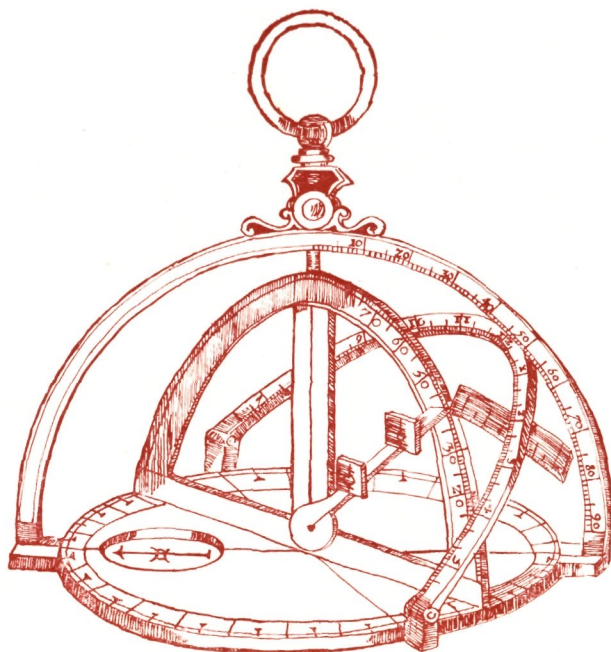
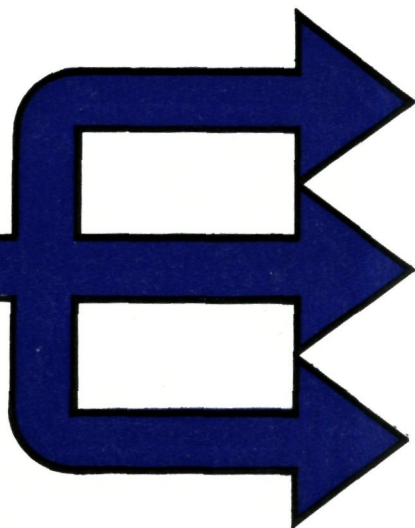


NEPTUNUS

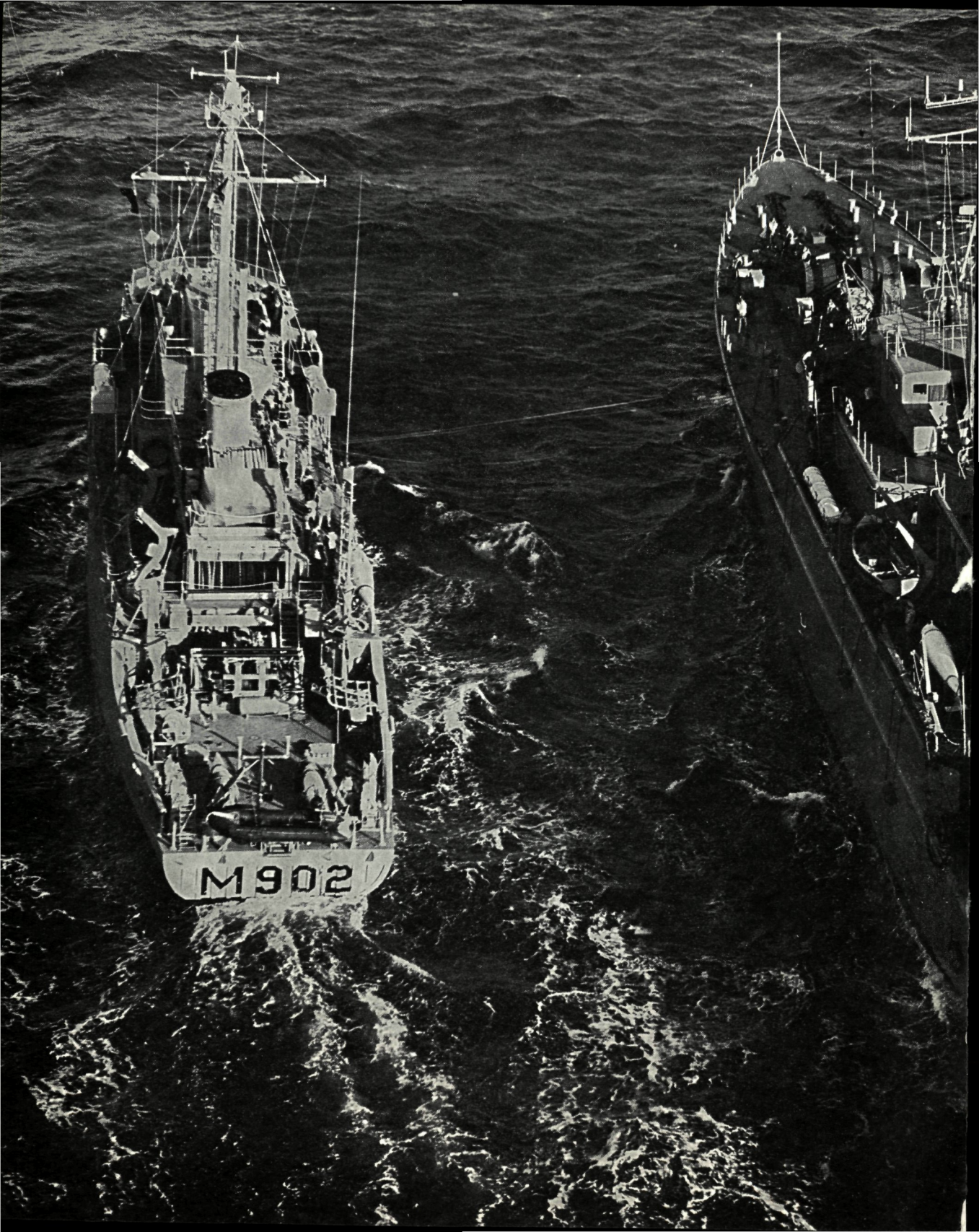
tweemaandelijks maritiem tijdschrift - 1972 - revue maritime bimestrielle



- ☐ histoire des sous-marins
- ☐ de ontwikkeling van het franse transport
- ☐ les études universitaires navales
- ☐ maritiem woordenschat
- ☐ chronique de plaisance
- ☐ kroniek zeilsport
- ☐ marines militaires
- ☐ geschiedenis loodswezen
- ☐ humour - humor
- ☐ bibliografie
- ☐ zeemacht - force-navale



20^e jaargang nr. 141
20^e année no. 141



NEPTUNUS

tweemaandelijks maritiem tijdschrift

— revue maritime bimestrielle

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

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke

COLLABORATEUR - MEDEWERKERS

J. Dreesen, H. Rogie, V. Ségaert, G. Gouwy, C. Adam, G. Doyen, J. De Ridder, M. Verboven, P. Benoidt, E. Legein, E. Wets, J. Barbieux, F. Van Otterdijk, F. Van Dycke, J. Verleyen, J. Zeebroek.

Photos - Foto's

R. De Meersman

Dessins - Tekeningen

E. Goffinet

Lay-out

E. Van Haverbeke

ADMINISTRATIE - ADMINISTRATION

Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje.

Correspondance, changements d'adresse publicité, la boutique.

Directeur publiciteit - publicité

C. B atse b.p. 17, 8400 Oostende

Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende

Tel. 059/814 02 ext. 389

VENTES - ABONNEMENTS -

VERKOOP - EN ABONNEMENTSDIENST

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

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

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

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

200 F gewoon - normal

500 F  re - d'honneur

RAAD VAN BEHEER -

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président :

Voorzitter :

J.C. Liénart

Vice-président - Ondervoorzitter :

V. S gaert

Secrétaire-tr sorier -

Penningmeester-sekretaris : Ch. Freys

Beheerders - Administrateurs : C. B atse, R. Dhont, F. Dumont, A. Van den Driesche, J. Arys, R. Mathieu, E. Van Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet.

sommaire

- p. 10 boutique
't winkeltje
- p. 15 aan u, vriend lezer
a vous, amis lecteurs
- p. 16 vœux de nouvel an du chef d'état
major de la force navale l. lurquin
- p. 17 nieuwjaarswensen van de stafchef
van de zeemacht l. lurquin
- p. 18 les sous-marins et la lutte anti-
sous-marine j. barbieux
dessins : c. adam
- p. 26 het belgisch loodswezen
e. legein
- p. 35 les études universitaires de con-
structions ir. f.a. van dycke
- p. 41 bundesmarine j. de ridder
- p. 44 de ontwikkeling van het franse
transport

inhoud

- p. 51 50 ans après j. verleyen
- p. 57 wisselbeker stroombank j. zeebroek
- p. 61 telex-marmar g. doyen
- p. 69 chronique de la voile
kroniek van de zeilsport
- p. 74 maritiem panorama p. benoidt
h. rogie
- p. 79 woorden uit de zeemanskist
j.b. dreesen
- p. 81 les amiraux, capitaines et corsaires
de belgique j.c. liénart
- p. 86 bibliografie e. vanhaverbeke
- p. 88 neptunus humo(u)r e. goffinet
- p. 89 rubrique force navale redaction
rubriek zeemacht redaktie

BRIEFWISSELING —
Neptunus — BP 17

CORRESPONDANCE
— 8400 Oostende

Nr 5 - 1972

**COMPAGNIE
MARITIME
BELGE
ARMEMENT
DEPPE**

engagent pour
entrée en service
immédiate

OFFICIERS de MARINE «pont»

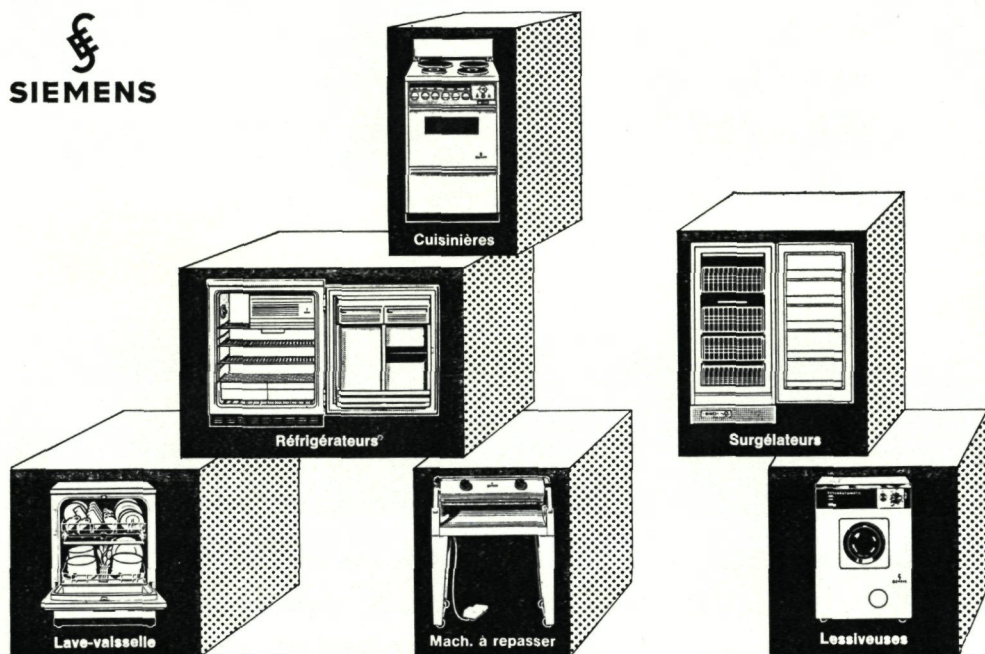
(brevetés Aspirant-Officier, Lieutenant et Capitaine au long cours)

OFFICIERS de MARINE «machine»

(brevetés 3me - 2me et 1re classe)

Se présenter avec carnet de marin au
Service du Personnel Navigant,
Leopolddok, 214 - 2030 ANTWERPEN
ou téléphoner au n° (03) 41.14.80 ext. 378

siemens rend la vie plus agréable



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

BOELWERF

N.V.

TEMSE

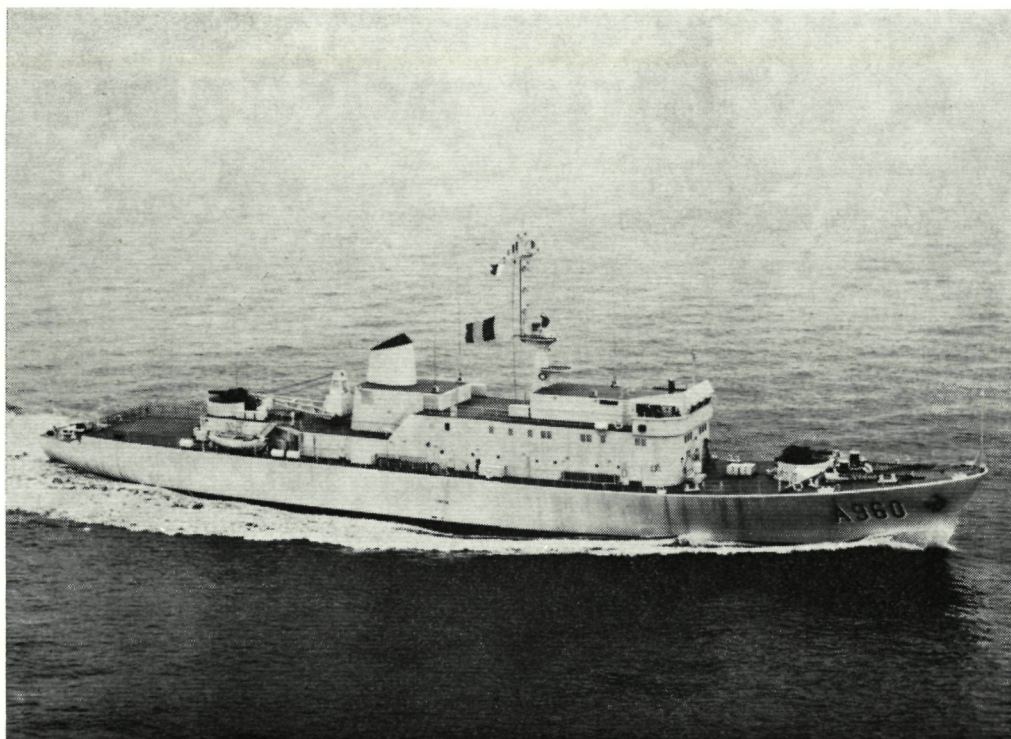
S. A.

Tel. (03) 71.09.80

Telex 31.140

Telegr.

Boelwerf-Temse



Zeeschepen tot 90.000 ton
Navires de mer jusque 90.000 tonnes

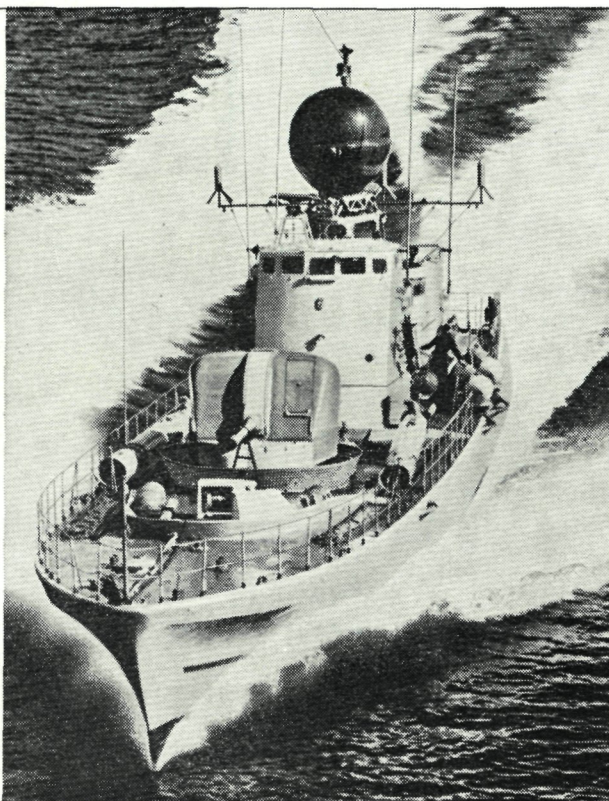
Bouwers van het motorzeilschip « ZENOBE GRAMME », het visserij-wachtschip « GODETIA » en 4 kustmijnenvegers

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

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

M20

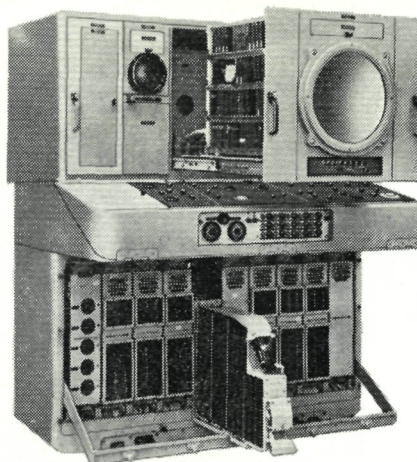
**SIGNAAL's
geïntegreerde
radar-
uurleiding-
systemen**



eisen weinig ruimte

De wapensystemen van de M20-serie zijn ontworpen voor gebruik aan boord van schepen, variërend van motortorpedoboten tot jagers.

Een M20 is een autonoom wapensysteem. Afhankelijk van de configuratie is het mogelijk, zowel lucht- als oppervlakte doelen gelijktijdig met geschut, torpedo's en/of geleide projectielen te bestrijden. De radome, waarin de waarschuwings- en volgan-tenne volledig gestabiliseerd zijn opgesteld, is thans bij vele marines een karakteristieke verschijning.



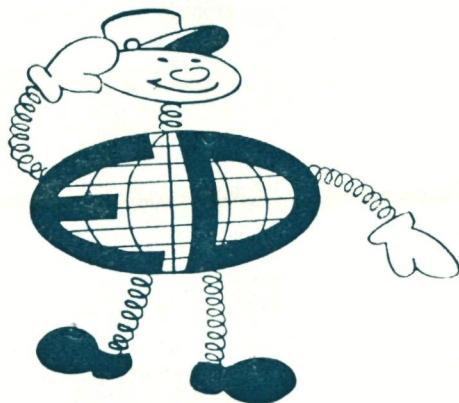
Beeldkast,
bedienings-
paneel
en rekenaar



SIGNAAL

radar-, uurleiding-, 'data handling'- en luchtverkeersleidingsystemen
N.V. HOLLANDSE SIGNAALAPPARATEN, HENGLO

EDMOND DEPAIRE S.A. N.V.



02-26.98.20

**uw vervoerder
votre transporteur**

havenlaan, 94, avenue du port - BXL

WAAR U OOK GAAT...

Overall in België en in het buitenland, vindt U steeds een
agentschap, een filiaal of een korrespondant van de

GENERALE BANKMAATSCHAPPIJ



JAMAIS DESORIENTE...

Partout en Belgique et à l'étranger toujours vous trouvez une
agence, une filiale ou un correspondant de la

SOCIETE GENERALE DE BANQUE



SCANDIAFLEX
AFSLUITINGEN
FERMETURES

DE GESPECIALISEERDE FIRMA VOOR ALLE MODERNE EN
MOBIELE AFSLUITINGEN

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

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

drukken is een zaak
beter drukken is onze zaak

drukkerij de vuurtoren

voorhavenlaan, 37 - 8400 oostende
tel. 059 / 751.32

beheer : delrue a. + g.

United Bonded
Stores Dealers n.v.

S.A.
Oude Leeuwenrui 8, Antwerpen 1

n.v. INES-BELGIUM

tel. : 03 - 31.69.25 (5 lijnen)

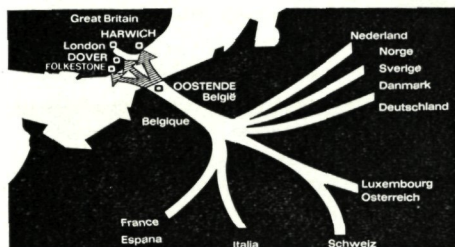
koningstraat 13

antwerpen

BELGIUM INTERNATIONAL ELECTRONIC SERVICE

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

OOSTENDE - DOVER
OOSTENDE - FOLKESTONE
OOSTENDE - HARWICH



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

Inlichtingen, kosteloze documentatie, enz.

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

n.v. BELIARD MURDOCH s.a.

**SCHEEPSHERSTELLINGEN SCHEEPSBOUW
INDUSTRIELE WERKEN EN STUDIES**

Oostende

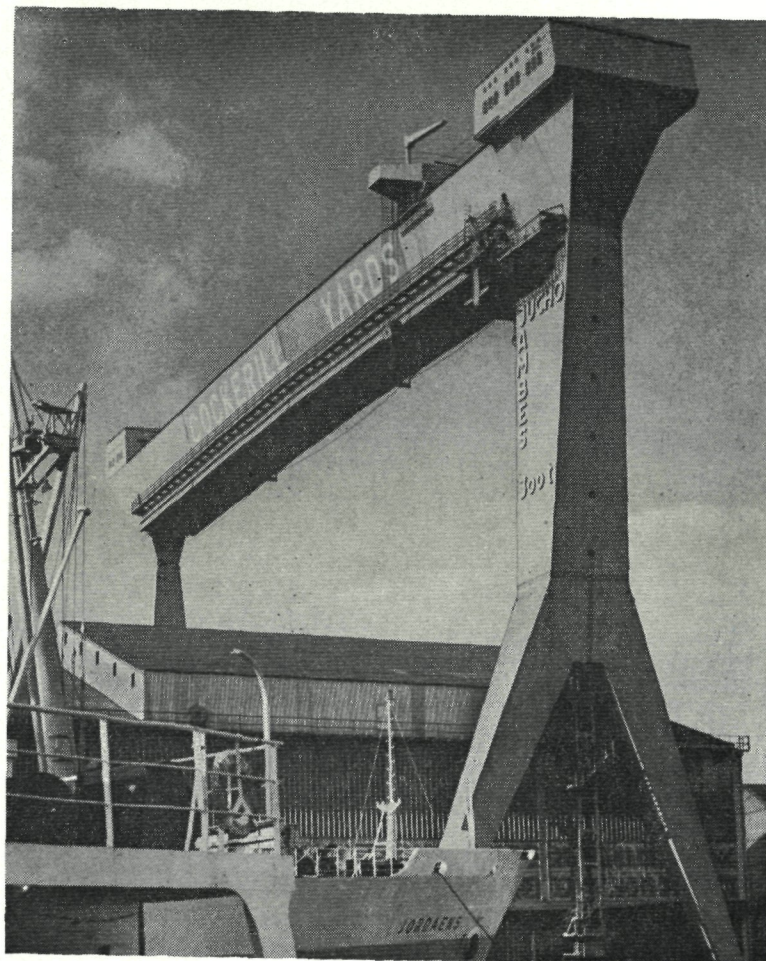
Antwerpen



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

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

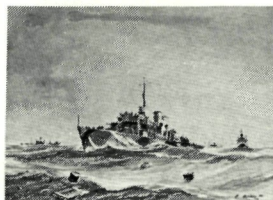
telegram : COCKERILLYARDS HOBOKEN



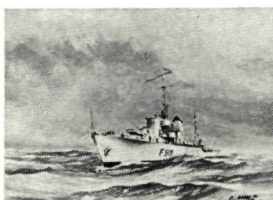
n.v. cockerill yards hoboken

la boutique - 't winkeltje - la boutique

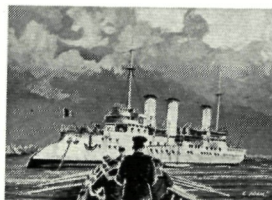
cartes de vœux 1973



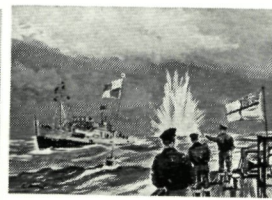
H.M.S. BUTTERCUP



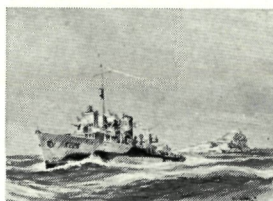
V. BILLET



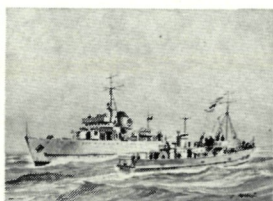
D'ENTRECASTEAU



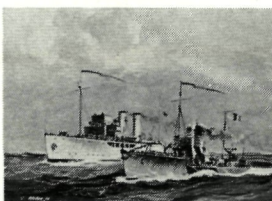
M.M.S.



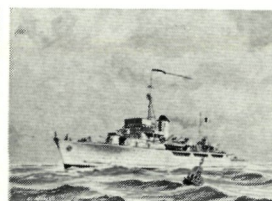
H.M.S. GODETIA



BREYDEL



ZINNIA



ARTEVELDE

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



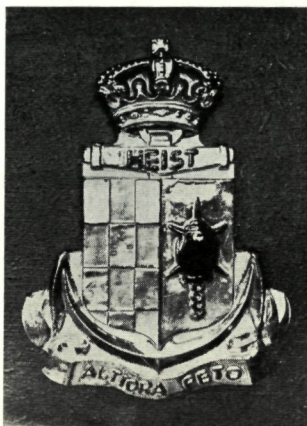
ECUSSONS

Une série d'écussons, exécutée en céramique polychrome, par l'artiste Ostendais Michiels, est mise en vente à la boutique Neptuneus, au prix de 150,— 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.

WAPENSCHILDEN

Een reeks - praktisch van al de schepen - wapenschilden, uitgevoerd door de Oostendse kunstenaar Michiels, in keramiek en in vier- of vijf kleuren, zijn te bekomen bij Neptuneus tegen betaling van 150,— F plus 25 F verzendingskosten. Ieder wapen werd goedgekeurd door de Heraldische Kommissie Zeemacht en is stuk voor stuk een juweeltje. Een mooi en smaakvol geschenk voor de feestdagen.

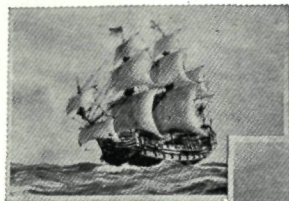
MOMENTEEL IN STOCK — EN MAGASIN



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



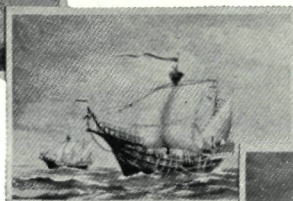
't winkeltje - la boutique - 't winkeltje



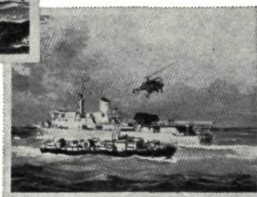
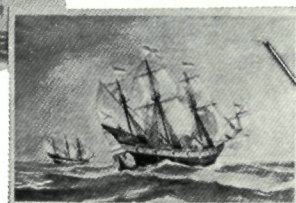
Série de quatre magnifiques voiliers du passé par C. Adam exécutée en quadrichromie ; notamment d'une « Flute » de la flotte Royale de Philippe II ; d'un « Kogge » de l'escadre de Flandre de Philippe de Bourgogne ; du « Neptunus » une frégate corsaire construite à Ostende en 1691 et enfin d'un bâtiment de la réputée « Compagnie d'Ostende ».



Reeks zeilschepen uit het verleden, door C. Adam uitgevoerd in vierkleurendruk, 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 Kompagnie.



Speciale eindejaarsprijs :
15 kaarten - gemengd - voor
100,— F.



Prix spécial de fin d'année :
mélange de 15 cartes de vœux pour 100,— F.

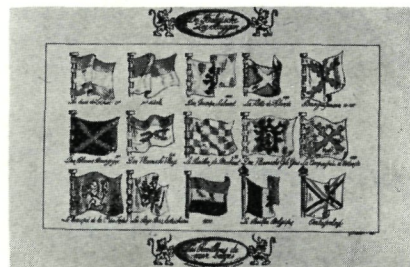
Ces cartes représenteront successivement quelques unes de nos unités dont la Zinnia, le Godetia, une flotille d'MSC et une flotille d'MSI.
Reeks wenskaarten met de Zinnia, de Godetia, een groep MSI en een groep MSC's.
Realisatie C. Adam.

Venskaarten uniformen, in kleur, 4,— F stuk,
5,— F per reeks van 8.
Cartes de vœux «Uniformes», 4,— F pièce, la
série de 8 : 25,— F.
Prix spécial de fin d'année :
,— F pièce, 20,— F les 8.
Speciale eindejaarsprijs :
,— F stuk, 20,— F voor 8.

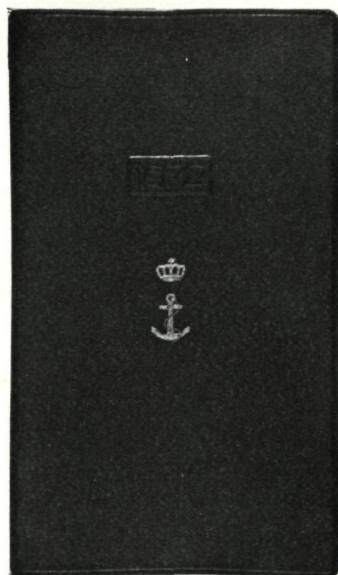


Mooie kaart in vierkleurendruk «De Belgische Zeevlaggen», 15,— F.
Tableau en quadrichromie «Les pavillons de mer belges», 15,— F.

Speciale eindejaarsprijs : 10,— F.
Prix spécial de fin d'année : 10,— F.



la boutique - 't winkeltje - la boutique



AGENDA DU MARIN

Cet agenda, spécialement conçu pour qui s'intéresse à la mer, peut être obtenu chez Neptunus. A côté d'un calendrier très efficace, cet agenda contient des planches très intéressantes.

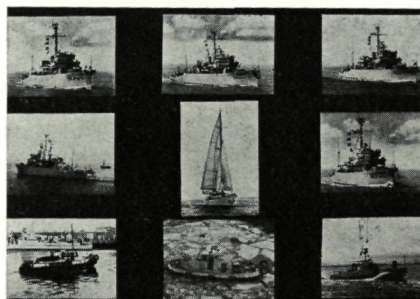
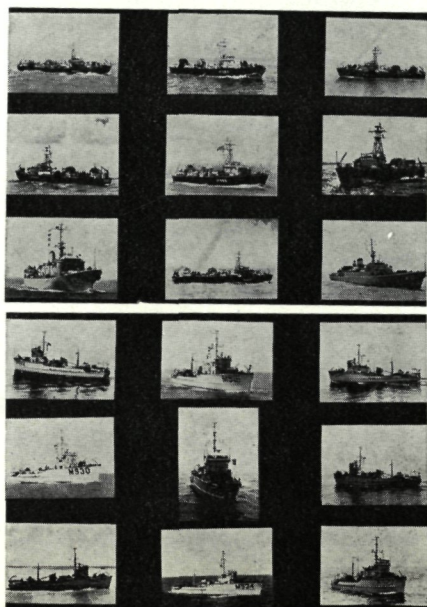
C'est l'Agenda du Marin pour le Marin ! Cet agenda peut être obtenu moyennant un versement de 35,— F. (33 F + 2,— F T.V.A.) à notre compte en banque.



ZEEMANSAGENDA

Dit agenda speciaal ontworpen voor iedereen die belang stelt in de zee, is te verkrijgen bij Neptunus. Naast een uiterst efficient kalender, bevat deze agenda diverse interessante platen :

m.a.w. de agenda van de zeeman voor de zeeman. Deze agenda kan U vanaf heden bekomen bij Neptunus door overschrijving van 35,— F. (33,— F + 2,— F BTW) op onze bankrekening.



Reeks echte foto's van — bijna — al de schepen van de Belgische Zeemacht. 5,— F stuk.

Magnifique série de véritable photos, de presque tous les navires de la Force Navale. 5,— F pièce.

MOMENTEEL IN STOCK - EN MAGASIN

ZENOBE GRAMME, GODETIA, MECHELEN, VAN HAVERBEKE, ARTEVELDE, TRUFFAUT, BOVESSE, MALMEDY, SPA, STAVELLOT, HEIST, ROCHEFORT, KNOKKE, KOKSYDE, VEURNE, VISE, OUGREE, WESP, BIJ, KREKEL, HOMMEL.

la boutique - 't winkeltje - la boutique



ZEEMANSLIEDEREN

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

De Pijpers en Tamboers van de muziekkapel van de Zeemacht.
Het mannenkoor St-Barbe onder de leiding van Willy Van Poucke.
Vocrzangers Antoon Carette en Jos Clauwaert.

