lezen van de bouw van een model van een oceaanmijnenveger-escortevaartuig „DE BROUWER ” F904.

De uitleg zal geïllustreerd worden en trapsgewijs verklaard volgens de logische gang van zaken. De „ knutselaar van dienst ” zal ons niets verbergen en zal al zijn kennis dienaangaande volledig ter beschikking stellen van onze lezers, ook zijn minder goede ervaringen, zijn kneepjes, enz. Zodanig dat U een maximum voordeel uit zijn uitgebreide kennis kan halen.

Deze lezers die ingeschreven zijn voor de wedstrijd, uitgeschreven door de Neptunus Modelbouw Club, ontvangen voor de geringe som van 100,— F., een goed gevulde omslag met o.m. : 33 detailplans, 1 plan op grote schaal en 7 plans op 1/100e, 15 foto's genomen a/b van het schip ; m.a.w. een uitgebreide dokumentatie die hen zal toelaten om samen met de technische uitleg gepubliceerd in Neptunus, een volmaakt model te bouwen. Buiten dit worden hen nog regelmatig bijkomende inlichtingen toegezonden.

Wij zijn er van overtuigd, dat iedere aspirant modelbouwer, na het einde van deze „ cursus ” geen moeilijkheden meer zal hebben om gelijk welk model te bouwen.

Of U al dan niet aan de wedstrijd deelneemt, voor 100,— F. ontvangt U een dokumentatie die enig in haar soort is. Heeft U reeds aan modelbouw gedaan of is U een volslagen dilletant, U moet slagen.

Denkt vooral niet dat het hier om een kostelijke vrijetijdsbesteding gaat, dat U veel en duur gereedschap moet aankopen... niets is minder waar. Het gewone „ huis-gereedschap ” zal ruim volstaan... dus aarzel niet langer en schrijf nog heden in bij de heer C. ADAM, 94, rue d'Acoz, Chatelet. Tel. : 07/38 34 65. Mocht U nog niet geabonneerd zijn op Neptunus, dan volstaat het 150,— F. over te schrijven op onze postrekening.

De verwijzingen naar figuren en plans, in deze reeks artikels over modelbouw, zijn de plans en figuren die aan iedere deelnemer werden toegezonden en niet naar bijgaande illustraties.

De redactie.

Inleiding

Enkele jaren terug, toen ik begon met modelbouw, had ik hierover enkele boeken gelezen en was ik de mening toegedaan dat, om een degelijk model te bouwen het nodig was veel en duur gereedschap aan te kopen.

Geloof mij, daar is niets van waar.

Het eenvoudigste gereedschap kan het doen. Voor het grootste deel is het „ self made ” dus goedkoop.

Het is juist met de bedoeling U mijn minder aangename ervaringen hieraangaande te besparen dat ik U enkele trukjes zal aanleren.

FIGURE 3

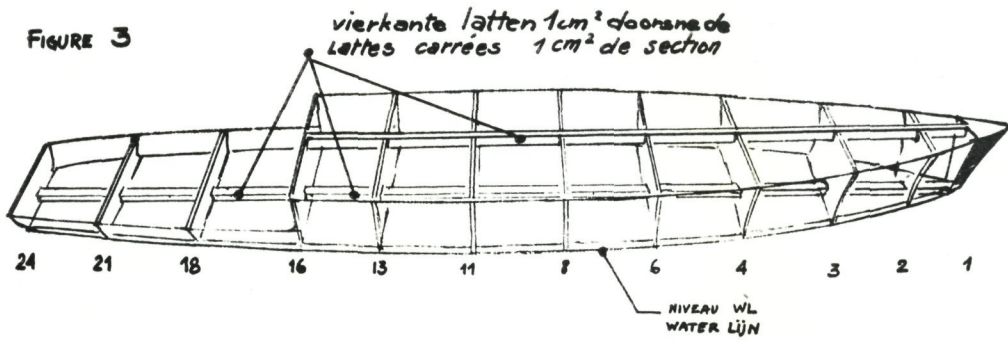


FIGURE 1



FIGURE 4

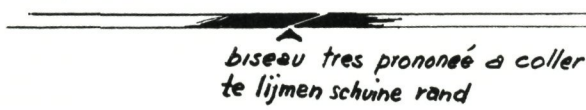


FIGURE 5

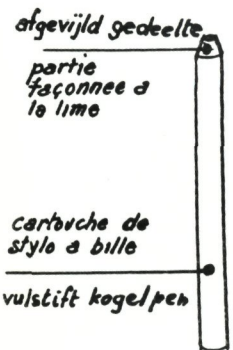


FIGURE 6

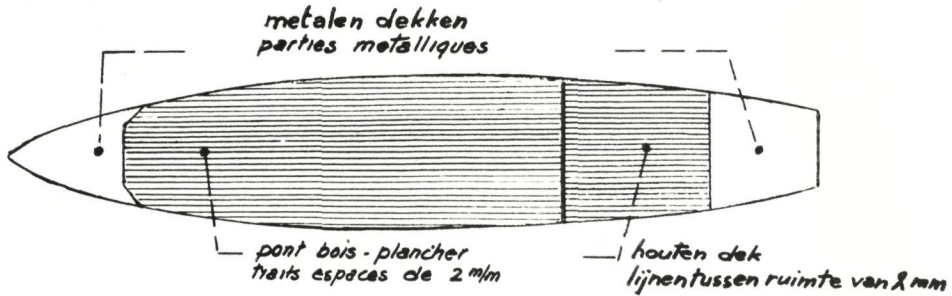


FIGURE 2

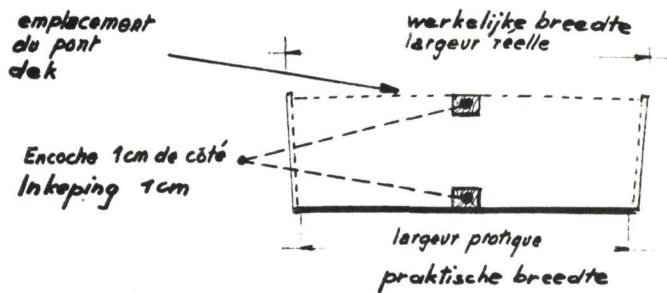
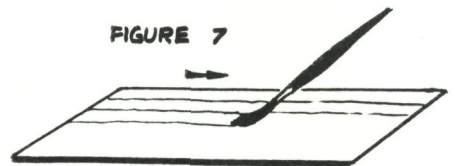


FIGURE 7





Et voici que démarre notre nouvelle chronique en même temps que le concours organisé par le Neptunus Modèle Club. Chaque numéro vous offrira les explications nécessaires à la fabrication d'un beau modèle (non navigant) du dragueur escorteur océanique „ DE BROUWER ” F904.

Ces explications seront illustrées et la construction sera expliquée d'une manière progressive en suivant la ligne logique de la chose. Le bricoleur de service ne vous cachera rien de son métier, de ses expériences bonnes et mauvaises, de ses trucs et tours de main, de manière à ce que vous puissiez profiter pleinement de son expérience.

A ceux qui se sont inscrits pour le concours, le Neptunus Modèle Club expédie pour la modeste somme de 100,— F une pochette comprenant plus de 33 plans de détails, 1 plan à grande échelle et 1 plan au 1/100ème, et 15 photos prises sur le navire ; en outre pour faciliter l'avance des travaux, entre la parution de deux numéros, des notices techniques complémentaires leur seront expédiées.

Nous croyons pouvoir affirmer qu'à la fin de ce cycle, ceux qui y auront participé pourront s'attaquer à n'importe quel modèle de navire, et ce avec certitude de succès.

Que vous participiez au concours ou non, pour 100,— F vous aurez une documentation unique en son genre. Que vous ayez déjà fait de la maquette ou non, vous acquerez des connaissances inégalables. Ne croyez surtout pas que cela vous entraînera à des frais considérables, non, vous n'aurez pas à acheter des outils spéciaux, ni des matériaux introuvables, les „ moyens du bord ” seront suffisants.

Alors n'hésitez plus, participez aussi à cette expérience, il est encore temps de nous le faire savoir.

Versez 100,— F au C.C.P. 20 95 70 de M. C. ADAM, 94, rue d'Acoz, Chatelet, tél. : 07/38 34 65. - Si vous n'êtes pas abonné à Neptunus, versez vite 150,— F à notre compte chèque.

La rédaction.

Préface

Il y a quelques années, lors de mes débuts en modélisme naval, j'ai lu des livres de modèles réduits et mon idée fut que pour construire une maquette présentable je devais faire tout d'abord l'achat d'un outillage assez considérable et parfois coûteux.

Eh bien croyez - moi, il n'en est rien.

Les outils les plus simples sont les plus efficaces. La majorité de ceux-ci sont de construction „ maison ” donc peu coûteux.

Et justement je voudrais dans les articles que je vais écrire, vous faire connaître quelques tours de mains, qui vous éviteront les déboires que j'ai connus.

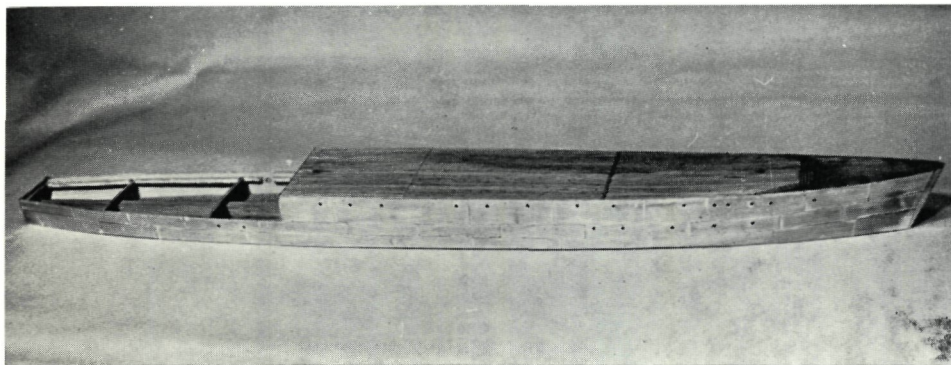
Ik heb er aan gehouden U dit kleine voorwoord te brengen om U te overtuigen dat het overbodig is specialist in modelbouw te zijn bij de start en over veel drinkgeld te beschikken.

Volharding en liefde voor hetgeen men doet zijn de beste garanties van het welslagen.

„ Good luck ”...

De knutselaar van dienst

Daloze François
rue Notre-Dame 54
6071 Châtelet



modelbouw

Bouw van de romp

Het materiaal voor de bouw van de romp bestaat voor het grootste gedeelte uit triplex van 4 mm.

Voor het boord komen er plankjes van populier (buitenlands, wit hout) bij te pas van 1 mm. die men gemakkelijk vindt hetzij door recuperatie van groentenkistjes of nog hard hout in gecalibreerde plankjes van 1 à 10 mm. te koop gesteld bij verkopers van modellen.

Dan hoort er nog lijm bij van het „colle-tout”-type dat men in alle winkels van ijzerwaren treft, ofwel witte houtlijm dat iedere schrijnwerker in voorraad heeft.

Laten wij bouwen

Eerst en vooral moet men bij middel van doorschijnend papier, op het plan van 1/100, het stippelijngedeelte W-L (fig. 1) overbrengen op een stuk triplex van 4 mm., hetgeen ons de basis van ons werk verschaft.

De tweede fase van het werk

Bestaat er in de spanten te plaatsen op het hierboven vermeld basis stuk.

maquettisme

Construction de la coque

La matière employée pour la construction de la coque sera en partie du contre-plaqué de 4 mm.

Pour le bordé, des planchettes de peuplier (étranger, bois blanc) de 1 mm., que l'on trouve facilement en récupérant des caisses à légumes ou du bois dur en planches calibrées de 1 mm. à 10 mm. vendues chez les marchands de modèles réduits.

Ensuite vient la colle, soit du genre colle-tout que l'on trouvera chez les quincaillers soit la colle blanche qu'emploie le menuisier.

Construisons

La première chose à faire est de reprendre avec un papier calque sur le plan 1/100 la partie en pointillé W-L (fig. 1) et qui sera reproduite sur un contre-plaqué de 4 mm., ce qui nous donnera la base de notre travail.

La deuxième phase du travail

Consiste à monter les membrures sur la plaque de base que nous venons de découper. Le nombre des membrures qui est de 24 sur le plan, sera réduit en ce qui nous concerne à 11.

J'ai tenu à écrire cette préface pour bien vous faire comprendre, qu'il n'est pas nécessaire d'être un spécialiste au départ, ni d'avoir une somme considérable d'argent de poche.

Seul l'amour de ce que l'on fait ou construit doit être énorme pour obtenir une réussite totale.

Bonne chance...

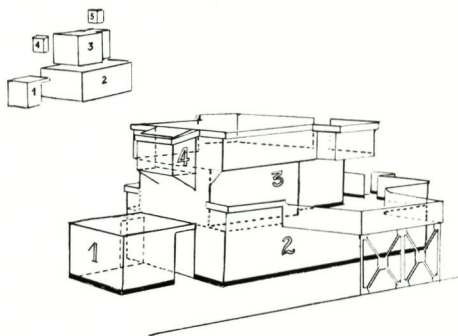
Le bricoleur de service

Daloze François

Rue Notre-Dame 54

6071 Châtelet

Tél. 07/38 16 72 (de 12 à 14 h.)



modelbouw

Het aantal spanten, 24 op het plan, wordt voor wat ons betreft op 11 teruggebracht en wel de hiernavolgende : 1, 2, 3, 5, 7, 10, 13, 16, 18, 21 en 24.

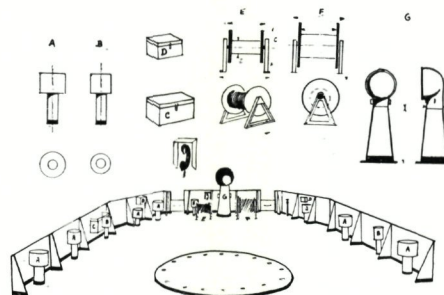
Laten we nu kijken naar het vormenplan en handelen zoals voor het basis stuk, met dit verschil nochtans dat de spanten volledig op het plan getekend worden, hetgeen neerkomt op het aftrekken van de dikte van het boord (fig. 2) hetzij 1 mm.

Na de spanten uitgesneden te hebben dient er een inkeping voorzien van 1 cm² op de boven- en onderzijde van iedere spant (fig. 2).

Het basis stuk W-L terugnemen en in het centrum hiervan, een vierkante lat aanbrenge van 1 cm² doorsnede (fig. 3).

Deze dient gelijmd te worden, bovendien zullen drie nageltjes ervoor zorgen dat ze op de juiste plaats blijft.

Iedere spant zal deze lat overkoepelen op de op het plan aangeduide plaats en daar gelijmd worden. Zorg dragen dat ieder stuk loodrecht staat t.o.v. het basis stuk.



maquettisme

Les 1, 2, 3, 5, 7, 10, 13, 16, 18, 21, 24.

Voyons le plan des formes et procédons comme pour la plaque de base mais avec cette différence que les membrures sont tracées sur le plan hors tout, ce qui revient à dire que nous devons décompter l'épaisseur du bordé (fig. 2) qui est de 1 mm.

Après avoir découpé les membrures, nous pratiquerons en-dessous et au-dessus de chacune d'elles une encoche de 1 cm. carré (fig. 2).

Reprendre la plaque de base W-L et placer une latte carrée d'1 cm. carré de section au centre (fig. 3).

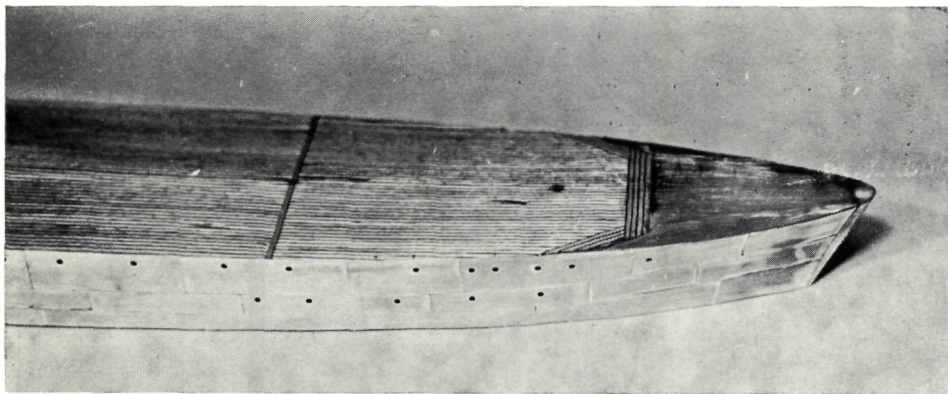
Celle-ci sera collée et trois petits clous la maintiendront en place. Chaque membrure viendra chevaucher cette latte à l'endroit déterminé par le plan et sera collée à demeure.

Veillez à ce que chaque pièce soit bien à l'équerre vis-à-vis de la plaque de base. Reste le bloc d'étrave qui est fait d'une pièce et façonné à la lime.

Ce bloc est adossé à la membrure no. 1, et la dépasse en largeur de 1 mm., ce qui

modelbouw

maquettisme



Dan komt de boeg die uit een stuk vervaardigd wordt en bijgewerkt wordt bij middel van een vijl.

Dit stuk wordt vastgehecht aan spant nr. 1 waarvan het aan beide kanten in de breedte met 1 mm. uitsteekt, hetgeen ons toelaat het uiteinde van het boord aan te brengen. De boeg op de juiste plaats zijnde, lijmen we de bovenliggende vierkante lat (fig. 3) en wachten tot alles droog is.

Het neusje van de zalm

Hetgeen ik beschreven heb in deze artikels vertegenwoordigt de traditionele manier om een romp te bouwen.

Voor de liefhebber die meer bijzonderheden verlangt, zie hier dan een rubriek die U in ieder nummer zult terugvinden.

Om aan de patrijspoorten een natuurlijk uitzicht te geven raad ik U aan langs de binnenzijde van de romp doorschijnende stukjes plastic aan te brengen. Langs de buitenkant en aan de bovenboord van elke patrijspoort doet men goed een draadje te lijmen die aan een afvoergeul doet denken en dit alvorens de romp te schilderen.

De romp kan voorzien worden van platen, zoals het plan trouwens voorstelt. In dit geval gebruikt men heel dunne aluminiumbladen welke met contactlijm vastgehecht worden. De dikte ervan dient dan ook afge-rekend te worden bij het uitsnijden der spanten.

nous donne un retrait pour recevoir le bout des bordés. Une fois le bloc en place, nous disposons par collage la latte carrée supérieure (fig. 3) et nous laissons sécher le tout.

Le fin du fin

Ce que j'ai écrit dans ces articles représente la façon traditionnelle de construire une coque.

Pour l'amateur qui voudrait plus de détails, voici une rubrique que vous retrouverez dans chaque numéro.

Pour donner l'aspect réel à vos hublots, collez à l'intérieur de la coque des morceaux de plastique transparent.

A l'extérieur, au-dessus de chaque hublot, une petite gouttière sera figurée par un bout de fil fin collé avant la peinture de la coque.

La coque peut être garnie de tôles comme l'indique le plan. Pour cela, employez l'aluminium fin et collez avec la colle de contact, l'épaisseur doit donc être décomptée pour le découpage des membrures.

Le point délicat est de forer les hublots sans déformer les plaques.

Pour peindre la coque, la marche à suivre est la suivante. Après avoir poncé convenablement la coque avec un papier de verre très fin, passez sur le bois une éponge hu-

modelbouw

De moeilijkheid wordt ondervonden bij het boren der patrijspoorten zonder de platen te vervormen.

Voor het schilderen van de romp, zie hier dan de werkwijze. Nadat men de romp zal afgeschuurd hebben met heel fijn glaspapier zal men met een vochtige spons over het hout gaan en laten drogen. 's Anderendaags opnieuw afschuren met zeer fijn glaspapier. Nu is de romp klaar om de eerste verflaag te ontvangen.

Het wordt aanbevolen de ganse romp een grondlaag te geven in mat wit. Men vindt deze in kleine potten verpakt in de winkels voor modelbouw.

Het aantal verflagen is moeilijk te bepalen. De modelbouwer kan best oordelen over de afwerking van zijn werk.

Het dek waarop U potloodlijnen getrokken hebt zal vernist worden (mat).

Een dek bouwen dat echt lijkt is heel gemakkelijk. Op een balzaplankje van 2 mm. zwart zijden papier lijmen en daarna bij middel van de lemmerdrager, repen van 2 mm. breedte uitsnijden. Het samenbrengen der plankjes gebeurt op een basisplankje van 1 mm. dikte. De plankjes naast elkaar lijmen derwijze dat het zwart papier aan kalfaatwerk doet denken. Het geheel afwerken door afschuren van het dek, daarna vernissen.

Praktische raadgevingen

Het is mij niet onbekend dat het niet altijd eenvoudig is het nodige materiaal te vinden voor de constructie. Niettegenstaande deze moeilijkheid liggen er toch verscheidene oplossingen voor de hand.

1. Een schrijnwerker kan U zeer dunne planken bezorgen.
2. Men vindt plakhout (5/10 mm.) in de handel aan de lopende meter op 20 cm. breedte waarvan twee op elkaar gelijkende bladen goede resultaten oplevert.
3. De verkoop bij briefwisseling mogelijk gemaakt door gespecialiseerde huizen, waarmee men zich een grote gamma grondstoffen kan aanschaffen.

De lijmen

Twee soorten lijmen worden bij modelbouw gebruikt. De ene heeft de eigenschap vlug te drogen, zeer vloeibaar en helder (voor het hout). De andere, een contactlijm van beige kleur, wordt op de hiernavolgende manier gebezigd. Een laag lijm aanbrengen op de te lijmen stukken, enkele minuten laten

maquettisme

mide et laissez sécher. Le lendemain, reprendre du papier de verre très fin et poncer.

A ce moment la coque est prête à recevoir une première couche de peinture.

Il est recommandé d'enduire toute la coque d'une couche de fond, en blanc mat.

On le trouve, en tout petits pots dans les magasins pour modélistes.

Le nombre de couches de couleur est difficile à déterminer.

Seul le modéliste est juge du fini de son travail.

Le pont que vous avez ligné au crayon sera verni (mat).

Faire un pont réel n'est pas difficile. Sur une planche de balsa de 2 mm., collez du papier de soie noire, puis avec votre portelames découpez des lattes de 2 mm. de largeur. L'assemblage des lattes se fait sur une planche de base de 1 mm. d'épaisseur. Collez l'une à côté de l'autre les petites lattes et de cette façon le papier noir figurera le calfat. Terminez par un ponçage pour égaliser le pont, ensuite vernissez.

Conseils pratiques

Je sais qu'il n'est pas toujours facile de se procurer les matériaux nécessaires à une construction. Plusieurs solutions sont, malgré tout, possibles :

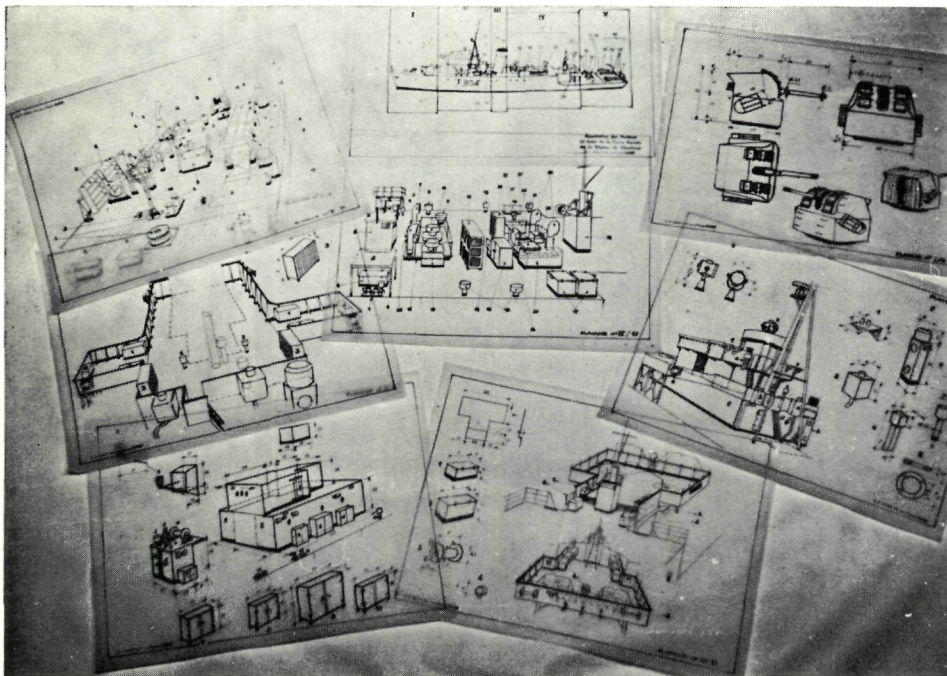
1. Un menuisier peut vous débiter des planches très fines.
2. On trouve du bois de plaquage (5/10 de mm) vendu au mètre en 20 cm. de large, dont deux feuilles superposées par collage vous donnent de bons résultats.
3. La vente par correspondance que pratiquent les maisons spécialisées en modélisme où une gamme très étendue de matières premières vous sont proposées.

Les colles

Deux colles sont employées pour la réalisation d'un modèle. L'une à séchage rapide, très fluide et limpide (pour le bois). La deuxième, une colle de contact de couleur beige, qui s'emploie de la façon suivante : appliquez une couche de colle sur les matières à coller, laissez sécher quelques minutes et assemblez. Nous reviendrons à cette colle plus en détail dans les articles suivants.

modelbouw

maquettisme



drogen en samenbrengen. Men zal later deze lijm nog meer in het detail behandelen.

Het aluminium

1. In de grote warenhuizen, in de afdeling huishoudartikelen, zult u kleine rechtehoekige bakjes vinden van enkele tientallen mm.
2. De lege tandpastatubes bewaren. Het boven- en onderste deel van de tube afsnijden. De aldus bekomen cylinder in de zin van de hoogte doorsnijden. Openrollen en reinigen.

Om dit metalen blad effen te krijgen kan men best een fles erover rollen.

De verf

Om tot een bevredigend resultaat te komen moet men over degelijke pincelen beschikken. Alleen de specialist kan u deze aan de hand toen (zie de specialisten in bijhoregheden voor kunstschilders).

Een goede olieverf is aan te bevelen. Behoedt u voor snel drogende verven (synthetische en cellulose).

L'aluminium

1. Dans les grands magasins, au rayon des articles ménagers, vous trouverez des petits bacs rectangulaires de quelques dixièmes de mm.
2. Les tubes vides de pâte dentifrice sont à récupérer. Coupez la partie supérieure et inférieure du tube. Coupez dans le sens de la hauteur le cylindre ainsi obtenu, déployez, nettoyez. Pour aplanir cette tôle, roulez une bouteille sur sa surface.

La peinture

Pour avoir un résultat convenable, il faut de très bons pinceaux. Seul un spécialiste peut vous les procurer (voir les spécialistes d'accessoires pour artistes peintres).

Une bonne couleur à l'huile est à conseiller. Méfiez-vous des couleurs à séchage rapide (synthétique et cellulose).

Il est préférable de peindre en deux ou trois couches que de vouloir peindre au moyen d'une seule couche épaisse.

Chose très importante: Pour peindre en modèles réduits, il faut tirer des traits pa-

modelbouw

Een à drie lagen verf zijn te verkiezen boven een enkele dikke laag.

Zeer belangrijk punt : om modellen te schilderen moet men evenwijdige lijnen trekken (zie fig. 7).

De verf plaatsen zoals een vrouw het doet met haar nagellak en niet de verf openwrijven door heen en weer gaan van de borstel.

Het werkgerief

De houtzaag met de aangepaste blaadjes vindt men in eender welk groot warenhuis.

Het mes of lemmerdrager

Van deze twee is de tweede het best aangewezen en het gemakkelijkst te hanteren. Een hele reeks lemmers van alle vormen zijn in de handel te vinden (zie de catalogussen over modelbouw).