Tekstarrangement A. Carette.

Muzikale arrangementen en orkest
Eddy Dorsan.

Side 2

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

CHANTS DU MARIN

LP. 33 tours - STEREO - Avec la collaboration :

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

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

Des chanteurs Antoon Carette et Jos Clauwaert.

Arrangement des paroles A. Carette.
Arrangements musicaux et orchestre
Eddie Dorsan.

Side 1

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

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

Si les marins aujourd'hui ne chantent plus dans les mêmes circonstances qu'au temps de la marine à voile, ils restent attachés à ces chants qui font partie de leurs traditions. Neptunus, après avoir fait paraître une cinquantaine de chansons anglaises, flamandes et françaises dans ses numéros des années 1969 et 1970, et devant le succès qu'elles ont eu et l'intérêt qu'elles ont suscité, a décidé de publier un chansonnier et d'éditer un disque.

Pour ce dernier parmi 5 chants français, les plus populaires, ont été choisis. Et pour la face néerlandaise, 5 chants recueillis au littoral belge constitueront une contribution unique à l'enrichissement de notre patrimoine folklorique.

Un disque unique en Belgique pour la somme de 169,— F.

In de verscheidenheid van maritieme folklore zijn de zeemansliederen het beste bindrif met het verleden.

De zeeman van vandaag zingt niet meer en zo hij het nog doet is dat niet meer in de omstandigheden van vroeger, die van de zeilvaart, niettemin blijven zij toch trouw gehecht aan deze liederen die een groot aandeel hebben in hun tradities. Neptunus, na in zijn jaargangen 69 en 70 een 50-tal Engelse, Vlaamse en Franse Zeemansliederen te hebben gepubliceerd, heeft besloten een liederenbundel en een langspeelplaat op de markt te brengen.

Voor de LP werden de 5 meest populaire franse liederen uitgekozen voor het franstalig gedeelte. Voor het Nederlandstalig gedeelte werden het vijf liederen van ons folklorepatrimonium.

Een in België unieke plaat ter gelegenheid van het 25 jarig bestaan van de Zeemacht, aangeboden aan slechts 169,— F.



Suite au succès formidable du LP « Chants du marin », nous avons décidé de publier un chansonnier marin.

Ces 50 chansons, choisies parmi les meilleurs chants marin, d'une présentation agréable avec de nombreuses illustrations, ne coûtent que 60,— F. Prix spécial de fin d'année 50,— F.

Na het sukses van de langspeelplaat « Zeemansliederen » is eindelijk de lang verwachte bundel met « Zeemansliederen » verschenen.

Vijftig van de beste internationale zeemansliederen, mooi gepresenteerd, met talrijke illustraties en dit voor slechts 60,— F. Eindejaarsprijs 50,— F.

la boutique - 't winkeltje - la boutique

ZELFKLEVER

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



AUTO-COLLANT

Merveilleuse vignette, en or, noir, rouge et blanc, avec les grandes armoiries de la F.N. Pour votre voiture, votre sac, votre valise, etc. Format réel 8×9 cm.

Maintenant en vente chez Neptunus pour seulement 10,— F + 4,5 de port.

COMMANDE - PAYEMENT

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

HOE BESTELLEN

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

Laat uw jaargang Neptunus inbinden. Luxueuze simili-leder met goud opdruk. 200,— F, B.T.W. inbegrepen.

Faites relier votre série de Neptunus, avec une luxueuse couverture en simili cuir dont les titres sont dorés à l'or fin. Prix de la reliure 200,— F, T.V.A. comprise.



A vous, amis lecteurs...

Le mois de novembre est traditionnellement en Belgique le mois des cérémonies officielles et patriotiques. On y pleurait jadis ses morts, on y célébrait aussi bien haut la Victoire et la fête du Roi, on honorait ses héros victorieux de deux conflits qui avaient failli nous coûter notre indépendance nationale et qui nous avaient coûté bel et bien deux fois quatre années de liberté. Aujourd'hui si on pleure toujours ses morts, on y célèbre la fête de la Dynastie, on y commémore la fin des conflits dans lesquels le pays a été entraîné.

De la grisaille des jours de ce mois de Brumaire comme l'appelait le pittoresque calendrier républicain, les fêtes ont pris la couleur. Aujourd'hui tout doit être dépersonnalisé, démystifié ou démocratisé en attendant d'être « dépassé » ou « reconditionné »...

Ose-t-on encore parler de Patrie, de Victoire, de Belge ?... Il est des mots qui font peur, peur d'avoir l'air dépassé. Ici on s'entoure de précaution oratoires, ailleurs la démesure déforme la réalité à grand renforts de néologismes de mots nouveaux et outranciers. Cela fait « in » !

Pour le marin qui par ses voyages sait qu'être Belge est une réalité et une réalité dont il n'y a fichtrement pas lieu d'être honteux, il n'est pas d'autre attitude que de traduire ce qui se dit, ce qui s'écrit en une langue sereine qu'épurent la distance et les grands espaces d'eau salée.

Nous souhaitons à nos amis lecteurs la même sérénité idéale devant les événements qui se préparent dans notre pays et de prendre les informations avec ce « pinch of salt », cette pincée de sel qui dans la langue anglaise est censée faire fondre autour de la vérité le fatras d'exagérations qui la dénaturent.

Parce que le Belge a démontré au cours de son histoire que quel que soit le degré d'adversité dans lequel il a pu sombrer, il s'est toujours relevé plus courageux qu'avant, plus décidé d'arriver.

Que ce mois de novembre nous ait fait nous pencher sur notre passé et que l'année nouvelle qui pointe à l'horizon nous fasse entrevoir l'avenir avec la même sourire intérieur fait de fierté et de confiance en notre race !



In België geldt de novembermaand als een maand van officiële en vaderlandslievende plechtigheden. Vroeger treurde men er om zijn doden, men vierde de overwinning, het feest van de Koning, zijn helden van de twee wereldoorlogen. De oorlogen die ons gedurende tweemaal vier jaar van onze vrijheid beroofden en waarbij we onze nationale onafhankelijkheid hadden kunnen verliezen.

Indien men nu in november nog zijn doden beweent, dan viert men ook het feest van de Dynastie en herdenkt men de conflicten waarin ons land gewikkeld is geweest.

Deze feestelijkheden kleuren de grauwe eentonigheid van de « Brumaire-maand », zoals de schilderachtige republikeinse kalender haar zo treffend noemt.

Alles moet onpersoonlijk, gedemystificeerd en democratisch worden in afwachting van « voorbijgestreefd » en « geconditioneerd » te worden. Durft men nog praten van Vaderland, Wapenstilstand, Belgen ? Het zijn woorden die vrees aanjagen, de vrees als verouderd te worden bestempeld. Hierbij schermt men dan ook nog met opgeschroefde woorden. Het overdrevene wordt dan nog in grote mate versterkt door de nieuwe woorden en de vele nieuwe betekenissen die men aan die woorden geeft. Het overdrevene vervormt immers altijd de werkelijkheid. Dat is « in » ! De zeeman, die door zijn vele verre reizen goed beseft dat Belg zijn een werkelijkheid is waarover hij zich in het geheel niet hoeft te schamen, en waartegenover geen andere houding staat dan te vertalen wat gezegd en geschreven wordt in een serene taal, die gezuiverd wordt door de grootsheid van de zee.

Wij wensen onze vrienden lezers dezelfde ideale sereniteit voor de komende gebeurtenissen in ons land en dat ze deze informatie met een « pinch of salt », een korreltje zout, dat in de Engelse taal de eigenschap bezit alle overdrijvingen omtrent de waarheid, die hierdoor uiteraard vervormd wordt in de kiem te smoren.

De Belg heeft aangetoond in de geschiedenis, dat welke ook de graad van tegenkanting zij waartegenover hij komt te staan, hij altijd moediger en met meer ambitie als tevoren zijn doel wil bereiken. Dat deze maand, november, die ons over het verleden deed mijmeren, en het nieuwe jaar ons mogen aanzetten met dezelfde glimlach, dezelfde fierheid en hetzelfde vertrouwen in ons ras in de toekomst te blikken.

Aan U, vriend lezer...

KRIJGSMACHT



Brussel, de 15 december 1972

GENERALE STAF

De Stafchef van de Zeemacht

Prins Boudewijnkazerne
Daillyplein - BRUSSEL 3

Telefoon : (02)34.93.00 Toestel 720
(02)34.94.00

Geachte lezeressen, beste lezers,

Naar aanleiding van de jaarwisseling hecht ik er aan tot U enkele woorden te richten.

Ik dank U voor uw belangstelling, die U dit tijdschrift, in het verlopen jaar, betoonde.

Weer is een jaar voorbij, wel en wee van onze Zeemacht gedurende het jaar 1972, werd U medegedeeld door ons tweemaandelijks maritiem tijdschrift.

Neptunus zal deze informatieve taak ook volgend jaar, beter dan voorheen, verder zetten.

Ik wens U allen, geachte lezeressen, beste lezers, alsmede uw naastbestaanden, een prettig jaareinde toe en alle geluk en voorspoed voor het jaar 1973.

L. LURQUIN

Commodore

Stafchef van de Zeemacht

Inspecteur Generaal van de Zeemacht

FORCES ARMEES



Bruxelles, le 15 décembre 1972

ETAT-MAJOR GENERAL

Le Chef d'Etat-Major
de la Force Navale

Caserne Prince Baudouin
Place Dailly - BRUXELLES 3

Téléphones : (02)34.93.00 Ext. 720
(02)34.94.00

Chères lectrices, chers lecteurs,

A l'occasion de cette fin d'année, je tiens à
vous adresser ces quelques mots.

Je vous remercie pour l'intérêt témoigné à
l'égard de ce périodique, au cours de l'année écoulée.

Une autre année touche presque à sa fin; les
bonnes et les mauvaises nouvelles de notre Force
Navale vous ont été communiquées, au cours de l'an
1972, par notre revue maritime bimensuelle.

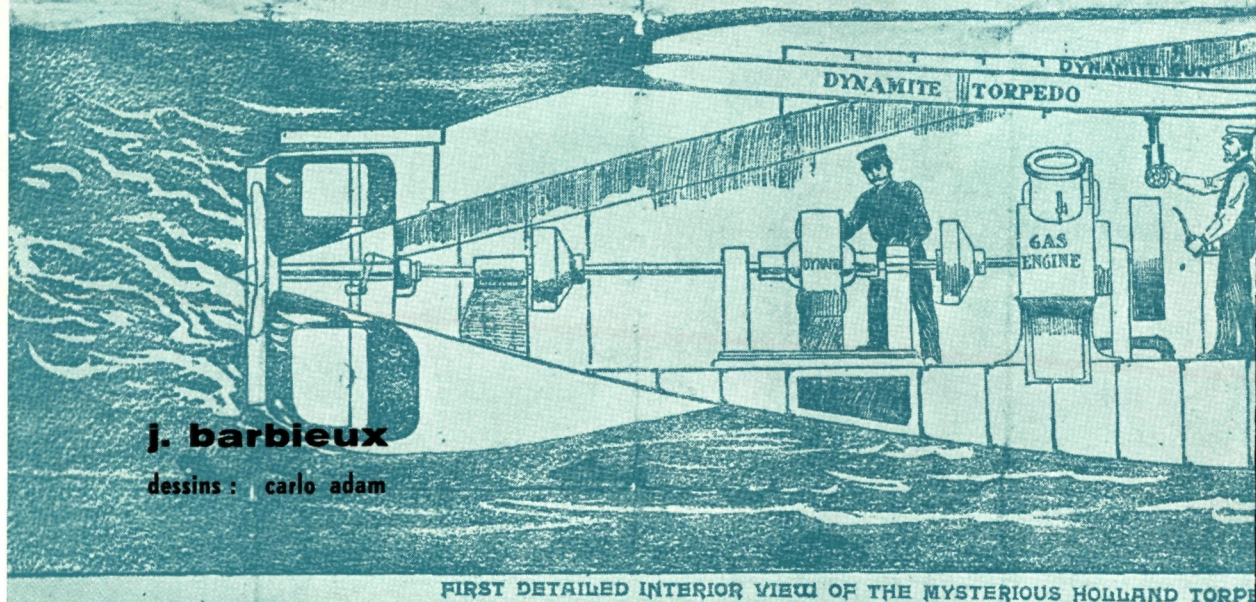
Neptunus poursuivra sa tâche informative, mieux
encore que dans le passé, l'année prochaine.

Je vous souhaite à tous, chères lectrices, chers
lecteurs, et à vos proches, une agréable fin d'année
et beaucoup de chance et de prospérité pour l'an 1973.

L. LURQUIN
Commodore

Chef d'Etat-Major de la Force Navale
Inspecteur Général de la Force Navale

les sous-marins...



FIRST DETAILED INTERIOR VIEW OF THE MYSTERIOUS HOLLAND TORPE

SOUS-MARINS CONTRE MARINE MARCHANDE LE ROLE DE LA POLITIQUE ET DE LA DIPLOMATIE

L'idée de la guerre sous-marine contre le commerce prit naissance dans l'esprit de certains commandants de la Flotte de haute mer qui, dès août 1914, avaient pu remarquer le flot incessant de cargos voguant vers l'Angleterre.

Au blocus de fait, érigé par les Alliés autour de l'Allemagne et de ses partenaires, au risque de famine, il fallait répondre par la guerre de course en utilisant la nouvelle arme sous-marine; il serait beaucoup plus facile de couler à la torpille ou au canon de lents cargos sans défense que de s'attaquer aux navires de guerre, et la population civile ainsi que l'armée britannique manqueraient de vivres et matières premières indispensables. Le Commandant en chef de la Flotte fut convaincu de cette idée et l'Etat Major Général l'accepta en principe, mais il retarda sa mise en exécution parce que les sous-marins n'étaient pas suffisamment nombreux, que le stock de torpilles pour sous-marins était insuffisant et qu'il fallait modifier les tubes pour leur permettre d'utiliser les torpilles destinées aux bâtiments de surface.

Le Chancelier BETHMANN mit aussi un frein politique craignant de voir s'intensifier le blocus de l'Allemagne, et les neutres rejoindre le camp allié.

Au début de 1915, l'Etat Major Général obtint des Affaires étrangères, l'autorisation de commencer la guerre sous-marine. Le Chef d'Etat Major Général de la marine, VON POHL, fit publier dans le journal officiel du 4 février 1915 la déclaration suivante :



Le « HOLLAND VII » 1898.

- Les eaux qui entourent la Grande Bretagne et l'Islande ainsi que la Manche dans toute son étendue, seront désormais considérées comme zone de guerre. Tout navire de commerce ennemi rencontré à partir du 18 février 1915 à l'intérieur de ces zones sera détruit sans qu'il soit possible de soustraire l'équipage et les passagers aux dangers qu'ils courront de ce fait.

- Les bâtiments neutres sont également exposés, dans les zones, à se voir attaquer comme les bâtiments ennemis, à cause d'une part de l'emploi illégal de pavillons neutres que le gouvernement britannique a ordonné à ses navires, d'autre part des conditions de la guerre sur mer qui ne permettent pas toujours d'éviter les méprises.

- La navigation demeure libre dans le nord des îles Shetland, dans la partie orientale de la Mer du Nord et dans une bande d'au moins 30 milles de large le long de la côte hollandaise.

Cette déclaration fut doublée par un document remis à tous les pays, qui justifiait la guerre sous-marine par le blocus anglais, illégal vis-à-vis du droit international (déclaration de Londres interdisant tout acte de guerre contre la population civile). Ce document donnait l'impression d'être une excuse.

La décision prématurée au vu du peu de moyens, et prise sans consulter le grand amiral TIRPITZ, chef du Ministère de la marine, fut accueillie avec joie par les sous-marinières. Le 12 février, les neutres protestèrent et les Etats-Unis déclarent le gouvernement allemand complètement responsable si atteinte était portée à leur neutralité, n'acceptant pas de limiter leur navigation commerciale.

Effrayé le Chancelier intervient auprès du Kaiser pour retarder le début de la guerre sous-marine ; celle-ci ne commencerait que sur ordre particulier ; ainsi en fut-il décidé le 15 février 1915. Le 16, on répond aux Américains que leurs navires seront épargnés. Le 19 février, les U Boot reçoivent l'ordre d'épargner les Américains et les Italiens par crainte de voir ceux-ci se ranger aux côtés des Alliés. Le feu vert est donné le 22 février. La marine proteste contre les restrictions et on lui accorde en plus la côte occidentale de l'Angleterre.

L'Angleterre, le 13 mars, justifie son blocus aux yeux des Etats-Unis.

Le 2 avril, le Kaiser interdit aux sous-marins d'émerger pour s'assurer de la nationalité des bâtiments rencontrés, suite aux pertes déjà subies.

En avril 1915, le vapeur hollandais « KATWIJK » est coulé par méprise et une note d'excuse est aussitôt adressée à ce pays tandis que, le 18 avril, on ordonne aux sous-marins de ne plus couler aucun navire neutre. Cet ordre est rappelé le 29 avril après l'incident de NEBRASKA. Tous ces ordres émanaient du Grand Quartier Général et étaient provoqués par BETHMANN-HOLLWEG.

C'était la mort de la guerre sous-marine.

Le nombre d'ordres de cette espèce données aux sous-marins pour des raisons diplomatiques fut de 146 rien que pour la Mer du Nord et bientôt les commandants ne furent plus en état de savoir ce qui était permis et défendu.

Le 7 mai, l'U-20 torpille le paquebot anglais « LUSITANIA » venant de New-York ; 1200 hommes périrent dont une centaine d'Américains. Ce torpillage déclenche une tempête d'indignation aux U.S.A., encouragée par la presse britannique. Les U.S.A. protestent énergiquement et demandent réparation par une note, le 15 mai. L'Allemagne répond le 28 mai en se basant sur des détails (munitions, armement, impossibilité de vérification avant torpillage). Le 10 juin, les U.S.A. refusent les explications parce qu'il s'agissait d'un paquebot donc « population civile ».

Le 5 juin cependant, était déjà paru l'ordre No 24 interdisant de couler les grands paquebots même ennemis. Or, ces navires étaient les plus propices au transport de troupes et de munitions, et pouvaient servir de croiseurs auxiliaires. Le Grand Amiral von TIRPITZ, Secrétaire d'Etat à la marine et l'Amiral BACHMANN, Chef d'Etat-Major-Général, présentèrent leur démission qui fut refusée.

Le 10 juin, le Chancelier confirme aux U.S.A. que tout paquebot portant pavillon américain sera épargné.

Le 19 août, l'U-24 coule le paquebot « ARABIC » qui avait réagi offensivement et était nettement plus petit que le « LUSITANIA ». Le résultat direct furent les ordres 27 et 29 interdisant de couler aucun navire à passagers ennemi, même petit et l'on blâme officiellement le commandant de l'U-24.

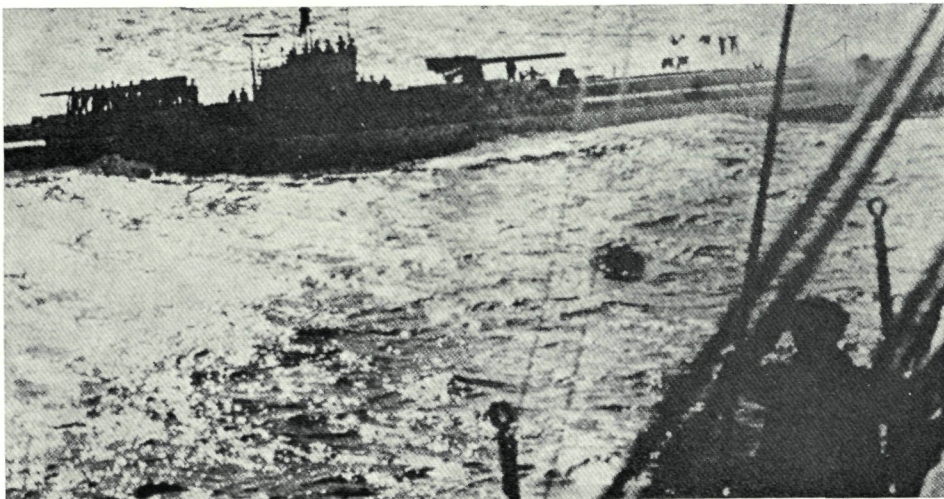
Les deux amiraux von TIRPITZ et BACHMANN se voyant doublés par le Chancelier, demandent à être relevés de leur poste. BACHMANN est alors remplacé comme Chef d'Etat Major Général par l'amiral en retraite von HOLTZENDORFF ; tandis que von TIRPITZ restera à son poste, mais est exclu du Comité de politique extérieure. L'amiral von POHL, Commandant de la Flotte présente aussi sa démission, mais revient sur sa décision après persuasion par le chef du cabinet naval (von MULLER).

La guerre sous-marine devient alors inefficace et on risquait de plus en plus des incidents, étant donné les restrictions. Entre-temps, la destruction de l'« HESPERIAN » américain précipite la désescalade.

Aussi, l'ordre No 31, paru le 18 septembre, ordonnait-il de cesser la guerre sous-marine sur les côtes occidentales de la Grande-Bretagne et dans la Manche ; elle continuerait en Mer du Nord en appliquant strictement les règles internationales sur la guerre de course.

Le Commandant en Chef de la Flotte décide d'arrêter complètement la guerre sous-marine en Mer du Nord et de n'employer les sous-marins que pour des missions purement militaires et le mouillage de mines. Elle continuera en Méditerranée où l'on avait peu de chance de rencontrer des Américains et où l'on interdit aussi à partir de décembre 1915 de couler les navires à passagers.

En cette fin de 1915, toutes les autorités du pays semblent reconnaître qu'une victoire rapide n'est plus possible sur le continent. Aussi la Marine qui souhaitait reprendre la guerre de course sans restriction, trouve-t-elle un gros appui dans l'Armée, par son Chef

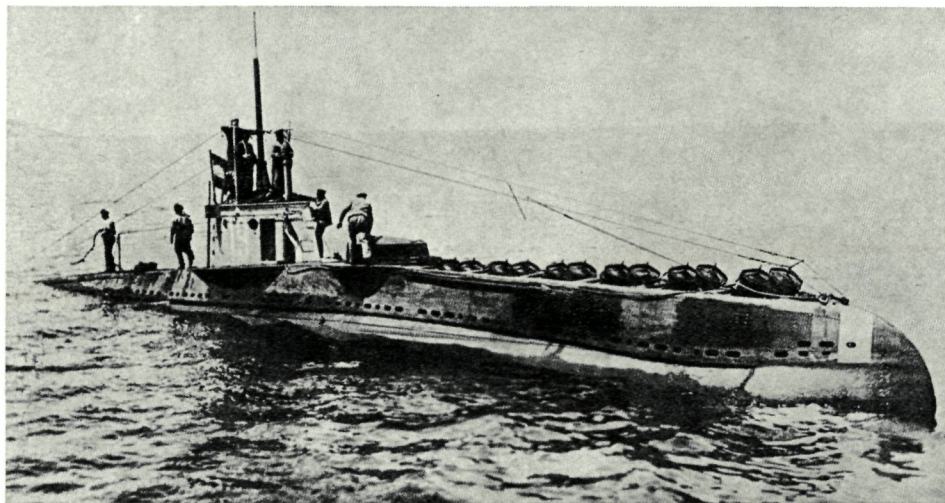


Le 15 mai 1918, le U-151 commençait ses opérations sur la côte de Maryland.

d'Etat-Major Général von FALKENHAYN et le ministre de la guerre von HOHENBORN. Après de multiples entrevues qui eurent lieu aux environs du 1er janvier 1916, la Marine assure tout un chacun qu'elle est en mesure de terminer la guerre en 6 mois, par l'arrêt du commerce britannique, si l'on supprime tous les ordres restrictifs. Cependant tous n'étaient pas d'accord et la date du commencement de cette guerre sous-marine à outrance fut successivement reportée du 1er février au 1er mars, puis au 1er avril, puis encore plus tard. Or les experts qui avaient analysé le problème, avaient estimé qu'il fallait couler 631.640 Tonnes par mois et cela pendant 6 mois à condition de commencer immédiatement.

Le Kaiser avait donné son approbation le 29 janvier et déjà en mars, les ordres 41 et 43 précisent aux commandants de sous-marins que les bâtiments reconnus armés ne peuvent être coulés sans avertissement que dans les zones de guerre et que les navires à passagers, même armés, devaient être épargnés partout. Le Chancelier craintif continuait par tous les moyens possibles de freiner l'enthousiasme et a ainsi retardé l'ordre tant attendu par la Marine. A cause de l'effort de construction navale des Alliés, la victoire en 6 mois devenait une utopie. Le retard apporté à l'exécution des plans, jouait en faveur des Alliés qui auront le temps de convaincre les neutres de rejoindre leur camp et mettre au point des moyens de lutte contre les sous-marins ; tandis qu'à l'intérieur de l'Empire germanique, la situation économique s'aggravant, naissent les troubles politiques. Or au début de mars, avait eu lieu une réunion qui devait être décisive, mais dont on avait écarté le Grand Amiral von TIRPITZ ; celui-ci réagit en se portant malade. Finalement, le 17 mars, on le force à présenter sa démission. Mais, on avait décidé de reprendre la guerre sous-marine. Puis, vint l'incident du « SUSSEX », paquebot français torpillé dans la Manche le 24 mars ; à bord, se trouvaient quelques Américains. Vu la véhémence des protestations des Etats-Unis, le Commandement allemand publia l'ordre No 46 du 24 avril donnant l'ordre de revenir aux règles internationales pour la guerre sous-marine. Deux Commandants en chef arrêterent aussitôt cette guerre suicide pour les sous-marins, en signe de protestation. Le 30 juin, le Kaiser approuve cette façon de voir et l'on arrête à nouveau la guerre de course des sous-marins ; alors, le général von FALKENHAYN qui avait soutenu la guerre sans restriction, présenta sa démission.

Cette halte dans la guerre sous-marine dura tout l'été 1916. Les Allemands utilisèrent ainsi, pendant 6 mois, leurs sous-marins dans des buts purement militaires avec peu de succès comme nous l'avons vu précédemment.

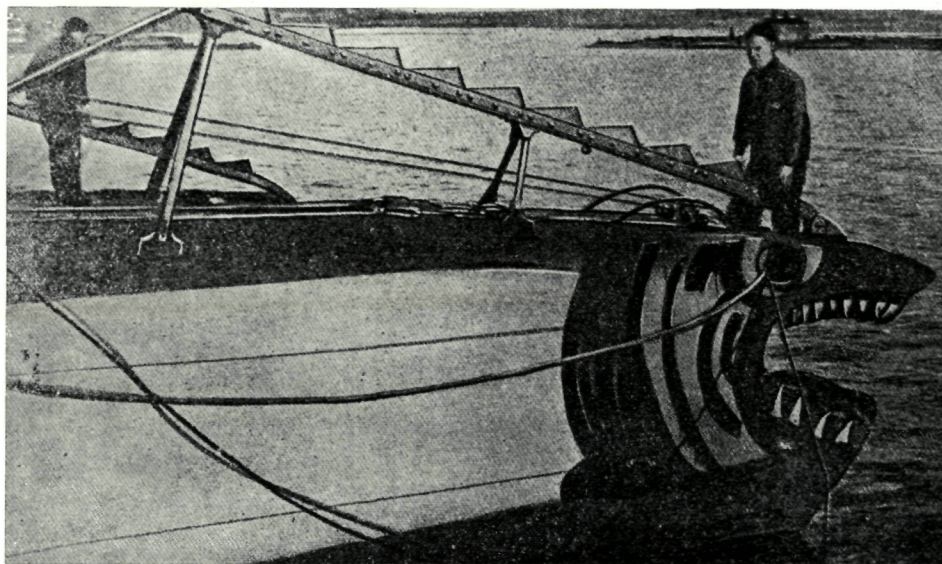


Un sous-marin poseur de mines, le « 19 ».

Le 29 août 1916, HINDENBURG et LUDENDORFF avaient pris le Commandement supérieur de toutes les armées allemandes. LUDENDORFF était partisan de la guerre de course sans restriction et provoque la conférence du 3 septembre pendant laquelle le Chancelier agita la menace d'une extension de la guerre avec la Hollande, le Danemark, et la Roumanie. Cela fit reculer le Commandant Supérieur des Armées ; le Chancelier admit qu'un jour viendrait, où la guerre sous-marine sera nécessaire, mais il espérait toujours une médiation possible des Etats-Unis. Entre-temps, c'est un nouveau retard qui est enregistré. L'ordre No 53, du 15 septembre 1916, relance la guerre sous-marine dans le nord : il fallait réduire les transports importants de matériel vers la Russie ; et l'on envoya aussi quelques sous-marins vers la Méditerranée, les îles Canaries et Madère, avec ordre d'épargner complètement les navires espagnols. Puis en octobre, est donnée la permission d'attaquer sans avertissement, les navires naviguant tous feux masqués dans la Manche à l'est de la ligne cap de La Hague - St Albans head. Le 9 janvier, les autorités politiques accordent le droit de couler sans avertissement les navires de commerce armés. Dès la fin de l'année 1916, le Commandant Supérieur des Armées, l'Etat-Major Général de la Marine et le Commandant de la flotte de haute mer étaient d'avis qu'il fallait terminer la guerre pour l'automne 1917 et que la guerre sous-marine sans restriction semblait être le dernier moyen et le plus sûr d'abattre l'Angleterre. Mais ils semblent avoir fait une grave erreur en reprenant le même nombre de 600.000 unités à couler par mois et cela pendant 6 mois, car, en un an, la situation de la flotte marchande alliée et neutre avait évolué ; ils avaient sous-estimé la réaction des Alliés au cours de cette dure bataille.

Ce même 9 janvier 1917, la conférence décisive a lieu ; l'ordre impérial est donné de commencer la guerre sous-marine sans restrictions et avec toute vigueur, le 1er février ; dans certaines conditions, il fallait encore épargner les cargos américains, espagnols, danois, norvégiens et suédois ainsi que les pêcheurs de ces pays et de Hollande. En août 1917, furent joints à cette lettre restrictive, les Argentins. D'autre part, les Allemands étendirent petit à petit la surface des « zones interdites » dans lesquelles ils avaient décidé de couler tous les navires, même non armés, sans avertissement : elles allaient jusqu'à Dakar et la côte ouest des Etats-Unis.

Après les troubles politiques à l'intérieur de l'Empire et la reprise de pourparlers de paix en octobre 1918, vint l'ordre, le 22 octobre 1918, de ne plus couler les navires à passagers. C'était la fin de la guerre sous-marine, car il était difficile et dangereux pour



Un sous-marin bien agressif.

les sous-marinières de s'assurer chaque fois s'ils avaient affaire ou non à un navire à passagers. Le Commandement Supérieur de la guerre navale lança l'ordre de rappel des sous-marins ; ces derniers sur le chemin de retour, attaquèrent avec un mordant décuplé. Voilà en bref, le rôle que jouèrent la politique allemande et la diplomatie dans la conduite de la guerre sous-marine.

Les résultats obtenus au cours de cette guerre contre la marine marchande sont visibles sur le graphique ci-joint où l'on peut voir le tonnage coulé mensuellement par les sous-marins et les mines.