Derde fase : het boord op de spanten

Van onze groentenkisten kiest men de beste planken (zonder knopen) waaruit men plankjes van 1 cm. breedte uitsnijdt. Het is mogelijk dat ze niet de juiste lengte hebben, aan dit kan verholpen worden door ze aan mekaar te lijmen zoals fig. 4 het ons aantoonst.

maquettisme

rallèles (fig. 7), poser la couleur, comme une femme le fait pour son vernis à ongles et non pas étaler la couleur par des va-et-vient du pinceau.

Les outils

La scie à découper avec lames assorties se trouve dans tous les grands magasins.

Le couteau ou porte-lames

De ces deux outils, le porte-lames est le plus efficace et le plus facile.

Une multitude de lames de toutes formes sont à votre choix (voir les catalogues de modélisme).

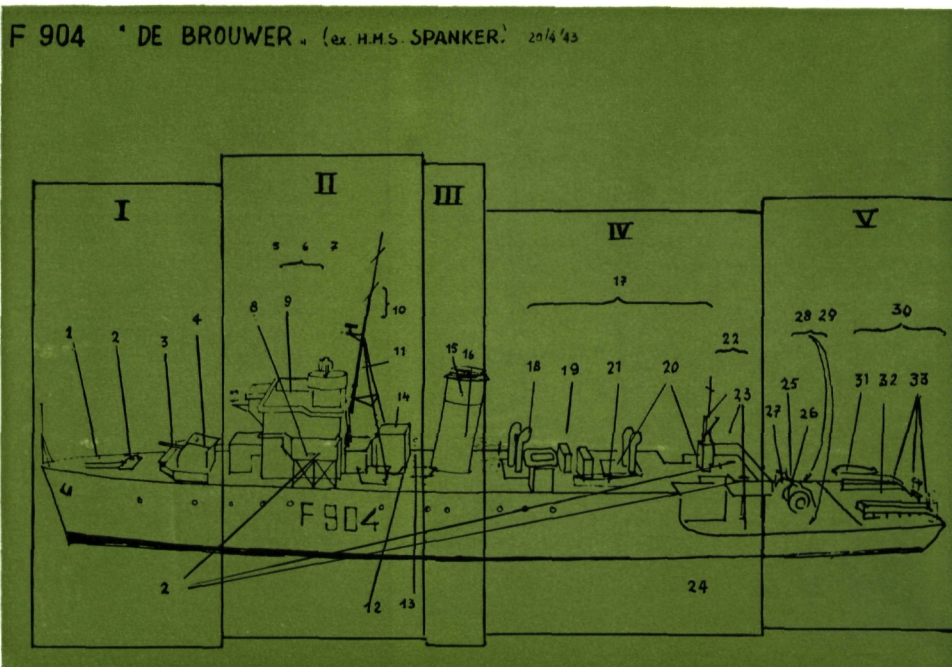
Troisième phase : Le bordé sur membrures

Dans nos caisses, nous récupérons les planches les meilleures (sans nœuds) et nous les débitons en planches de 1 cm. de largeur.

Il est possible qu'elles n'aient pas la longueur requise mais, qu'à cela ne tienne, on peut les assembler par collage comme l'indique la figure 4.

Les bordés

Se placent du pont vers la ligne de flottaison, ils sont collés contre les membrures.



modelbouw

Het boord

Wordt geplaatst vanaf het dek naar de waterlijn, het wordt aan de spanten gelijkmd, een kleine nagel is welkom om hen de gevraagde vorm te geven. Het eerste boord dient de schotten van 3 mm. uit te steken daar het dek hiertegen dient aangebracht. Nu wordt er overgegaan tot het schuren van het boord bij middel van grof plaspapier. Van zodra de grootste oneffenheden weg zijn kan men verder bijwerken met fijner glaspapier.

Het boren van patrijspoorten biedt geen moeilijkheden. Hiervoor neemt men een ledige stalen koker van een bolpunt die men middendoor zaagt. Van een dezer stukken maakt men een doorslag, door bij middel van een vijl, een der uiteinden scherp te vijlen.

Door dit scherp gedeelte op de plaats aan te brengen waar de patrijspoort dient geboord te worden en ermede een draaibeweging uit te voeren zult U verwonderd zijn van het resultaat.

De in stippellijn aangebrachte patrijspoorten zijn deze aan bakboord, de volle lijn, die van stuurboord.

De boring voor het ankerkluis dient men bij te werken bij middel van een ronde vijl.

Het bovendek

Het bestaat uit een stuk triplex van 3 mm. of uit een geheel van samengebrachte plankjes van sigarenkistjes (gelijmd). Het stuk hout dient derwijze uitgesneden dat het past tussen het boord aan weerszijden (zie fig. 2).

Voor het achterdek geldt dezelfde werkwijze.

Na het uitsnijden der beide stukken deze zo goed mogelijk afschuren.

Om aan het dek een reëel aspect te geven zal men met een zwart potlood nr. 4 evenwijdige lijnen trekken op 2 mm. (fig. 6). Nu dienen de voorste en achterste gedeelten bedekt te worden met aluminium van enkele tienden van een mm.

Het bovendek lijmen op de voorziene plaats (tussen bak en stuurboord). Hetzelfde dient gedaan voor het achterdek.

Het schilderen

De romp wordt geschilderd in donker grijs. De metalen delen van het dek in licht grijs. Op stuur en bakboordzijde en ook op de spiegel vindt men het kenteken F904 in het zwart met witte rand.

Het bovenste gedeelte van de schouw is in het zwart geschilderd (zie plan).

maquettisme

res, un petit clou peut vous faciliter leur mise en forme.

Le premier bordé doit dépasser les couples de 3 mm. pour recevoir le pont principal.

A ce stade des travaux nous devons passer au ponçage des bordés avec du gros papier de verre. Quand nous estimons la coque bien dégrossie, nous pouvons finir avec un papier de verre plus fin et ensuite encore plus fin pour obtenir une surface bien lisse. Le forage des hublots est chose facile.

On prend une cartouche de stylo à bille (en laiton) que l'on coupe en deux.

De l'un de ces morceaux, on confectionne un emporte-pièce en formant un biseau avec une lime (fig. 5).

Vous appliquez l'emporte-pièce à l'endroit à forer, vous appuyez légèrement et tournez l'outil de gauche à droite en un mouvement circulaire et vous serez étonné du résultat. Les hublots en pointillé figurent le côté babord et les hublots en trait plein figurent le côté tribord.

Pour l'écubier, après avoir foré, vous dégrossissez à la lime ronde, aux dimensions du plan.

Le pont principal

Il est constitué d'une seule pièce en contre-plaqué de 3 mm., ou par un assemblage de planchettes de boîtes à cigares (collées). La pièce de bois devra être découpée pour venir s'emboîter entre les bordés (voir fig. 2).

Nous pratiquerons de la même façon pour la plage arrière.

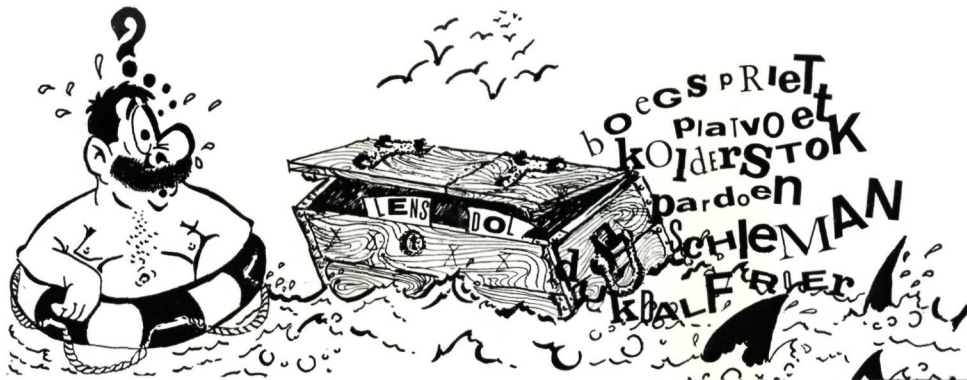
Après avoir découpé les deux pièces, les poncer au plus fin.

Pour donner l'aspect réel du pont, nous tracerons avec un crayon noir no. 4 des traits parallèles tous les 2 mm. (fig. 6). Vous recouvrirez les parties avant et arrière d'aluminium de quelques dixièmes de mm.

Coller le pont supérieur dans son logement (entre les bordés). Même travail pour la plage arrière.

La peinture

La coque est peinte en gris foncé et les parties métalliques du pont en gris clair. Sur les côtés tribord et babord ainsi que sur le tableau arrière figure la marque F904 peinte en noir avec contour blanc. Le col à mazout est peint en noir (voir plan).



Lens - Lensen - Lenzen

Lens is een woord dat in ons marinemidden altijd wat miskend is geweest. Het duurre jaren alvorens het, samen met z'n afleidingen en samenstellingen, een plaats kreeg in het spraakgebruik aan boord. Maar ook nu nog ligt bij de doorsneemarineman Bilgespomp gemakkelijker in de mond dan Lenspomp. De oorzaak hiervan ligt, net als bij zoveel andere woorden, voor de hand. Er is : gebrek aan kennis van eigen taalrijkdom, de invloed van het Engels en de geringe inspanning die in het verleden bij ons gedaan werd om de mensen in opleiding de juiste termen en uitdrukkingen bij te brengen. Lens heeft in het Nederlands, een viertal maritieme betekenissen. Een eerste hiervan is Lens in de betekenis van Leeg. Hierbij horen de volgende uitdrukkingen thuis :

De pomp is lens (ze heeft geen water meer) .

Het flesje is lens (leeg) .

Hij is lens (zijn geld kwijt) .

Het schip lens pompen (leegpompen) . Deze bewerking gaf aanleiding tot een reeks samenstellingen die we in een paar zinnen kunnen samenvatten. De Lensinrichting, een inrichting tot het lens - of leeg - pompen van een schip, bestaat uit de Lensleiding en de Lenspompen. De van Lensflessen, een soort korf die verstopping moet voorkomen, voorzien zijnde zuiginden van de lensleiding, de zogenaamde Lensspynen, bevinden zich in de Lensputten, die in de vullings van de aangesloten compartimenten zijn aangebracht en waarin het Lenswater zich verzamelt. Bij de inrichting behoren ook nog de Lensafsluiters, de Lenskleppen en de Lensverdeelkast.

Een tweede betekenis van Lens komt voor in de uitdrukkingen :

Ter Lens (af)lopen) : met zeer weinig of geen zeil voor de wind weglopen.

In de Lens leggen : voor anker liggen met bepaalde zeilen bij om niet onder invloed van de stroom over het anker heen te drijven.

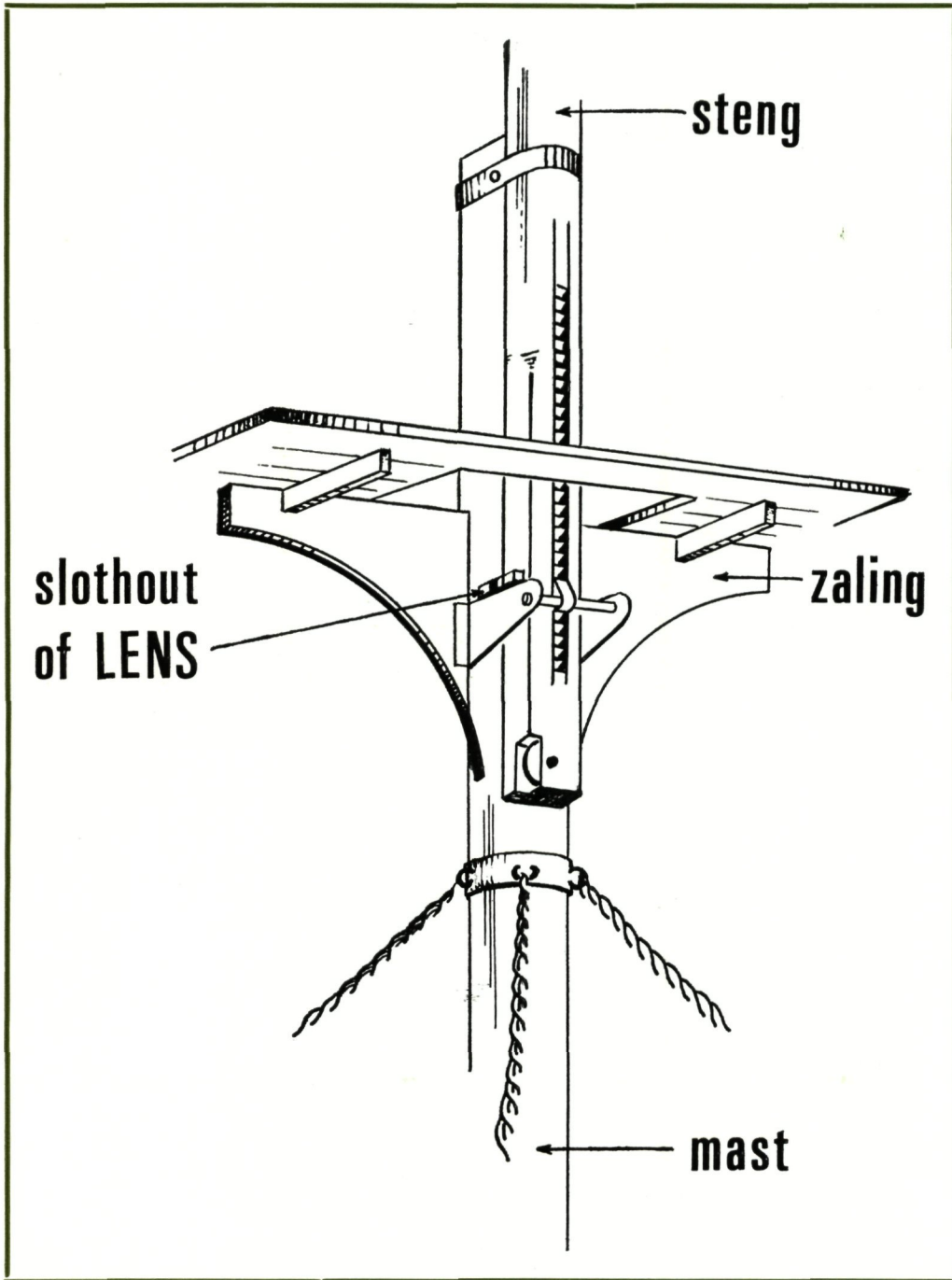
Ter Lens gaan of in de Lens gaan : de zeilen met ruime schoten ter windvang stellen.