LES PROCEDES DE COMBAT DES SOUS-MARINS

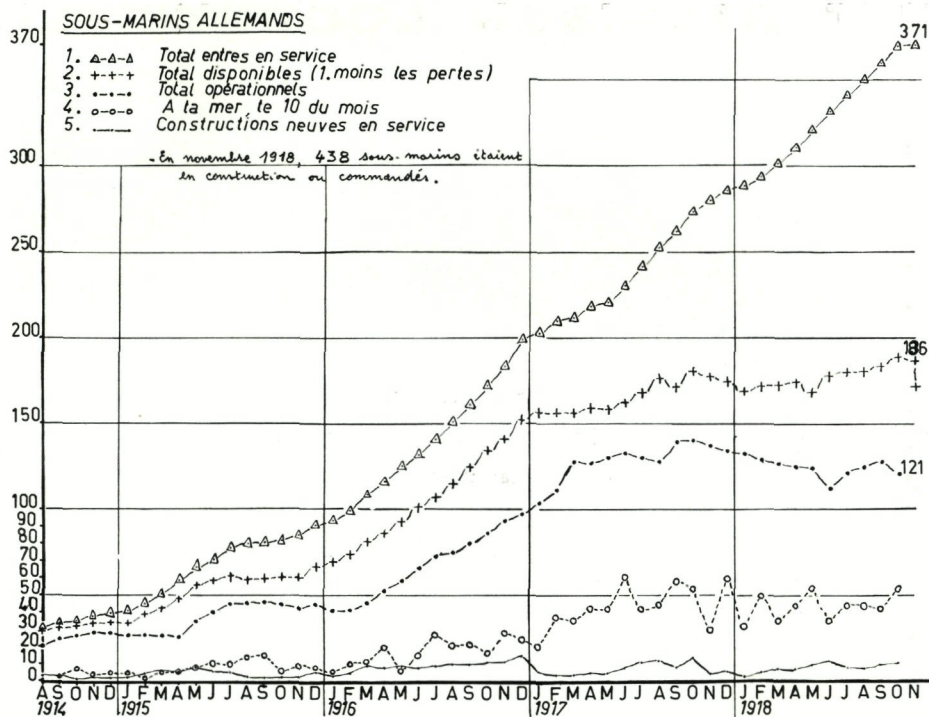
Du début de la guerre, durant la période préliminaire, les sous-marins couraient peu de risques en agissant comme un bâtiment de surface ; ils arraisonnaient le navire marchand, faisaient évacuer l'équipage et plaçaient des charges sous la ligne de flottaison pour couler le navire ou bien le coulaient au canon à courte distance.

Mais quand le danger augmenta par l'armement placé à bord des navires de commerce, il n'était plus question de venir en surface. Le Commandant devait étudier sa future victime à travers le périscope pour en déterminer le type, la nationalité et y découvrir un armement éventuel ; dans le doute, bien souvent, il s'abstenait de torpiller.

Il n'était pas question non plus d'attaquer au canon car au début, les sous-marins ne possédaient qu'un canon de 50 ou 88 mm ; à partir de l'U-30, on commença à leur donner 1 canon de 105 mm puis en 1916, à leur placer 2 canons. Tandis que les navires de commerce avaient en général du 120 mm.

Il y eut duels d'artillerie qui tournèrent souvent au désavantage du sous-marin, la plupart des succès se passèrent au crépuscule en tir par surprise, alors que leur silhouette s'estompait dans la demi-obscurité.

Dans les périodes de cessation de la guerre de course, les sous-marins jouèrent le rôle de mouilleurs de mines et surtout derrière les divisions de dragueurs, après leur passage. Malgré tous les moyens mis en œuvre, la guerre sous-marine fut un échec, bien que le tonnage coulé fût important.



Destructions d'après le Lloyd Register.

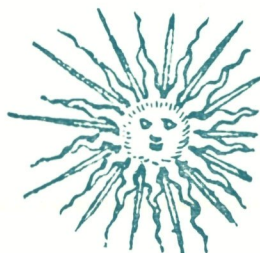
Années	Nombre de navires de plus de 100 Tx	Tonnage en Tx bruts
1914	162	372.277
1915	726	1.438.173
1916	1.187	2.328.688
1917	2.734	6.350.362
1918	1.052	2.744.172
	5.861	13.233.672

La différence en nombre de navires et en tonnage provient des navires de moins de 100 Tx coulés tandis que la Lloyd a tenue compte de tous les navires perdus.

Nous verrons dans l'article suivant pourquoi ce massacre n'apporta pas la victoire finale espérée grâce à l'opiniâtreté des marins alliés.



HET BELGISCH LOODSWEZEN



Edmond LEGEIN

Kapitein ter lange omvaart

Staatszeeloods

« En ingeval dat sodanig één, die voor piloot aangenomen is, in die gewesten onbevaren is, daar hij nogtans gesegt en verzekert had, bevaren te zijn, sodanig een Piloot, die sulks aan de schipper belooft, en 't eenmaal onbequaam is om syn belofte te voldoen, sal van stonden aan syn hoofd verliezen, zonder Genade of verschoning.»
(Middelleeuwse Oude Waterrecht)

HET LOODSWEZEN

ALGEMEEN

ORGANISATIE

De loodsdienst in België wordt geregeerd door het K.B. van 2 augustus 1842. De meeste bepalingen ervan werden evenwel gewijzigd door nadien uitgevaardigde besluiten.

De hoofdprincipes waarop de organisatie van het Loodswezen berust zijn : (1)

- a. de loodsdienst behoort tot de bevoegdheid van de Staat ;
- b. de beloodsing is verplichtend, behoudens de gevallen van vrijstelling door het reglement bepaald ;
- c. op de Schelde en in haar mondingen worden in principe al de schepen komende uit de Wielingen bediend door Belgische en deze komende uit het Oostgat door Nederlandse loodsen en Belgische loodsen. (Bijlage F)

Inzake organisatie en exploitatie zijn de loodsdiensten op de Belgische havens aan twee wel te onderscheiden regimes onderworpen : enerzijds, de gemengde Belgische-Nederlandse reglementering (Scheldereglement) en anderzijds de zuiver Belgische reglementering (2). Zijn onderworpen aan de gemengde reglementering : de schepen die vanuit zee komend de havens Antwerpen of Gent tot bestemming hebben of, bij vertrek uit deze havens, naar zee afvaren. Deze reglementering is afgeleid van de bepalingen van de tussen België en Nederland ondertekende tractaten van 19 april 1839 en 5 november 1842 en vindt haar bijzonderste uitvoeringsbepalingen in de Overeenkomst van 20 mei 1843, betreffende het Loodswezen en het Gemeenschappelijk Toezicht. Deze reglementering bevat onder andere hoger vermelde principes. Het beloodsen op de Nederlandse havens

(1) Uit gestencileerde brochure : Het Loodswezen, p. 1.

(2) Uit gestencileerde brochure : Het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart, p. 1, 2.

is exclusief voorbehouden aan de Nederlandse loodsdienst. Vroeger bestond de vrije concurrentie tussen de Belgische en Nederlandse loodsdiensten. Teneinde tot een meer economische uitbating te komen, werd in 1950 met Nederland een conventie gesloten bepalend dat 72 $\frac{1}{2}$ % van de beloodsingen op het Belgische deel van de Schelde en het kanaal Gent-Terneuzen door Belgische loodsen worden uitgevoerd en 27 $\frac{1}{2}$ % door Nederlandse loodsen.

De zuiver Belgische reglementering heeft betrekking op het beloodsen van zeeschepen die de havens Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort tot bestemming of als vertrekpunt hebben (dit is de kustloodsdienst) en die de Schelde boven Antwerpen (tot Dendermonde) en de Rupel bevaren (dit is de bovenloodsdienst). De loodsdienst op deze gebieden is eveneens een staatsmonopolium, de loodsen zijn Rijksambtenaren, de loodsassistentie is verplichtend en het heffen van loodsgelden is voorzien. De Belgische loodsreglementering is gesteund op het decreet van 12 december 1806, de wet van 1839 en het K.B. van 2 augustus 1842. Een nieuwe wet is in voorbereiding die als basis moet dienen voor een nieuwe reglementering.

Het Loodswezen behoort thans tot de bevoegdheid van het Ministerie van Verkeerswezen, Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart.

Voor het beheren van de loodsdiensten bestaan er, buiten de diensten van het hoofdbestuur te Brussel, twee regionale administratieve directies : (1)

1. **Het Loodswezen Oostende** : voor de Scheldemonddienst en de kustdienst. (geregeld door het K.B. van 1 november 1918)
2. **Het Loodswezen Antwerpen** : voor de rivierdienst (traject Antwerpen-Vlissingen) en de bovendienst (Bovenschede en Rupel).

Het is de regionale directie van Oostende, die de zeeloodsdienst in haar bevoegdheid heeft. Zij staat onder leiding van een Nautisch Directeur en omvat de standplaatsen Vlissingen, Oostende, Nieuwpoort (opgericht door het K.B. van 3 december 1884) en Zeebrugge (K.B. van 9 februari 1907). De standplaats Vlissingen vormt de schakel tussen de Scheldemonden- en rivierdienst. Het is op de rede Vlissingen dat de loodsverwisselingen (vervanging rivierloods door Scheldemondenloods of omgekeerd) geschieden.

De regionale directie te Oostende heeft het gezag en beschikt over : (2)

- Scheldemondenloodsen ;
- Zeebrugge-loodsen ;
- Oostende- & Nieuwpoortloodsen (kustloodsen), die één enkele groep vormen.

Zij verzekert de loodsdienst op de hierna volgende trajecten :

1. Van de lichtboei A.I tot de rede van Vlissingen en deze van Terneuzen en vice-versa.
2. Van de lichtboei A.I tot in de kusthavens Oostende, Nieuwpoort, Zeebrugge en vice-versa.
3. Van de rede Vlissingen of Terneuzen naar Oostende, Nieuwpoort, Zeebrugge, langs de kust, en vice-versa.
4. Van de kusthavens tot op de rede en vice-versa.

LOODSENPERSONEEL (3)

Volgens de wateren waar de loodsdienst verzekerd wordt zijn er :

1. **Scheldemondenloodsen** : bevoegd voor de wateren die van uit zee naar de Schelde voeren tzt. van de A.I naar Vlissingen via de Wielingenpas of het Scheur, en zee-Vlissingen langs Middensteenbankboei-Oostgat.
2. **Kustloodsen** : bevoegd voor de wateren die vanaf de loodsbboot naar de kusthavens leiden (Oostende, Nieuwpoort, Zeebrugge).
3. **Rivierloodsen** : bevoegd voor de Beneden-Schelde (Antwerpen-Vlissingen en vice-versa), de Boven-Schelde en de Rupel tot Wintham (alleen de jongere loodsen bedienen schepen op laatstgenoemd traject).
4. **Redeloodsen** : bevoegd voor de rede van Antwerpen (van de Petroleumpier Hoboken tot de Kruisschans- Van Cauwelaert en Boudewijnsluis).

(1) Uit gestencileerde brochure : Het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart, p. 3.

(2) Uit gestencileerde brochure : De Zeeloodsdienst in België, p. 3.

(3) Uit gestencileerde brochure : Het Loodswezen, p. 1, 3.

Uit gestencileerde brochure : De Zeeloodsdienst in België, p. 2.

Uit gestencileerde brochure : Het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart, p. 2, 3.

5. **Bovenloodsen** : bevoegd voor de Boven-Schelde, de Rupel en de rede van Antwerpen Hemiksem, Boom, Wintham, Temse, enz....).
6. **Kanaalloodsen** : bevoegd voor het kanaal Gent-Terneuzen en het Scheldevak Terneuzen-Vlissingen.

Al deze loodsen zijn onderworpen aan een speciaal arbeids- en bezoldigingssysteem dat gekenmerkt is door het opleggen van een bepaald rendement en door het bestaan van een vast en veranderlijk bezoldigingsgedeelte. (Zie dienaangaande het K.B. van 3 Aug 1955 en het M.B. van 4 augustus 1955). De leerling-loodsen genieten een vaste wedde (enig barema). De loodsen ontvangen insgelijks een vaste wedde (volgens bepaald barema) alsook een veranderlijke wedde (commissieloon) welke berekend wordt op de geleverde prestaties en diensturen en verschilt volgens de groep waarbij de loods is ingedeeld. De rivier-, rede-, boven- en kanaalloodsen staan onder het gezag van de directeur te Antwerpen. De Scheldemond- en kustloodsen staan onder het gezag van de directeur te Oostende zoals reeds werd vermeld.

De loodsen worden aangeworven onder de officieren der koopvaardij. De voorwaarden tot aanneming, leeftijd, de loopbaan en de bezoldiging verschillen volgens de categorie waartoe ze behoren.

Wat bijvoorbeeld de rivierdienst betreft, is de toestand als volgt : de aanwerving geschiedt volgens een puntenstelsel, waarbij de voorrang wordt gegeven aan het hoogste diploma (ter lange omvaart). Tevens komen in aanmerking, het aantal jaren vaart in 't algemeen, als officier en als wachtoverste. De kandidaat-loodsen moeten minstens het brevet van eerste luitenant ter lange omvaart bezitten. Het aantal punten wordt op 31 januari van elk jaar vastgesteld en is geldig voor de daarop volgende twaalf maanden. De hoogste leeftijd voor aanneming tot het ambt van leerling-loodsen werd bepaald op 35 jaar (40 jaar voor de voorkeurhouders).

De kandidaten komen in dienst als leerling-loodsen voor de duur van één jaar, waarna zij tot het examen van loodsen toegelaten worden. Gedurende die proeftijd moeten zij een volledige kennis van de Schelde verwerven. Zij zijn er tevens toe gehouden een bepaald aantal studiereizen af te leggen op de Beneden-Schelde, de Boven-Schelde en de haven van Terneuzen.

Na in het examen geslaagd te zijn moeten de geëxamineerde leerling-loodsen minimum 20 proefreizen doen en na deze met succes te hebben afgelegd, worden zij tot hulploodsen bevorderd en belast met de bediening van schepen tot 1.000 B.R.T. gedurende één jaar. Het tweede jaar mogen zij schepen bedienen tot 1.500 B.R.T. Van het derde jaar af worden hun schepen toevertrouwd tot 3.000 B.R.T. (2de klasloodsen). De bevordering tot de 1ste klasse (schepen tot 8.000 B.R.T.) geschiedt na 3 jaar dienst in de 2de klasse. Na vier jaar in de 1ste klasse, komen zij in aanmerking voor het bedienen van schepen tot 12.000 B.R.T. (de groep) en na 6 jaar in deze groep voor de schepen van alle tonnenmaat.

Als extra-loodsen worden de oudsten en bekwaamsten der 1ste klassers aangesteld. Deze bedienen de schepen van meer dan 80 dm. of groter dan 160 m, grote passagiersschepen en ook tankers van boven de 5.000 B.R.T. Overwegende de immer groeiende tonnemaat der schepen (superscheepen genaamd) met diepgangen tot 42 voet werd sedert meerder jaren een groep loodsen geselecteerd tot het beloodsen van deze schepen.

Bij zijn indiensttreding legt de leerling-loods de grondwettelijke eed af en bij zijn aanstelling als loods een tweede eed, waardoor hij zich verbindt zich « als goed, waardig, eerlijk en oprecht loods » te gedragen.

Wat de aanwerving voor de zeedienst betreft, gaat men op dezelfde manier te werk. De voorkeur wordt eveneens gegeven aan de zeelieden die het hoogste brevet bezitten (en het meeste aantal punten). Zij komen ook in dienst in de hoedanigheid van leerling-loodsen. Voor leerling-loodsen der kust is minstens het brevet van 2de luitenant ter Kustvaart vereist. De leerling-loodsen worden opgeleid voor hun toekomstige functies onder de hoede van ervaren loodsen die zij tijdens hun studiereizen vergezellen. Na hun studiereizen welke ongeveer tien maanden duren; ondergaan de leerling-loodsen bovendien een opleiding (van ongeveer 3 weken) bij de Hydrografische Dienst (ressortend onder het Ministerie van Openbare Werken). Na deze studieperiode moeten zij het examen doorstaan dat hen toegang moet geven tot het loodsenkorps. De leerling-loodsen wordt na het beëindigen van zijn opleidingsperiode en voor zover hij met voldoening de opgelegde bekwaamheidsproeven heeft afgelegd, ambtshalve tot hulploodsen benoemd. De hulploodsen

wordt na één jaar dienstanciënniteit ambtshalve tot loods bevorderd, behoudens het geval waar zijn wijze van dienen als hulploads te wensen zou overlaten.

De loodsen worden dan voorzien van een loodsbrevet waardoor zij hun hoedanigheid van Rijksloods kunnen aantonen. De loods eindigt zijn loopbaan op 65-jarige leeftijd voor zover hij dit fysisch nog aankan. Van de loods wordt inderdaad een goed zicht en gehoor gevergd alsmede een algemene goede gezondheidstoestand om steeds veilig en goed langs scheepsadders te klimmen. Dit valt bij slechte weersomstandigheden en zeer hoge scheepsflanken niet te onderschatten! Tenslotte dient hij vaak gedurende lange uren recht te blijven staan.

LOODSRECHTEN (1)

De gezagvoerder van een schip is verplicht een loods te nemen op de hiervoren vermelde wateren. Doet hij zulks niet, niettegenstaande hij een loods om veiligheidsredenen heeft kunnen bekomen, dan is hij niettemin tot de betaling van het loodsrecht gehouden. Zijn ontslagen van de verplichtingen een loods te nemen : (er zijn een veertiental uitzonderingsgevallen waarvan hier enkele volgen)

1. schepen in ballast, minder dan 22 dcm diepgang ;
2. oorlogsschepen ;
3. vaartuigen van zeil- en roeiverenigingen en yachtclubs ;
4. vissersvaartuigen, betonningsvaartuigen, reddingsvaartuigen ;
5. opleidingsschepen, hospitaal- en kersschepen, sleepboten en bergingsvaartuigen.

In geval bij de voornoemde (enkele) uitzonderingsgevallen de schepen toch op de diensten van een loods beroep doen, zijn de loodsrechten evenwel verschuldigd.

Het vaartuig dat, alhoewel loodsplichtig, wegens omstandigheden geen loods heeft kunnen bekomen, verkrijgt op aanvraag terugbetaling van het geïnde loodsgeld.

De loodsrechten worden berekend volgens het tarief dat bij de overeenkomst van 27 oktober 1958 gevoegd is. Ze worden bepaald volgens diepgang, volgens secties (bv. Zee-Vlissingen, Vlissingen-Antwerpen, Vlissingen-Gent, Antwerpen-Gent, of vice-versa). De diepgang waarop de berekening van de loodsrechten steunt, wordt bepaald door de loods in akkoord met de gezagvoerder of diens gemachtigde. De grootste diepgang van het vaartuig dient opgenomen te worden.

Van zohast het schip zich in de verplichte zone bevindt, moet het een oproepsignaal geven volgens de internationale code of de plaatselijke voorschriften. Het is aan de loods verboden aan boord te komen zonder toelating van de kapitein. Deze ontvangt van de loods een formulier (zie bijlage C, D), dat hij hem, degelijk ingevuld en ondertekend moet terugbezorgen bij het einde van zijn opdracht. De kapitein moet verklaren of er zich een ongeval heeft voorgedaan of niet ; gebeurlijk moet een verslag over abnormale gebeurtenissen bij dit verslag gevoegd worden. De tekst op de rugzijde van dit formulier schetst in het kort de taak van de loods aan boord : « De gezagvoerders worden eraan herinnerd dat de taak van de loods er niet in bestaat hen te vervangen in de leiding van het schip ; de verantwoordelijkheid blijft hiervoor steeds bij de kapitein berusten. De opdracht van de loods bestaat er echter in, aan de kapitein en aan de officier van wacht, raad te geven. Tevens wordt aan de commandant medegedeeld dat zonder zijn toestemming, gebeurlijk stilzwijgend, en voor zover hij zelf of de officier van wacht die hem vervangt, aanwezig zijn, de loods geen bevelen of onderrichtingen rechtstreeks mag overmaken aan de bemanning. Door hun toestemming, zelfs stilzwijgend, bekrachtigen de commandant en de officier van wacht deze bevelen of onderrichtingen en dragen er alleen de verantwoordelijkheid voor. Niettemin moet elke tekortkoming van de loods in het vervullen van zijn taak gemeld worden op dit certificaat, dat in ieder geval aan de loods dient teruggegeven te worden ». Dit formulier is voor de loods het schriftelijk bewijs dat hij zijn taak heeft vervuld. Deze loodsbriefjes hebben een kleur volgens de reisroute en worden dus ingevuld door de scheepsleiding van het vaartuig dat een loods aan boord neemt. Deze briefjes worden dan gebruikt voor de berekening van de loodsrechten.

(1) Uit gestencileerde brochure : Het Loodswezen, p. 4, 5.

Uit gestencileerde brochure : De Zeeloodsdienst in België, p. 2.

LIBERT H. : De verhouding Loods-Scheepscommandant en de gevolgen voor wat beider verantwoordelijkheid betreft, p. 119, 120.

MATERIEEL (1)

Op zee worden de loodsen verstrekt of afgehaald door loodsboten welke zich niet ver van de kust tussen de banken ophouden. Voor schepen die uit zee komen en de Schelde opvaren, of deze die de Schelde afvaren en naar zee bestemd zijn, wordt op de rede van Vlissingen de Scheldemondenloods door een rivier- of kanaalloods respectievelijk de rivier- of kanaalloods door een Scheldemondenloods vervangen ; tot het verrichten van die loodsverwisselingen worden motorboten van bijzondere constructie aangewend.

Voor de exploitatie van de Scheldemonddienst en de Kustdienst beschikken de diensten over volgend vlottend materieel :

4 loodsboten : één loodsboot ligt doorlopend in zee ter hoogte van Oostende, voor het aan boord zetten van de loodsen op binnenkomende schepen en het terug overnemen van de loodsen van zee kiezende schepen.

11 redemotorboten : waarvan

5 te Vlissingen : voor het uitvoeren der loodsverwisselingen op de rede aldaar ;

2 in elke kushaven : voor het bemannen en ontschepen van kustloodsen op de reden van deze havens.

Wanneer nodig wordt de loodsboot op zee bevoorraad met loodsen door de tenderloodsboot gestationneerd te Vlissingen.

- (1) Uit gestencileerde brochure : Het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart, p. 3.
 Uit gestencileerde brochure : De Zeeloodsdienst in België, p. 3.
 Uit gestencileerde brochure : Het Loodswezen, p. 5.

Belgian Pilotage

Department
of the Schelde



INWARD

m/s s/s Ship's name : _____ Flag : _____
 Turb. Towed _____ (in roman capitals)
 Draught : _____ Gross tonnage : _____ Length : _____ Cargo : _____
 Coming from : _____ Bound to : _____
 Name and address of owners : _____
 Proxy for payment : _____ at _____
 The undersigned Master (name) _____ declares that his ship
 has been piloted from : THE SEA to VLISSINGEN ROADS
 and that, { no (1) accident has thereby occurred
 the following Made on board, the _____ 19_____
 The Master,

(1) Delete what does not apply.

Zeeloods : _____ rivierloods : BL / NL (*)
 Bemand door { binnen (*) de uiterton, de _____ 19____ te _____ uur.
 Loodsboot { buiten (*) _____ 19____ te _____ uur.
 Zeegat : _____ uiterton voorbijgeven, de _____ 19____ te _____ uur.

Indien niet bemand door loodsboot :

Loods aan boord te : _____ de _____ 19____ te _____ uur.
 Beloodsing begonnen te : _____ de _____ 19____ te _____ uur.
 Loodsboot voorbijgeven, de _____ de _____ 19____ te _____ uur.

Afgehaald te : _____ de _____ 19____ te _____ uur.
 Ten anker (plaats) : _____ van _____ de _____ 19____ te _____ uur.
 op verzoek van kapitein (*) tot _____ de _____ 19____ te _____ uur.
 op advies loods (*) uit oorzaak van _____ de _____ 19____ te _____ uur.
 Terug te : _____ de _____ 19____ te _____ uur.

De Loods,

Mod. 613 - Bon 126 D/70

(*) Doorhalen wat niet van toepassing is.

Belgian Pilotage

Department
of the Schelde



OUTWARD

m/s s/s Ship's name : _____ Flag : _____
 Turb. Towed _____ (in roman capitals)
 Draught : _____ Gross tonnage : _____ Length : _____ Cargo : _____
 Coming from : _____ Bound to : _____
 Name and address of owners : _____
 Proxy for payment : _____ at _____
 The undersigned Master (name) _____ declares that his ship
 has been piloted from : VLISSINGEN ROADS to THE SEA
 and that, { no (1) accident has thereby occurred
 the following Made on board, the _____ 19_____
 The Master,

(1) Delete what does not apply.

Zeeloods : _____ Rivierloods : _____
 Bemand te : _____ de _____ 19____ te _____ uur.
 Zeegat : _____ uiterton voorbijgeven, de _____ 19____ te _____ uur.
 Afgehaald te : _____ de _____ 19____ te _____ uur.

Bij { loodsboot voorbijgeven, de _____ 19____ te _____ uur.
 medevaren { beloodsing geëindigd te (plaats) : _____
 Ontscheept te : _____ de _____ 19____ te _____ uur.

Ten anker (plaats) : _____ van _____ de _____ 19____ te _____ uur.
 op verzoek kapitein (*) tot _____ de _____ 19____ te _____ uur.
 op advies loods (*) uit oorzaak van _____ de _____ 19____ te _____ uur.

Terug te : _____ de _____ 19____ te _____ uur.
 De Loods,

(*) Doorhalen wat niet van toepassing is.

Belgian Pilotage

Department
of the Schelde



Vlissingen
to
Antwerpen

Ship's name : _____ Flag : _____
(in Roman Capitals)
Cargo : _____ Gross tonnage : _____ Length : _____ Draught : _____
Coming from : _____ Bound to : _____
Name and address of owners : _____
Name of Master : _____ Consignee : _____
The undersigned Master declares that his ship has been piloted from
VLISSINGEN ROADS TO ANTWERPEN
and that, { no (1) accident has thereby occurred
the following
Made on board, the _____, 19____
The Master,

(1) Delete what does not apply.

Zeegat : _____ Zeeloods : _____
Rivierloods : _____ Bovenloods : _____
Diepgang (in dm. vuluit) : _____ niet (*) gesleept
Bemand de _____ 19____ te _____ uur.
Aankomst ter rede/kaai : R.S./B.S.V./V.C.S./Z.S. de _____ 19____ te _____ uur.
Einde prestatie de _____ 19____ te _____ uur.
Openthoud : van _____ uur tot _____ uur { reden _____
van _____ uur tot _____ uur { loodsadvies _____

Handtekening.

Meals not provided on board (1), breakfast, lunch, dinner

(*) Doorhalen wat niet van toepassing is.

The Master,

(1) Delete what does not apply.

NOTICE.

It is reminded that pilots are not commissioned in any way to take over from the masters the navigation of the vessels of which the latter alone conserve the full responsibility. The pilots are solely to act, by information and suggestions provided, as advisers to the masters or officers on watch on the bridge.

Furthermore masters are informed that, without their agreement eventually implied, and in as much as they or the officers on watch who stand for them be present, the pilots are not to pass any orders directly to any member of the ship's company. Through this agreement, even implied, of the master or of the officer on watch, the latter is considered as ratifying these orders or indications and he takes with regard to them upon himself the full responsibility of their execution.

Nevertheless any failure of the pilot in the fulfilment of his duties to the entire satisfaction of the master is to be mentioned on the present certificate which in any case must be signed and handed back to the pilot.

The pilot is to be provided the whole time of his presence on board with proper meals and with a decent berth, free of charge. He is entitled to breakfast between 7 and 9 a.m., to lunch between 12 noon and 2 p.m. and to dinner between 6 and 8 p.m. (these hours being local time).

Failure to supply anyone of these meals will involve the charging of a compensation as determined by the Pilotage Administration.

During the night a warm drink should be supplied.

The pilot is entitled to correct treatment on board on the part of the master and of the ship's company.

The pilot is not entitled to any indemnity besides the official dues.

DIENSTEN EN AANVERWANTE DIENSTEN

Diensten

V.H.F. verbindingen : (1)

Drie vaste posten, voorzien van de internationale V.H.F. kanalen, zijn opgesteld langs de Schelde, de ene te Vlissingen « Radio Vlissingen », de andere nabij het sluizencomplex te Antwerpen « Schelde Inlichtingsdienst », en een derde post « Radio Zandvliet » is ingericht bij deze nieuwe zeelsluis.

Deze posten hebben tot doel inlichtingen te verstrekken aan de kapiteins en de loodsen ter beveiliging van de scheepvaart op de Schelde en haar mondingen en bovendien het versnellen van de versassingen te bevorderen.

De loodsboten zijn voorzien van V.H.F. kanalen, dat wil zeggen dat ieder zeeschip voorzien van een internationale V.H.F. uitrusting vanaf de loodsboot tot in Antwerpen bestendig in verbinding staat met een van de stations.

Bovendien worden om het uur berichten van algemeen scheepvaartbelang uitgezonden door de Schelde-Inlichtingsdienst V.H.F. station Van Cauwelaert en Radio Vlissingen.

Het station te Antwerpen beschikt eveneens over een « up to date » rivierrader die inlichtingen verstrekt aan de scheepvaart over de geankerde schepen op de rede tussen Doel en de Parel.

Zichtberichtendienst : (2)

Van zodra de zichtbaarheid op de Schelde en haar mondingen minder is dan 3.000 m, wordt om het uur de zichtbaarheid medegedeeld aan de scheepvaart via het V.H.F. station, alsook via Radio Antwerpen (O.S.A.) in radiotelefonie op de werkfrequentie 1652,5 Kp/S en in radiotelegrafie op de werkfrequentie 489 Kp/S.

(1) Uit gestencileerde brochure : Het Loodswezen, p. 6.

(2) Uit gestencileerde brochure : Het Loodswezen, p. 7.

De zichtbaarheid wordt gemeld van volgende posten :

Wandelaar - Zeebrugge - Middensteenbankboei - Westkapelle - Vlissingen - Terneuzen - Hansweert - Bath - Sluizencomplex - rede Antwerpen.

Aanverwante diensten

De diensten voor bebakening en verlichting : (1)

Om de verkenning van het vaarwater mogelijk te maken, wordt van zee tot Antwerpen het Internationaal lateraal betonningsstelsel toegepast.

De bebakening gebeurt door bakens aan de oevers voorzien van dagmerken en lichtsectoren ; door lichtboeien uitgelegd op de grens van de diepe vaargeul ; door blinde tonnen (spitse, stompe of bolvormige).

Stroomopwaarts (van Antwerpen naar zee) varende, is de rechtse kant (stuurboord) van de vaargeul afgebakend d.m.v. zwarte lichtboeien met witte lichtbron en de linkerkant (bakboord) d.m.v. rode met rode lichtbron.

Groene boeien (met groen licht) zijn wrakboeien, die boven of naast wrakken worden uitgelegd.

Walbakens vergemakkelijken de navigatie 's nachts d.m.v. wit-rood-groen gekleurde sectoren dekkende het veilig-onveilig en markerend gedeelte van het vaarwater. Een rode sector schijnt gewoonlijk over de wal, een witte sector in het vaarwater en een groene sector over de banken.

Tenslotte is passen, waar het nauw en ondiep is, geven twee vuren in lijn vaak leiding in de vaargeul. Die vuren noemt men lichtenlijnen of geleidelichten. Daar hun strekking wel gekend is, worden ze ook gebruikt om de deviatie van het kompas te berekenen. Deze lichtenlijnen zorgen voor een aanvullende controle : 232 boeien en 77 bakens staan opgesteld tussen Vlissingen en Antwerpen.

De betonningsdienst van het Loodswezen is belast met het uitleggen en onderhouden van de boeien op het Belgische gedeelte der Schelde. Dit werk wordt uitgevoerd door de Nederlandse betonningsdienst, doch meestal op kosten van België, voor wat betreft de boeien gelegen op het Nederlandse gedeelte van de rivier.

De diensten voor bebakening en verlichting dienen als volgt onderverdeeld te worden :

— Bebakening en verlichting Belgische kustwateren

De betoning der scheepvaartroutes geschiedt dus naar de Belgische havens bij middel van lichtboeien en twee lichtschepen (Westhinder en Wandelaar). De verlichting der kust gebeurt bij middel van drie vuurtorens (Nieuwpoort - Oostende - Blankenberge) en de havensignalisatie. Deze dienst wordt waargenomen door het Loodswezen Oostende die daarvoor over twee betonningsvaartuigen beschikt en een boeienmagazijn, beheerd door de Scheepbouwdienst aldaar, die de herstellingen en onderhoud van het materieel verzekert.

— Bebakening en verlichting Belgisch gedeelte der Beneden-Zeeschelde

De betoning bij middel van lichtboeien en blinde boeien en de verlichting door vaste bakens aan de wal, wordt uitgevoerd door het Loodswezen Antwerpen in samenwerking met de Scheepbouwdienst aldaar. Daartoe beschikt men over twee betonningsvaartuigen en een boeienmagazijn.