Daaruit ontstond het woord Lenzen in de betekenis van bij stormweer recht voor de wind op de zee weglopen (fuir devant la lame) , onverschillig of dit met zeilschip of werktuigelijk voortbewogen vaartuig gebeurt, uit de oude zeiltijd stammen echter nog de volgende uitdrukkingen.

Het voor top en takel lenzende houden, dit is zonder enig zeil voor de storm weglopen.

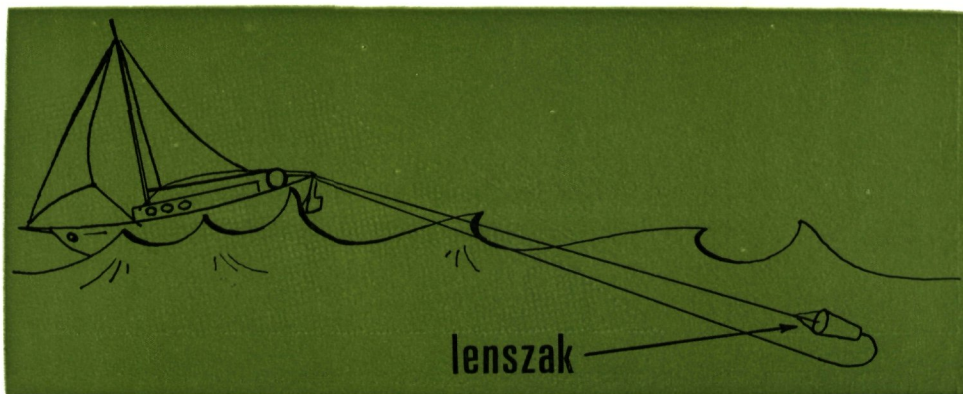
Voor de gereefde fok lenzen, zonder een ander zeil bij te hebben staan dan de gereefde fok.

Ook het woord Lenspoort is hieruit afgeleid. Oorspronkelijk waren het de poortkleppen van de kajuitspoorten in de spiegel van een schip, die stevig



en goed sluitend moesten gemaakt zijn om bij het Lenzen de zee buiten te houden. De lenspoorten werden ook wel eens Stormblinden genoemd. Tegenwoordig is de Lenspoort een opening in de scheepsboord vlak boven het dek, veelal voorzien van een scharnierende poort (de Kamina had er een paar ter hoogte van het kombuis) waardoor overslaand water in zee terugloopt.

Een lenspoort is groter dan een Spiegat of Spygat (gat in een scheepsdek dienende om daarop gestort water buiten boord te voeren, meestal voorzien van een rooster). De vorm Spuigat heeft dezelfde betekenis als spie - of spijgat maar dan enkel in de zegswijze : Dat loopt de spuigaten uit (dat gaat te ver).

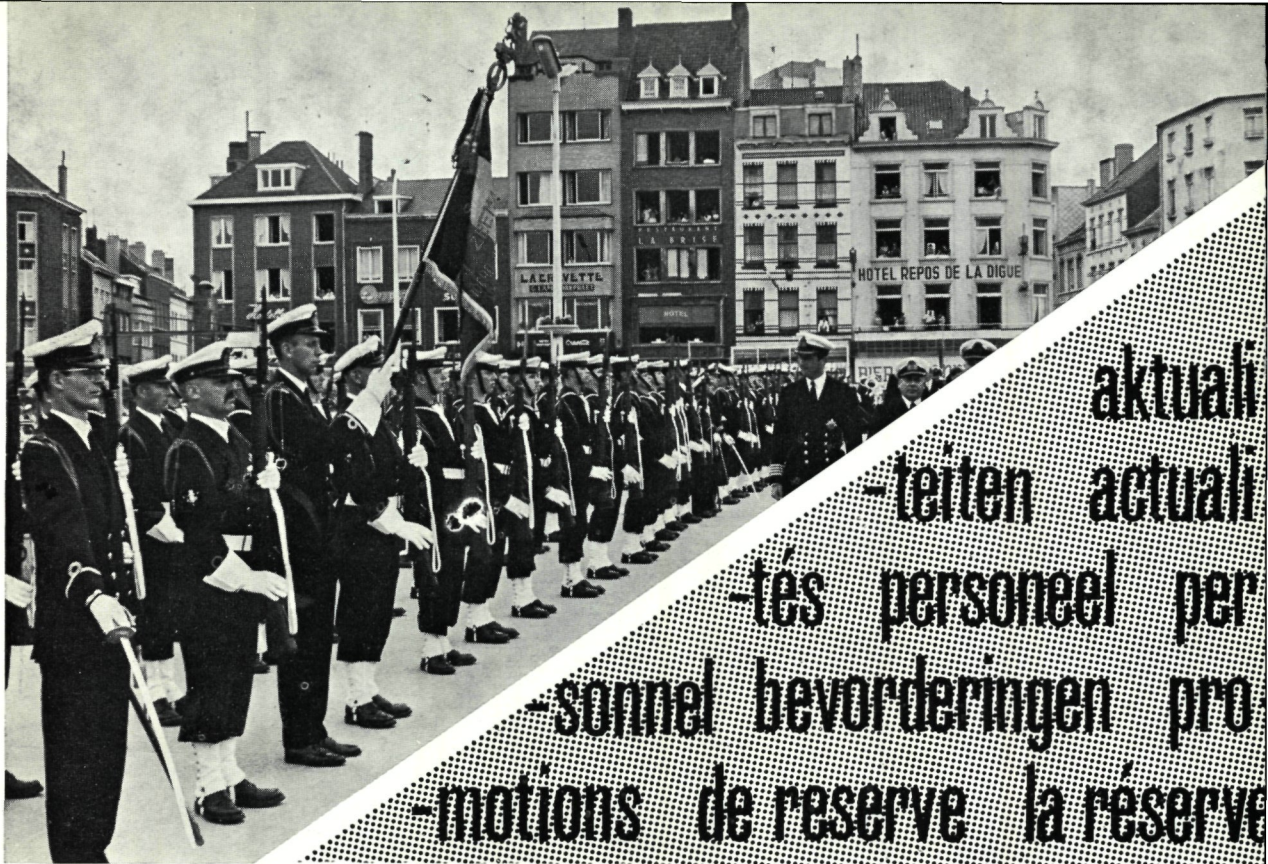


Uit Lenzen werd ook de term Lenszak afgeleid, zijnde een soort drijfanker gebruikt bij het landen van een reddingsloep bij hoge zee.

In derde betekenis was Lens een spies van bijzondere vorm door de walvisvangers gebruikt om geharpoeneerde zeezoogdieren af te maken. Omstreeks 1650 bestond de lens uit twee vormen, de Werplens en de Stootlens. De werplens was vast aan een lijn net als de harpoen en werd ook op dezelfde manier gebruikt. Het was een ijzeren spies die van voor breed en scherp was met spitse punt, doch zonder weerhaken, waardoor ze niet bleef steken en teruggetrokken kon worden. Door het herhaaldelijk steken werd het dier veel wonden toegebracht wat het uitputte door bloedverlies. Eens zover gebruikte men de Stootlens, een 6 voet lange werplens, waarvan het achtereinde voorzien was van een holte of koker, waarin een 8 voet lange stok gestoken werd.

Uit de bewerking ontstond het werkwoord Lensen, met de spies doorsteken. Het woord wordt ook wel gebezigd voor andere spiesen die bij de jacht in de poolstreken dienst doen. Zo spreekt men van het lensen van robben en zeekoeien.

Blijft dan nog een vierde maritieme betekenis van het woord Lens, die van een spie door een gat gestoken om te verhinderen dat een voorwerp van zijn plaats schuift. Hiervan vinden we een toepassing bij het opzetten van een steng. Deze wordt door Stengewindrepen gehesen tot het Slothout er kan worden ingezet. Dit slothout wordt Lens genoemd.



de zeemacht

la force navale



1LV. J. MOORS



Au moment où nous mettons sous presse, nous apprenons le décès inopiné du Lieutenant de Vaisseau 1er Classe J. Moors. Né le 28 mars 1930, le 1LV. Moors entre à la Force Navale en 1951. Après avoir suivi les cours de base à l'ESNA ainsi que des cours de perfectionnement à la KNM, il prend du service actif à la flotte en 1954. Au cours de sa trop brève carrière il exerce les fonctions suivantes : Commandant du MMS 944 (1954), officier à bord du GERLACHE et du VAN HAVERBEKE (Croisières garde-pêche 1958-1959). Commandant du VEURNE (1963), Commandant en second du BOVESSE (1965) et du VAN HAVERBEKE (1966), Commandant du BOVESSE (1968), officier d'Etat-Major des Services Généraux au Groupement Logistique.

La rédaction de NEPTUNUS présente à Madame MOORS et à ses enfants ses sincères condoléances.

Bevelovergave Smaldeel ondiepwatermijnvegers

Het Smaldeel van de Ondiepwatermijnvegers van de Zeemacht heeft tot einde 1969 de Marinebasis van Oostende als operationele basis gehad.

Vanaf januari 1970 zal dit Smaldeel, bestaande uit volgende mijnvegers: MERKSEM, OUDENAARDE, VISE en OUGREE vanuit de Basis van Nieuwpoort opereren.

Tevens werd het bevel over het Smaldeel, tot begin januari waargenomen door de Luitenant-ter-Zee 1e Klas J. Liekens, overgenomen door de Luitenant-ter-Zee 1e Klas R. Wattron.

De plechtigheid van de beveloverdracht ging door in de Marinebasis van Nieuwpoort op 16 januari om 11.00 u. in tegenwoordigheid van de Commandant van de Operationele Groepering van de Zeemacht, Kapitein-ter-Zee Pesch.



BEVEL OVERGAVE ONDIEP WATERMIJNVEGERS. ONDER: LINKS; LTZ. 1e KI. J. LIEKENS. RECHTS; LTZ. 1e KI R. WATTRON.



Bij de ontminners

In januari jl. hebben de mannen van de Ontmijningsploeg van de Zeemacht te Oostende weer eens een van de talrijke oorlogstuigen die zich tijdens de Tweede Wereldoorlog heimelijk in de grond geboord hebben, onschadelijk gemaakt.

Dit keer ging het om een bom, die men ter plaatse de lucht heeft moeten injagen.

Een van de werklieden van een steenbakkerij te Snaaskerke vond inderdaad tot zijn niet geringe verbazing een bom in een lading aangevoerd zand, toen hij die met zijn bulldozer aan het verplaatsen was.

Onmiddellijk werden de ontminners van Oostende verwittigd, en bij het onderzoek bleek dat men hier te doen had met een Britse bom van op het einde van de Tweede Wereldoorlog, van een niet geclassificeerd type, geladen met vloeibare springstof, voorzien van een valstrik-ontsteking, en verwant met de fatale bom van Oostduinkerke van juni jl.



DE ONTMIJNINGSPLOEG Z.M. AAN HET WERK TE SNAASKERKE



Daar de bom, die overigens ook beschadigd was, bezwaarlijk kon gedemonteerd maar wel getransporteerd worden, besloot men dan ook het tuig ter plaatse tot ontploffing te brengen.

Om de omliggende gebouwen tegen de uitwerking van de luchtverplaatsing te beschermen, verhuisde de bom dan vrijdagvoormiddag met alle omzichtigheid op een draagberrie naar een veiliger plaats, waar ze in de holle oever van een wat afgelegen vijver gedeponeerd werd.

's Namiddags bevestigden vaandrig-ter-zee Van Aelst en de eerste meesters-chef Trempont en Maes ongeveer 1 kg. TNT-ladingen op de kolos, en om 14.45 u. voltrok eerste meester-chef Van Hooste - vanop een veilige afstand - het vonnis.

En meteen is onze kuststreek weer een stukje veiliger geworden.

Nieuwpoort

Een baggermolen, werkzaam in de vissershaven van Nieuwpoort haalde een bom op. Het oorlogstuig was afkomstig uit de eerste wereldoorlog. De ontmijningsdiensten van de Zeemacht Oostende kwamen nog dezelfde dag het tuig onschadelijk maken en weghalen.

London boat-show

Londres - janvier 1970 - première grande exposition de l'année de yachts et équipement pour plaisanciers.

Le „London Boat-show ” réunit dans le hall immense de Earls Court un énorme choix de ce que l'on fait de mieux pour la navigation de plaisance. Du froid et du verglas de l'hiver londonien, le visiteur pénètre au cœur de l'été méridional avec le village „provençal ” construit autour d'un grand bassin où plus de 40 yachts se balancent sur l'eau transparente.

Une épave de gallion repose au fond du bassin et est employée par des experts en plongée sous-marine pour des démonstrations d'équipement pour la plongée libre. Entre deux plongées les amateurs de pêche peuvent essayer, à flot, les dernières nouveautés de ce sport calme et reposant.

Le plaisancier n'a pas assez de ses yeux pour tout voir. Il y a plus de 500 stands à voir, à parcourir, Il y en a pour tous les goûts: des petites barques pour rivière, des dériveurs, des gros voiliers de croisière pour la haute mer, des yachts de luxe pour multimillionnaires.



De MECHELEN in de schaduw van de Towner Bridge.



Le «Stand» de la F.N. - De «Stand» van de Z.M.



De nombreux stands sont consacrés aux équipements nécessaires pour les yachts : navigation, sécurité, accostillage, câbles, cordages, vêtements spéciaux pour la mer etc...

Plusieurs éditeurs exposent tout ce que l'on écrit de mieux dans la littérature maritime. Et entre tous ces bateaux, dans tous les stands papillonnent des hôtes plus ou moins vêtues de mini-jupes, de mini-kinis et autres vêtements plus ou moins transparents afin d'aider les novices dans ce sport à mieux faire leur choix.

Ceci fit presque oublier à l'équipage du „MECHELEN" sa très sérieuse mission au stand de la Sa Gracieuse Majesté Britannique !

Degen van de Koning

Z.M. de Koning heeft donderdag 15 januari jl., de leerling officier Van Lerberghe, van de 107e promotie „alle wapens" bij de Zeemacht ontvangen, aan wie hij de „Degen van de koning" overhandigde.

DE LL. OFFICIER VAN LERBERGHE, DIE DE DEGEN VAN DE KONING MOCHT IN ONTVANGST NEMEN.