— Bebakening en verlichting Nederlands gedeelte der Beneden-Zee-Schelde en der Scheldemondingen

Dit wordt, zoals reeds vermeld werd, uitgevoerd door de Nederlandse Regering overeenkomstig de bepalingen van het tussen België en Nederland gesloten verdrag van 23 oktober 1957. Ingevolge de bepalingen van dit verdrag vallen de kosten van bebakening en verlichting van deze vaarwegen voor het grootste gedeelte ten laste van België, hetgeen verantwoord is vermits genoemde installaties hoofdzakelijk het scheepstrafiek op Antwerpen en Gent ten goede komen.

(1) Uit gestencileerde brochure : Het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart, p. 3, 4.

Uit gestencileerde brochure : Het Loodswezen, p. 6.

DESECK R. : o.c., p. 11.

CARLIER L. : Zeevaart, p. 27, 28.

Hydrografie : (1)

Deze dienst voert peilingen uit voor het nagaan van de diepten van het vaarwater. Hij duidt de plaatsen aan waar moet gebaggerd worden en hij is belast met het opmaken en bijhouden van de Scheldekaarten.

Studiedienst : (1)

Deze dienst houdt zich bezig met het onderzoek van het water en de stromingen (Laboratorium).

Baggerdienst : (1)

Deze dienst is belast met het uitbaggeren der ondiep bevonden plaatsen in het vaarwater (dieper en breder maken). Deze werken worden door een private firma uitgevoerd, voor rekening van de Staat. Deze diensten hangen af van het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw - Bestuur van Bruggen en Wegen, Antwerpse Zeediensten.

De Staatssleepdienst te Oostende : (2)

Deze dienst is gereguleerd bij het K.B. van 20-08-1935. Zijn opdracht is het verlenen van sleepassistentie in de tijhaven van Oostende en op zee, binnen een afstand van 60 mijlen van genoemde haven, tegen betaling van de vastgestelde rechten. De exploitatie van deze sleepdienst is opgedragen aan het Loodswezen te Oostende die daartoe over twee hoogzeesleepboten beschikt. Buiten deze commerciële activiteit, worden deze sleepboten ook gebruikt voor zuivere dienstopdrachten zoals, sleepassistentie aan staatschepen (de pakketboten der Oostende-Dover lijn), bevoorrading lichtschepen en loodsboten die zich op zee bevinden, betonningsopdrachten.

De zeereddingsdiensten aan de kust : (2)

Aan onze kust zijn drie reddingsstations opgericht, te weten te Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort, die elk over een hoogzeereddingsboot en een strandtraktor beschikken. De werking ervan valt onder de bevoegdheid van de plaatselijke loodsdiensten. Hun opdracht bestaat in de redding van mensenlevens bij noodweer op zee. Hun activiteit is niet permanent want de reddingsploegen worden slechts opgeroepen en het materieel in gereedheid gebracht, wanneer stormweer wordt aangekondigd.

Eventueel kunnen zij ook voor andere noodgevallen worden opgeroepen, voor zover de tijd nodig voor het verzamelen der redders en het klaarmaken van het materieel (men mag rekenen op minstens twee uren) de doelmatigheid der reddingsactie niet in het gedrang brengt. In dergelijke gevallen worden trouwens gewoonlijk andere beschikbare vaartuigen van de plaatselijke diensten ingezet.

BELOODSING OP DE SCHELDE

De loodsdienst van zee tot Antwerpen is verdeeld in twee afzonderlijke vakken nl.: (1) VAK ZEE TOT VLISSINGEN-TOEGANGSGEULEN WIELINGEN EN OOSTGAT

Twee toegangsggeulen of Scheldemonden leiden de scheepvaart vanuit zee naar de Schelde; de « Wielingen » of het « Scheur » langsheen de Belgische kust (Westwaarts van Vlissingen), en het « Oostgat » langsheen de Nederlandse kust (Noordwaarts).

De Scheldemondenloodsen brengen bij het invaren de schepen van uit zee (omgeving van lichtbrulboei A.I in het pas van de Wielingen) tot op de rede van Vlissingen en, bij het uitvaren, van de rede van Vlissingen tot de Belgische loodsboot in zee (nabij voormelde boei A.I) ofwel eventueel tot de Nederlandse loodsboot welke kruist nabij de Middensteenbankboei in het Oostgat. De afstand van de A.I langs de Wielingen of het Scheur tot de rede van Vlissingen bedraagt plus minus 24 à 27 zeemijl, terwijl de afstand van het pas Oostgat (Middensteenbankboei) tot de rede Vlissingen belooft tot plus minus 17 zeemijl. (Bijlage F)

VAK VLISSINGEN TOT ANTWERPEN (afstand plus minus 48 zeemijl)

De rivierloods brengt het schip van Vlissingen tot in een van de sluizen van Antwerpen of tot aan de Scheldekaaien, of omgekeerd. Te Vlissingen geeft hij zijn taak over aan de zeeloods, te Antwerpen eventueel aan de dokloods, die tot een privaat organisme « S.M. Brabo » behoort dat onder toezicht staat van het Havenbestuur. Voor beloodsing op de rede van Antwerpen of op de Boven-Schelde wordt de rivierloods door een rede- of bovenloods vervangen. (Bijlage E)

(1) Uit gestencileerde brochure : Het Loodswezen, p. 7.

(2) Uit gestencileerde brochure : Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart, p. 4.

Bij vertrek uit Antwerpen komt de rivierloods aan boord ofwel aan de Petroleum Pier Zuid, aan een der Scheldekaalen nr. 1 t.e.m. 40 = Distringaz, rechteroever), in de Royerssluis, de Van Cauwelaertsluis, de Boudewijnsloods, de Zandvlietsloods voor schepen komende uit de Antwerpse dokken (2). De loods ontmeert het schip en leidt het benedenwaarts tot de rede van Vlissingen daarbij gebruik makend van de diverse vaargeulen. Hij dient hierbij rekening te houden met de bebakening, het scheepvaartverkeer (mee- en tegenliggers), de stroom in richting en kracht, de diepten, de weersgesteldheid, de reglementen, de scheepvaartbelemmeringen, de werkzaamheden der baggervartaalgen, oeverwerken, liggingen van wrakken en tal van andere bijzonderheden. Het resultaat moet een reis worden zonder incidenten. Met een schip van redelijke afmetingen wordt het hoofdvaarwater gevolgd, kusters nemen veelal nevenvaarwaters.

Gekomen aan de rede van Vlissingen ontscheept de rivierloods d.w.z. hij wordt afgehaald door de rede-afhaalboot, vervangen door de zeeloods en aan land gevaren. Bij vliegend weer danst de boot gevaarlijk langs de scheepsflank en dan dient de loods het juiste en geschikste ogenblik te kiezen om « over te springen » teneinde een meestal koud zeebad te vermijden. Veel gevaarlijker maar gelukkig weinig voorkomend is het naar beneden storten van een hoge ladder in of naast de redeboot met kwetsuren die verlammingen voor gevolg kunnen hebben.

Aan de wal te Vlissingen wacht de loods zijn beurt af om terug bemand te worden voor de terugreis naar Antwerpen (opvaren). Indien de dienst het zo voorziet kan hij ook naar de havenstad terugreizen per trein voor een nieuwe afvaart. Wordt de loods aan boord van een schip met grote diepgang bemand dan zal hij niet zelden ten anker moeten komen op de rede van Vlissingen om « tij af te wachten ». Indien het om een superschip gaat moet hij het vertrek te Vlissingen zodanig plannen dat de aankomst bij de sluis samenvalt met of juist na het tijdstip van hoogwater ter plaatse teneinde rechtstreeks de sluis te kunnen in manoeuvreren daar een zwaai-maneuver met dergelijke schepen op de stroom in de nabijheid der sluizen enorme risico's qua schadevaring en of stranding inhoudt.

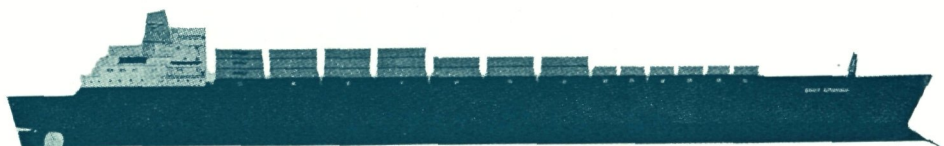
Dit reusachtig blok wordt o.a. (door middel van sleepboten uiteraard) in de Van Cauwelaertsluis gemaneuvreerd (afmetingen van de sluis 270 m x 35 m) en waarbij dan in de overgang van stroom naar sluisgeul een 90 gradige hoek wordt gemaakt (1). Het kleinste foutje resulteert in zware averij aan schip en kunstwerken. In andere omstandigheden b.v. storm en ledig schip, speelt evenzeer het vakmanschap een rol.



(1) Uit gestencileerde brochure : Het Loodswezen, p. 2.

(2) DESECK R. : o.c., p. 11.

(1) DESECK R. : o.c., p. 13.



les études universitaires de Constructions Navales

Ir. F. A. VAN DYCKE

Nous devons à l'amabilité de Monsieur F.A. Van Dycke, ingénieur des Constructions Navales et Président de l'Union belge des Ingénieurs Navals de pouvoir vous donner un extrait d'une communication qu'il fit aux membres de cette association et qui a trait aux « études universitaires navales ».

Nous croyons que l'opinion d'un homme aussi averti vous intéressera tous ; le sujet s'il se rapporte à ceux qui construisent des navires, intéressera au plus haut point ceux qui les montent. Des opinions nettes comme celles qui sont émises ici sont trop rares pour qu'on les laisse passer sans leur donner la plus grande audience possible.

Le devoir d'un Président est double :

« veiller au Standing de sa Corporation et à sa pérennité ».

Par ce dernier mot il faut entendre surtout **l'avenir des jeunes.**

Or ceci est tout un programme, car qui parle des jeunes parle de leurs études, avant de les allécher syndicalement par des barèmes, et les études c'est un tout gros morceau, tellement gros que je sais que peu de personnes auront la détermination de me suivre jusqu'au bout.

C'est donc bien dans un certain esprit « contestataire » que je poursuivrai l'exposé de mes vues.

Il faut bien que quelqu'un parle après tout et vous verrez que même si c'est utopique, s'il y a du vrai il en restera quelque chose.

Pour prendre un bon départ, subdivisons les études « idéales » des Constructions Navales en trois catégories de cours, sans nous occuper du nombre d'universités engagées, ni du fait que ces cours se donnent ou ne se donnent pas en Belgique ou ailleurs.



PREMIERE CATEGORIE

Ce sont les cours de base d'architecture navale et de dynamique du navire qui ont eu quelque chose de l'immutabilité de la géométrie ou des mathématiques aussi longtemps que les calculs électroniques ne s'en sont pas mêlés. Leur connaissance approfondie exige en 1971 une spécialisation universitaire **doublée de connaissances nautiques** pour lesquelles à mon sens au moins deux années à part entière sont nécessaires, après un diplôme général d'ingénieur civil. Je cite la géométrie du navire, l'étude de la propulsion, l'optimisation non seulement des formes mais aussi les structures métalliques des coques, la tenue à la mer, les calculs de stabilité après avaries ou de ripage de grains, donc aussi les calculs d'envahissement dans le détail desquels les ordinateurs ne voient pas encore entièrement très clair aujourd'hui, en pratique spécialisée, ensuite la mécanique appliquée des fluides, la manœuvrabilité des navires en eaux profondes et restreintes, enfin une pénétration très avancée dans le domaine des vibrations torsionnelles et autres, ainsi que dans celui de la cavitation des coques et des hélices.

Selon R. Brard la discipline de l'architecture navale doit viser non seulement à énoncer des lois générales sous la forme précise que permet la mathématique mais encore à fournir les méthodes pour l'étude détaillée et quantitative de chaque type nouveau de navire. Or ce domaine assez vaste, frisant bien vite celui de la physique appliquée, dévie de plus en plus des besoins courants de l'industrie navale ou de ceux d'un armement, au fur et à mesure que l'on s'y spécialise plus profondément et il y aurait une tragique erreur par déséquilibre dans les proportions à vouloir considérer que cette première catégorie de cours, si respectable et importante soit-elle, est la seule qui vaille la peine d'être retenue. Nous sommes ici à la délicate frontière séparant la science pure de la technique et dans notre profession où le réalisme le plus élémentaire impose de rester dans des limites industrielles lucratives, il y a parfois **divorce**. Que surtout les professeurs ne l'oublient pas !

Cela signifie qu'avec cette première catégorie de connaissances on est à la fois très riche **et terriblement pauvre** et qu'il suffit aussi d'un nombre assez restreint d'individus formés à cette discipline pour faire tourner convenablement une très grande entreprise navale.

Je risquerai un parallèle : dans l'élaboration du navire américain atomique « SAVANNAH » que j'ai pu suivre - je ne sais trop pourquoi, à cause de Mr G. Bertrand - pendant quelques mois à Camden il y a eu seulement 4 % de vrais spécialistes en sciences nucléaires « à la Malaguet ». Le reste, c.à.d. « le tout gros du paquet », se composait d'ingénieurs tout court, métallurgistes et soudeurs pour la construction du « containment vessel » et du navire proprement dit, turbines à vapeur, électricité, automation (1^{re} génération environ), tuyauterie, planning, fabrication industrielle, organisation du travail et ces 96 % d'ingénieurs **n'avaient de nucléaire que l'insigne sur leur casque**, comme moi du reste celui de visiteur.

Disons donc qu'en constructions navales les cours de la catégorie n° 1 sont importants mais qu'ils n'affectent qu'une minorité indispensable, le gros des troupes se trouvant « ailleurs », disons à 90 %. A chacun son mérite, sans humilité excessive.

Comme signalé plus haut à l'occasion des calculs d'envahissement on constate que les ordinateurs ne sont qu'à leurs débuts et que la Nature est tellement secrète qu'on éprouve p. ex. le besoin de construire à Wageningen un grand bassin de carènes sous vide partiel afin d'éliminer le manque de corrélation d'échelle dû à la pression atmosphérique (cavitation des hélices et décellements inattendus des filets fluides pour les formes trop pleines de gros pétroliers).

La tentation est grande elle aussi de standardiser les formes et les types de navires, car ceci est bénéfique industriellement, mais on doit reconnaître cependant que les types de navires qui ont été normalisés jusqu'à ce jour ne comportent pas un niveau technologique spécialement élevé. Pour gagner de l'argent il suffit industriellement de construire le plus d'unités possibles d'un même type réussi et cela n'a rien à voir avec la Science pure.

Le type japonais le plus heureux est le type « Freedom » (14.800 dwt. avec 81 unités en commande en juin 1971), et le plus « pauvre » est le type « Fortune », un genre de camion très quelconque mais bon marché, ce qui est respectable en soi... car on le vend lui aussi...

Il existe quant aux bulk-carrier plus de 60 types standards différents au Japon, dont 30 combinés pour le transport de voitures et d'agrumes, leur taille variant de 3.160 à 122.000 dwt.

Et il y a 8 types standards japonais de pétroliers situés entre 210.000 et 270.000 dwt.

Ensuite 13 standards du type oil ore (O—O) ou oil bulk ore (OBO) qui sont par essence même un peu plus sophistiqués afin qu'une erreur de pompage ne puisse les faire chavirer. Tout ce qui précède signifie que les chances d'emploi d'un architecte naval à formation complète sont assez restreintes, comme celles de bons chevaux demi-sang ou pur-sang, mais comme ils courent les turfs et non les rues cela peut suffire.

Sachant du reste que le meilleur ordinateur n'est rien sans un « input » convenable, ils ne doivent rien craindre quant à leur avenir individuel, à condition d'avoir de la valeur intrinsèque.

DEUXIEME CATEGORIE

Ici la grosse cavalerie est concernée (les 96 % du « SAVANNAH » ou les 90 % de chez nous).

La thèse qui est généralement admise, bien que silencieusement, pour ne pas trop effrayer les professeurs, consiste à dire qu'après avoir fait de bonnes études d'ingénieur civil dans l'une ou l'autre discipline terrestre, il n'est pas indispensable de faire encore une ou deux années complémentaires en constructions navales pour œuvrer utilement dans cette profession, le secteur architecture (1^{re} catégorie) mis à part. Cela se défend assez bien, et voici comment, car il faut s'entendre :

Ce que doit donner un diplôme d'ingénieur civil, c'est avant tout **une forte formation générale** douant l'individu **d'un pouvoir exceptionnel d'adaptation à des circonstances sans cesse mouvantes.**

De plus en plus il faudra changer probablement deux à trois fois d'orientation au cours d'une même vie professionnelle (job rotation) ; c'est écrit dans les astres, quitte à ouvrir une station d'essence en fin de carrière, faute de mieux.

Supposons que vous dussiez brusquement construire ou exploiter demain un hydroptère ou un Hovercraft dont ni Mr Spronck ni Mr Aertssen ne vous auraient jamais entretenu suffisamment.

Tout simplement vous liriez d'abord Mr Pringiers — à condition toutefois que celui-ci ait continué à se tenir au courant de cette nouveauté dans l'intervalle... car lui aussi subit ou subira la « job rotation ».

Tant pis, tant mieux, cela est sans importance, pourvu que VOUS vous réagissiez de préférence cinq minutes après confrontation avec le nouveau problème.

De même, obéissant en cela aux lois de l'Evolution toujours actuelles, il y a les baleines, les phoques et les morses qui se sont parfaitement adaptés à la vie sous-marine, bien que mammifères d'origine et ces animaux s'optimisant par approximations successives de père en fils ou fille ont optimisé du même coup l'avant bulbeux du 100^{me} sous-marin nucléaire US, et ceci sans être passés par les constructions navales, section Université.

De même un ingénieur civil qu'il soit mécanicien ou électricien ou électronicien, métallurgiste, soudeur ou constructeur civil, **doué**, sera très vite aux faits en matière « chantier naval » ou « navires » lorsqu'il s'agira de machines-outils, machines marines principales ou auxiliaires, appareils de pont, hydraulique, pneumatique, électricité, électronique et automatisation, mais ceci seulement à condition que l'on parvienne à l'engrener progressivement dans le réel, par exemple en **le faisant naviguer un minimum de temps et/ou travailler à un chantier** plutôt que de le confiner dans des comparaisons financières d'offres lesquelles relèvent essentiellement des services administratifs.

Ce sont les armateurs qui ont été les premiers à avoir compris que leurs jeunes ingénieurs devaient avoir navigué et ils ne se privent du reste pas de les renvoyer en mer chroniquement. En fait cela revient à dire ceci :

Pour se mouvoir convenablement dans la réalité il faut avoir vécu les qualités et les défauts de l'outil-navire sur un plan non-livresque, sinon le meilleur candidat devient inévitablement un ingénieur de salon.

On l'aura hélas déjà compris, ma « deuxième catégorie de cours » a très peu de succès auprès des 3 Universités Belges, puisque soit on ne s'en sert pratiquement pas (Louvain français machines marines Mr Lederer), soit elle est inexistante quasi-totalement à Leuven vlaams, Gand et Liège...

Il y a doute cependant quant au Praktische Scheepsbouw-Gent où un nouveau cours est en voie de préparation, avec un jeune professeur de valeur (Nibbering). Quoiqu'il en soit, l'industrie navale s'est donc silencieusement adaptée aux faits et ceci n'a rien d'étonnant :

car si elle désire réellement spécialiser quelqu'un ou quelque nouvelle fabrication, elle ne recule pas devant les frais pour réaliser son objectif immédiat. Cela relève du « Blitzkrieg ». La supériorité tactique de l'industrie est donc tellement énorme en fait de spécialisation — par rapport aux faibles possibilités de nos Ecoles — qu'il vaut mieux ne pas insister.

D'où l'idée dominante de **concentrer plus utilement les efforts de l'Université sur la formation générale** ; c'est ce qu'elle a de mieux à faire, mais c'est aussi ce qu'il y a de plus difficile à réaliser dans la vie de tous les jours.

Les professeurs devront forcément baser leurs canevas de gymnastique intellectuelle sur des données de départ qui ne seront plus toujours très modernes au moment de la mise en route.

Ce qui comptera toujours cependant c'est l'assouplissement tangible de l'esprit résultant de cette gymnastique.

C'est ainsi que j'ai dû apprendre jadis le grec, le latin, la coupe des pierres et la coulisse de Walschaerts sans oser dire aujourd'hui que ce fut absolument inutile. Et pourtant nous « la trouvons drôle » aujourd'hui.

Minute, chers Amis, car nos jeunes sortiront des doléances tout aussi piquantes d'ici là sur notre compte à nous. Tout ce que l'on peut décemment demander aux professeurs d'Université c'est qu'ils ne restent pas trop longtemps sur les mêmes thèmes archaïques, et se donnent chroniquement un nouveau regain d'actualité, je dirais même avec un grain de coquetterie ; un peu comme on rafraîchit l'étalage des grands magasins pour attirer les mouches. Car l'ambiance a de l'importance (l'environnement) et il subsistera toujours un fond de snobisme entre hommes, ne fût-ce que pour meubler une conversation étoffée de souvenirs entre ex-universitaires à l'heure de la « memento-pause ».

Je m'excuse, je deviens méchant !

MANAGEMENT — LA TROISIEME CATEGORIE

Après tout ce qui précède je n'ose presque plus mentionner ma troisième catégorie idéale de cours, car contrairement à la deuxième où l'on parvenait encore à trouver un cours de machines marines à Louvain et peut-être demain le cours de Mr Nibbering à Gand, je ne réussis vraiment plus à trouver une seule référence d'Université section navale en Belgique où l'on pourrait les suivre, à part Liège sporadiquement et je m'expliquerai !

Il est donc temps de définir ces cours car ils ont autrement de poids que tout le reste. Ce sont les **cours de gestion** d'une entreprise connectée à la navigation: le « Management »:

- soit qu'il s'agisse d'un chantier naval d'une part qui répare ou construit des navires ;
- ou d'un armement ou bureau-conseil qui les gère, soit sur le plan du personnel et de la technique, soit sur le plan financier, soit sur les deux ou les trois plans à la fois... ;
- ou d'une administration comme celle de la Marine qui doit suivre pas à pas l'évolution du Droit Maritime International tout en conservant une haute technicité.

Vous me direz qu'il faut acquérir tout cela uniquement pour occuper un poste de direction et que tout le monde n'est pas appelé à le faire, donc que c'est superflu.

Je m'inscris en faux contre cette assertion.

Car à chaque échelon de la hiérarchie d'une entreprise, si modeste soit-il ou si élevé, on manipule non seulement des matériaux et « parfois » des problèmes de physique, mais sans coup férir toujours des **francs** et des **hommes**. Et qui devrait nous inculquer cette science de la conduite des hommes et des affaires en rudiment si ce n'est une Ecole ou des éducateurs dont nous avons une soif intense ?

Ne dites pas que cela ne **vous** intéresse pas car si vous feignez ignorer la Politique, vous passerez à côté des problèmes économiques dont vit votre organisation ou notre Société tout court.

Ces cours inexistants présentement ont trait à l'estimation du prix de vente, du contrôle du prix de revient avec feed-back, des modes de transports internes, de l'outillage et des modes de fabrication, du planning, de la préparation du travail, de la régulation continue du flot des matériaux assurant une fabrication sans heurts ni retards, des contrôles de qualité, du criblage des plans de la normalisation interne, de la réception des matériaux, des

dispositifs d'alerte pour notifier les retards en temps utile soit les retards en heures de fabrication, soit les retards en approvisionnement de matériaux.

Voilà en gros traits ce dont s'occupe « full-time » la forte majorité des ingénieurs et des techniciens d'un chantier naval en étroite collaboration avec les départements administratifs, pour ne citer que cet exemple, et de tout cela donc on parle bien trop peu lors des études d'ingénieur naval spécialisé.

On peut développer des détails analogues soit pour une gérance, un armement ou l'Administration de la Marine qui en fait est un armement elle aussi.

Les ingénieurs élèves, même s'ils ne deviennent pas un jour directeurs de quelque département ou de quelque chose, tireront toujours plus de profit d'un enseignement de « management » et d'organisation industrielle de ce genre que de la connaissance du nombre de « g » maximum qui ont cogné la coque d'un minéralier ou d'un porte-conteneurs quelque part dans l'Atlantique en 1970.

On ignore en effet toujours après cette première constatation si l'accélération mesurée se reproduira tous les 50 ans ou tous les 100 ans ou... même tous les deux ans. Quelles qu'indiscutables que soient la nature et la valeur de ce renseignement dans un histogramme futur, il n'en est pas moins vrai qu'avec tout cela on ne fera pas un meilleur projet de minéralier anti-slamming demain. C'est vexant, mais il faut oser l'avouer.

CONSTATATION DES FAITS

Mon but a été de donner à tous nos membres une image globale de la réalité en fait d'enseignement naval universitaire, ceci en vue d'être utile aux jeunes, comme promis. J'en appelle aux critiques et aux commentaires de tous, bien sûr, car mon optique n'est pas infaillible.

En résumé à nos 3 Universités Belges on donne :

- **les cours de 1^e catégorie** : théorie (et construction ?) ; à comparer les programmes plus en détail avant d'émettre l'opinion que ces cours sont les mêmes ou non comparables.
- **cours de 2^e catégorie** : machines marines ; une université seulement sur les 3 est en ligne (Louvain).
- **cours de 3^e catégorie** : réponse décevante également ; on ne les enseigne pas en Belgique, dans le secteur naval, sauf sporadiquement à Liège.

SOLUTION PROPOSEE

Elle est reconnue tacitement par une forte majorité qui cependant n'ose pas s'exprimer à cœur ouvert.

La voici :

Réunir si possible tout l'enseignement universitaire des constructions navales — à l'exclusion de la formation générale préliminaire d'ingénieur civil tout court — en un seul centre géographique... bilingue comme l'Ecole Supérieure de Navigation, situé à l'ombre d'un grand port national pour créer un climat d'« environnement » et pouvoir prescrire des visites opérationnelles hebdomadaires à des chantiers navals et à des navires de passage marquants. Regrouper d'une façon plus rationnelle les forces professorales disponibles, afin que p. ex. trois d'entre eux ne donnent pas le même cours, ni 2 le cours en français et un troisième le même cours en flamand.

Ceci concerne essentiellement les cours de 1^e catégorie.

Pour les cours de 2^e catégorie, je conseille **un temps de réflexion et de discussion avec les employeurs** intéressés pour voir s'il vaut réellement la peine de modifier la situation de fait tacite existante, également décrite plus haut.

Quant aux cours actuellement minimisés de la catégorie management il n'y a aucun doute, il faut les mettre en route, au besoin par de la main d'œuvre professorale supplémentaire, qu'elle soit « full time » — ou avec une légère préférence de ma part — « part time », à l'exemple d'une initiative déjà très ancienne du Recteur de l'époque, Mr Dubuisson de Liège appuyé en cela par le Prof. Spronck. Ces deux messieurs avaient imbriqué dans les cours de constructions navales des séries de causeries présentées par des ingénieurs « pratiquants », flamands et wallons, figuratifs de la spécialité traitée, c.à.d. apportant chroniquement sur un petit plat aux élèves un avant-goût de la vie qu'ils auraient à mener et aussi de leur propre expérience toujours fraîche. Or il est indiscutable que cela a ouvert des fenêtres partout et il y a lieu de noter que puisque cette expérience a déjà plusieurs années de bouteille, son idée de base est à généraliser et surtout à encourager.

Il y a certainement moyen de faire profiter également l'Ecole Supérieure de Navigation, que ce ne soit pas exemple que la section nautique, des cours de théorie du navire mis en place à l'Université des Constructions navales unifiée. Il y aura de ce fait une meilleure compréhension humaine et professionnelle entre les théoriciens d'une part et les navigants qui doivent p. ex. établir en pratique des plans et des plannings de déchargement, ou obéir tous les deux aux nouvelles prescriptions de l'IMCO pour la sécurité en mer. D'autres rêves sont possibles, du moins si l'on en revenait un jour à officialiser convenablement les cours de la 2e section.

En établissant des contacts au sein d'un enseignement maritime unifié entre l'école des ingénieurs navals et celles des navigants quelles que soient les solutions envisagées pour ces dernières (pont et machine) qu'elles soient de la marine marchande ou de la marine militaire, on finira par élargir le front commun de nos connaissances pratiques en électronique, automation et même gestion généralisée du navire (management) dont rêvent les armateurs.

L'ingénieur qui commande un radar ou un dispositif d'automations aura parler plus intimement avec ceux qui devront un jour l'employer et rien ne sera plus bénéfique.

Tout en ne pouvant intervenir dans les problèmes internes des écoles de navigation (3 ans ou 4 ans ? — et ensuite : quel genre de diplôme ? plus de recrues ou moins de recrues ? comment préparer à ce métier de transition ?) je déclare que leurs problèmes de rationalisation de l'enseignement en vue de mieux armer les jeunes pour la vie sont analogues aux nôtres sans toutefois être parallèles et que nous serons toujours prêts à collaborer avec eux dans le sens d'une unité bénéfique à tous, évitant avant tout le gaspillage d'énergie humaine et la fabrication de diplômes ou de brevets ne convenant pas aux besoins de la vie réelle ultérieure, que ce soit à terre ou en mer.

En résumé je souhaite appliquer cette devise par trop oubliée : « L'Union fait la Force » en œuvrant sur le plan concret à la rationalisation de l'enseignement professionnel de ceux qui construisent des navires, de ceux qui les montent et de ceux qui en font la « maintenance ».

Pour moi tout ce monde est dans le même sac, mais il faut protéger aussi l'individu dans ses fibres en l'incitant à **garder un grain d'aventure au fond du cœur** : car Pierre-Henri Simon l'a dit :

« L'homme voit poindre le règne des robots qu'il construit pour le servir, mais qui déjà lui échappent ; et chose plus grave encore, dans une société qui devient toute fabrication et « technocratique, il peut craindre de devenir lui-même un robot ».

Ir. F.A. VAN DYCKE



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

BAL DE GALA DE LA FORCE NAVALE

A OSTENDE - KURSAAL

LE 2 FEVRIER 1973

BUNDESMARINE



j. de ridder

1. Déclassement de l'escorteur rapide « Z1 (D170) »

Définitivement déclassé par la Marine fédérale, ce bâtiment de la classe « Fletcher » avait été construit aux Etats-Unis en 1943. Sous le nom de « USS ANTHONY (DD515) » il participa à la campagne du Pacifique avant d'être cédé à la R.F.A., le 17-1-1958.

2. Modifications et commissionnement de la frégate « KOLN (F220) »

Après avoir subi, pendant 10 mois, diverses modifications dans un chantier à Bremerhaven, la frégate « KOLN (F220) » vient de reprendre du service actif. Cette unité prendra la relève de la frégate « AUGSBURG (F222) » laquelle sera soumise à des modifications analogues auprès du même chantier.

3. Mise en service du skyservant du type DO-28

La 5ème Escadrille de l'Aéronavale de Kiel-Holtenau a pris livraison de nouveaux avions de liaison du type DO-28. La Marine fédérale sera équipée de 20 de ces appareils.

4. La journée de la flotte

81 bâtiments de la Marine fédérale ont, en diverses localités, participé à la manifestation organisée à l'occasion de « La journée de la Flotte ». A noter que 6 navires de guerre dont le DDG « LUTJENS (D185) » avaient, à cet effet, fait escale à Hambourg ce qui attira des milliers de curieux.

5. Stanavforlant

Après avoir, durant 5 mois, participé aux activités de l'Escadre de l'Atlantique Nord, la frégate-rapide « BRAUNSCHWEIG (F225) » vient de rejoindre Wilhelmshaven, son port d'attache.

6. « U 15 »

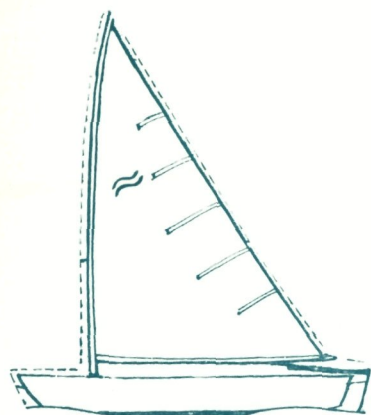
Le troisième des 18 sous-marins de la classe 206 a été commissionné à Kiel. Quelques caractéristiques de ce bâtiment : la coque amagnétique d'une longueur de 48,5 m., une installation électronique ultra-moderne et un armement de 8 tubes lance-torpilles avec 21 hommes d'équipage.