Hoog bezoek te Oostende

Minister W. Den Toom van Defensie heeft op dinsdag 10 januari jl. in het kader van de Belgisch-Nederlandse samenwerking op defensiegebied in de mijnenbestrijdingsschool te Oostende, een gesprek gehad met zijn Belgische collega, de heer P. W. Segers. Er werd besloten tot een gezamenlijke stafstudie voor wat betreft de operationele technische eisen, die moeten worden gesteld aan escortevaartuigen en mijnenbestrijdingsschepen.

BEZOEK VAN MINISTER W. DEN TOOM TE OOSTENDE



Zeemacht in dienst van de wetenschap

Reeds sinds geruime jaren verleent de Zeemacht haar medewerking aan voorname wetenschappelijke organismen in België en van de NAVO.

Daartoe stelt zij eenheden te hunner beschikking, en nam zij de laatste jaren ook

V.L.N.R. COMMODORE L. LURQUIN, C.P.V. PESCH, MEJ. PEETERS EN PROF. DV. CAPART A/B VAN DE MECHELEN.



deel aan oceanografische expedities in de Middellandse Zee.

Maandagnamiddag 9 februari jl., werd op de A962 MECHELEN een uiteenzetting gegeven over de oceanografische opzoekingen die in 1970 vanop dit speciaal uitgerust opzoekingschip zullen verricht worden, en die deze keer vooral in het teken zullen staan van de studie van de zeebezoedeling en de wisselwerking lucht-zee.

De MECHELEN is momenteel het enige schip dat op deze manier is uitgerust.

De apparatuur is van Frans-Belgische herkomst en behoort tot de meest verfijnde op gebied van oceanografische opzoekingen.

GALABAL ZEEMACHT

Dat het galabal van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht dit jaar de stoutste verwachtingen overtrof, bewijst zeker bijgaande foto, die om 4 uur 's morgens werd genomen. Zelf op dit late - of vroege uur - waren er nog maar enkele tafels verlaten.

Zonder overdrijven mogen wij gerust beweren dat dit galabal op alle punten een succes was; meer aanwezig dan vorig jaar, zeer goede stemming, mooie versiering van de zaal, tip-top organisatie en zeer veel mooie dames...toiletjes.

Iets wat ieder jaar opnieuw opvalt, en dit niettegenstaande het enorm verschil in de militaire graden (van kwartiermeester tot Commodore, II. kadettenschool tot Generaal) is de zeer gemoedelijke sfeer. De afweziggen hadden zeker ongelijk.

GALABAL VAN DE ZEEMACHT.



Personeel - Personnel

Capitaine de vaisseau (T) R. Lambert

Désigné pour l'Etat-Major militaire international à Evre, le Capitaine de vaisseau (T) Roger Lambert a quitté l'Etat-Major de la Force Navale le 6.1.70. Il y occupait les fonctions de Chef de Bureau d'Etude pour la lutte contre la guerre des mines.



C.P.V. (T) R. LAMBERT.

Colonel Robert Close

Attaché militaire naval et de l'air à l'ambassade Belgique en Grande-Bretagne depuis 1967, a quitté Londres à la fin janvier pour être nommé professeur à l'Ecole de guerre de Bruxelles, où il dirigera le département des Etudes stratégiques. Son successeur est le lieutenant général aviateur, le baron Michel Donnet, ancien chef adjoint de l'Etat-Major des Forces armées belges de 1963 à 1967 et ancien président de l'Office politique „Nadge” à Bruxelles.

Luitenant ter Zee 1e Klasse (D) Louis Maenhout

Geboren te Oostende op 18.12.21.

Nam als oorlogsvrijwilliger deel aan de veldtocht bij het 7de Bataljon Fuseliers van 19.12.44 tot 8.5.45.

Aangesteld tot Onderluitenant op 26.3.46. Gespecialiseerd als selectieofficier, onderrichter en bevoorradingen. Overgekomen naar de Zeemacht op 1.12.53.

Heeft voornamelijk functies van logistiek en beheer van het personeel bekleed in de volgende organismen: Marinebasis van Oostende, Maritiem Commando van Antwerpen, Logistieke Groepering van de Zeemacht, A. de Gerlache.

Volbracht in 1954 een vertrouwenszending in de U.S.A. Werd op 3.5.65 aangeduid als Chef van de ondersectie „Beheer van het Personeel” bij de Staf van de Zeemacht te Brussel.

Is sedert 1.12.69 buiten kader geplaatst om de functies van Bestuurssecretaris te bekleden bij het Ministerie van Binnenlandse Zaken.



Kapitein ter Zee (T) De Greef

Ingenieur in scheepsbouw. Geboren te Houwaert op 3.9.14. Onderluitenant sedert 26.12.37, ontsnapte tijdens de oorlog uit bezet België om vanaf einde 1943 deel uit te maken van de „First Engineer Cy” (G.B.).

Is op 31.12.49 overgekomen naar de Zeemacht waar hij onafgebroken aan het hoofd heeft gestaan van de Technische Dienst van de Zeemacht en de leiding heeft gehad over de bouwwerken zowel aan wal als

voor de zeebodems, waarbij als recente belangrijke verwezenlijkingen de bouw van de logistieke steunschepen A960 GODETIA en A961 ZINNIA kunnen vernoemd worden. CPV (T) De Greef heeft op 15.11.69 de actieve dienst verlaten. Hij zal zich echter in de burgersector verder actief bezighouden met de nieuwbouw van schepen voor de Zeemacht.



FREGATKAPITEIN (D) PAUWELS

Fregatkapitein (D) Pauwels

Geboren te Weston Super Mare (G.B.) op 22 oktober 1915. Werd in oktober 1936 onder de wapens geroepen als dienstplichtige. Tekende na het volbrengen van zijn dienstplicht bij als dienststernemer en werd in 1939 benoemd tot onderluitenant. Was krijgsgevangen in Duitsland van 1940 tot 1945. Kwam in 1950 over naar de Zeemacht als hoofd van het mobilisatiebureau en beëindigde zijn loopbaan als Korpskommandant van de Logistieke groepering Zeemacht. Is houder van verscheidene eretekens, vermeldingen op de dagelijkse orders en op het regiment dagorder.



BEVORDERINGEN
PROMOTIONS



PROMOTIONS
BEVORDERINGEN

Sont nommés au grade de :
Werden benoemd tot de graad van :

Luitenant ter Zee 1e Klas
Lieutenant de vaisseau 1e classe

F. Van der Taelen, F. Vanden Haute, H. Robins, E. Degrieck, R. Vandegehuchte, G. Hinderyckx, M. Vieren, E. Mees,

Luitenant ter Zee
Lieutenant de vaisseau

G. Barbe, R. Stryckers, I. Lefèvre, H. Berckenbosch, J. de Pape, R. Van Ransbeek, G. Van Slambrouck, G. Boenders,

Vaandrig ter Zee
Enseigne de vaisseau

E. Duhamel, L. Desaegeer, L. Lanoo, J. Fouyn, G. Saillé, F. Smagghe, G. De Grande, B. Debœure, A. Osselaer,

Vaandrig ter Zee 2e Klas
Enseigne de vaisseau 2e classe

L. Dickers, R. Cops, X. Coucke, P. Lanoy, C. Thibaut de Maisières, E. Alleman, H. De Maesschalck, G. De Cock.

Oppermeester
Maitre-principal

R. Van Uytven, H. Daniaux, H. Vanstraelen, R. Lambert, G. Lhoest, P. Inghels, M. Quintens, G. Paspont, Y. Demaeyer, F. Nietvelt, R. Van Loocke,

Eerste Meester-Chef
Premier Maitre-Chef

P. Peeters, R. Coulier, H. Bosmyt, J. Van Thurenhout, N. Verhaeghe, R. Hellings, W. Verleure, J. Oorlynck, J. Janssens, G. Praet, F. Vanderhoeven, V. Fonteyn, P. Lauwereins, J. Heirman, G. Myny, E. Provoost, H. Billiet, M. Bundervoet, J. Niemegeers, R. De Meyer, L. Luyens, J. Ballière, R. D'Hondt, F. Boumans, O. Moerman, A. Devulder, G. Devriese, G. Cleenenwerck, S. Pole, G. Denys, I. Bouzin,

Eerste Meester
Premier Maitre

H. Decock, W. Bolle, M. Van Laer, A. Demptinne, J. De Frenne, J. Caster, G. Van Baelenberghe, G. De Corte, J. Artois, P. Leyre, D. Belin, J. Lowart .

Meester
Maitre

P. Demey, B. Verhaert, F. Delwaide, R. De Grootte.

OFFICERS DE RESERVE RESERVEOFFICIEREN

Het Xlle Kongres RO/ZM - 2 en 3 mei 1970 - Gent

Dit jaar werd de inrichting van het Kongres toevertrouwd aan de afdeling Gent.

Wij hopen dat een groot aantal RO/ZM er zullen aan houden, aan deze manifestatie deel te nemen. De uitnodigingen met vermelding van het volledig en definitief programma, zullen U binnen enkele weken toegestuurd worden. Daar de Stad Gent dit jaar zijn beroemde Floraliën (1 maal om de 5 jaar) inricht, hebben we gedacht dat een bezoek aan deze uitzonderlijke bloementoonstelling genoeg zou doen aan onze kongressisten en aan hun echtgenote.

Wij hopen van GDCR/DG een honderdtal oproepingsdagen te verkrijgen, welke bij voorrang aan de 2EV en EDV zullen toegekend worden. Alhoewel de inrichting van dit Kongres nog niet tot in zijn bijzonderheden uitgewerkt is, geven wij U hieronder in grote trekken wat wij hopen te kunnen verwezenlijken.

Xlle Congrès OR/FN - 2 et 3 mai '70 - Gand

Cette année, l'Organisation du Congrès a été confiée à la Section de Gand. Nous espérons qu'un grand nombre d'OR/FN auront à cœur de participer à cette manifestation. Les invitations, donnant le programme détaillé et définitif des activités du Congrès, vous parviendront en temps utile.

La ville de Gand organisant, cette année, ses célèbres florales (1 fois tous les 5 ans), nous avons pensé qu'une visite collective à cette magnifique exposition florale ferait plaisir à pas mal de congressistes et à leurs épouses.

Nous espérons grandement pouvoir obtenir de GDCR/DG une centaine de journées de rappel qui seront, en priorité, accordées aux 2EV et EDV.

Quoique le détail de l'organisation du Congrès ne soit pas encore définitivement arrêté, voici en gros ce que nous espérons pouvoir vous présenter :

Section Flandre Orientale

Le Président de la Section „Oost-Vlaanderen” a profondément remanié son comité qui comprend dorénavant plusieurs nouveaux venus à nos activités. Nous leur souhaitons la bienvenue.

Afdeling Oost-Vlaanderen

De Voorzitter van de afdeling „Oost-Vlaanderen” heeft zijn bestuur heringericht. Dit telt voortaan een aantal nieuwe gezichten onder zijn leden. Wij heten hen hartelijk welkom.

Afdeling Antwerpen

De inhoud en grafische uitvoering van (*) SONAR - tweemaandelijks tijdschrift van de Vereniging reserveofficieren Zeemacht, Antwerpen - gaat in stijgende lijn.

Een greep uit de inhoud van het nr. 5 spreekt voor zichzelf :

Des escorteurs? Pourquoi faire.

De betekenis van de Sovietvlootoefening „SEVER”.

Zeevaartnieuws - Zeemachtnieuws, enz.

Een tip voor de redaktie... Neptunus is steeds bereid clichés ter beschikking te stellen aan „SONAR”.

(*) Abonnement: 50,— F. (gewoon) of 100,— F. (steun) postrekening 150 43 van de Landspaarkas - Antwerpen voor rekening 86 02 00 van SONAR.

KOMMANDANT R. VAN DE SANDE OVERLEDEN TE ANTWERPEN

Zondag 30 november '69 overleed te Antwerpen kommandant Remy Van de Sande (76), voormalig bevelhebber van het zeilopleidingsschip „MERCATOR” en directeur van de Hogere Zeevaartschool. Met zijn overlijden verliest de maritieme wereld een figuur met wereldvermaarde bekendheid. Kommandant Van de Sande was vooral bekend in het zeevaartonderwijs. Generaties koopvaardij-officieren gingen door zijn handen en hij gaf hun die onontbeerlijke liefde mee tot het schip en tot de zee.

Hij was de entoesiaste voorstander van de

UITERST LINKS, KOMMANDANT R. VAN DE SANDE
IN GEZELSCHAP VAN Z.K.H. PRINS ALBERT EN DE
HEER MINISTER SEGHERS.



zeilopleiding en het is door zijn onverdroten aktiviteit dat de „Mercator” in 1950 opnieuw als zeilopleidingsschip in de vaart werd genomen.

Hij was 22 jaar lang kommandant van zeilopleidingsschepen, eerst van „L'AVENIR” en vervolgens van de „MERCATOR” en vestigde meteen een wereldrekord want een carrière als kommandant van dergelijke eenheden overschrijdt maar zelden de periode van... drie jaar.

Van de Sande begon zijn loopbaan als betalend kadet in 1910 aan boord van Engelse zeilschepen.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog bood hij zich aan als vrijwilliger, werd krijgsgevangen genomen, ontsnapte en bood zich opnieuw aan in de vuurlinie.

Van 1919 tot 1924 voer hij bij de koopvaardij onder Belgische vlag. In 1932 werd hem het bevel van de „MERCATOR” toevertrouwd; funktie die hij uitoefende tot 1955, waarna hij directeur-kommandant werd van de Hogere Zeevaartschool. Hij bleef dit tot hij op rust gesteld werd in 1959.



PROMOTIONS DANS LE CADRE DE RESERVE

BENOEMINGEN IN HET RESERVEKADER

Sont nommés au grade de :

Werden benoemd tot de graad van :

Korvetkapitein Capitaine de Corvette

J. De Ruyver, H. Huysman, J. Huys, J. Verrees, P. Grell, L. Luyten, R. Lievens, V. Delgoffe, C. Borgers, F. de Hemptinne.