7. Coopération Franco-Allemande pour la Navigation rhénane

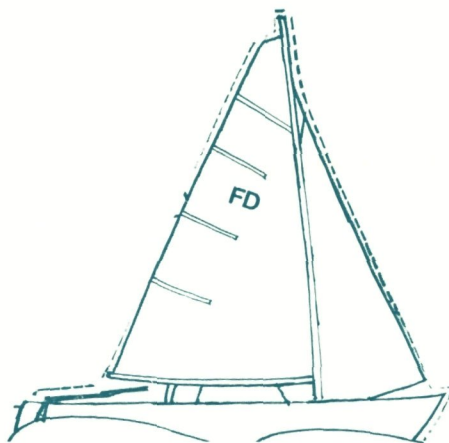
La Compagnie française de Navigation rhénane (Strasbourg) et une société de transports fluviaux de Duisbourg dans la Ruhr, ont passé récemment un accord à long terme de coopération axé plus spécialement sur les bateaux pousseurs, qui, selon les deux entreprises, occuperont dans les prochaines années une place toujours plus importante dans le trafic rhénan. Cette perspective a amené les deux entreprises à convertir leur équipement au cours des dernières années. L'étroite coopération des partenaires doit permettre d'augmenter le rendement de leur matériel, d'améliorer la rentabilité des investissements réalisés et de rationaliser le chargement et le déchargement des embarcations.

8. Utilisation du dirigeable en océanographie

La renaissance de l'aéronautique allemande vient de vivre une nouvelle étape avec le



FINN DINGHY



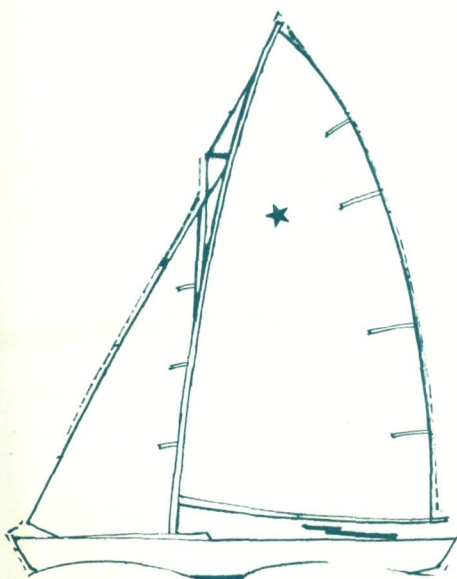
FLYING DUTCHMAN



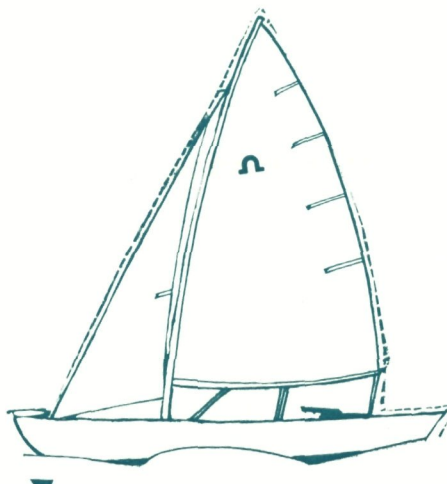
TEMPEST



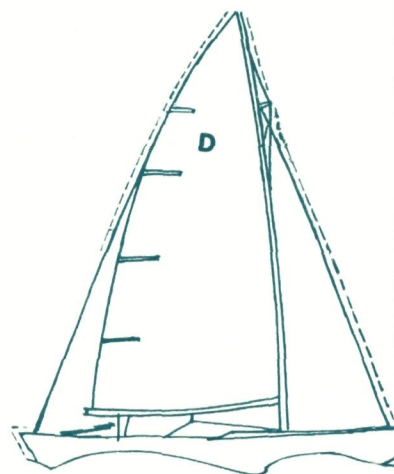
STAR



SOLING



DRAGON



premier zeppelin d'après-guerre. Gonflé à l'hélium incombustible (54.000 m3), il est propulsé par deux moteurs d'avion de 250 CV/DIN chacun, permettant de réaliser une vitesse de croisière de 60 km/h et des pointes de 100 km/h. Dans la nacelle, 6 passagers trouvent aisément place en plus du capitaine et du co-pilote. Utilisation prévue : transport de charges peu maniables dans des régions difficilement accessibles ou contrôle de la pollution de l'environnement et océanographie. Prochainement, le bébé-zeppelin, baptisé WDL 1, 60 mètres de long, WDL 2, 80 mètres et une charge utile de 9 tonnes, et même WDL 3, 120 mètres et une charge utile de 30 à 40 tonnes. Les prix varieront entre 2 et 5 millions de DM.

9. Rendez-vous international des voiliers et des yachts

Les grandes régates olympiques réparties en six catégories de bateaux se sont déroulées à Kiel-Schilksee, à quelques kilomètres de la côte de la mer Baltique. 475 yachtmen de 47 nations ont participé aux compétitions dans le « plus joli mais le plus difficile bassin de régates du monde » : la baie de Kiel. La grandiose rencontre, mais vraisemblablement aussi la dernière, des 70 voiliers de haute mer, de navires-écoles et de yachts de 18 nations a constitué le point culminant de cette partie des XXes Jeux olympiques. Les grands voiliers, appelés « Windjammer » dans les villes côtières allemandes, ont offert un spectacle majestueux lors de l'exécution de leurs manœuvres. Parmi eux se trouvaient le navire-école allemand « GORCH FOCK », un imposant trois-mâts, ainsi que les deux goélettes françaises « L'ETOILE » et « LA BELLE POULE ». Beaucoup de ces grands voiliers n'ont plus longtemps à vivre : les frais d'entretien très élevés obligent qu'on les mène les uns après les autres à la démolition. Le jour de l'« Operation Sail 72 », plus de 200.000 personnes ont été dénombrées sur la côte de la mer Baltique, près de Kiel. Elles avaient toutes tenu à ne pas manquer ce spectacle rarissime, sinon unique au monde.

10. Les six catégories de régates olympiques

A la demande de nombreux lecteurs, nous avons tenu à donner un aperçu des six catégories de régates admises aux jeux olympiques :

(1) FINN DINGHY :

Longueur : 4,50 m.

Largeur : 1,51 m.

Tirant d'eau : 0,90 m.

Surface de voilure : 10 m2.

Poids : 145 kgr.

Equipage : 1 homme.

(2) FLYING DUTCHMAN :

Longueur : 6,05 m.

Largeur : 1,80 m.

Tirant d'eau : 1,10 m.

Surface de voilure : 15 m2.

Poids : 160 kgr.

Equipage : 2 hommes.

(3) TEMPEST :

Longueur : 6,68 m.

Largeur : 1,90 m.

Tirant d'eau : 1,10 m.

Surface de voilure : 22,92 m2.

Poids : 460 kgr.

Equipage : 2 hommes.

(4) STAR :

Longueur : 6,92 m.

Largeur : 1,73 m.

Tirant d'eau : 1,01 m.

Surface de voilure : 26,13 m2.

Poids : 750 kgr.

Equipage : 2 hommes.

(5) SOLING :

Longueur : 8,15 m.

Largeur : 1,90 m.

Tirant d'eau : 1,30 m.

Surface de voilure : 21,70 m2.

Poids : 1000 kgr.

Equipage : 3 hommes.

(6) DRAGON :

Longueur : 8,90 m.

Largeur : 1,96 m.

Tirant d'eau : 1,20 m.

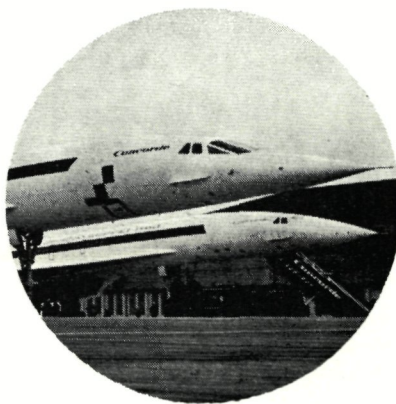
Surface de voilure : 26,60 m2.

Poids : 1.700 kgr.

Equipage : 3 hommes.

DE RIDDER JEAN





DE ONTWIKKELING VAN HET FRANSE TRANSPORT

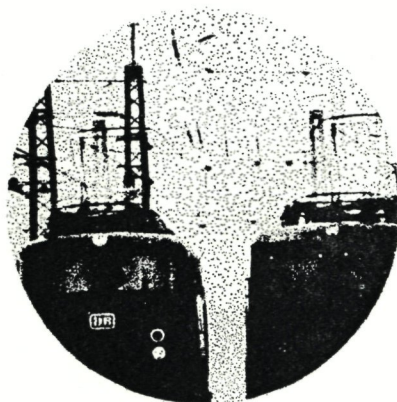
DE ONTWIKKELING VAN HET FRANSE TRANSPORT

De economische vitaliteit van een natie hangt af van de organisatie van haar transport. Enerzijds doorkruisen de transportmiddelen het hele land en laten ze het vervoer van de reizigers en van de goederen naar elk punt van het territorium toe ; anderzijds vergemakkelijken ze de toegang tot de naburige landen en tot de andere delen van de wereld.

Elke transportsector heeft zijn functie te vervullen.

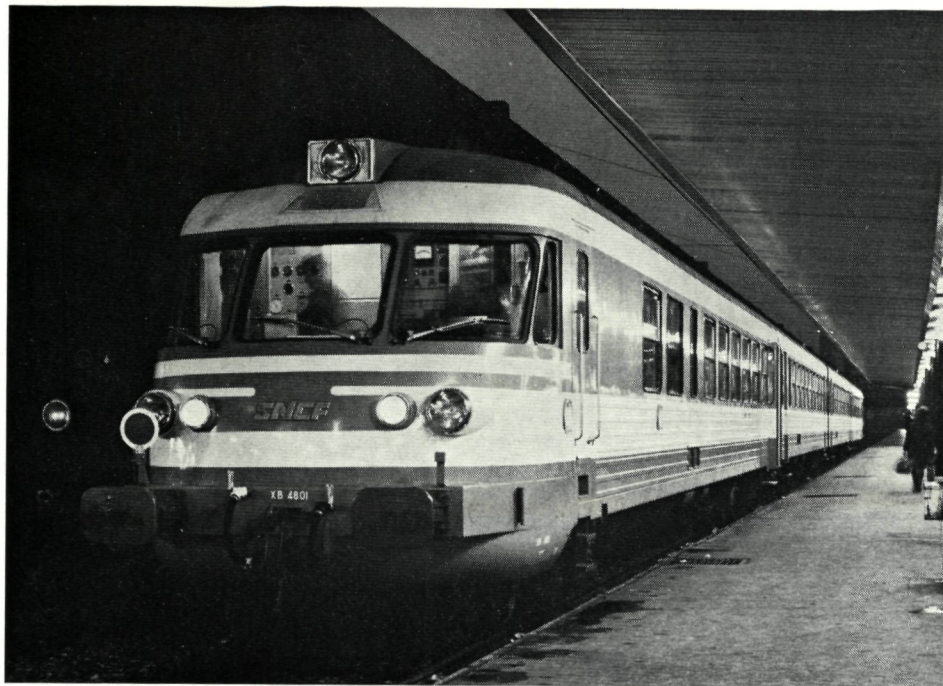
DE SPOORWEG

De rol van de spoorweg is steeds zeer belangrijk geweest. Gedurende de tweede helft van de 18e eeuw en het begin van de 20e eeuw kende het spoorvervoer over heel het Franse grondgebied een intense ontwikkeling. De SNCF is nu één van de grootste Franse ondernemingen. Het reizigersvervoer beliep in 1971 608 miljoen reizigers, d.w.z. meer dan 41 miljard reizigers-kilometer. Het goederenvervoer bedroeg in datzelfde jaar 240 miljoen ton, wat overeenstemt met 67 miljard ton-kilometer. Het net strekt zich uit over 36.000 km met onder meer 9.400 km geëlektrificeerde lijnen die op zichzelf reeds meer dan drie vierden van het totaal spoorverkeer voor hun rekening nemen.



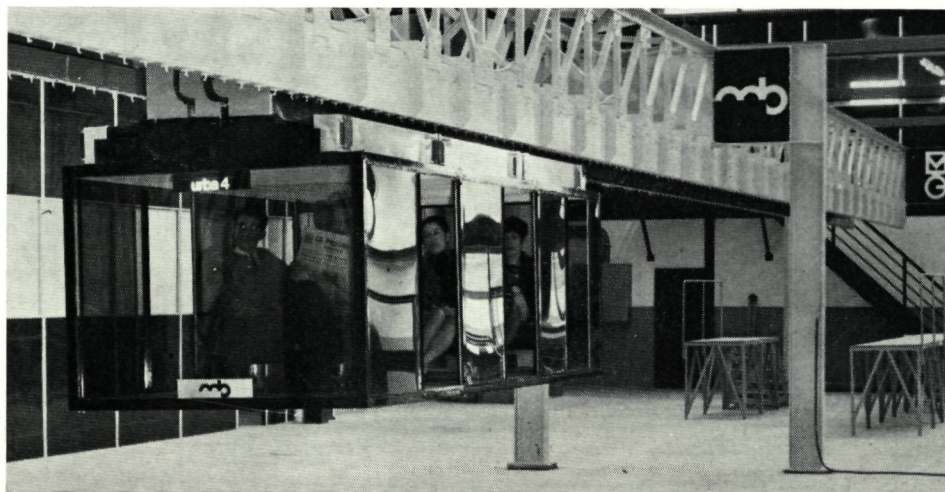
De SNCF streeft naar een permanente produktiviteitsverhoging ten einde haar kostprijs te reduceren en de diensten aan haar cliënteel te verbeteren. Zo doet de SNCF een beroep op de techniek van de gasturbines ten einde haar hoge commerciële snelheden nog op te voeren. Deze gasturbines ontwikkelen een hoog vermogen met een minimum aan belemmeringen. De met gasturbines uitgeruste treinen zijn in staat een snelheid van 180 km per uur te halen. In maart 1972 hadden ze reeds met succes 5 miljoen km afgelegd. Bovendien heeft de SNCF op de lijnen Parijs-Cherbourg en Parijs-Bordeaux turbotreinen in gebruik genomen die door twee turbomotoren worden voortgedreven en die een snelheid van 300 km per uur kunnen ontwikkelen. Dit moet worden beschouwd als de maximumsnelheid die de huidige spoorlijnen kunnen dragen. Om die grens te kunnen overschrijden is het noodzakelijk gebleken nieuwe lijnen aan te leggen waardoor het probleem van de relatief scherpe bochten wordt uitgeschakeld. Er zou ook een scheiding moeten worden doorgevoerd tussen het reizigersvervoer en het goederenvervoer dat altijd trager is.

Op de lijn van de Landes test de SNCF momenteel een turbotrein die TGV 001 werd gedoopt en die snelheden boven 300 km per uur moet ontwikkelen. De maatschappij denkt er aan voor de exploitatie van dit voor grote snelheden ontwikkeld treinstel een direkte



De turbotrein van de S.N.C.F.

De « Urba 4 » voortgedreven door 4 motoren van 10 Kw.



lijn Parijs-Lyon te bouwen die in 1978-79 in gebruik zou kunnen genomen worden. Lyon zou dan op 2 uur van Parijs liggen, Marseille op 4 u 45 m, Grenoble en Genève op 3 u 20 m. De aanpassing van de gasturbine, die hoofdzakelijk in de luchtvaart een toepassing vindt, aan de techniek van het spoorwegverkeer zou voor afstanden van de orde van 600 km tot gevolg hebben dat de reistijd van centrum tot centrum volledig vergelijkbaar wordt met die van het vliegtuig, en tegen een voordeliger tarief.

Andere belangrijke Franse realisaties bevinden zich in een experimenteel stadium: de Aërotrein en de Urba, twee luchtgliders die de techniek van het luchtkussen aanwenden. De Aërotrein is bestemd voor de interstedelijke verbindingen op middelmatige afstanden; de Urba is een niet vervuילend stedelijk transportmiddel dat de passagier een comfort biedt dat tot dusver nooit werd bereikt.

HET TRANSPORT TE WATER

Bevaarbare waterwegen

Het uitgestrekte Franse net van bevaarbare binnenwateren modernizeert zich. Een diepgaande mutatie in de techniek van de binnenvaart maakt die modernisering noodzakelijk: de kanalen en stromen moeten tegenwoordig bevaarbaar zijn voor duwkonvoeien van 3.000 tot 4.000 ton. Vooral langs bepaalde assen die geroepen zijn tot een sterke economische expansie wordt voor een grotere diepgang gezorgd: de Seine, het kanaal Duinkerke-Valenciennes, de as van de Rhône en van de Saône, de vallei van de Moezel zijn reeds uitgerust voor dergelijke konvoeien of worden ervoor uitgerust. Dat brengt mee dat de huidige typesluizen van 40 m x 6 m moeten worden vergroot tot een dimensie van 185 x 12 (of 24) m.

Havens - zeetransport

De geografische ligging van Frankrijk, een land met 6.650 km kust verklaart het groot aantal havens voor internationaal transport. Ten einde zich op het internationaal technologisch niveau te kunnen handhaven zijn de havencomplexen gedwongen tot een konstante modernisering van hun uitrusting.

Enkele voorbeelden van recente realisaties geven een idee van het belang van de aanpassingen die zijn opgedrongen door de aangroei van het maritiem transport en van de afmetingen van de moderne schepen: uitdieping van de vaargeulen; bouw van zeesluizen in Duinkerke en Le Havre; aanleg van een nieuwe handels- en industriële haven in de golf van Fos; konstruktie van een enorm droogdok in Brest.

Frankrijk heeft zich als één van de eerste landen in Europa uitgerust voor de bouw van reuzetankers. De Franse scheepswerven bouwen reeds mammoetschepen van meer dan 300.000 ton laadvermogen.

Ze hebben ook een internationale reputatie verworven in de bouw van zeer gespecialiseerde schepen, onder meer van koelcargos en van transportschepen van vloeibaar gas. Ze behoren tot de beste bouwers van containerschepen car-ferries en vissersboten.

In 1969 bedroeg de tonnenmaat van de bestelde schepen meer dan de helft van de tonnenmaat van de schepen in vaart.

Sinds de zomer van 1969 gebruikt een eerste lijn de Naviplane, een luchtglider voor zeevaart die volgens een originele techniek gebouwd is die verschilt van die van de Britse luchtgliders. De technische suksessen die door dit transportmiddel zijn behaald, hebben de regering ertoe gebracht de industrie voor de luchtgliders voor zeevaart aan te moedigen ten einde Frankrijk toe te laten zich op te hijsen tot de eerste plaats op de wereldmarkt van het snel vervoer te water.

DE LUCHTVAART

De bepalende rol van Frankrijk in de ruimtesamenwerking

Op meer dan één politiek, economisch, industrieel of commercieel domein staat de samenwerking aan de orde van de dag. Ondanks de goede wil en de gedane inspanningen stemmen de behaalde resultaten niet steeds overeen met de wensen en de verzuchtingen.

Er zijn nochtans gebieden waar de balans positief uitvalt. De ruimtevaartindustrie is er één van de meest overtuigende voorbeelden van. Dat is waarschijnlijk te danken aan een bewustwording van de noodzaak om in een snel evoluerende sektor de inspanningen te bundelen waar de programma's aanzienlijke investeringen vereisen en met een biezonder klare blik moeten worden gelanceerd.

In Frankrijk werd die noodzakelijk geachte oriëntatie reeds in 1950 duidelijk omschreven door G. Hereil, Voorzitter van de Union des Industries Aéronautiques et Spatiales.



Quatre des huit prototypes du « Jaguar » construit en coopération à la société A.M. DASSAULT/BREGUET AVIATION et B.A.C. dont le premier de série a fait son premier vol en novembre 1971 (Photo A.M. DASSAULT/BREGUET AVIATION).

De idee won zeer snel aanhangers, om uiteindelijk uit te lopen op concrete programma's waarvan het diepzee-patrouillevliegtuig « Atlantic » het eerste voorbeeld was. De doelstelling was ambitieus vermits het ging om het verenigen van 9 industrietakken uit 6 landen onder leiding van BREGUET (nu DASSAULT-BREGUET). In 1958 werd met de studies gestart en op 20 oktober 1961, datum die voorzien was in het tijdschema, werd het eerste prototype gelanceerd. Vandaag wordt dit toestel gebruikt door Frankrijk, West-Duitsland, Nederland en Italië terwijl andere landen overwegen het aan te schaffen.

Dit « Atlantic »-programma illustreert de voordelen die worden verwacht van de samenwerking. Elk land of elke industrietak die meewerkt draagt gedeeltelijk bij tot de financiering van de operatie en dit in een verhouding die draaglijk blijft terwijl het programma in zijn geheel buiten de mogelijkheden ligt van een land op Europese schaal.

Ten tweede is de beslissing om een dergelijk programma te lanceren gebonden aan regeringsbeslissingen die lang zijn gewogen vooraleer ze worden genomen. Een opzegging kan dus moeilijk worden overwogen, wat niet altijd het geval is bij strikt nationale programma's. Dat is een aanzienlijke waarborg voor de industriëlen.

Ten slotte hebben de landen die op industrieel vlak samenwerken des te meer redenen om achteraf het materieel aan te kopen dat ze zelf gedeeltelijk hebben tot stand gebracht. Het toestel kan dus in grotere reeksen worden geproduceerd ; de eenheidsprijs zal lager zijn en dus competitiever en het heeft dus meer kansen om ook andere markten te overen.

Dat zijn de essentiële voordelen van de samenwerking.

Men moet nochtans de moeilijkheden niet onderschatten die aan een dergelijke operatie verbonden zijn. De produktie duurt soms langer en de financiële kosten liggen over 't algemeen hoger. Er moeten hinderpalen worden overwonnen zoals verschillen in werkmethode, in gewoonten, taalverschillen, enz...

Die problemen werden sterk gevoeld bij de eerste realisaties die in samenwerking tot stand werden gebracht. Geleidelijk werden ze echter minder aanzienlijk en alles laat geloven dat ze in de toekomst volledig zullen verdwijnen.

Vandaag neemt Frankrijk deel in 7 luchtvaartprogramma's (Concorde, Airbus A. 300 B., Mercure zijn burgerlijke programma's ; Jaguar, Alphajet, Atlantic en Transall zijn militaire programma's) ; aan 3 helicopterprogramma's ; aan 5 motorenprogramma's ; aan 3 raketprogramma's en aan 9 ruimteprogramma's.

Met zijn inbreng aan ervaring en initiatief heeft Frankrijk zich dus stevig geëngageerd in een Europese en internationale politiek die uiteindelijk bijdraagt tot de ontwikkeling van de lucht- en ruimtevaart in de wereld.

De uitrusting, vitaal orgaan van de moderne luchtvaart

Een « uitrusting » kan worden gedefinieerd als een onderdeel dat geen integrerend deel uitmaakt van de structuur van een luchtschip, een toestel, een satelliet of van hun motor, maar dat een onmisbare functie vervult bij het operationeel gebruik van het geheel.

De evolutie van de techniek heeft tot gevolg dat het aandeel van de uitrusting in het materieel van de lucht- en ruimtevaartindustrie voortdurend stijgt. De doeltreffendheid en de veiligheid van dat materieel hangen tegenwoordig af van complexe systemen.

De Franse uitrustingsindustrie heeft die aangroei weten te volgen en haar produktie kan momenteel elke vergelijking glansrijk doorstaan.

Op militair vlak neemt de Franse industrie soms tot 100 % van de uitrusting van het nationaal materieel en van datgene dat in samenwerking wordt gebouwd, voor haar rekening. De buitenlandse vliegtuigbouwers richten zich zelfs tot haar voor enkele van hun meest geëvolueerde toestellen.

Op burgerlijk domein streeft Frankrijk naar een even briljant imago. Ook daar zijn de nationale programma's (Caravelle, NORD 262, en Jet Falcon) of de samenwerkingsprogramma's (Concorde, Airbus, Mercure) niet de enige die profiteren van de Franse techniek. Bepaalde buitenlandse konstruktoren bouwen inderdaad, uit eigen beweging of op aanvraag van de maatschappijen die er gebruik van maken, uitrusting die gerealiseerd is door HEED.

Maquette de l'« Airbus A. 300 B » qui porte les couleurs d'AIR FRANCE qui vient d'en commander 6 exemplaires (Photo Sté AEROSPATIALE 7883) et 10 en options.



Franse firma's. Dat is onder meer het geval voor FOKKER, DOUGLAS, BOEING, LOCK-
Op talrijke domeinen wordt op de Franse «know how» een beroep gedaan, van de navigatie-
centrale tot de landradar via de hydraulische en elektrische uitrusting, de structuuronder-
delen, de brandstofcirculatie, de zuurstof en de air conditioning.

Dit sukses is het resultaat van de technische en commerciële vooruitgang. Op technisch
vlak waren de basiscriteria het streven naar een hogere doeltreffendheid, het eerbiedigen
van de strengste normen, de zorg om minutieuze controles en een doorgedreven miniatur-
isering en standardisering.

Op commercieel vlak waren de eerste doelstellingen het komen tot competitieve prijzen
en de ontwikkeling van de dienst na verkoop. Evenwijdig daarmee werd de internationale
prospektie sterk opgevoerd. De jongste jaren heeft de Franse uitrustingsindustrie, dank
zij haar kwaliteit en haar dynamisme, nieuwe vormen van kollektieve actie kunnen aan-
pakken.

Zo heeft een groep van 23 maatschappijen met de Indische luchtvaartindustrie een kader-
akkoord van open licentie ondertekend dat de Indiërs toelaat onder preferentiële voor-
waarden op de Franse uitrusting een beroep te doen.

Zo ook heeft men met de medewerking van 10 maatschappijen een Groepering van Eko-
nomische Belangen kunnen oprichten voor de stimulering van de verkoop van uitrustings-
goederen aan Japan.

Een permanent bureau voor de verkoopsbevordering, dat 14 maatschappijen groepeert,
werd in de Verenigde Staten geïnstalleerd. Dezelfde operatie wordt gepland voor andere
landen.

Deze vitaliteit van de Franse uitrustingsindustrie, die in de sektor van de lucht- en ruimte-
vaartindustrie, telekommunikaties niet inbegrepen, nagenoeg 24.000 deskundigen tewerk-
stelt, wordt geïllustreerd door haar omzet die in 1971 2,1 miljard Franse frank bedroeg,
waarvan 37 % voor de export bestemd was.



GALABAL VERENIGING HULPBETOON ZEEMACHT

2 februari 1973

KURSAAL - OOSTENDE

50 ANS APRES



activité navale belge 14-18

j. verleyen

ACTIVITE NAVALE BELGE 1914-1918 (10)

SUITE ET FIN

Dernières activités navales sur le Tanganyka.

Nous venons de laisser retourner le brave Commandant G. GOOR qui va essayer de refaire sa santé très ébranlée par son dur service et après avoir accompli sa mission. Nous sommes en juin 1916 et l'offensive alliée contre l'Est-Africain se prépare. Le lac va donc nous être d'une très grande utilité pour les transports. Il semble que nous ayons la maîtrise du lac puisque l'on ne voit plus d'unités allemandes. Toute l'activité navale va donc se concentrer sur le transport. Une seule unité reste armée. Il s'agit de la « NETTA ». Sans cesse, elle va croiser sur le lac pour effectuer des missions de liaison, des reconnaissances sur les côtes et ports allemands, toujours sans rencontrer d'opposition. Le 21 juillet 1916 (Belle façon de fêter la Fête Nationale), on aperçoit pourtant une petite unité allemande au mouillage au large de Bukele. Il s'agit du « WAMI », remorqueur assez semblable au « KINGANI » et destiné à remplacer celui-ci. La « NETTA » est maintenant très bien armée et complètement aménagée en unité de guerre. Elle est dotée de mitrailleuses, d'un canon revolver de 37 et de deux torpilles Withehaed. De plus, elle a la vitesse de ses trois moteurs pour elle. Alors que la « NETTA » s'attend à devoir engager le combat, le « WAMI » se saborde contre toute attente et sans tirer un coup de feu. Le Commandant

GOOR se demande même si l'unité était armée. Le « WAMI » fut renfloué par nos hommes et remis en service sous le de « WAPI ». Il ne restait donc à l'ennemi que le « VON GOTZEN » qui ne devait quitter la baie de Kigoma que pour aller se saborder dans la baie de l'Eléphant. Par contre, une autre unité d'une certaine importance était en montage à Kigoma. Il s'agit du remorqueur de mer de 80 T. « ADJUDANT ». Cette unité avait été démontée et amenée par rail de Dar-es-Salam (où elle n'était d'aucune utilité à cause du blocus anglais) à Kigoma. Elle n'était que partiellement remontée lors de la prise de ce port et fut sabotée sur coulisse avant le départ de l'ennemi. Au cours de ces missions, la « NETTA » joua de malchance comme elle en avait déjà joué lors de la tempête de janvier. Un incendie éclata à son bord ce qui était très dangereux car elle était propulsée par des moteurs à essence. Grâce au sang-froid de son équipage, elle put être sauvée in extremis en s'échouant sur la côte belge.

Voyons maintenant l'activité au point de vue transport. On ne dispose au départ que du « VENGEUR » dont on a débarqué l'artillerie. Cette unité ne peut transporter que 14 tonnes de petits colis.

Le Colonel MOULAERT va mettre tout en œuvre pour accroître le nombre des unités. La construction du môle avance. Celui-ci est construit à deux niveaux. Le niveau surélevé forme une digue de plus en plus solide face au sud mettant ainsi la rade à l'abri des mauvaises lames qui firent tant de ravage en janvier. Ce niveau surélevé est pourvu d'une voie de chemin de fer par laquelle on amène sans cesse des wagons de moellons pour allonger et renforcer le môle. Du côté rade le môle présente un plan inférieur destiné à devenir un quai. Ce plan inférieur est pourvu également d'une voie de chemin de fer par laquelle sont acheminées les pièces nécessaires au montage des unités. Deux unités sont ainsi montées. Il s'agit de la barge « KIGALI » de 70 tonnes et du remorqueur « TANGANYIKA ». Ce remorqueur venu du Bas Congo, à la demande du Colonel MOULAERT aurait dû

Le poste de la Kalemie (devenu Albertville). A l'avant-plan, l'aboutissement de la ligne du chemin de fer avec le chateau d'eau. A l'arrière-plan, le Baron Dhanis sur sa coulisse de montage et le môle avec le remorqueur Tanganika.



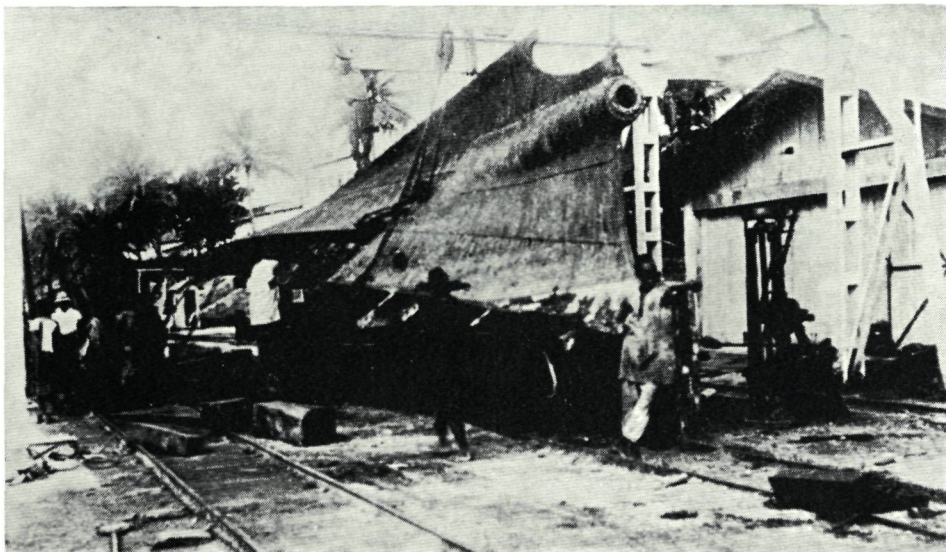


Photo trouvée sur un prisonnier allemand. Elle représente la pièce d'étrave du remorqueur « Adjudant » encore sur wagon à Kigoma au moment où elle vient d'arriver de Dar-es-Salam.

dans sa pensée être avec un sistership, une des deux nouvelles canonnières destinées aux combats au large. Puisqu'il n'y a plus de combats, le remorqueur ne fut pas armé mais affecté immédiatement au transport avec la barge « KIGALI ». Ces deux unités assureront seules les premiers transports vers la côte allemande au fur et à mesure qu'elle tombe entre nos mains. La barge transportera même du matériel de chemin de fer (locomotives et wagons) jusqu'à KIGOMA car les Allemands ont fait replier tout le matériel roulant. Bien plus tard, deux grandes barges seront montées. Elles serviront notamment au renflouement du « WAMI » et aux premiers travaux de renflouement du « VON GOTZEN ». Mais entre-temps, le gros de l'effort se porte sur le montage et l'achèvement du « BARON DHANIS » sur lequel on avait d'abord compté comme canonnière de haute mer. Il arrivera trop tard pour les premiers transports mais sera très utile durant toute la guerre. Comme je l'ai déjà fait pour l'activité des hydravions, je me contenterai, afin d'éviter des redites, de résumer ce qui est dit à ce sujet dans l'ouvrage du Colonel MOULAERT (La campagne du Tanganyka) dont je ne saurais assez conseiller la lecture. Ce livre contient en effet de magnifiques photos.