Luitenant ter zee 1e klas Lieutenant de vaisseau de 1e classe

P. Leveau, A. Gouda, W. Herregodts, R. Cordy, R. Bechet, J. Van Cauwenbergh, E. Ghislain, P. Luyten, J. Delforge, M. Paquet-Spellemaecker, L. Carlier, A. Potiau, C. Hacha, R. Roze, Y. des Grottes, F. Parmentier, W. Courtois, J. Souris, J. Verbraken, D. Brancart, L. Conil, J. Baiverlin, G. Mozin, J. Van den Bussche, R. Van Weert, W. Schots, H. Mussche, J. Piron, H. Van Vyve, L. Decrop, P. Beauprez, J. Cohen, M. Heirbant.

Luitenant ter zee Lieutenant de vaisseau

M. Waucquez, R. Clerinx, W. Seppion, O. Hoebeke, E. Van der Meulen, P. Desloover, J. Cappart, J. Simons, J. Radermecker, R. Monteyne, P. Van Gorp, M. Fontigny, G. Remaut, C. Cartuyvels, C. D'Hoogh, H. Nagelmackers, R. Verstraelen, J. Van Holsbeke, C. Dor, P. Charlier, R. Lagast, R. Coopmans, J. Derynck, J. De Prince, F. Kisters, P. Simkens, J. Neiryndck, P. Muyters, J. Delbecq.

Vaandrig ter zee Enseigne de vaisseau

Y. Borreman, P. Thirifay, O. Duquesne, P. Claessens, R. De Muynck, C. Rochez, C. Milet, J. Speidel, F. Maes, A. Everaert, H. Volbrecht, R. Verhoeven, M. Systemans, G. Van Havre, M. Vandenkerckhoven, E. Botte, R. Dieu, P. Delville, E. Spiessens, J. Van Halteren, J. de Gheldere, F. Baudoux, M. Dodion, P. Goemanne, J. Vierin, B. Warmotte, C. Jean, M. Lamboray, E. Leemans, J. Boon, E. Cassart, P. de Fabriceckers de Cortils de Grace, L. Engelen, J. Bultynck, R. Vrebos, G. Stuckens, G. Dieryck, I. Van Alsenoy, M. Oosterlinck, J. Van den Daelen, M. Fraiture, H. Lombard, M. Van Essche, M. Bursten, J. Paelinck, E. Philipsen, L. Hanssens, W. Decrock, E. Lietar, J. Destoon.

Oudgedienden Zeemacht Anciens Force Navale

Vereniging oudgedienden ZM - Gent en omgeving

Argo - driemaandelijks tijdschrift oudgedienden ZM - Gent - verschijnt met de regelmaat van een klok, iets wat we niet steeds kunnen zeggen van andere oudgedientijdschriften. Alhoewel de uitvoering met stencilprocédé gebeurt - kaft en publiciteit uitgezonderd - geeft het geheel toch een verzorgde indruk.

Dat Neptunus op een goed blaadje staat te Gent, bewijst de hele bladzijde publiciteit voor ons maritiem tijdschrift.

Association des Anciens de la FN de Mons
Neptunus a reçu, avec un certain retard, les photos de la Semaine Maritime de Braine-le-Comte. En raison de l'importance et du succès de cette Semaine Maritime, la rédaction a cru bon de publier, ci-après, les photos du reportage.



INAUGURATION DE L'EXPOSITION PAR M. LE MINISTRE DELMOTTE.

DEPOT D'UNE GERBE DE FLEURS PAR LE CPF. J. LIENART, AU NOM DE LA F.N.



Association des anciens de la FN de Bruxelles

Vereniging oudgedienden ZM - Brussel

Nous vous associons moralement au rédacteur en chef d'Azimut 24, qui souhaiterait une avalanche de courrier, de suggestions... Bonne chance.

A retenir de cet Azimut, toujours intéressant, le projet déposé par un sénateur démocrate des Etats-Unis, qui demande la protection des fonds marins, exploitation et exploration devant être faites pour les bénéfiques et intérêts de l'humanité entière, à des fins purement pacifiques. Bon courage à Azimut !

Vereniging oudgedienden ZM - Waasland

Op 12 december 1969 heeft de vereniging van oudgedienden Waasland een filmavond ingericht voor zijn leden en belangstellenden. Uit de opkomst van een 40-tal personen in de zaal „De Spiegel" te Sint-Niklaas, mag wel verstaan worden dat deze vereniging stilaan maar zeker bekendheid verwerft in de streek van het Waasland.



CEREMONIE AU MONUMENT AUX MORTS.

VUE PARTIELLE DU STAND.





DE PRACHTIGE BADGE VAN DE WAASLANDSE AFDELING

Op 1 februari werkte v.o.z.m. Waasland mede aan de week van de Soldaat door op een tentoonstelling aanwezig te zijn met klein materiaal beschikbaar gesteld door de dienst „Neptunus”.



BENOEMINGEN IN HET RESERVEKADER
PROMOTIONS DANS LE CADRE DE
RESERVE

Werden benoemd tot de graad van Meester:

Sont nommés au grade de Maître :

C. Hannard, W. Eeraerts, P. Van Driessche, P. Dufraisne, J. Rubbrecht, W. Schroeyers, P. Goossens, M. Vael, P. Vande Velde, G. Lambrecht, B. Lamote, W. Michiels, M. Van Parys, A. Hendricks, A. Horman, J. Knaepen, F. Van Eeckhout, R. Jonckheere, G. Noels, G. Gildemeester, P. Farla, A. Deryckere, J. Dissemann, G. Desmet, J. Dou-trepont, E. Despriet, W. Israel, R. Gego, C. Ghys, E. Eggermont, E. De Vos, M. Du-buisson, M. Ernaelsteen, O. Goossens, A. Goeman, H. Halans, G. Huysentruyt, R. Grijp, J. Huybrechts, A. Huys, E. Geens, R. Ghaye, R. Meersman, H. Janssens, W. Roels, R. Dewilde, M. Potelle, R. Vergracht, H. Lenaerts, V. Smets, A. Michiels, S. Wouters, A. Van Tubergen, W. Retsin, W. Vergauwen, J. Vanspringel, J. Van Vynckt, H. Smeyers, E. Vermeulen, E. Van Den Berghe, P. Van Goethem, P. Vanden Abeele, G. Van Camp, C. Stubbe, P. Maes, J. Schou-teet, R. Obbiet, A. Mertens, G. Knockaert, L. Merckx, G. Rousselle, F. Noyen, R. Pre-galdien, H. Pyliser, L. Raets, A. Richel, P. Schiettecatte, F. Romain, G. Pollet, P. Paul, H. Vreys, W. Verschuere, L. Vanackere, J. Van Dessel, J. Verhaegen, A. Potier, M. Agneessens, G. De Fauwes, F. De Lanoy, J. De Ganseman, J. Cloquet, G. Chapa, W. Claes, E. Carre, L. Casaer, J. Dellaert, M. Colas, R. Colin, A. Collignon, V. Coor-naert, J. Correwijn, J. Cuypers, A. Daems, R. Dechamps, M. D'Aout, H. De Coutere, M. Davignon, J. Debruyne, A. De Decker, A. De Bruyne, F. De Bueger, A. De Loof, J. Delvigne, J. Demeester, M. De Man, H. Demeyer, A. De Grave, H. De Grootte, F. De Keyser, J. Blancaquaert, C. Bomerson, M. Cant, H. Buelens, M. Bruyaux, B. Bosseler, A. Beirens, A. Biot, R. Baert, A. Altruy, R. Capouillez, A. Beaurain, F. Segers, W. Verheyden, A. Vandierendonck, G. Vleugels, E. Vernack, F. Vandeputte, G. Vandorpe, E. Vanderper, S. Toth, A. Vandamme, M. Verstappe, J. Verbeken, P. Thewissen, C. Vandenbergh, H. Moonen, M. Pourtois, G. Lespineux, J. Vlamincq, P. Nigot, J. Van Oosten, Van Kelekom J., R. Van der Veken, P. Mahieu, M. Verton, J. Mazuis, A. 't Kint de Roodenbeke, M. Spriet, J. Vandegejuchte, M. Stiennon, J. Verdin, J. Bormans, G. Poppe, W. Lauwers, F. Mestdagh, J. Den Dievel, A. Descy.



e. van haverbeke

IK VAAR

Watersport en zeevaart (maandblad).
 Abonnementsprijs : 270,— F. 's jaars.
 Savaanstraat 38, Gent.
 Losse nummers : 30,— F.

ALLE HENS

Orgaan van de Koninklijke Nederlandse Marine.
 Abonnements : 7.50 Gulden 's jaars.
 Ministerie van Defensie, Lange Voorokant 7, Den Haag.

SONAR

Tweemaandelijks Tijdschrift van de Vereniging der Reserve-officieren van de Zee-macht v.z.w., Antwerpen.
 Abonnementsprijs : 50,— F 's jaars (5 nummers). Italiëlei 84, 2000 Antwerpen.

MARINE

Organe de liaison de l'Association Centrale des Officiers de Réserve, 15, rue de Laborde, Paris 8e.
 Prix par numéro : 5,— FF.

NAUTILUS

Maandelijks tijdschrift Kon. Belgisch Zee-manscollege.
 Losse nummers : 25,— F.

MSTS MAGAZINE

Maandelijkse uitgave van Military Sea Transportation Service (U.S. Navy), Washington.

SUR L'EAU

Publication mensuelle.
 Organe officiel de la fédération royale Belge au yachting.
 Abonnement : 270,— F.
 Savaanstraat 38, Gent.
 Losse nummers : 30,— F.

HINTERLAND

Driemaandelijks Tijdschrift voor de Haven, Everdijstraat 19, Antwerpen.
 Jaargang : 250,— F.

MARINE NEWS

Revue mensuelle.
 Maandelijks tijdschrift.
 Journal of the World Ship Society.
 10, Romney avenue - Kendal - Westmoreland, England.
 Abonnement : 2 £.

BELGIAN SHIPLOVER

Bulletin bimestriel du Belgian Nautical Research Association.
 16, avenue J. Stobbaerts, Bruxelles 3.
 Abonnement : gratuit pour les membres.

NAVY NEWS

Maandelijks tijdschrift.
 Revue mensuelle.
 Royal Navy and Royal Naval Association.
 Navy News Management Committee,
 R.N. Barracks, Portsmouth, England.
 Prix par no. : - Prijs per nr. : 1 shilling.

NOTIZIARIO DELLA MARINA

Revue mensuelle de la Marine italienne.
 Administration et abonnements : Officio Documentazione e Propaganda, Maristat - Ministero Difesa, Marina - 00100 Roma - Italie.

THE NAVAL RESERVIST

Revue mensuelle.
 Maandelijks tijdschrift.
 Bureau of Naval Personnel.
 Washington, D.C. 20370 - U.S.A.

L'ECOUTE DU CERCLE

Revue trimestrielle.
 Driemaandelijks tijdschrift.
 Cercle nautique de la Force Aérienne.
 Watersportklub Luchtmacht,
 1572, ch. de Haecht, Bruxelles 13.
 Abonnement : gratuit pour les membres - gratis voor de leden.

SIRENE

Driemaandelijks maritiem tijdschrift, uitgeve v.z.w. „Nautica”. Vereniging voor maritieme werking.

Abonnement: 140,— F. Postrekening 71 24 van Handelsbank - Ag. Haven voor rekening 45 36 88 van Sirene.

ESSO-MAGAZINE

Publication trimestrielle.
Edition Esso Belgium s.a.
Frankrijklei 1 - 2000 Antwerpen.

DE BLAUWE WIMPEL

Maandblad voor Scheepvaart en Scheepsbouw.

Abonnementsprijs: 250,— F Postrekening 105 11 : De Branding, Antwerpen.

LA REVUE MARITIME

Revue mensuelle - Marine Nationale. Ed. Ozanne, 20 rue des Rosiers, Caen, France.
Abonnement: 40,— FF.

ALL HANDS

Maandelijkse uitgave van:
Publication mensuelle de:
The Bureau of Naval Personnel Career (U.S. Navy) Washington, U.S.A.
Abonnement: 2,50 \$.

ZEEUWS TIJDSCHRIFT

Abonnementsprijs voor België: 125,— F.
Postrekening 48 06 10.
Administratie: Veerse Singel 178, Middelburg.

SENTINELLE

Publication mensuelle:
Maandelijkse uitgave van:
Les Forces Canadiennes.
Ottawa, Ontario, Canada.
Abonnement: 3,50 \$.

MARINE

Maandblad van de Belgische Zeevaarbond.
Abonnement: 200,— F. Postrekening 71376.
Legrandlaan 45, Brussel.

NAUTICAL MAGAZINE

A magazine for those interested in ships and the sea.
52 Darnley Street, Glasgow S 1.
Yearly subscription: 28 sh.

THE COMPASS

A magazine of the Sea.
Tweemaandelijkse uitgave van Mobil Oil Cy. N.Y.

HET VISSERIJBLAD

Weekblad.
Abonnement: 600,— F. P.R. 41 89 87.
H. Baelskaai 30, Oostende.

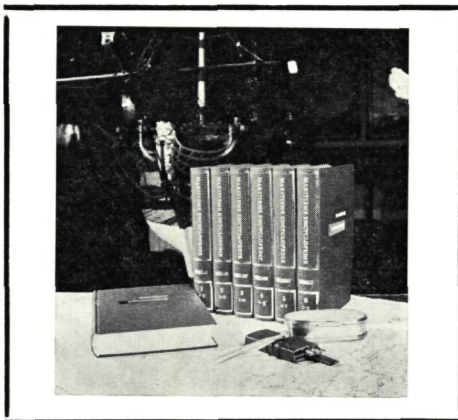
COLS BLEUS

Hebdomadaire de la Marine.
53, boulevard de Latour-Maubourg, Paris.
Abonnement: 50,— FF.

PROCEEDINGS

Publication mensuelle:
Maandelijkse uitgave van de United States Naval Institute, Annapolis, Maryland, U.S.A.

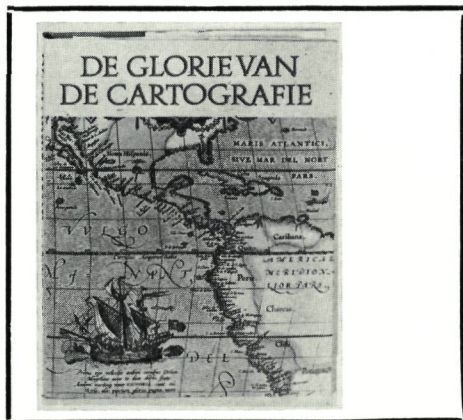
BOEKEN - LIVRES



MARITIEME ENCYCLOPEDIA

Onder redactie van de heren J. Van Beylen, P.A. De Groote, A. Van Kampen, L.L. von Münching, W.P.D. Spruit (†), A. De Vos. Uitgeverij „De Branding”, 1969, 6 dl., 4°, per deel 990,— F.