Remonter une unité comme le « BARON DHANIS » était loin d'être une mince affaire dans les conditions locales. Les tôles et membrures étaient empliées à Kabalo au moment de l'ouverture des hostilités. Par contre, la chaudière et les machines avaient dû être abandonnées à quai à Anvers lors de l'invasion.

Les pièces furent transportées de Kabalo à la Kalemie par le chemin de fer. Cette voie connaissait à cette époque un trafic intense et ses capacités étaient limitées. En outre, comme je l'ai dit, le dernier tronçon ne pouvait être utilisé qu'avec précautions, la voie ayant été achevée de façon provisoire. De la même façon furent amenés de nombreux madriers de bois qui devaient former le berceau à construire sur la coulisse de lancement. Pendant ce temps-là, la coulisse en question était construite sous la forme d'un petit môle de moellons descendant en pente douce dans la rade. Cette coulisse était également desservie par le chemin de fer. On put enfin commencer les travaux, construction du berceau et pose de la quille. Mais, le manque de main d'œuvre qualifiée pour le placement des rivets se fit tout de suite cruellement sentir. Les travaux n'avançaient pas. Le Colonel MOULAERT fit face à la situation en faisant venir des riveurs d'Afrique du Sud et, ainsi, les travaux purent être terminés en un temps raisonnable. On put alors parachever et peindre le bateau.



Photos allemandes de « DHOWS ». Ce sont les embarcations à voiles des Arabisés. Van Hyfte en utilisa pour nos transports.

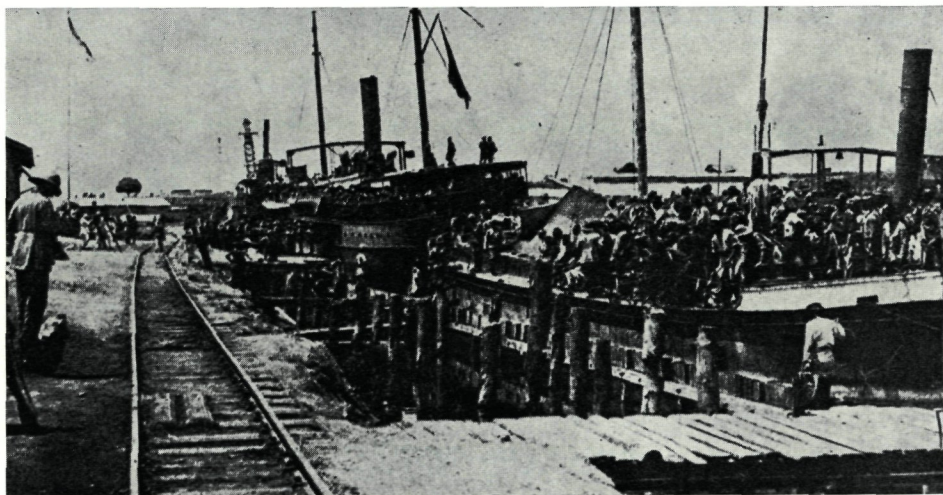
Des problèmes particulièrement ardues se posaient pour la machinerie. Pour remplacer la chaudière et les machines abandonnées à Anvers, le gouvernement belge du Havre commanda deux gros moteurs diesel à la firme hollandaise Kromhout bien connue dans nos milieux de la pêche maritime. C'est ainsi que le « BARON DHANIS » de S.S. qu'il devait être devint un M.S.. Ceci allait du reste amener d'autres difficultés. Tout d'abord les assises prévues pour la chaudière et la machine ne se prêtaient pas, à quelques millimètres près au placement des moteurs. Il fallut adapter ces assises au burin dans des conditions de travail épouvantables. Ensuite toutes les machines auxiliaires telles que treuils d'ancres et de mâts de charge (qui étaient sur place) avaient été conçues pour être actionnées à la vapeur. On fut donc forcé d'installer à bord une chaudière distribuant la vapeur aux machines auxiliaires. Mais si l'on avait les treuils à vapeur et la chaudière, on n'avait pas de tuyauterie pour distribuer la vapeur. Nos hommes, toujours débrouillards

Le môle en construction par gros temps. A quai, le remorqueur « TANGANIKA » en cours de montage.



Construction du petit môle qui devait recevoir la coulisse de lancement du « BARON DHANIS ».





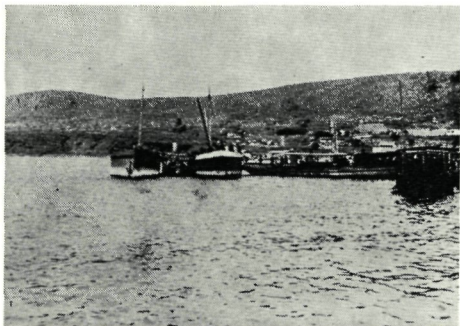
La dernière activité navale belge sur le « TANGANIKA ». Le transport des prisonniers allemands. On reconnaît le « BARON DHANIS », une grande barge et le remorqueur « TANGANIKA ».

tournerent la difficulté en brasant ensemble un bon nombre de tuyaux de cuivre de locomotives. Comme on le dit : il fallait le faire ! Enfin tout fut prêt et on put procéder au lancement sous le grand pavoi. Le « BARON DHANIS » doit être un des rares navires à moteur avec machinerie auxiliaire à vapeur. En guise de maiden trip le « BARON DHANIS » gagna Kigoma où il accosta sous grand pavoi également.

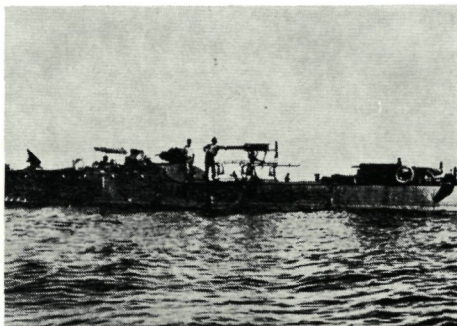
Notons encore qu'il porte les pommes de mâts du « VON GOTZEN » récupérées dans la Baie de l'Eléphant car elles émergeaient juste de l'eau.

Un fait tragi-comique émailla l'âpre construction du navire. En même temps qu'elle annonçait l'arrivée des moteurs, la firme Kromhout fit savoir qu'elle envoyait sur place un de ses techniciens pour la mise en place et la mise au point. Cette sollicitude de la firme Kromhout fut loin d'enchanter le Colonel MOULAERT. Il voyait en effet d'un mauvais œil l'arrivée d'un étranger d'un pays neutre qui pouvait très bien être un espion à la solde de l'ennemi et être chargé d'une mission de renseignements et même de sabotage dans ce que nous avions de plus précieux. Aussi, fit-il venir immédiatement de Leo un de ses anciens collaborateurs de la Marine du Bas Congo qu'il savait être bon technicien en moteur diesel. Il lui donna mission de tenir à l'œil le technicien hollandais. Ajoutons pour l'objectivité que ce Hollandais se révéla être un homme parfaitement correct.

Malgré la mise en service du « BARON DHANIS » et plus tard de deux grandes barges, les possibilités de transport demeuraient encore en dessous de la demande. C'est ainsi que l'on eut recours à quatre « DHOWS », embarcations à voile des arabes d'Udji. Pendant près d'un an cette flotille fit du service sur le lac dans des conditions souvent bien difficiles (transport de troupes, munitions, courrier, transbordement à bord des grandes unités etc.). Le commandant de la flotille était le brave Yvon VAN HYFTE dont nous avons déjà parlé. Ce brave pêcheur de Blankenberghe nous a signalé dans ses mémoires qu'il fut assisté en cela par trois autres matelots belges : BREESE, VERKNOCKE et LUSYNE. La dernière prestation de guerre de notre flotille se situe quelques jours après l'armistice. Ceci demande quelques mots d'explications. Le Commandant en chef des troupes allemandes, le Colonel VON LETTOW, voyant qu'il était en état d'infériorité et ayant été contraint d'abandonner la ligne de chemin de fer Dar-es-Salam - Kigoma et les grands centres devant les offensives alliées de 1916 et 1917 au cours desquelles les alliés ne ménagèrent pas leurs efforts en hommes, chevaux et matériel, prit le parti de prendre le maquis avec ses troupes. Coupé de tout ravitaillement, il vivait sur le pays. Se déplaçant sans cesse grâce à la légèreté de son équipement, il entretenait une perpétuelle menace



Photos du renflouement du « WAMI » à l'aide des deux grandes barges.



La « NETTA », après les dernières transformations. Toute la superstructure a été enlevée. Le bâtiment est camouflé et porte même une « moustache » à l'avant. On distingue nettement les mitrailleuses et le canon-révolger. On distingue moins nettement à chaque bord les deux supports des torpilles « Withead ».

et harcelait les voies de communications et postes alliés. Sa colonne était vraiment insaisissable et donnait du fil à retordre. Lorsque en 1917, le Portugal entra en guerre à nos côtés, il en profita pour passer en Mozambique et le même manège continua. En réalité, il poursuivait un but plus diplomatique et politique que militaire. Conscient de ce que l'Allemagne allait perdre la guerre, il voulait se trouver, à la fin de la guerre, à la tête d'une force militaire quasi-intacte de façon à pouvoir invoquer que l'Allemagne n'avait pas été battue sur ce front et qu'il fallait négocier la conservation de tout ou partie de la colonie allemande.

Les Alliés décidèrent enfin de tendre un vaste filet pour capturer la colonne Von Lettow. Après de nombreuses discussions et non sans devoir vaincre de nombreuses difficultés de transport, le dispositif fut mis en place. L'ordre d'attaquer allait être donné lorsque tomba, d'une façon un peu inattendue en Afrique, la date du 11 novembre 1918. Von Lettow était sauvé un peu comme le boxeur sauvé par le gong. Il put donc déposer les armes tout-à-fait honorablement. A propos d'armes, il faut signaler que la colonne ne possédait plus ni armes ni munitions d'origine allemande mais était entièrement équipée d'armes et munitions récupérées aux troupes de l'Empire Britannique et du Portugal. La colonne Von Lettow se trouvait alors près de la rive sud du lac. Comme il était difficile de l'évacuer par voie de terre vers un centre important, ce fut la flottille belge qui fut chargée du transport jusqu'à Kigoma. Là, les askaris indigènes furent démobilisés et renvoyés dans leurs foyers tandis que les Allemands furent évacués pour être transportés dans des camps de prisonniers en Europe. Ajoutons que Von Lettow et ses hommes furent bien traités par les Alliés. En effet, si Von Lettow s'était montré un adversaire acharné, il avait toujours été correct et loyal.

Et voilà, nous allons quitter le Tanganika pour d'autres théâtres d'opérations. Nous y reviendrons peut être sommairement si des éléments nouveaux sont découverts.

FIN





wisselbeker 1972 Stroombank

WISSELBEKER STROOMBANK 1972

INTERKORPSEN ZEILWEDSTRIJD

te Nieuwpoort op 20, 21 en 22 september 1972

Er bestaan van dat soort mensen die graag allerlei organisaties in gang steken, zelfs als ze er helemaal niet de tijd voor hebben, op goed geluk af. Anderen werken met volharding aan een zaak, zonder veel ophef te maken, en brengen deze tot een goed einde. Dit is zowat de reden waarom de vierde uitgave van de «STROOMBANK», zeilwedstrijd met caravelles, op een vlotte wijze zijn beloop kende. De medewerking van verscheidene mensen, welke met het zeilen of de zeilsport niet veel uitstaans hebben, heeft natuurlijk veel bijgedragen tot het welslagen.

Veertien ingeschreven ploegen, waarvan er uiteindelijk nog twaalf aan de startlijn verschenen op 20 september j.l. Belet door het feit van de dienst? Alsof deze bij uitstek maritieme sport niet zou bijdragen tot een goeie sfeer en het bevorderen van de korpsgeest, teamspirit.

Naast de stuurmannen welke traditiegetrouw deelnemen zijn er wel enkele nieuwbakken wedstrijdzeilers present. Het is wel prettig om vast te stellen dat er van langs om meer deelnemers komen welke hun eerste zeilpogingen deden in de Zeemacht. Voor deze mensen een belevenis, voor de inrichters een aanmoediging, voor de Zeemacht een vingerwijzing?

Na het klassieke regelen van de administratieve en huishoudelijke aangelegenheden, kregen we veel gepalaber op de briefing van 10.30 uur. Met kracht Beaufort 3 tot 4 komt de wind uit de SSW en de meteo voorziet een vermindering tot 2. Het wedstrijdcomité beslist de eerste reeks in de namiddag en op zee te laten doorgaan.

Start in de havengeul, ter hoogte van de ingang van de marinebasis Nieuwpoort, naar het zeegat waar drie boeien met een omloop van ongeveer 4 zeemijl, wachten op een of ander «WATER!» of «BAKBOORD!».



Klaar voor de start... !

Deze eerste start werd door alle boten op zeer voorzichtige wijze genomen, met het gevolg dat de eerste slechts 3 seconden na het startsein over de lijn gaan.

Tot aan de staketselhoofden blijven de konkurrenten tamelijk goed gegroepeerd. Buitengaats blijkt er een kracht 4 te staan en de vertrouwden weten dan onmiddellijk hoe de zeegang op onze kuststrook is. Een 2 à 3 voets golfslag laat de bemanningen weten dat er niet gelachen wordt. Wie nu zonder problemen stuurt of zich als fokkemaat ten volle kan geven, heeft « talent ». Wie laat « killen » en geen buiswater wenst binnen te krijgen is een « voorzichtige ».

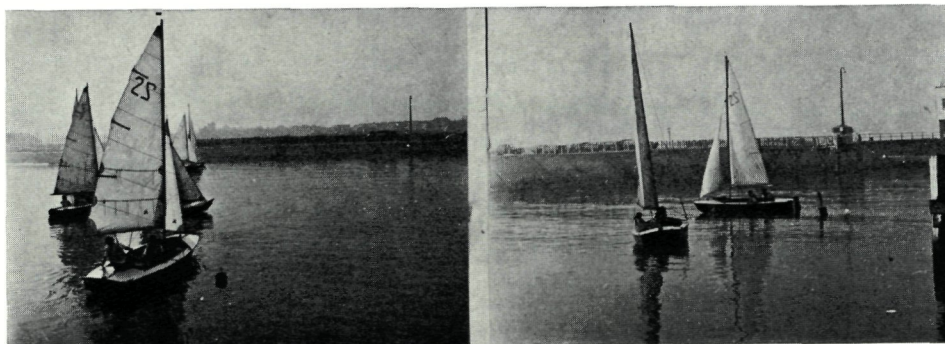
Het resultaat laat ook niet op zich wachten en reeds aan de eerste boei zijn de categorieën ingedeeld. Vanaf dit ogenblik is het praktisch uitgemaakt spel, want wie nu tegenwinds voorop ligt blijft daar tot de aankomst in de haven.

Onderlinge plaatsbetwistingen, met wisselvallige kansen, geven de overwinning aan de eerste ploeg van de marinebasis Kallo met één der favorieten (1MR Willems) als stuurman.

Eerlijkheidshalve dient gezegd dat alle ploegen zich in deze eerste reeks zeer verdienstelijk maakten en dat enkel de ondervinding hier het overwicht brengt. Dit vooral wanneer men rekening houdt met de vijfde plaats van de onvoorbereide en neofiete ploeg van NCP Nieuwpoort. Flink gezeild zou men zo zeggen.

Na afloop van deze eerste reeks ontstaat een koortsige ijver om de boten beter te regelen. Sommige ploegen varen immers met een volledig onbekende boot. Iedereen had iets te wijzigen ; die boot moest noodzakelijk eens drooggezet en gekuist worden ! Trek hem de berm op of misschien kan ik beter eens kijken hoe de winnaars hun mast regelen ? Veel spanning op het want ? Helling of niet ? Morgen zal het in ieder geval beter gaan want... Stel u maar gerust, de volgende dag was het bijna windstil en alle regelingen waren hopeloos verkeerd. Niemand scheen iets te wijzigen en het resultaat was een overwinning van COMSERVOST, zelfs tamelijk afgetekend. Deze reeks zag ook de eerste opgave en de eerste declassering wegens foutief afduwen. Wat tot voorzichtigheid zou moeten aansporen en tot nadenken stemmen.

Voor de derde reeks wordt de start in de namiddag gegeven en, door langs de startlijn te zeilen, geeft dit aanleiding tot enkele opeenvolgende algemene terugroepingen. Uitein-



Het ging er dikwijls zeer spannend aan toe.

delijk zijn ze dan toch weg terwijl ook de wind aanwakkert tot een flinke 2, 't begint er op te gelijken.

De eerste ploeg van Antwerpen neemt beslist de leiding, dringt zich naar de eerste plaats en laat niet meer los. Daar deze reeks in de haven gezeild wordt schijnt er voor vele ploegen een raadsel « stroming » te zijn opgerezen. Vooral de nieuwelingen in deze wedstrijd zijn het noorden kwijt in de letterlijke en figuurlijke zin. Nou ja, het is niet voldoende te weten van waar de wind komt. De winnaar van de vorige reeks wordt dan ook nog gedeclasseerd, COMLOGNAV legt nogmaals beslag op de tweede plaats (eigen boot nietwaar) en als derdes krijgen we een volledig nieuwe ploeg van de Nautische School. Dat belooft ! Protest wordt meestal gevolgd door declassering ; moet je natuurlijk eerst ondervinden om het te weten.

De vrijdagmorgen kan je de mist snijden, erwtensoep ! Komt de wedstrijd in het gedrang ? Uitstel voor de vierde reeks en voorzichtig beslissen de wedstrijd in de haven te varen. Opklaringen en start om 10 uur. Voor de meesten wordt het een hopeloze « drijfpartij » en dienen alle « trukjes » bovengehaald te worden om toch maar die eerste boei te ronden.

Een opgave in het rak naar de tweede boei, omdat « het toch geen werk was ». Ongelijk hebben ze want amper een kwartier later voelen we een lovertje wind. De ploegen van Antwerpen, Comlognav en Comservost zijn de eersten om hiervan te profiteren. Echter geen wind genoeg om de wedstrijd uit te zeilen binnen de tijdslimiet ; dus de baan inkorten. Weinig verandering in het verder verloop en een derde overwinning voor de ploeg Antwerpen/Willems. Een half uur later kwam de laatste boot aan.

Gelukkig lost de mist op en waait er een SW-er met kracht 2 bij de start van de vijfde en laatste reeks. Deze reeks moet het klassement geven vanaf de derde plaats want de eerste is reeds voor Antwerpen/Willems en de tweede plaats gaat reeds zeker naar Comlognav/Vuurman. Comienav/Desmet zou nog een kans hebben ware het niet dat Willems een vierde overwinning op de rekening brengt, en zonder discussie. Comservost/Van Overschelde wordt hier tweede en verzekert zich een plaatsje in de voorste gelederen.

NCP Oostende doet zich nog declasseren en Cenrep/Verhaeghen behoudt het gemiddelde van de wedstrijd, drie zesdes en een vijfde plaats op 12 is een konstant gemiddelde.

Zelfs de kieskeurigen vinden uiteindelijk dat de omloop in de haven niet zo slecht is en dat er wel veel manoeuvrekennis en wedstrijd tactiek bij te pas komt.

Volgen nu de uitslagen van de wisselbekerbetwisting waarbij de ongunstigste reeks niet meetelt voor de rangschikking.



Inderdaad... deze Caravelles zijn uitstekende zeilboten !

						Tot. p.
1. NCP Antwerpen/Willems	0,75	2	0,75	0,75	0,75	3
2. COMLOGNAV/Vuurman	2	3	2	2	4	9
3. COMSERVOST/Van Overschelde	4	0,75	Décl.	4	2	10,75
4. COMIENAV/Desmet	6	Décl.	3	5	3	17
5. COMSERVOST/Degreef	8	5	4	3	7	19
6. NCP Antwerpen/Huyghe	3	4	9	8	6	21
7. CENREP/Verhaeghen	11	6	6	6	5	23
8. NCP Nieuwpoort/Bullinckx	5	8	5	9	9	27
9. COMIENAV/Rogiers	7	Opg.	7	7	8	29
10. NCP Oostende/Windmeulen	9	9	8	11	10	36
11. NCP Oostende/Jonette	12	7	10	10	Décl.	39
12. NCP Zeebrugge/Delanghe	10	10	11	Opg.	12	43



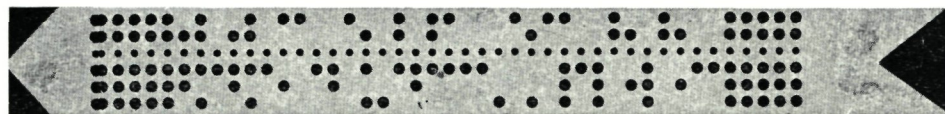
Met de medewerking van het BLOSO kon elke ploeg over een vaste boot beschikken, wat vorige jaren niet het geval was. Hierdoor kon voldaan worden aan de wens van de meeste stuurmannen om de Stroombank te betwisten met dezelfde boot.

Wat kan wel het geheime wapen zijn waarmee Antwerpen zo gemakkelijk wint ? Inderdaad gemakkelijk als men ziet dat de reeks welke wegvalt een tweede plaats is ! Het lijkt me dat de grootste troef wel de nodige wedstrijdervaring is. Dan ook nog een aantal kleine belangrijke dingen : gepast evenwicht, juiste regeling van de zeilen, verstandhouding in de boot, alle elementen die naar de overwinning kunnen leiden spelen een rol. Het is het totaal van al deze kleine voordelen, op puntstellingen, welke toelaten sneller te zeilen dan de anderen, beter te zijn. Kortom, een betere ploeg te vormen.

Het is dan ook voor de derde maal dat de wisselbeker naar Antwerpen gaat, wat bij de proclamatie onderstreept werd door CPC Wattron Commandant van de Nautische School en organisator van de wedstrijd.

Nog een zin welke veel in de mond lag : « die caravelles zijn uitstekende zeilboten ».





telex mar mar

g. doyen

● Parlons d'abord si vous le voulez bien, de la guerre de la morue entre l'Angleterre et l'Islande, qui vient de porter ses limites territoriales à 50 milles. Pour la Belgique un accord a été immédiatement passé avec l'Islande ; à ce sujet, les observateurs estiment que le gouvernement de Reykjavik vient de marquer un nouveau point au détriment de la Grande Bretagne, qui continue à s'opposer aux nouvelles limites des eaux territoriales islandaises. Il ne fait donc guère de doute que cet accord ne pourra être accueilli qu'avec regret et même un certain déplaisir à Londres d'autant plus que le Foreign Office avait effectué diverses représentations auprès du gouvernement belge afin d'obtenir que tous les pays touchés par la décision islandaise alignent leur politique.

L'impression qui se dégage de la signature de l'accord entre la Belgique et l'Islande, est que le gouvernement islandais considère que cet accommodement joue pour la reconnaissance, par d'autres pays, de la nouvelle limite de 50 milles des eaux territoriales de l'Islande. L'accord qui a été signé par le ministre islandais des affaires étrangères, M. E. Agustsson, et l'ambassadeur de Belgique en Islande, M. Etienne Harford stipule qu'un nombre restreint de chalutiers belges seront autorisés à pêcher à l'intérieur de la limite de 50 milles. (Tous sauf un ont Ostende pour port d'attache).

Il leur sera permis de pêcher en sept endroits bien délimités et stiués pour la plupart au large des côtes sud de l'Islande.

Les Belges devront tous les six mois renouveler leurs demandes de permis de pêche au ministère islandais des Pêcheries.

La conclusion de l'accord a été assez facile, mais on ne peut oublier que la Belgique était beaucoup moins partie prenante dans la querelle qui l'opposait à l'Islande que la Grande Bretagne ou l'Allemagne dont les pêcheurs sont les pus touchés par la décision islandaise.

Malgré cette petite guerre de la morue, la solidarité des gens de mer continue à jouer à plein. C'est ainsi que la frégate britannique, « AURORA », s'est portée au secours d'un bateau de pêche islandais en feu à 140 milles au sud de l'Islande et a sauvé son équipage. Le bateau islandais, le « JO EIRIKSSON », avait quitté le port de Haranafjord en direction des îles Feroe, les cinq hommes à bord avaient envoyé un S.O.S. aussitôt après que l'incendie se fût déclaré, puis étaient montés à bord de canots pneumatiques.

« L'AURORA » qui se trouvait à une dizaine de milles, envoya un hélicoptère pour recueillir les naufragés qui sont tous sains et saufs.

A noter que la frégate britannique fait partie de la force navale qui apporte son appui aux chalutiers britanniques dans la guerre de la morue.

● A propos d'extension territoriale, nous avons reçu une bien curieuse nouvelle de l'Océan Indien. En effet, la commission des fonds marins de l'ONU vient de recevoir une proposition de l'Inde relative à l'extension de la limite de ses eaux territoriales qui passerait de 12 à 200 milles marins, pour des raisons exclusivement économiques. Tout de même 200 milles, c'est beaucoup.



● Dans notre flotte à nous, vous savez qu'il y a eu des changements importants. Il s'agit du rachat des parts de la société « Belgian Fruit Lines » d'Anvers par la société hollandaise « Dammers en Van Der Heide ». Le nouveau conseil d'administration de la société a été constitué. M. Van Parijs a été élu président du conseil. Bien que les quotes-parts soient toutes entre les mains de la société hollandaise, la « Belgian Fruit Lines » reste belge et les navires continueront à battre pavillon belge.



● A propos de pavillons, tous les navires entrant dans les ports australiens et qui ne feront pas usage de leur pavillon national seront mis sur une liste noire, a déclaré récemment M. Wallington, un des dirigeants de la fédération des ouvriers portuaires. Jusqu'à présent, 20 navires faisant usage de pavillon de complaisance ou d'équipages de complaisance ont été affectés par l'action syndicale.



● Du côté juridique, deux jugements du tribunal d'Anvers ont retenu mon attention.

1. D'abord que lorsque plusieurs bateaux quittent leur poste de stationnement afin de se diriger vers le goulet d'accès d'une écluse dont les feux viennent de passer au vert, celui d'entre eux qui, par précipitation, crée une situation dangereuse, est seul responsable de l'abordage qui en est résulté.
2. Ensuite que lorsqu'un navire est assisté par un remorqueur, c'est le bâtiment toué qui exerce le commandement de la traîne. Il en résulte que le navire est responsable à l'égard des tiers des fausses manœuvres exécutées sous sa direction, par le remorqueur, mais seulement dans la mesure où la manœuvre a été, soit ordonnée, soit tolérée par lui. Lorsque le remorqueur accomplit de sa propre initiative une manœuvre fautive et que le navire n'a pu intervenir utilement pour y obvier, aucune responsabilité ne saurait être retenue à charge du bâtiment toué.



● Ces questions d'avaries et d'abordages appellent à nous pencher sur quelques chiffres. Il apparaît en effet que le tonnage perdu par les marines marchandes du monde entier, en 1971, par suite de naufrages, de collisions, d'incendies et d'autres causes, constitue un record depuis 81 ans que le Lloyds Register of Shipping tient des statistiques. Au total, 377 bateaux ont été perdus, ce qui est le chiffre le plus élevé en temps de paix. Parmi ces unités figuraient 22 pétroliers et 249 cargos.

Ces pertes se répartissent ainsi :

naufrages : 129 unités totalisant 180.871 tonnes (contre 136 unités et 234.948 tonnes en 1970). Il y en eut donc un peu moins, de même que pour les incendies : 56 unités totalisant 227.707 tonnes (contre 63 et 87.144 tonnes en 1970). Neuf de ces unités étaient des pétroliers. Par contre, au chapitre des collisions : 43 unités totalisant 83.977 tonnes (contre 40 et 48.432 tonnes en 1970). De même, les heurts avec des récifs ont affecté 121 unités totalisant 433.215 tonnes (contre 93 et 239.949 tonnes en 1970). Pertes dues à d'autres causes : 21 unités totalisant 82.688 tonnes (contre 16 et 2.746 tonnes en 1970). 61 % des bâtiments perdus avaient moins de 500 tonnes, mais le nombre des unités de plus de 10.000 tonnes est passé de 15 en 1969 à 23 en 1971. 13 % de toutes les unités perdues avaient moins de 5 ans et 23 % plus de 25 ans. En 1971, 4.266.007 tonnes ont été envoyées à la ferraille, les Etats-Unis venant en tête dans cette catégorie avec 1.175.577 tonnes.



● Pendant ce temps, la France espère coopérer avec le Japon dans un projet de construction d'un nouveau navire nucléaire à usage commercial. Le commissariat à l'énergie atomique français a officiellement fait une proposition visant à organiser une étude franco-japonaise pour la construction d'un navire de ce genre et les diplomates de l'ambassade de France à Tokyo ont déjà entamé des discussions sur la possibilité de la collaboration. Le Japon et l'Allemagne de l'Ouest ont déjà établi des liens à titre privé pour la recherche et la construction, selon lesquels les deux pays peuvent faire des échanges de renseignements techniques.

La construction du « MUTSU », le navire nucléaire japonais de 8.350 tonnes, spécialement mis au point pour le transport de matériaux nucléaires, tels que le combustible atomique, est presque achevée. Mais le gouvernement japonais pense à faire étudier la construction d'un nouveau navire atomique pour la marine marchande.



● Revenons à notre Mer du Nord qui va bientôt être fort encombrée, si elle en avait encore besoin.

Le directeur de la B.P. Trading Ltd, M. Jack Birks, a déclaré que les puits de pétrole de la Mer du Nord pourraient produire environ trois millions de barils par jour au début des années 1980.

Cette prédiction est basée sur des prévisions selon lesquelles d'ici 10 ans, les nouvelles réserves de pétrole découvertes en Mer du Nord pourront être évaluées à 12 milliards de barils pour l'ensemble de la Mer du Nord.

M. Birks prévoit que d'ici 1975, une centaine de puits seront creusés chaque année. Il va falloir faire attention où l'on circule.



● Voyons maintenant tout autre chose : La Marine américaine, qui a déjà effectué des expériences secrètes avec des marsouins et des lions de mer pour détecter les mines et les hommes-grenouilles ennemis, s'efforce maintenant d'« éduquer » des baleines en vue de la récupération de divers objets reposant sur le fond des mers, notamment des torpilles. Deux baleines ont été utilisées pour ces expériences au large des îles Hawaii, indique le Pentagone, précisant que les cétacés ont plongé jusqu'à plus de 500 m. de profondeur avec des équipements de levage fixés à leurs mâchoires. Les baleines ont réussi à atteindre des torpilles d'exercice placées au fond grâce aux ondes acoustiques émises par la torpille.

L'équipement de sauvetage emporté par les baleines est constitué par une poche de caoutchouc qui se fixe automatiquement sur l'objet à récupérer et qui se gonfle ensuite avec un gaz spécial, ramenant l'objet à la surface. Le procédé, affirme le Pentagone, apparaît à la fois économique et simple. Les expériences ont été effectuées de 1969 à octobre 1971 sous le nom de code d'opération « Deep Ops ».