De Maritieme Encyclopedie is niet alleen een handboek voor ieder, die ook maar iets met varen te maken heeft, maar tevens voor allen die belang stellen in de historische en de hedendaagse ontwikkeling van de scheepvaart. Het is een rijk geïllustreerde alfabetische encyclopedie in zes delen; paginaformaat 17 x 24,5 cm., met ruim 4.000 kolommen tekst en 600 pagina's illustraties in kleur en zwart/wit. Per jaar zullen twee delen verschijnen.



BRICKER, (Ch.)

DE GLORIE VAN DE CARTOGRAFIE

Brussel - Amsterdam, Elsevier, 1969, in-4°, p. 240, 495,— F.

Scheepsjournalen, reisverhalen en situatieschetsen leverden de gegevens waarop de eerste cartografen bij het in kaart brengen van nieuw ontdekte gebieden steunden.

Zo werd de geschiedenis van de cartografie tevens de geschiedenis van de grote pioniers die scheep gingen naar onbekende kusten.

In „De glorie van de cartografie” komt deze geschiedenis aan de hand van vele interessante illustraties uit de belangrijke cartografische werken en uit de reisverslagen van grote ontdekkingsreizigers opnieuw tot leven.

Men ziet kaarten uit de oudheid, waarop de wereld in wonderlijke vormen staat afgebeeld; men ziet ronde wereldkaarten uit de middeleeuwen, vol christelijke symboliek, de eerste Romeinse wegenkaart, de eerste zeekaart, de eerste kaarten voor pelgrims en kruisvaarders, de eerste stadsplattegronden.

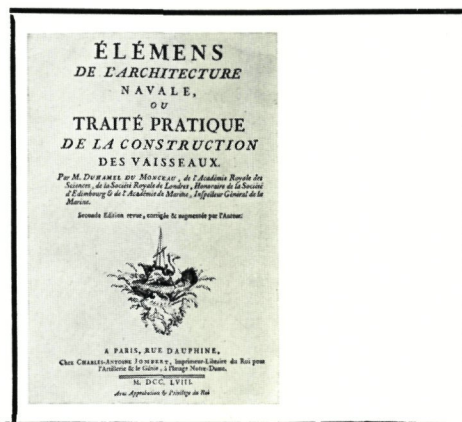
De bloeiperiode van de cartografie wordt voorts getoond aan de hand van vele fraaie produkten uit de 16de en 17de eeuw, waaronder die van beroemde Nederlanders als Ortelius, Mercator, Hondius en Blaeu.

Men volgt opnieuw de ontdekkingsreizen van pioniers als Magalhaes, de Polo's, Vespucci, Columbus, Pizarro, Barentsz, Van Linschoten, Tasman, Bering, Cook, Livingstone en vele anderen.

Het is fascinerend van nabij het proces te

volgen waarin de verschillende werelddeelen succesievelijk hun uiteindelijke, juiste vorm op de wereldkaart verkrijgen. Het is alsof men getuige is van het leggen van een gigantische legpuzzel; stukje voor stukje wordt ingepast en krijgt zijn plaats in het grote geheel dat wereld heet.

Voor het steeds toenemende aantal verzamelaars van oude prenten en kaarten en voor iedereen met historische belangstelling is „De glorie van de cartografie” een uitermate leerzaam boek.



DUHAMEL du MONCEAU

ELEMENTS DE L'ARCHITECTURE NAVALE OU TRAITÉ PRATIQUE DE LA CONSTRUCTION DE VAISSEAUX.

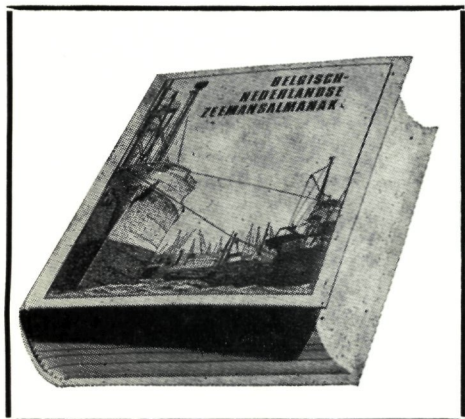
Paris, Jombert, 1758, 19 x 25 cm., p. 500. Réimpression publiée par les Editions des 4 Seigneurs, Boîte Postale 164 - 38 Grenoble, France, 220,— FF.

C'est en 1752 que Duhamel du Monceau donne la première édition d'une des pièces maîtresses de la littérature maritime du XVIIIème siècle, pourtant si riche, avec les „ELEMENTS DE L'ARCHITECTURE NAVALE OU TRAITÉ PRATIQUE DE LA CONSTRUCTION DES VAISSEAUX”. Ce livre paraît à l'époque des grandes réformes de la Marine, au moment où est créée officiellement l'ACADEMIE DE MARINE autour de BIGOT DE MOROGUES. Six ans plus tard, une nouvelle édition, revue et complétée, est donnée par l'auteur. C'est cette nouvelle édition, la plus recherchée aujourd'hui, que viennent de publier les EDI-TIONS DES 4 SEIGNEURS.

Dans une préface-introduction, le Capitaine de Vaisseau (H) R.-Ch. Duval, de l'Académie de Marine et du Comité de Documentation Historique de la Marine, présentera la séduisante personnalité de Duhamel du Monceau dans son cadre dix-huitième. Le Commandant Duval soulignera son action sur le perfectionnement des vaisseaux. Il montrera, enfin, l'intérêt de cet ouvrage primordial dans l'histoire de l'Architecture Navale.

Table des matières

I. - De l'échantillon et des dimensions des principales pièces qui entrent dans la construction des vaisseaux. - II. - Des proportions générales pour la construction des vaisseaux. III. - Méthode pour tracer le plan d'élévation d'un vaisseau de 70 canons. IV. - Méthode pour tracer le plan de projection d'un vaisseau de 70 canons. V. - Des plans horizontaux et, par occasion, des lignes d'eau et des lisses qu'on représente sur le plan d'élévation et sur celui de projection. VI. - Autre méthode pour faire les plans de projection et horizontaux d'un vaisseau. VII. - Remarques générales sur la construction. VIII. - Méthode pour connaître sur le plan d'un vaisseau quelle sera l'élévation de sa batterie. - IX. - Méthode pour calculer la résistance de l'eau sur la proue des vaisseaux. X. - Méthode pour connaître sur un plan si le vaisseau qu'on projette portera la voile.



BELGISCH - NEDERLANDS ZEEMANSALMANAK

Oostende, P. Vandenberghe, H. Baelskaai
30, 1970, 8°, p. 1400, 400,— F.

We ontvingen van de uitgever het onlangs verschenen „Belgisch-Nederlands Zeemansalmanak 1970. Deze 32e editie is uitgegroeid tot een lijvig boek van ruim 1400 blz., en is werkelijk een onmisbaar instrument geworden voor iedere bevelhebber van een schip, maar ook voor het kantoor van ieder maritiem bedrijf.

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

Reeds 32 jaar uitgegeven, verzorgd en vertroeteld door de heer P. Vandenberghe, is het in al deze jaren steeds verbeterd, niet alleen in omvang en inhoud, maar ook op grafisch gebied. Wat bijzonder opvalt is het praktisch ontbreken van drukfouten, fouten die bijna onvermijdelijk zijn bij dergelijk omvangrijke werken met cijfermateriaal.

Enkele resterende drukfouten werden handig opgevangen in een bladzijde met errata. De enige opmerking die we kunnen maken, is dat enkele kleurenclichés minder goed verzorgd werden, iets dat zeker de waarde van het werk niet vermindert.

GORSKY, (B)

LA GRANDE BARRIERE DE CORAIL

Paris, Edit. Albin Michel, 1969, 4°, p. 255, 296,— F.

„La Grande Barrière de Corail” de Gorsky est un document passionnant où alternent le récit et la description d'ordre scientifique.

Cet ouvrage est écrit dans un style aisé et comprend de nombreuses photographies en couleurs.

L'auteur nous fait vivre l'aventure quotidienne des membres de l'expédition. Il veut que le lecteur goûte, lui aussi, l'émerveillement que lui a suscité le monde sous-marin, avec ses formes étonnantes et ses couleurs remarquables.

Gorsky met en relief le caractère dangereux de cette faune, mais il revient toujours au merveilleux spectacle de la Nature, de la Vie.

Ce livre est donc agréable à lire tout en étant très instructif.



CHAPMAN, (F)

ARCHITECTURA NAVALIS MERCATORIA.

Stockholm, 1793, 25 x 35 cm., p. 102, geïll. Anastatische herdruk door Verlag Delius, Klassing en Co., DM 54,— te bestellen bij Fachbuchhandlung Christian Schmidt K.G., Sauerbruck, 10 - 8 München 55.

Voor diegenen die belangstelling hebben voor de konstruktie van schepen uit de 18e eeuw is de naam van Frederik Hendrik Chapman, zeker niet onbekend. Geboren te Göteborg in 1721 was hij reeds werkzaam op 17-jarige leeftijd bij scheepswerven aldaar.

Van 1741 tot 1743 werkzaam te London en vanaf 1744 opnieuw in Zweden. Vanaf dan gaat zijn kennis en roem in stijgende lijn, voor zijn verdiensten als scheepsbouwer wordt hij in 1772 geadeld. De handboeken door hem uitgegeven zijn talrijk.

Architectura Navalis Mercatoria is echter wel het best bekende werk van zijn hand. Het is een werk dat niet alleen de liefhebbers van oude schepen zal bevredigen maar ook verzamelaars van oude prenten en zeker de bibliofielen.

IK VAAR

Tijdschrift voor watersport en Zeevaart.

De explosie van de watersport en de doorbraak ervan in alle milieus brengt de nood mede aan een degelijk Vlaams maandblad... en dat was er tot hiertoe niet in ons land.

IK VAAR is dan ook de titel. Het is een uitnodiging: waar je mee? De redaktie van IK VAAR bestaat volledig uit vrijwilligers, geestdriftige aktieve sportlui die het zilt en het zout, de zon en de zee, het water en de wind liefhebben. IK VAAR wil zeggen informatie elke maand voor iedere tak van de watersport: zeezeilen, wedstrijdveren, waterski, duiken, motorboot, kano, kajak, navigatie en zeevaart en nog veel meer. IK VAAR hoopt ook een echte hechte band te zijn tussen alle Vlaamse clubs en verenigingen van watersport: waar ieder zijn eigen klubnieuws en belevenissen kosteloos in laat drukken, waar het bestuur van onze clubs eindelijk verlost wordt van de kosten en de lasten van zelf een klubblaadje te typen, op stencil te zetten en te verzenden. IK VAAR doet dit voor iedere klub, wilt U er meer van weten:

De drukkerij Vyncke, Savaanstraat 38 - 9000 Gent, verwacht uw abonnement 270,— F per jaar, (200,— F. indien U lid bent van om het even welke watersportklub). U stort op postrekening 998 05 en vermeldt: IK VAAR.



ereabonnementen abonnements d'honneur

Son Altesse Royale le Prince Albert de Liège
 Monsieur le Ministre de la Défense Nationale
 Monseigneur Cammaert, Aumonier en Chef des
 forces Armées
 Le Commodore Lurquin, Chef d'Etat-Major de la
 Force Navale
 Luitenant-Generaal Raemaekers, Oostende
 Le Luitenant-Général e.r. Truyers, Ixelles
 Le Commodore e.r. Robins, Laeken
 Le Commodore e.r. Petitjean, Dilbeek
 Le Capitaine de Vaisseau Ceulemans, Belgian
 Delegation Nato London
 Le Capitaine de Vaisseau e.r. Van Waesberghe,
 Oostende
 Le Capitaine de Vaisseau e.r. Béatse Ch.,
 Auderghem
 Le Capitaine de Vaisseau Poskin, Bruxelles
 Kapitein ter Zee e.r. Tanghe, Oostende
 Le Capitaine de Frégate Liénart J.C., Oostende
 Le Capitaine de Frégate res. Bourguignon,
 Ambassade de Belgique à Madrid
 Le Capitaine de Frégate res. Loze, Oostende
 Fregatkapitein res. Van Avermaet, Deurne
 Fregatkapitein res. Willems, Wilrijk
 Fregatkapitein res. De Cooman, Antwerpen
 Luitenant-Kolonel res. Debruyne, Antwerpen
 Le Major-Médecin Flahaut, Den Haan
 Fregatkapitein hon. Herreman, Stene
 Le Capitaine de Frégate hon. Gillet, Bruxelles
 Fregatkapitein hon. Van Hoof, Merksem
 Korvetkapitein res. Planchar, Antwerpen
 Le Capitaine de Corvette res. Ludwig, Bruxelles
 Korvetkapitein res. Bekaert, Oostende
 Le Capitaine de Corvette Mertens, Macon
 Le Capitaine de Corvette Delgoffe, Schilde
 Luitenant ter Zee 1ste kl. e.r. Becquaert,
 Berchem
 Le Lieutenant de Vaisseau 1 cl. res. Thibaut,
 Dinant
 Luitenant ter Zee 1ste kl. res. Verrees, Turnhout
 De Muziekkapel van de Zeemacht
 Les Officiers de la Section de Liège du Corps
 des Cadets L.M.B.
 Le Cercle Nautique de la Force Aérienne,
 Bruxelles
 Le Club Prince Albert, Bruxelles
 Club Officiers, St.-Kruis
 Club Officiers, Merksem
 Wardroom ZINNIA, A961
 MS „WILLI HUBER ” c.o. Plouvier Maritime,
 Antwerpen
 MS STAD GENT, c.o. Plouvier Maritime,
 Antwerpen
 MS STAD ANTWERPEN
 Le Commandant d'aviation Van Obergen, Brugge
 The Office of the Naval Attache-Amercan
 Embassy, Brussels
 Verbodering Royal Navy, Oostende
 Marine Basis Nieuwpoort - Bijzondere Diensten
 Tabagie Onderofficieren, Comservost
 Mess Onderofficieren, ZINNIA A961
 Tabagie Onderofficieren Comienav
 De Heer Nicod, Consul der Nederlanden, Brugge
 L'administration communale de Verviers
 Het gemeentebestuur van Merksem
 L'administration communale de Dinant
 Het gemeentebestuur van Kortrijk