C'est sous un chaud soleil qu'a eu lieu la rentrée académique à l'école Supérieure de Navigation d'Anvers. Dans son allocution d'ouverture, le Commandant de l'école, le Capitaine Westerlinck a mis l'accent sur le développement des études face à l'évolution constante de la technique et a estimé que le nouveau programme mis en application cette année, en est la conséquence et qu'il permet de formuler les plus grands espoirs.

Ensuite le Commandant intronisa la nouvelle promotion 72-73, promotion qui comprend 74 élèves, dont 2 candidats pour la Force Navale et 6 candidats pour la Marine Marchande du Zaïre.

Commandant Westerlinck : « La tradition veut que, chaque année, un nom soit donné, à la nouvelle promotion, afin de commémorer un grand marin ou une personnalité qui a contribué au développement de la science nautique, à l'usage des navigateurs. Il a plu à l'Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure, de décerner à la 66ème promotion le nom de Peter Plancius. Ce jeune théologien de la Réforme, né en 1552, dans un village flamand près de la frontière française, dut émigrer en Hollande à cause de sa religion calviniste. Bien qu'il fut ministre du culte à Amsterdam, la géographie en général et la navigation en particulier, ne cessèrent de l'intéresser. Il devint un des fondateurs et le principal promoteur de la toute puissante Compagnie Néerlandaise des Indes Orientales. Grâce à son travail inlassable en vue d'améliorer les connaissances nautiques et les cartes marines, les marins hollandais purent se lancer hardiment sur les océans à la conquête et à la découverte des terres jusqu'alors inconnues ».

Puis ce fut au tour du Commandant Bildges de faire l'exposé académique dont le sujet choisi était « La Navigation Météorologique ». Nous vous en rapportons ici l'essentiel.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, le Commandant Bildges a rappelé l'événement historique qui, vers le milieu du 19ème siècle, donna naissance à la prévision météorologique. Le 14 novembre 1854, pendant la guerre de Crimée, une tempête qui survint au large de Balaklava, au sud de Sébastopol, frappa durement les bâtiments de guerre français et anglais. Les pertes subies par la flotte française affectèrent profondément l'Empereur Napoléon III qui chargea le savant astronome Leverrier * de rechercher l'origine de cette tempête. Cette tâche était difficile, Leverrier s'y attaqua résolument en rassemblant toutes les observations relevées pendant la huitaine précédant la catastrophe. Ce travail difficile et de longue haleine pour l'époque permit à Leverrier de dessiner jour par jour les cartes météorologiques. Leur étude démontrait clairement qu'un centre de basse pression s'était lentement déplacé d'ouest en est, mais il en ressortait surtout que son arrivée en Mer Noire aurait pu être annoncée. C'est ainsi que Leverrier, il y a 120 ans, termina son enquête par une conclusion qui suscita une vague d'enthousiasme : Il suffirait de transmettre rapidement à un centre donné, au grand nombre d'observations, d'y analyser les cartes synoptiques ainsi obtenues, de prévoir la carte future par extrapolation des précédents et d'en avertir tout aussi rapidement les milieux intéressés. La Prévision Météorologique dans son principe était née.

Par la suite, on se rendit compte que l'étude de Leverrier s'appliquait à un cas particulier, quasi exceptionnel et que d'autre part, les connaissances étaient encore fragmentaires et les indications trop confuses, les règles trop statiques ou empiriques et qu'enfin l'acheminement rapide des données vers le centre posaient des problèmes quasiment insolubles, où l'on voit mal, avouons-le, les cavaliers lancés à bride abattue remplacer la radio ou le

* Leverrier Urbain : Directeur de l'observatoire de Paris 1811-1877, né à Saint Lô. Découvrit la planète Neptune.

fac-similé qui nous sont si familiers aujourd'hui. Bref, on déchantait, et l'instauration de la prévision météorologique scientifique fut remise dans le tiroir aux oubliés.

Il n'en reste pas moins que, à dater de cet événement, les stations d'observations météorologiques se multiplièrent et que l'impulsion fut suffisante pour stimuler les études descriptives et statistiques qui formèrent la base des recherches théoriques qui suivirent et progressèrent toujours.

La navigation météorologique, nous dit le Commandant Bildges, est une combinaison heureuse de deux sciences vastes, complexes et en pleine évolution. Etant donné que le rendement et la rentabilité de la navigation sont étroitement liés aux conditions **météorologiques** et **océanographiques**, nos capitaines doivent être à même d'utiliser judicieusement ces conditions pour assurer une traversée sûre, économique et courte.

En simplifiant l'énoncé du problème, on peut dire qu'il s'agit de rendre une traversée la plus courte possible, en fonction du temps qu'il fait.

C'est Romme et Mathew Fontaine Maury, dont le nom figure toujours sur les Pilot-Charts américaines, qui furent les précurseurs de la navigation météorologique. Grâce à leurs tableaux et aux cartes des vents et des courants moyens pour chaque saison, les voiliers, au début du 19^{ème} siècle, réalisèrent des gains de temps considérables. Deux exemples peuvent être cités : la traversée de New-York à la Californie par le Cap Horn, ramenée de 180 à 100 jours, et celle de l'Angleterre à Sydney, et retour de 250 à 125 jours.

Vous n'ignorez pas que l'Organisation Météorologique Mondiale a créé deux organismes : la World Weather Watch (W.W.W.) qui a une tâche coordonnatrice et la Global Atmospheric Research Programm (G.A.R.P.) qui assure les réalisations techniques. Leur tâche commune est de réaliser en 1978 une prévision météorologique mondiale de haute précision. A cet effet, une répétition aura lieu en 1975, année où nous disposerons pour la première fois d'un ensemble de cartes en surface et en altitude où les systèmes atmosphériques des deux hémisphères, y compris les régions polaires s'assembleront en un immense puzzle à 3 dimensions. La G.A.R.P. dispose de moyens énormes : 6 satellites et des milliers de ballons météorologiques, un vaste réseau de stations automatiques dans les océans et déserts, la collaboration d'une armada de navires, des avions, des radiosondes et des stations radar. Ce flot de données sera centralisé dans des systèmes de calculateurs électroniques simulant un modèle mathématique de l'atmosphère. Ce modèle sera, à l'origine, entretenu dans trois systèmes différents de calculateurs dispersés sur les continents et reliés entre eux par des satellites de communication. En captant le résultat final codé, toute station isolée pourra ainsi, au moyen de son propre calculateur, prévoir les prévisions locales à long terme. La captation à bord — par retour de courrier — de la prévision codée, intéressant la zone géographique traversée, fournit au capitaine un élément de base de navigation météorologique. Mais a-t-on le temps à bord de faire de la navigation météorologique ? « Ajoutez à la liste déjà longue d'activités diverses, de charges administratives, de responsabilités nautiques, commerciales et juridiques, de coordination de trois départements à bord, et de contacts efficaces avec l'armement et les agences, celle d'accomplir quotidiennement un travail de précision qui peut nécessiter des heures de calculs et de supputations si la situation météorologique est tant soit peu complexe, n'est-ce pas trop demander d'un seul homme, fût-il même un capitaine d'élite entouré d'un staff d'officiers compétents ? ».

Or actuellement il faut reconnaître que ce n'est ni le temps, ni la compétence des capitaines qui est en cause, mais bien l'extrême difficulté — qu'il y a — d'appliquer ces techniques à toutes les traversées, en partant des prévisions captées en mer car elles se limitent généralement à l'énoncé technique des conditions météorologiques sommairement exposées et vieilles de quelques heures, à des cartes codées ou visualisées rudimentaires, accompagnées du classique « weather forecast for the next 24 hours ». D'où l'on parle de faire le travail à terre, de dépouiller les données et d'en conclure la route à faire suivre aux navires. C'est le bureau de routage.

En réalité, l'assistance météorologique aux navires en mer existe depuis 20 ans et actuellement 7 firmes privées mondialement connues proposent leurs services pour router les unités.



Le mot est lâché : « ROUTER ». Router depuis des centres spécialisés : d'où l'apparition de termes relativement nouveaux tels : routage météorologique, routage opérationnel, routage tactique, routage optimal ou tout simplement routage des navires, que nous pouvons définir comme étant : « une aide météorologique à la navigation ayant pour objet de fournir aux capitaines des éléments et des conseils destinés à leur faciliter le choix des routes et des vitesses optimales ».

Le terme idéal serait le « Routage météorologique opérationnel », proposé en France par Monsieur Ortolan, capitaine de vaisseau honoraire et diplômé en études approfondies de l'université de Paris, puisque cette expression rend compte du fait que si les conseils envoyés par le routeur doivent d'abord concerner des choix à motivations essentiellement météorologiques, ils doivent également tenir compte des autres motivations à caractère purement opérationnel exprimées dans le plan de traversée lui-même.

Le routage moderne fut créé en Amérique vers 1952 par « Allen Weather Corporation » (ALLWEX), pour l'Océan Atlantique et par « Pacific Weather Analysis Corporation » pour l'Océan Pacifique. On a immédiatement prétendu, et certains le prétendent toujours, que les propagandistes de ces méthodes étaient plus souvent inspirés par le désir de **vendre** du routage ou des heures d'ordinateur, que par celui de procurer aux capitaines, armateurs, affréteurs et — par ricochet — aux assureurs, un moyen d'améliorer l'économie générale de leurs entreprises : gageons qu'il y ait quelquefois du vrai dans cela, et c'est bien naturel d'ailleurs, mais l'arbre ne doit pas cacher la forêt et on peut tenir pour certain que l'usage du routage — déjà très répandu à l'étranger et adopté depuis peu par quelques armements belges — connaîtra un succès croissant pour devenir sous peu aussi courant que celui des autres aides à la navigation, car il n'est — en fait — pas autre chose que cela.

La procédure peut se résumer comme suit :

- 24 heures AVANT le départ le routeur reçoit les informations suivantes :
 - nom, type du navire et lettres signalétiques ;
 - vitesses correspondant à différents régimes de la machine ;
 - tirant d'eau, assiette et stabilité ;
 - détails utiles concernant le chargement pontée, conteneurs, etc. ;
 - port, date et heure de départ ;
 - première escale transocéanique et date prévue d'arrivée.
- AU DEPART :
 - le navire reçoit le plan général des routes recommandées ;
- APRES LE DEPART :
 - le navire renseigne le moment et l'endroit précis où il a pris la mer et corrige si nécessaire les renseignements transmis précédemment ;
 - s'il s'agit d'un navire sélectionné, il transmet ses observations météorologiques comme d'habitude, sinon il renseigne quotidiennement sa position de midi ;
 - le routeur pendant ce temps pointe et suit la marche du navire sur une carte individuelle, même si le capitaine néglige les conseils du routeur ;
 - il confirme ou modifie la route initialement recommandée si nécessaire il peut également, en cas de besoin, suggérer une déviation importante en cas d'évolution imprévisible au départ, mais susceptible de retarder la marche en cours de traversée ;
 - quelle que soit l'évolution, routeur et capitaine restent en contact permanent pendant tout le voyage pour compléments d'informations ou justifications en cas de désaccord.

Faisons le bilan des résultats obtenus jusqu'à présent par cette aide à la navigation, avec la prudence qui s'impose lorsqu'on analyse critiquement un ensemble de statistiques établies par les firmes de routage pour le compte d'armements étrangers.

Nous limitant à l'Atlantique Nord, les navires non-routés enregistrent en moyenne des « **pertes de temps** » de l'ordre de 12 %, soit 7 % pour les traversées portant à l'Est et 17 % pour les traversées portant à l'Ouest. En hiver des pertes de temps de l'ordre de 30 % sont courantes. Les navires routés par contre, bénéficient de **gains de temps** de plus de 24 heures en moyenne, alors que leurs avaries par suite de gros temps s'abaissent de quelque 46 %, diminuant par là même les temps morts, résultats de réparations en port, et abaissant les primes d'assurances.

Outre ces avantages, ils réduisent leur consommation en carburant et sont à même de prévoir à plus longue échéance un H.P.A. (Heure probable d'arrivée) des plus précis. Nous croyons enfin que le succès grandissant du routage est un indice probant d'efficacité reconnue par les armements, qui considèrent dès lors que la rétribution d'un tel service constitue un investissement sûr.

Comme il est d'usage de terminer par une conclusion, nous aimerions traiter rapidement les objections généralement émises.

- Des résistants tenaces mettent en cause la validité des prévisions à longue échéance. Nous pensons y avoir répondu valablement.
- Ils objectent le manque d'intérêt de **gagner** du temps sur un plan de traversée bien établi. Nous croyons savoir que le routage est surtout un moyen d'éviter de prendre du **retard**.
- Certains prétendent qu'il s'agit d'une restriction de liberté dans l'exercice du commandement. A notre avis, le routage n'est qu'une aide, rédigée sous forme de conseils, qui n'a ni la prétention d'**imposer** quoi que ce soit au capitaine, ni non plus de le dégager de ses responsabilités.

En vérité, nous pensons que sous la double poussée des améliorations techniques et des impératifs économiques, les adversaires et les mordus sont condamnés à se réconcilier. Les uns prétendent que les capitaines, en fonction de leurs études et de l'expérience accumulée au fil des voyages sont capables de faire leur propre routage. Les autres prétendent que ces opérations sont longues, minutieuses et nécessitent une excellente pratique manuelle, du travail, de la présence et de la régularité qu'on ne peut rajouter aux charges déjà nombreuses d'états-majors réduits et surchargés. Mais il est permis de penser que la présence à bord de calculateurs évolués et de fac-similés susceptibles de recevoir une suite de cartes prévues à longue échéance, permettront enfin au capitaine de se réaliser pleinement, sans exclure pour autant un routage extérieur ayant fait ses preuves.



Jetons un coup d'œil sur les progrès effectués dans l'automation des navires. En peu d'années, la section Norcontrol de la société Noratom-Norcontrol A/S/ à Oslo et à Horten, est devenue un des plus importants fabricants dans le domaine de l'automation des navires. Norcontrol a commencé la mise au point de systèmes automatiques vers 1965 en coopération avec d'importants instituts de recherche. En 1969, le premier prototype a été installé sur le cargo « TALMYR », et aujourd'hui des dizaines de navires sont équipés de systèmes Norcontrol.

Il existe trois systèmes principaux, un pour la navigation, un pour la chambre des machines et un pour les opérations de chargement ou de déchargement. Les systèmes existent en version conventionnelle et en version électronique. Les systèmes Norcontrol peuvent être installés sur des navires qui sont déjà en service, en mer, et donc sans perte de temps. Mais il y a maintenant un système amélioré pour l'automation des chambres de machines. Un nouveau système AutoChief II pour la télécommande de la chambre de machines à partir du pont est prévu pour l'année 1972.

Les techniques les plus avancées des circuits intégrés sont utilisées dans ce système, ce qui le rend plus compact que la première version, AutoChief I. Ceci signifie que le système peut être plus facilement actionné par l'équipage du navire.

Malgré le fait que le nouveau système peut effectuer un plus grand nombre d'opérations que l'AutoChief I, l'utilisation de circuits intégrés a rendu possible la réduction du nombre de cartes perforées de 50 à 12.

Grâce aux circuits intégrés, plus de 100 composants différents, représentant un grand nombre d'opérations, peuvent être intégrés dans un circuit. Par conséquent, il y a moins de points de contact qui nécessitent un soudage ou d'autres formes de connexions, donc moins de possibilités de pannes et une plus grande facilité de réparation. Le nouveau système AutoChief a été conçu pour machines B & W, Sulzer, MAN et Götaverken, mais peut facilement être adapté à d'autres marques de machines. Etant donné que le même système peut être utilisé pour différentes marques de machines, l'apprentissage et l'entretien sont

rendus plus faciles. Le système est d'ailleurs aisé à comprendre sans connaissances particulières en électronique, et dans la plupart des cas les réparations peuvent être effectuées par l'équipage. Une unité logique perfectionnée commande tous les dispositifs de contrôle et de sécurité de la télécommande des machines à partir du pont. Un programme spécial chauffe les machines lors d'un démarrage à froid. La vitesse de rotation des machines est aussi commandée automatiquement et leur arrêt est automatique lorsque les conditions l'exigent.

Le système comporte entre autres une commande électronique perfectionnée du nombre de tours par minute, et un détecteur statique de tours par minute.

Le prototype de AutoChief II a été testé l'année dernière sur le M.S. « JANNETTA », lors d'un voyage aller et retour Europe-Saint Laurent. Le système a fonctionné à merveille dans les canaux et écluses qui nécessitaient des centaines d'arrêts et démarrages des machines. En plus des appareils conventionnels, Norcontrol propose les trois systèmes dans une version utilisant un ordinateur. Ces systèmes sont les suivants :

DataBridge — un système électronique de navigation qui comporte un dispositif anticollision, un pilote automatique et un dispositif automatique de navigation. 28 systèmes DataBridge ont été commandés jusqu'à présent, dont 8 ont été installés en 1971. Le même système électronique peut être utilisé dans le port pour la répartition du chargement dans la cale, avec l'aide de l'indicateur d'assiette, ainsi que pour les opérations de chargement et de déchargement.

DataChief — un système électronique pour la chambre de machines, qui comporte un avertisseur automatique d'entretien, un système d'alarme et un dispositif d'alimentation en énergie électrique. L'unité logique pour le système de contrôle à partir du pont, peut aussi être intégrée. Système d'indicateur de niveau Norcontrol — qui centralise les indications de niveaux des réservoirs, fonctionne de façon satisfaisante sur un grand nombre de navires. Le système d'indicateur peut être lié à un ordinateur.

Enfin, disons que l'ordinateur utilisé dans les différents systèmes électroniques Norcontrol, est l'ordinateur norvégien, Nord-1, mis au point et fabriqué par la société A/S Norsk Data-Elektronikk, Oslo.



chronique de la voile



kroniek van de zeilsport

p. benoidt

REFLEXIONS SUR UNE DECLARATION DU MINISTRE DE LA DEFENSE NATIONALE

Lors d'une conférence de presse donnée en octobre, notre Ministre a déclaré que la pratique des sports à l'armée allait être développée et rendue plus intensive. On ne peut qu'applaudir à une telle initiative et espérer qu'elle sera suivie d'effets tangibles.

La FN a prouvé et démontre quotidiennement que son personnel est sportif. Que ce soit en basket-ball, en football, à l'anviron ou en plongée... nos hommes tiennent indéniablement la forme.

Et la voile ? Nombreux sont ceux qui s'interrogent sur les prestations du personnel de la FN en ce domaine spécifiquement « marin ».

Oui, la FN dispose d'un centre de voile à ANVERS, de quelques ambarcations et de beaucoup d'enthousiasme de la part d'une centaine d'adeptes.

La participation à des compétitions est encore modeste mais les résultats sont encourageants.

Si le manque de moyens est pour quelque chose dans le « sous-développement » du sport de la voile à la FN, ce sont surtout les obstacles administratifs à l'utilisation de ce matériel « en dehors du service » qui en entravent la pratique. Et pourtant, ne faudrait-il pas laisser libre cours au dynamisme de nos « Régatiers » et autres mordus de la voile car ils aiment la mer, ils aiment naviguer et rien que cela équivaut à un « Label de qualité » pour la FN. Mais ce n'est pas tout, la voile présente encore bien d'autres avantages pour notre force, à savoir :

- elle représente un apport didactique précieux et indéniable à la formation et au perfectionnement du personnel naviguant (principalement pont).
- elle développe l'esprit d'équipe et les qualités de chef, ceci dans une ambiance on ne peut plus « Marine ».
- elle combine l'effort athlétique aux qualités intellectuelles.
- elle constitue un loisir sain qui permet d'établir de nombreux liens avec une population civile de mordus de la voile et d'amoureux de la mer. Ceci est une façon originale de pénétrer un public déjà ouvert à l'idée maritime (Dans le cadre de l'action Armée-Nation).

- finalement, si l'on veut « budgéter » les avantages énumérés ci-dessus on s'aperçoit que la pratique de la voile est plus rentable et économique que les moyens classiques d'instruction et de « Relations Humaines » qu'il faudrait mettre en œuvre pour arriver au même résultat.

Il est évident que chez nous, la voile est la meilleure occupation que nous puissions donner à nos jeunes et moins jeunes ; bien organisée, cette activité n'est pas dangereuse ; bien gérée, elle n'est pas coûteuse.

Pour jouir pleinement des avantages énumérés ci-dessus, il reste encore à « libérer » le sport de la voile des contraintes artificielles qui l'étouffent. Il faut pour cela permettre aux adeptes de ce sport de s'y adonner en tout temps et dans toutes les régions où la FN est implantée. Il faut consolider le beau travail réalisé par le CENTRE DE VOILE FN dans le domaine de la petite voile, s'en tenir à une série de dériveurs (« 420 ») et les populariser en encourageant la participation aux nombreuses compétitions nationales.

Dans un second temps, la FN devrait étendre son activité à la pratique de la croisière et de la course sur des voiliers plus importants ; d'abord en navigation côtière à bord de petites unités habitables, ensuite au large avec des yachts plus importants. Certes, il n'est pas nécessaire d'investir des dizaines de millions dans le sport de la voile à l'instar de la ROYAL NAVY ou de la KONINKLIJKE MARINE pour ne citer que ces marines-là ; il faut rester réalistes et s'en tenir à nos moyens.

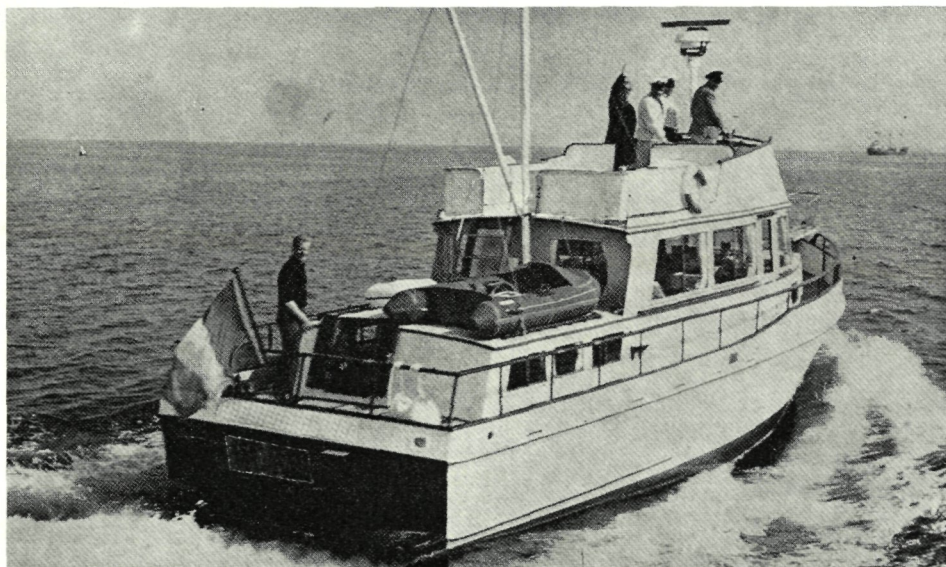
Finalement, tout en applaudissant l'initiative de notre Ministre, il faut espérer qu'elle permettra à la voile d'occuper la place qui lui revient à la FN.

La voile présente un intérêt certain au point de vue de l'entraînement de notre personnel. Ici, un navigateur de yacht utilise un radiogoniomètre pour déterminer la position de son navire.



Ce voilier est le « DAGON II » à Monsieur P. ORBAN, « Commodore » du YACHT CLUB DE NIEUPORT. Cette magnifique unité de 17 m dotée des équipements les plus modernes et les plus raffinés à effectué une croisière en Méditerranée du 14 août au 21 septembre de cette année. Au cours de cette croisière, un record a certainement été battu dans cette classe de voilier, en effet, « DAGON » a couvert la distance NIEUPORT - ALICANTE (environ 1.700 nautiques) en 13 jours.





Pour une fois nous présentons un yacht qui n'est pas un voilier... voici « QUE SERA », un yacht à moteurs de près de 13 m. reproduisant la silhouette typique des bateaux de pêche américains des bancs de TERRE NEUVE. Cette belle unité est propulsée par 2 moteurs diesel totalisant 240 CV et est équipée du RADAR et des instruments les plus sophistiqués qui soient. Son propriétaire est CPF (R) ROEGERS qui s'est déjà illustré en 1971 en sauvant l'équipage d'une embarcation chavirée sur le RASSEN dans des conditions de mer très dures. Cette année, « QUE SERA » a effectué le voyage BELGIQUE - midi de la FRANCE, aller et retour par la mer.

kroniek van de zeilsport

Zal de verklaring van de Minister van Landsverdediging op gebied van sportbeoefening, de zeilsport toelaten de plaats te veroveren in de zeemacht, die het verdient ?

Bij de persconferentie gehouden in oktober, heeft de Minister van Landsverdediging bevestigd dat het beoefenen van de sport in het leger uitgebreid zal worden. De zeemacht heeft steeds de sportbeoefening aangemoedigd en kan dan ook het initiatief toejuichen. Het klinkt tegenstrijdig maar de militaire autoriteiten verkiesen sporten zoals : voetbal, fietstochten, enz. Dit ook bij de zeemacht. Dit komt wel door het feit dat het organisme dat zich bezig houdt met de sport in het leger, samengesteld is uit personeel van de landmacht, en gewoon zijn verschillende militaire sportbeoefeningen bij te wonen vanop een tribune. Nochtans wordt in de zeemacht het zeilen met veel geestdrift beoefend. Bepaalde factoren leiden er wel toe deze sport niet uitgebreider te kunnen beoefenen ; het in gebreke blijven van materiaal en de administratieve formaliteiten om het materiaal te kunnen gebruiken buiten de diensturen. Zonder de verdiensten van de andere sporten te betwisten, kan men toch bevestigen dat de zeilsport de meest gunstigste is in de zeemacht daar :

1. Het is een verfijnde sportbeoefening bij de vorming van het personeel (vooral het dekpersoneel).
2. Het bevordert de groepsgeest samen met de chef in een trouw kader.
3. Het combineert het atletische met het intellectuele.
4. Het is een vrijetijdsbesteding die toelaat ongelooflijke contacten te leggen met mensen die zeer geestdriftig zijn voor de zeilsport en de zee, een originele wijze om het maritieme idee bij de bevolking in te prenten (in het aktiekader leger-natie).
5. Ten slotte, indien men de hierboven opgesomde voordelen wel nagaat, bemerkt men dat het praktische van deze sport zeer lonend is, meer economisch dan de klassieke

middelen, en opbouwend voor de menselijke betrekkingen in vergelijking met andere middelen, dit voor hetzelfde doel te bereiken.

De staf van de zeemacht heeft dit begrepen en doet een inspanning voor meer vrijheid op gebied van zeilsportbeoefening, en schept meer mogelijkheden in de verschillende plaatsen waar de zeemacht aanwezig is.

Het is wel duidelijk dat de zeemacht, de zeilsport als de beste bezigheid voor onze jongeren en niet jongeren kan aanbieden. Indien deze sport goed georganiseerd is en goed beheerd is, is ze noch gevaarlijk noch kostelijk.

In de nabije toekomst moet men het prachtige werk consolideren dat door het zeilcentrum van de zeemacht te Antwerpen opgericht werd. De « 420 » zou meer moeten gekend worden en de liefhebbers moeten aangespoord worden om deel te nemen aan nationale wedstrijden. Bij een tweede stap zou de zeemacht de aktiviteit moeten uitbreiden naar kruisvaarten en zeewedstrijden op bewoonbare zeiljachten.

Het is zeker dat we niet dezelfde resultaten moeten boeken zoals de Royal Navy of de Koninklijke Marine, men moet realistisch blijven en roeien met de riemen die we hebben. Tenslotte juichen we het initiatief van onze Minister toe en we hopen dat de zeilsport de plaats inneemt die het verdient.



QUI ETAIT CHICHESTER

Notre entretien cette semaine sera presque entièrement consacré à un « in memoriam ». Vous le savez sans doute, Sir Francis Chichester, le plus célèbre navigateur solitaire du monde est mort à l'âge de 70 ans, d'un cancer de la colonne vertébrale. Qui était cet homme condamné à mort pour un cancer du poumon, refusé à 39 ans par la RAF parce que « trop vieux » et qui avait, à 65 ans, réalisé le tour du monde seul à bord d'un voilier ?

A 18 ans, jugeant l'atmosphère de la Grande-Bretagne étouffante, il décide de s'expatrier. Il choisit la Nouvelle Zélande et y arrive pratiquement sans argent et sans spécialité aucune. Il subsiste grâce à des emplois divers et parfois saugrenus : bûcheron, gardien de troupeaux, mineur, chercheur d'or, démarcheur d'une compagnie d'assurances, exploitant forestier, agent immobilier.

Mais cela ne suffit pas à son esprit d'entreprise : avec quelques amis de sa trempe, il va fonder une compagnie d'aviation. L'avion commercial n'en est encore qu'à ses débuts, mais la compagnie de Chichester connut un succès non négligeable : en trois ans, elle assura le transport aérien de neuf mille passagers, sans perte ni dommage aucun. A tant côtoyer d'avions et d'aviateurs, Chichester est pris d'une fringale de voler... de ses propres ailes. En 1929, il rentre en Angleterre où, avec application, il va apprendre à piloter. Bientôt, il acquit toutes les connaissances d'un pilote et il se rodait à l'occasion d'un tour d'Europe aérien qui défraya la chronique. De retour en Angleterre, il pouvait se considérer comme un pilote accompli. Les multiples incidents de ce périple avaient eu pour conséquence d'accélérer sa formation. En 1930, il va tenter ce qui apparaît pour l'époque comme un exploit exceptionnel, relier Londres à Sidney à bord de son appareil, un « Gipsy Moth ». C'est alors que s'est dessiné pour Chichester le goût pour les grandes aventures solitaires.

La célébrité, il la connaîtra après avoir accompli à bord de son « Gipsy Moth », équipé de flotteurs un vol réputé extrêmement difficile au-dessus de la mer de Tasmanie. En 1931, Chichester relie pour la première fois en solitaire, la Nouvelle Zélande au Japon à bord d'un hydravion. C'est son dernier exploit d'importance avant la guerre de 1939-45.

Dès que la tourmente s'annonce, Chichester rejoint l'Angleterre et en 1940 il offre ses services de pilote à la Royal Air Force ; mais il a alors 39 ans et on le juge « trop vieux » pour prendre place dans cette élite d'aviateurs. Après la guerre, il est pris d'une nouvelle

passion : la navigation à voile (en solitaire, bien entendu). Il a acquis un petit voilier, le « Gipsy Moth II » et en quatre ans il participe à une quinzaine de courses. Il a trouvé sa voie. la voile sera désormais le centre de ses préoccupations et de ses activités.

C'est alors que va s'insérer dans la vie de Chichester un événement. Depuis quelques temps sa santé s'est gravement détériorée, ses forces déclinent rapidement et sa poitrine le fait souffrir. Tous les diagnostics des médecins se rejoignent : Chichester est atteint d'un cancer du poumon. Les ravages du terrible mal sont considérables. Les médecins donnaient une seule chance de guérison, mais il fallait enlever immédiatement un poumon. Rendez-vous fut pris et une chambre réservée à l'hôpital en vue de l'opération. Le jour prévu, Sheila, sa femme, s'opposa formellement à l'intervention chirurgicale et le malade rentra à la maison. Son état ne cessait d'empirer mais Chichester gardait une petite lueur d'espoir, maintenue par un raisonnement assez simpliste : « Si le cas est aussi grave qu'on le dit et si le cancer est évolutif, il y a déjà 18 mois que je devrais être mort ».

On refit des radiographies et les médecins é mirent alors des doutes sur leur premier diagnostic. Peu après, Chichester prenait la route de la Côte d'Azur mais à Vence, son état empira subitement et il fallut faire appel à un médecin de l'endroit.

Ce n'est rien, lui dit ce médecin, si vous suivez mon traitement, dans cinq jours vous escaladerez cette montagne. Et de désigner le Baou Blanc, haut de 2.200 m. Et le miracle se produisit : 5 jours plus tard, Chichester réussissait cette ascension.

Ayant regagné confiance et optimisme, Sir Francis retrouva rapidement force et santé tandis que de nouveaux projets germaient dans son esprit.