L'administration communale de Andenne
 De stad Oudenaarde
 L'administration communale de Charleroi
 Het gemeentebestuur van Nieuwpoort
 L'administration communale de Huy
 Het gemeentebestuur van Blankenberge
 Het gemeentebestuur van St.-Niklaas
 L'administration communale de Herstal
 Het gemeentebestuur van Hasselt
 La ville de Malmédy
 De stad Knokke
 L'administration communale de la Roche en
 Ardenne
 Het gemeentebestuur van De Panne
 L'administration communal de Visé
 Het gemeentebestuur van Lokeren
 Het gemeentebestuur van Vilvoorde
 Het gemeentebestuur van St.-Kruis
 L'administration communale de Herve
 Het gemeentebestuur van Lier
 Het gemeentebestuur van St.-Truiden
 De stad Diksmuide
 Het gemeentebestuur van Turnhout
 De stad Brugge
 Het gemeentebestuur van Mechelen
 Le Baron et la Baronne De Brouwer, Etterbeek
 Le Comte D'Ursel, Moulbaix
 Le Vicomte Poulet, Uccle
 Madame Truffaut, Liège
 Madame Pipijn, Uccle
 Monsieur Solvay, La Hulpe
 Monsieur Cassette, Ath
 Monsieur Brialmont, Marcinelle
 Monsieur Hosdain, Marcinelle
 Monsieur Hamoir, Etterbeek
 De Heer Boydens, Oostende
 L'Ecole Supérieure de Radio Navigation, Bruxelles
 Bibliothèque Centrale de la Province de Brabant, Bruxelles
 De Heer De Hondt J., Oostende
 De Heer Verhaeghe, Forest
 De Heer De Preitere, Kortrijk
 Monsieur Delahaye, Woluwé St.-Pierre
 Monsieur Dhont A., Schaerbeek
 De Heer Elslander, Pulle
 Monsieur Latinis, Wezembeek-Oppem
 De Vereniging der Oudgedienden ZM - Limburg
 - Mr. Derwae
 Monsieur François, Auderghem
 Monsieur Janssens, Uccle
 De heer Decuf, Oostende
 Monsieur Geonet, Couillet
 Monsieur Pallemarts, Watermael-Boitsfort
 Monsieur Goessens, Lessines
 Monsieur Léonard, Jette
 N.V. Cie Maritime Belge (Lloyd Royal) S.A.
 Antwerpen
 De Heer Windey, Steendorp
 De Brouwerij Van Haecht, Gent
 De Heer Verbergh, Rijnkapitein, Antwerpen
 De Heer Naudts, Oostakker
 Koninklijke Nederlandse Gist- en Spiritusfabriek,
 Brugge
 Monsieur Goor Marc, Etterbeek
 Monsieur De Keyser, Watermael-Boitsfort
 De Heer Bouchat, Leuven

Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen
 The General Stores Shipchandlers Ostend -
 Mr. Declercq
 SPRL Bertrand & De Fays, Woluwé St.-Pierre
 Monsieur Nys, Bruxelles
 De Heer Vandenberghe, Bredene
 Monsieur Marsigny, Dinant
 Monsieur Bouillet, Limal
 The North Sea Yacht Club, Oostende
 De Scheepsbouwvrouwen Boel & Zonen, Temse
 De Heer Decuninck, Directeur van het Zee-
 wezen, Oostende
 N.V. Verenigde Energiebedrijven van het Schel-
 deland - EBES - Oostende
 Anonyme
 De Heer De Bie, Buizingen
 De Heer Vleurinck, Destelbergen
 P.V.B.A. Bogerd & Cie, Antwerpen
 De Heer Dubois, Gentbrugge
 Caddy-Tailors, Oostende
 Le Comité National De Propagande Maritime,
 Etterbeek
 N.V. Scandiaflex & The Roof, Wilrijk
 De Heer Gouwy, Oostende
 Monsieur Declodet, Ixelles
 Monsieur Schilling, Uccle
 L'association des Amis de l'école autonome
 de l'Etat, Oostende
 De Heer Carier, Antwerpen
 Les établissements Brulé, Schaerbeek
 Monsieur Mey, Mouscron
 De Heer Glorieux, Spiere
 S.P.R.L. Martin & Co, Antwerpen
 Monsieur Cléban, Ixelles
 Les Etains Metten, S.P.R.L., Huy
 Mercantile Marine Antwerpen
 Monsieur Beernaerts, Lasne
 De Heer Deroo, Gent
 De Heer Dautricourt, Knokke
 De Generale Bankmaatschappij, Brugge
 N.V. Cogama, Herentals
 Monsieur Carly, Ixelles
 Restaurant „Koninginnehof ” - Oostende
 Hotel Wellington, Oostende
 Monsieur Franckx, Forest
 Monsieur Pierret, Berchem St.-Agathe
 Monsieur Lejeune, Braine l'Alleud
 De Heer Van Haverbeke E., Oostende
 De Heer Decrop, Loppem
 De Heer Vyncke, Westerlo
 Monsieur Pierard, Saint Servais
 De Heer Heynen, Antwerpen
 Het Marine Kadettenkorps, Antwerpen
 De Heer De State, Ekeren 2
 De Heer Boonen, Wilrijk
 Monsieur Delcourt, Liège
 Monsieur Bierlier, Flémalle-Haute
 De Heer Van Hellemont, Berchem
 Monsieur Pouillet J., Uccle
 Monsieur Dorsimont, Dilbeek

Afgesloten op datum van 18 maart 1970.

Clôturé à la date du 18 mars 1970.

nuttige adressen
adresses utiles

Vereniging voor hulpbetoon in de Zeemacht, v.z.w.

Brusselsesteenlaan 6, Strombeek-Bever
prk. 10 84 51

Association d'Entraide Force Navale
6, Brusselse laan, Strombeek-Bever
ccp. 10 84 51

**VERENIGING RESERVEOFFICIEREN ZM
ASSOCIATION OFFICIERS DE RESERVE FN**

Nationale Vereniging - Association Nationale
CPF(R) Deseck
26, av. Lambeau, Bruxelles 15

Afdeling Antwerpen
CPC(R) Planchar
Italiëlei 84, Antwerpen

Section Brabant - Afdeling Brabant
LDV(R) A. Dorsimont
4, av. du Pantheon, 1080 Bruxelles

Afdeling West-Vlaanderen
LDV(R) Rogie
Sint-Paulusstraat 20, Oostende

Afdeling Oost-Vlaanderen
LDV(R) C. Peckstadt
Eeklostraat 164, Mariakerke-Gent

**VERENIGINGEN OUDGEDIENDEN ZM
ASSOCIATIONS DES ANCIENS DE LA FN**

Section Bruxelloise - Brusselse Vereniging
2, rue Arthur Cosyns, 1020 Bruxelles

Section Liégeoise
3, rue Hullos, Liège

Afdeling Gent
Kastanjestraat 131, Gent

Afdeling Antwerpen
Albert Dickschenstraat 21, Wilrijk

Afdeling Kempen
Cameynestraat 30, Geel

Afdeling Brugge
Scheepsdalelaan 32, Brugge

Région de Charleroi
45, rue de Bouffloulx, Châtelet

Afdeling Tongeren
Steenweg 96, Werm

Section Brabant Wallon
33, rue François, Court-St-Etienne

Section Hainaut Centre-Ouest
rue Brigade Piron - 7230 Frameries

Afdeling Waasland
Parklaan 95, St.-Niklaas-Waas

Afdeling Tervuren
Lindboomstraat 2, Tervuren

AKTIEF KADER - CADRE D'ACTIVE

Vereniging voor Officieren in actieve dienst
Association des Officiers en service actif

77, avenue Milcampsiaan, 77
Bruxelles - Brussel

**Koninklijk Onderling Verbond Belgische
Onderofficieren**

**Royale Alliance Mutuelle des Sous-Officiers de
Belgique**

77, avenue Milcampsiaan, 77
Bruxelles - Brussel

Baroepsunie der Belgische Onderofficieren
**Union Professionnelle des Sous-Officiers de
Belgique**

102, avenue Princesse Elisabethlaan, 102
Bruxelles 3 - Brussel 3

Vereniging Korporaals en Soldaten van België
Association Caporaux et Soldats de Belgique

77, avenue Milcampsiaan, 77
Bruxelles - Brussel

**JEUGDGROEPEREN
GROUPEMENTS DE JEUNESSE**

Corps des Cadets de Marine
Marine Kadettenkorps
Section Bruxelles
265, rue Vanderkindere, Bruxelles 18
Base: Port de Bruxelles - Bassin Beco
Corps des Cadets de Marine
Section Liège

16, Quai de Rome, Liège
Base: Port de Yacht
Marine Kadettenkorps - Afdeling Antwerpen
Greinstraat 23, Antwerpen

„SEA - SCOUTS EN SEA - GUIDES“

VAN BELGIE

„SEA - SCOUTS EN SEA - GUIDES“
DE BELGIQUE

Nationale Directie - Direction Nationale
Et. Declercq - J. Breydellaan 48, St.-Andries

Directie West-Vlaanderen
F. Vangysel - Zwitserlandstraat 7, Oostende

Directie Oost-Vlaanderen
Fl. Van Beethoven - Baviaanstraat 127, Gent

Directie Antwerpen
M. Van Heurck - D'Heldtlaan 19, Edegem

Direction Brabant
M. Landeut
238, rue Dieudonné Lefèvre, Bruxelles 2

Direction des régions francophones
R. Pierard
30, rue L. Hicquet, St.-Servais/Namur

* * *

FEDERATIE VOOR OPEN SCOUTISME

Baron Danislei 16, Antwerpen
VLAAMS VERBOND KATHOLIEKE ZEESCOUTS

Nationale Directie
Frankrijklei 97, Antwerpen

Distrikt Kust
E. Weynen - Elisabethlaan 4, Oostende

Distrikt Gent
J. De Cordier - Henleykaai 2, Gent

* * *

ANTWERPEN (verschillende afdelingen)

M. Govaerts - St.-Fredegandusstraat 39, Deurne
G. Roosemeyers - Groenendaallaan 266, Antw.

F. Beuckelaers - de Bisthovelei 12, Deurne
G. Van Damme - Lange Leemstraat 309, Antw.

HOBOKEN
R. Pauwels - Kerkstraat 56, Antwerpen

OOSTENDE
R. Vangysel - Zwitserlandstraat 7, Oostende

BLANKENBERGE
R. Demeulenaere
L. Dujardinstraat 17, Blankenberge

KNOKKE
G. van der Linden - Natielaan 55, Westkapelle

NIEUWPOORT
A. Titeca - Arsenalstraat 33, Nieuwpoort

DE PANNE
A. Lenaers - Zeelaan 212, Koksijde

IEPER
M. Dervaux - Kanonnierlaan 16, Ieper

ROESELARE
F. Verhecke - Molenstraat 155, Roeselare

IZEGEM
J. Vandommele - St.-Sebastiaanstraat 19, Izegem

ST.-KRUIS
Fr. Tournoy - Keizerstraat 3, St.-Kruis

BRUGGE
P. Zanders - Hooistraat 27, Brugge

GENT
Fl. Van Beethoven - Baviaanstraat 127, Gent

DESTELBERGEN
J. Vanden Berghes - Belgiëlaan 101, Destelbergen

BRUXELLES
M. Landeut - rue Dieudonné Lefèvre 238, Brux. II

JAMBES
R. Pierard - rue L. Hicquet 30, St.-Servais

COUVIN
P. Bastin - rue du Herdeau 19, Couvin

ATH
Ch. Carton - Ch. de Bruxelles 342, Ath

ZEEVAARTONDERWIJS - ECOLES DE NAVIGATION

Zeevaartschool (Z.S.O.)
Demeysluis, Oostende - Tel. 709 28

Hogere Zeevaartschool (H.Z.S.A.)
Noordkasteelstraat 6, Antwerpen - Tel. 41 06 80

Hogere Radio Navigatieschool (H.R.N.S.)
Meerstraat 46, Brussel 5 - Tel. 47 36 82

Ecole de Navigation (E.N.O.)
Ecluse Demey, Ostende - Tél. 709 28

Ecole Supérieure de Navigation (E.S.N.A.)
6, Noordkasteel, Anvers - Tél. 41 06 80

Ecole Supérieure de Radio-Navigation (E.S.R.N.)
46, rue du Lac, Bruxelles 5 - Tél. 47 36 82

VISSERIJSCHOLEN - ECOLES DE PECHERIE

Rijksvisserijschool
Kursaalstraat 55, Heist - Tel. 510 01

Stedelijke Visserijschool „John Bauwens“
Mercatorlaan 1, Oostende - Tel. 740 19

Vrije Visserijschool „Paster Pype“
Paster Pypestraat 1, Oostende - Tel. 731 95

Vrije Visserijschool
Kerkstraat 5, Heist

Vrije Visserijschool
Marktplein 5, Nieuwpoort - Tel. 231 02

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

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

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

neptunus 1970

17^o. jaargang

17^o.année

tweemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimens-
 trielle. editeur : a.s.b.l. neptunus boîte postale 17 oostende 1
 — uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs
 per nummer 30 fr. - prix par numéro 30 fr. - abonnement : 150
 fr. (gewoon - normal) 200 fr. (steun - soutien) 300 fr. (ere -
 honneur) — c.c.p. 17.55 société générale de banque oostende
 cpt 40.07.79 — p.r.k. 17.55 generale bankmaatschappij oostende
 rek. 40.07.79 — politiek en confessionneel onafhankelijk — libre
 de toute attache politique ou confessionnelle — aangesloten
 bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union
 de la presse périodique belge — imprimé en Belgique : chez
 imp. "de vuurtoren" tél. 059-751.32 à oostende — in België
 gedrukt bij druk. "de vuurtoren" tel. 059-751.32 te oostende

Clichés : Van Uffelen.

Tel. (09) 25.47.68. Gent.