Il était alors beaucoup question de la course transatlantique en solitaire, d'Est en Ouest, la plus fabuleuse qu'il ait jamais rêvée. Sa femme mit tout en œuvre pour qu'il en fût, et s'obstinait à penser que cela achèverait de le guérir. Il se prépara à cette course croisière de 1960, la plus rude qui ait jamais eu lieu. Quarante jours après le départ, il atteignait New York en grand triomphateur.

En 1962, hors compétition, cette fois, Chichester tenta à nouveau la difficile traversée de l'Atlantique, seul à bord de son « Gipsy Moth III » et améliora le record de 1960 : 33 jours au lieu de 40. Il s'inscrivit pour la course de 1964, qu'il accomplit en trente jours, arrivant deuxième derrière Eric Tabarly (27 jours).

En 1967, Sir Francis Chichester entreprit une aventure extraordinaire : partant de Plymouth à bord de son voilier « Gipsy Moth IV », il avait accompli un tour du monde en solitaire ! Son programme était de rallier Sydney en 100 jours et après une escale d'un mois en Australie, regagner l'Angleterre dans le même délai, couvrant au total 45.000 kms. A l'aller, Chichester emprunta la route du cap de Bonne Espérance et au retour, celle, terrible, du Cap Horn. La réussite de ce tour du monde lui valut le titre de plus grand navigateur solitaire du siècle.

Mais cela ne marqua pas la fin de ses aventures. Le 17 juin dernier, alors âgé de 70 ans et affaibli par une délicate intervention chirurgicale, celui qui était devenu « Sir Francis » par la grâce de la Reine, prit encore le départ de la course transatlantique en solitaire. Ce fut le début d'un long suspense : bientôt, il ne répondit plus aux appels radio et les Anglais crurent alors qu'il allait périr en mer, ce qu'il avait souhaité d'ailleurs. Des bateaux partis à sa recherche le retrouvèrent vivant, mais vaincu : le vieux lutteur avait perdu son dernier pari.

Rendons donc nous aussi hommage à ce vrai marin, dont la photo nous montre un visage usé, mais énergique, taillé en proue de destroyer.

G.D.



maritiem panorama

Deze vijfde uitgave van ons maritiem panorama 1972 brengt haven- en zeevaartnieuws uit eigen land.

Nieuw visserijdok te Oostende

Toen het Oostendse stadsbestuur in 1967 zijn eerste havenplan uit de doeken deed, hoopte men op een vrij spoedige uitbouw van de visserijhaven. Naast de verlenging van het bestaande dok, het plaatsen van nieuwe sluisdeuren en het uitvoeren van diverse superstructuurwerken, was het graven van een nieuw groot dok wel het belangrijkste punt van dit moderniseringsplan. Het duurde echter tot medio 1972 vooraleer bij de Dienst der Kust van het Ministerie van O.W. overgegaan werd tot de aanbesteding van de werken voor het bouwen van dit visserijdok. Het betreft echter slechts de eerste fase van het uitvoeringsplan zodat het nieuwe dok, volgens dit tempo, niet vóór 1977 in gebruik komt.

Inderdaad, deze eerste fase behelst enkel het graven van de toegangsecul tot het dok en de fundering van de beweegbare brug over deze ecul. De brug zelf alsmede het elektrische bedieningsmechanisme hoopt men dit jaar nog te kunnen aanbesteden. Voor de voltooiing der werken is een termijn van twee jaar voorzien, zodat de eerste fase slechts einde 1974 afgewerkt wordt. Pas dan wordt overgegaan tot de aanbesteding van de hoofdwerken, namelijk de uitgraving van het dok, het bouwen van de kaaimuren en het aanleggen van de toegangswegen. Hiervoor is andermaal een uitvoeringstermijn van twee jaar bepaald, zodat er 10 jaar zal verlopen zijn tussen het plannen van dit visserijdok en zijn concrete realisatie.

* * *

Het Belgisch-IJslandse visserijakkoord

Pas hadden de Oostendse visserijmiddelen na jaren aandringen het pleit gewonnen qua aanleg van hun nieuw visserijdok of het ontstellend nieuws sloeg in de Ensorstad als een bom in: IJsland weigert alle onderhandelingen en handhaaft onverbiddeijk de beslissing zijn visserijzone tot 50 mijl uit te breiden.

Dit betekende ongetwijfeld een ernstige bedreiging voor de Oostendse rederijen en de circa 200 vissers die er werkzaam zijn. Men weet immers dan ongeveer 25 % van de aangevoerde vissoorten uit de IJslandse wateren afkomstig zijn. Gemiddeld 300 ton IJs-

landse vis wordt wekelijks in de Oostendse vismijn gelost. Ook de talrijke nevenbedrijven van deze visserij waren door deze maatregel getroffen.

Tegen alle verwachtingen in, waagde onze regering een laatste verhaal. En, even onverwacht, wist zij met de IJslandse autoriteiten tot een akkoord te komen dat onze visserijbelangen aldaar gedeeltelijk vrijwaart. Daarvoor was een gecoördineerd optreden nodig van eventjes vijf departementen, te weten: Buitenlandse Zaken, Landbouw, Verkeerswezen, Economische Zaken en Buitenlandse Handel. De onderhandelingen werden zowel op bilateraal vlak als door bemiddeling van de E.E.G. gevoerd.

Het akkoord werd ondertekend door de IJslandse minister van Buitenlandse Zaken, E. Agustsson, en onze ambassadeur aldaar, Etienne Harford. Het bepaalt dat een beperkt aantal Belgische hoogzeetreibers - praktisch allen uit Oostende - in een zevental wel bepaalde gebieden binnen de 50 mijl-grens mogen vissen. Deze zones zijn in hoofdzaak langs de zuidkust van IJsland gelegen. Ons land zal evenwel om de zes maanden zijn aanvraag bij de IJslandse regering moeten hernieuwen. Hopelijk komt eerlang meer soepelheid in dit akkoord, hetgeen het Oostendse zeevisserijbedrijf ongetwijfeld ten goede zal komen.

* * *

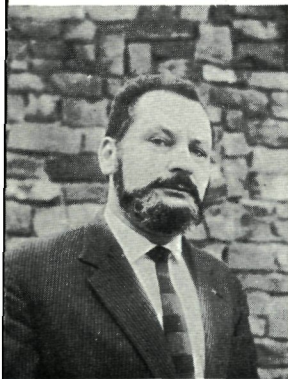
De bezoedeling van onze kustwateren

Het Belgisch-IJslandse visserijakkoord, dat de visgronden van onze hoogzeevloot voorlopig waarborgt, is des te belangrijker daar de kustvisserij eerlang niet meer renderend wordt.

Dit blijkt o.a. uit het rapport van de studiecommissie voorgezeten door dokter Claude Rouget, die de constante regressie van de zee fauna langs de Belgische kust bestudeerde. De specifieke vissoorten van onze kust - en dit weten onze vissers maar al te goed - kiezen steeds meer de hoge zee en zullen alhier over enkele jaren voorgoed verdwenen zijn zo aan de bezoedeling van de kustwateren geen einde wordt gesteld.

De grote schuldigen voor deze toestand zijn de Schelde, het Boudewijnkanaal, de vaart Brugge-Oostende, het Leopoldkanaal en in mindere mate de IJzer, die hun vervuilde water in de zee lozen. Voeg daarbij het rioleeringswater dat rechtstreeks in de havens van Nieuwpoort, Oostende, Blankenberge en

h. rogie



Zeebrugge terecht komt. Het gehalte aan schadelijke zouten van metalen zoals kwik, cadmium, lood en koper verhoogt hierdoor voortdurend. Dit jaar werd de concentratie van Salmonella-bacteriën en andere gevaarlijke virussen zo groot in het zeewater tussen Oostende en de Scheldemonding dat ze een gevaar betekende voor de baders.

Slechts door het bouwen van de nodige zuiveringsstations in de kusthavens en langsheen kanalen en rivieren - dit in samenwerking met onze burens - kunnen onze kustwateren hun zuiverheid van weleer terugwinnen.

* * *

De bocht van Bath

Volledige zuivering van het Scheldewater. Dit is de conditio sine qua non van de Nederlandse autoriteiten voor de goedkeuring van de doorsteek van de bocht van Bath, beter gekend als « Plan Verschave ».

Dit plan, sinds 1962 in het Waterbouwkundig Laboratorium van Borgerhout bestudeerd en herhaalde malen aan de goedkeuring van Verkeer en Waterstaat voorgelegd, beoogt de bevaarbaarheid van de Schelde voor 125.000-tonners door het rechtekken van de bocht van Bath tussen Zandvliet en Walsoorden. Na 10 jaar steriele besprekingen met onze noorderburen staan wij steeds even ver terwijl Fos, Le Havre, Duinkerken, Europoort en Maplin Sands zich reeds klaar maken om volgeladen 500.000-tonners te ontvangen.

Zonder blikken of blozen verklaarde onlangs onze minister van O.W. dat de bocht van Bath een prioritaair probleem is dat geen vertraging mag dulden (sic). De nieuwe Nederlandse eis inzake zuivering van het Scheldewater wordt ingewilligd en dit zal in drie fasen geschieden. Vooreerst een lichte verbetering van de kwaliteit van het water vóór eind 1973, vervolgens een fase met aanzienlijke verbetering van de kwaliteit tot eind 1977, en tenslotte de volledige zuivering van de stroom binnen de 15 jaar. Deze zuivering zal gelijktijdig verlopen met de werken voor het rechtekken van de bocht daar aan elke fase van deze werken een graad van zuiverheid van het Scheldewater is verbonden. Indien alles volgens planning verloopt en de Nederlanders geen nieuwe eisen stellen, zal Antwerpen 125.000-tonners kunnen binnenloodsen in 1988.

Vermelden we nog dat het tracé van het plan Verschave door Nederland werd verworpen. Een meer noordelijk gelegen tracé werd voorgesteld, waardoor het Verdrongen

Land van Saeftinge gespaard blijft. Het nieuwe tracé is echter om nautische redenen veel minder gunstig voor Antwerpen dan de oorspronkelijk geplande afsnijding.

Hoelang nog zal ons land zich door onze noorderburen om de tuin laten leiden ?

* * *

Het Baalhoekkanaal

Volledige zuivering van het Scheldewater is ook de voorwaarde tot goedkeuring door Nederland van het geplande Baalhoekkanaal. Ondanks protest van onze regering, weigeren onze noorderburen immers dit project te scheiden van het plan Verschave i.v.m. de afsnijding van de bocht van Bath. Beide ontwerpen beogen immers de verbetering van de bevaarbaarheid van de Schelde en moeten derhalve als één groot concept beschouwd worden, zo menen zij.

Intussen zijn de werken reeds aan de gang voor het graven van de sluis van Kallo, die de zuidelijke verbinding vormt tussen de Schelde en de nieuwe haven van de linker-oever. In feite bestemd voor het versassen van duwkonvoien naar het Antwerpse hinterland, zal deze sluis aan de zeeschepen toegang verschaffen tot de nieuwe haven, zolang het geplande Baalhoekkanaal niet gegraven is.

In verband met deze vaarweg vernamen we dat de Nederlandse Raad van de Waterstaat het tracé voorgesteld door onze O.W. verworpen had. Een meer zuidelijk gelegen tracé werd voorgesteld teneinde het natuurgebied van Saeftinge te vrijwaren, net als voor het plan Verschave. Daar de uiteindelijke beslissing door beide regeringen nog moet genomen worden en rekening houdend met de eis tot zuivering van het Scheldewater zal ook dit ontwerp pas over een 15-tal jaren kunnen verwezenlijkt worden.

Voor beide projecten blijft Nederland dus de eisende partij. Het is volkomen onbegrijpelijk waarom ons land zich naar de grillen van de Nederlanders gaat schikken wanneer een zuiver nationale oplossing voor ons havenprobleem reeds lang voor de hand ligt.

* * *

Nieuwe dokken op de Antwerpse rechteroever

Afsnijding van de bocht van Bath en Baalhoekproject zijn niet de enige Antwerpse plannen. De haven aan de rechteroever heeft immers haar volle ontplooiing nog niet bereikt en ook hier zijn derhalve belangrijke uitbreidingswerken voorzien.



Dit vernamen wij uit het verslag dat onlangs in de Kamer van Volksvertegenwoordigers werd uitgebracht door de commissie gelast met de begroting van Openbare Werken. Wat betreft de Antwerpse haven vermeldt het rapport dat de bouw van het 8ste en 9de havendok op de rechteroever noodzakelijk is. De eerste fase van deze werken heeft betrekking op het 9de havendok, dat voorzien wordt van 4 km kaaimuren op peil —12,50 meter, met langs beide zijden voldoende ruimte voor goederenbehandeling. Daar de aanvragen voor meerposten aan dit dok nu reeds de aldaar voorziene ruimte overtreffen, zal de realisatie van het 8ste dok snel moeten volgen. Bovendien worden ten behoeve van de Lash- en containertrafik aanlegposten voorzien nabij de toegangsgeul tot de Zandvlietsluis.

Het verslag citeert ook de diverse infrastructuurwerken ten behoeve van wegvervoer, spoor, pijpleidingen, industrialisatie en milieuhygiëne. Tenslotte wordt de noodzaak van de ontsluiting van de linkeroever onderstreept en de uit te voeren werken beschreven. Zoals we weten, gaat het om een gebied van 7.000 ha, waarvan 1.000 groenzone.

Het verslag is echter buitengewoon optimistisch daar waar het vermeldt dat de besprekingen met Nederland omtrent het Baalhoekproject in een beslissend stadium zijn getreden en er volgend jaar hieromtrent een verdrag aan het parlement wordt voorgelegd.

Nieuw droogdok te Antwerpen

Naast de geplande 8ste en 9de havendok wordt de Antwerpse rechteroever eerlang een derde dok rijker, nl. een droogdok bestemd voor zeeschepen tot 200.000 dwt.

Inderdaad, zoals bekend heeft het scheepsherstellingsbedrijf Mercantile in de haven een zesde droogdok in aanbouw. De technische fiche vermeldt dat het dok een lengte krijgt van 317 meter en een breedte van 50 meter. Het zal derhalve zeeschepen tot 200.000 dwt. kunnen ontvangen voor zover deze laatste de Schelde veilig kunnen opvaren. De toegang tot het dok wordt afgesloten met een kanteldeur van 230 ton. In 2 uur tijd zal een capaciteit van 270.000 m³ water kunnen leeggepompt worden.

Merkwaardig is wel de bouwtechniek van dit droogdok. In plaats van de traditionele dikke muren van verscheidene meters komen slechts muren van 60 centimeter. De fundering zal slechts 1,40 meter dik zijn in plaats van 7 meter zoals het voor dergelijke dokken gebruikelijk was. Dit is mogelijk dank zij een systeem van permanente ontwatering. Onder de fundering komt immers een stel drainingsbuizen, verbonden met pompinstallaties. Hierdoor wordt het mogelijk het binnendringend water voortdurend te verwijderen.

Langsheen het droogdok komt een kraan met een hefvermogen van 100 ton alsook een bestaande kraan van 25 ton. Het dok en de bijpassende installaties vergen een investering van 500 miljoen B.F.

De Schelde-Rijnverbinding

Ook de Schelde-Rijnverbinding vergt belangrijke investeringen, die voor 85 t.h. ten laste van de Belgische Staat vallen alhoewel de vaarweg praktisch volledig doorheen Nederlands grondgebied loopt.

Ook dit project is een hele geschiedenis. Het verdrag van 1839 tussen Nederland en ons land bepaalde o.a. dat de scheepvaart tussen Rijn en Schelde vrij moest blijven. Zo kwam in 1866 het kanaal Hansweert-Wemeldinge in gebruik na het dichtslibben van het Kreekrak, dat de aloude verbinding tussen Ooster- en Westerschelde vormde. Het kanaal van Hansweert was echter een veel langere Schelde-Rijnverbinding en werd daarom door ons land nooit goedgekeurd. Over een betere verbinding zijn decennia lang besprekingen gevoerd tussen beide landen. Na moeizame onderhandelingen kwam in 1963 eindelijk een akkoord tot stand voor een nieuwe en kortere Schelde-Rijnverbinding.

Pas in 1967 namen de werken een aanvang, praktisch uitsluitend onder Nederlands beheer. Het tracé herstelt de natuurlijke verbinding die vóór de sluiting van het Kreekrak bestond. Het vertrekt aan het Antwerpse kanaaldok B3 en mondt uit in het Volkerak. De nieuwe waterweg wordt 38 km lang, waarvan amper 5 km op Belgisch grondgebied.

Het werkschema verloopt in meerdere fasen en op verschillende vakken tegelijk. Zo werd onlangs een kanaalgedeelte van 850 meter doorheen de Prins Hendrikpolder aanbesteed. Het vormt de smalle verbinding tussen Sint Filipsland en Noord-Brabant. Ook een 3,5 km lang kanaalvak ten noorden van Sint Filipsland werd tegelijk aanbesteed.

Zo alles volgens timing verloopt, vaart het eerste schip eind 1975 de nieuwe waterweg op. Ruim een eeuw zullen wij hierop gewacht hebben.

* * *

Investerings te Antwerpen

Qua investeringen is het wel interessant na te gaan wat in dit opzicht tijdens het voorbije jaar in de provincie Antwerpen werd verwezenlijkt. Het geeft een concreet beeld weer van de aantrekkingskracht die de Antwerpse haven op de omliggende gewesten uitoefent.

Zo werden, volgens het jaarverslag van de Antwerpse Economische Raad, in 1971 voor 13 miljard investeringbeslissingen genomen

in de provincie, tegenover 17,7 miljard in 1970. De verzwakking van de conjunctuur tijdens het afgelopen jaar is voor deze lichte achteruitgang verantwoordelijk. Hoewel de provincie Antwerpen inzake investeringen steeds de grootste aantrekkingskracht uitoefent in het Vlaamse land, is haar aandeel in 1971 teruggelopen tot 32 %, tegenover 40 % tijdens het vorige jaar. Speciaal inzake buitenlandse investeringen blijft Antwerpen nog altijd het leeuwenaandeel naar zich toetrekken. In 1971 beliep dit 8,1 miljard of 54 % van het Vlaamse land. Het grootste deel hiervan werd in de Antwerpse havenzone gerealiseerd.

Per gewest lagen de cijfers in de lijn van 1970. Antwerpen kreeg 46 projecten met een totaal investeringsbedrag van 8 miljard. Hiervan gingen 7,3 miljard naar de agglomeratie, meestal de haven zelf. Het onmiddellijke hinterland, Turnhout en Mechelen, kreeg 64 projecten voor een globaal bedrag van 5 miljard.

Sectorieel ging het grootste deel der investeringen naar de chemische nijverheid, nl. 8 miljard, waarvan meer dan de helft in het arrondissement Antwerpen. Met 2 miljoen investeringen kwam de metaalverwerkende industrie op de tweede plaats.

Vermelden wij tenslotte dat de gedane investeringen in 1971 voor 6.155 nieuwe werkplaatsen in de provincie zorgden, tegenover 7.415 in 1970 en 8.700 in 1969.

* * *

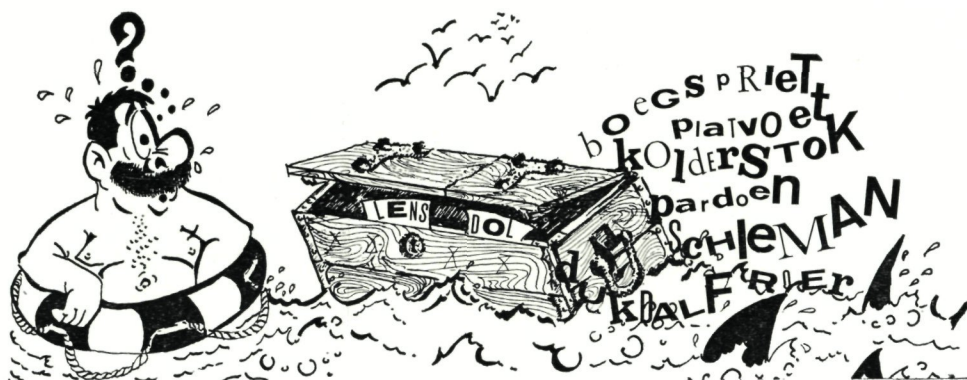
Buitenlandse investeringen in ons land

Tot slot van dit maritiem panorama geven wij ter vergelijking met voorgaand hoofdstuk een algemeen overzicht van de buitenlandse investeringen verricht in ons land gedurende de periode 1961-1970 (in 1.000 dollars).

Herkomst	België	Prov. Ant.	Aandeel
U.S.A.	1.234.551	367.222	29,74 %
W.-Duitsland	302.916	232.814	76,86 %
Frankrijk	140.628	12.264	8,72 %
Engeland	165.110	19.332	11,71 %
Japan	18.510	15.920	86,01 %
Zwitserland	92.740	1.324	1,43 %
Italië	5.056	235	4,65 %
Zweden	13.946	3.050	16,10 %
Nederland	152.796	20.968	13,72 %
Andere landen	150.136	84.849	44,63 %
Totaal	2.321.389	757.978	32,65 %

* * *

henri rogie
15-10-72



woorden uit de zeemanskist

j.b. dreesen

BOOTSMAN

Door de oude « Mahieu »-kazerne om te dopen tot een gloednieuwe Marinekazerne « BOOTSMAN JONSEN » krijgt de terminologie in verband met de functiebenamingen en de graden van de marineonderofficieren een actueel tintje, waarvan onderschrijvende dankbaar gebruik maakt. BOOTSMAN was oorspronkelijk de benaming van een bepaalde rang aan boord van een schip. Op koopvaardijsschepen was en is hij nog de aanvoerder van de bemanning en de hoogste onderofficier. Op de oorlogsschepen was hij de scheeps-onderofficier die het bevel en het opzicht had over de BOOTSMANGASTEN en aan wie het toezicht op ZEIL EN TREIL van de grote mast was opgedragen. Omdat hij bij de manoevers aan dek bleef werd hij onder de DEKOFFICIEREN gerekend. In verband met deze laatste term iets meer uitleg.

In de 17de eeuw bestond de militaire hiërarchie aan boord van de oorlogsschepen uit vier hoofdgroepen :

de OFFICIEREN - miniem in aantal, hoogstens drie aan boord van de grote eenheden.

de DEKOFFICIEREN - tegenwoordig zouden we zeggen de hoofd- of keuronderofficieren.

de ONDEROFFICIEREN en de MANSCHAPPEN.

Hiernaast bestond dan - net als nu - een onderverdeling per dienstvak, waarin ook vier hoofdgroepen te onderscheiden waren. Verweg de voornaamste was de DEKDIENT, die verantwoordelijk was voor de navigatie en de bediening van tuig en batterij. Als DEK-OFFICIER fungeerden hier de STUURLIEDEN - onze huidige gebrevetteerden in de navigatie ; de BOOTSLIEDEN en de KONSTABELS. Zij werden geassisteerd door de KWARTIER-MEESTERS die het gros van de onderofficieren leverden. De manschappen van de dekdienst waren onderverdeeld in MATROZEN (BOOTSGEZELLEN of ook BOOTSMANGASTEN) ; LICHTMATROZEN (JONGBOOTSGEZELLEN) en SCHEEPSJONGENS (HOOPLOPERS). Tot het MILITAIRE DIENSTVAK behoorden de PROVOOST, de TROMPETTER, de TAMBOER en de SCHEEPSSOLDATEN.

In de DIENSTENSECTOR stonden de KOK, de BOTTELIER, de PREDIKANT - of de AALMOEZENIER -, de ZIEKENTROOSTER (de hulp van de geestelijke verzorger), de CHIRURGIJN en de BARBIER in voor de verzorging van de bemanning.

In de toenmalige TECHNISCHE DIENST zorgden de TIMMERMAN, de ZEILMAKER, de SCHIEMAN (belast met het onderhoud van STAAND EN LOPEND WANT), de KUIPER en de SMID voor het schip in zijn verschillende onderdelen.

In elk dienstvak begon men op de laagste trap en kon men het tot Dekofficier brengen. Maar het zal de lezer wel logisch lijken dat niet elk schip een OPPERKOK, OPPERKONSTABEL of OPPER-SCHIEMAN aan boord had.

Zoals reeds gezegd was BOOTSMAN niet alleen een functie maar ook een graad, want van ONDERBOOTSMAN klom men langs BOOTSMAN op tot HOOG- of OPPERBOOTSMAN.

Bij het verdwijnen van de zeilvaart en de opkomst van de stoomvaart ontstonden nieuwe functies en verdwenen oudere functies of verminderden in belang. Hierdoor kwam de vroegere graadbenaming op losse schroeven te staan. Veel marine's namen de graden van de landmacht over en vulden die aan met de functiebenaming, maar bleven voor sommige dienstvakken de oude naam als rangbenaming behouden. Zo spreekt men in de K.N.M. van een adjudant-machinist maar ook van een bootzman, en dat is dan een onderofficier met de graad van sergeant. Dit is tegenwoordig het geval in de meeste oorlogsmarine's waar de naam BOOTSMAN enkel nog gebruikt wordt om een functie aan te duiden in de dekdienst.

Bij ons is de basis van de benaming der onderofficiersrangen, net als in Frankrijk ten andere, het woord MEESTER. Hiermee wordt de onderofficiersrang een hele eer aangedaan, want MEESTER - MAISTRE in vroegere tijden - was het hoofd van de bemanning, de gezagvoerder. Zo waren in de tijd van de KRUISTOCHTEN reeds verschillende MAISTRES van bij ons (Siger van Brugge, Gerard van Kortrijk, Winkmar van Bonen) in de Middelandse Zee zeer goed gekend en gevreesd. In die tijd deelde de meester zijn bemanning in vier afdelingen - KWARTIEREN een vierde deel - en stelde aan het hoofd van elk een KWARTIERMEESTER aan. Hieruit blijkt niet alleen dat de Kwartiermeester de oudste graadbenaming van de scheepsonderofficier is, maar ook dat het vierwachtenstelsel - laatste platvoetwacht en een boerennacht - het oudste wachtsysteem aan boord van de schepen is. Later toen men ging bezuinigen in de bemanningen en hierdoor het driewachtsysteem en zelfs het boord-aan-boordstelsel algemeen werd (midden van de 17de eeuw) bleef de term KWARTIER en KWARTIERMEESTER bestaan. MEESTER en KWARTIERMEESTER zijn dan ook termen met een eerbiedwaardig maritiem verleden. EERSTE MEESTER en EERSTE MEESTER CHEF zijn van zeer recente datum. OPPERMEESTER leunt enerszijds terug aan bij de marinegewoonte de rang van de hoogste onderofficiers - de DEKOFFICIEREN - van het voorvoegsel OPPER te voorzien anderszijds is het geen nieuwe term want hij komt in ons taalgebied reeds voor maar dan als een functie in de wereld van de wevers. En om nog even te besluiten met de BOOTSMAN, een zegswijze uit de oude doos :

Die zijn tijtje weet te gissen
En zijn touwtje weet te splissen
En zijn glas te roere staan
Mag wel voor een' bootzman gaan.

J.B. DREESEN





répertoire biographique

Le répertoire alphabétique des amiraux, capitaines et corsaires tel qu'il a paru n'est pas complet. Il nous a été donné de trouver et de recevoir encore beaucoup de renseignements intéressants qui vont nous permettre d'éditer à partir de ce numéro-ci et principalement pour les lettres de A à H, des listes complémentaires, des ajoutes ou de corrections. Que ceci n'ait pour but que de servir à la plus grande gloire de notre Marine qui comme chacun peut le voir a des traditions et un passé.

Guillaume Acker (HM)	Capitaine de Vaisseau. Commanda en 1356 une nef de la flotte du Comte de Flandre, Louis de Male, sous les ordres de l'Amiral Asse Adamzoon qui mit le siège devant Anvers.
François Adriaensen (HM)	Capitaine de Vaisseau. Commande en 1590-1598 le « Chien-Noir » flibot du roi, 90 lasts, 60 hommes, de l'escadre de Dunkerque qui participa à l'expédition de l'Invincible Armada. En 1596 il est Lieutenant du Lieutenant-Amiral Adrien Diericksen et commande le « St-Charles ».
Joris Adriaensen (HM)	Capitaine. Commande en 1600 le « St-Hubert » de Dunkerque.
Marc Adriaenssen (HM)	Capitaine de Vaisseau d'Anvers. Commande en 1592 la « Fortune » heu de 15 lasts de l'escadre d'Anvers assemblée à Dunkerque pour prendre part à l'expédition de l'Invincible Armada.
Petrus Adriaensen (KA)	Capitaine de Vaisseau de la flotte royale à Dunkerque 1637.
Timothée Adriaensen (HM)	Capitaine en 1594.
Gillis Aernout AR am 566	Capitaine corsaire d'Ostende. Commande en 1674 le « Ste-Elisabeth » de 30 T. 3 canons.
Jacob van Aelst (Bauwens)	Corsaire de Dieppe au XVI ^e siècle. Fut fait prisonnier par les Ostendais en 1487 avec ses navires et décapité. Son beau-fils, Mathys de Dieppe voulut le venger et vint attaquer Ostende. Pris par un navire portugais qui le livra aux Ostendais, il fut décapité avec tous ses gens et placé près de son beau-père.
Ocks Albertsen (HM)	Capitaine 1600-1606.
François Allemès (HM)	Capitaine 1642.
Jean Alm (HM)	Capitaine 1600-1606.
Arnoul Antheunissen (HM)	Capitaine. Commande en 1554 la « Petite-Aventure » de Flessingue.
Claes Antheunissen (HM)	Capitaine de Vaisseau. Commande en 1552 « La Lévière » de Dunkerque.
Cornil Antheunissen (HM)	Capitaine de Vaisseau. Commande en 1570 le « Vert-Bois » de l'escadre royale.
Jean Antheunissen (HM)	Capitaine 1633.

Charles de Ligne
2ième Prince et
Duc d'**Aremberg**
1550-1616
(HM)

Arentsen
(HM)

Willem Arnoul
(HM)

Asse fils d'Adam
(HM)

François Baetens
aussi **Baeten**
AR am 566

Cornelis Balle
AR am 567

Adriaen Banckert
aussi **Bancker**
AR Logbook
AR am 568

Jean Barteloot
AR am 566

Christian Barteloot
AR am 566

Frans Barrevoet
AR am 567

Jacob Barrevoet
AR am 569

Amiral Capitaine Général de la mer, 1599.
Commande en 1590 l'escadre de Séville et battit dans les parages des Açores, l'escadre anglaise du Vice-amiral Granville.
Fut nommé Amiral sous les archiducs Albert et Isabelle en 1599.
Homme de guerre et diplomate, il prit part au siège d'Anvers en 1584. A la tête des finances en 1586 il succéda au Duc de Mansfeld comme gouverneur des Pays-Bas. Membre du Conseil d'Etat, fut Chevalier de la Toison d'Or. Epousa Anne de Croy et eut un fils Philippe Charles Alexandre Antoine et une fille Ernestine.
Portrait au château d'Aremberg à Heverlee (Pourbus l'ancien).

Capitaine de Dunkerque 1636.

Capitaine de Dunkerque 1632.

Commandant en 1356 de la nef-amirale de la flotte du Comte Louis de Male.

Capitaine corsaire d'Ostende.
Commande en 1674 le « St.-Joris » chaloupe de 10 T et le « St.-Jacob » de 2 canons puis le « Ste.-Catarina » seneau de 24 T. 4 canons.
En 1675 il commande le « Ste.-Marija » de Blanckenberghe, puis le « St.-Martin » de 15 T. et le « St.-François » de 30 T. et 11 canons.
En 1676 le « Ste.-Anna ».

Capitaine corsaire d'Ostende.
Commande en 1691 le « St.-Pierre ».

Capitaine corsaire d'Ostende.
Commande en 1692 le seneau « La Duchesse de Bavière ».

Capitaine corsaire d'Ostende.
Commande en 1674 le « Ste.-Helena » seneau de guerre de 2 canons 30 T.

Capitaine corsaire d'Ostende.
Commande en 1674 le « Ste.-Helena » puis le « Jonghe Coninck van Spaigne » frégate de 60 T. 12 canons.
En 1675 le « Jesus Maria Anna » seneau de 40 T. et 4 canons.

Capitaine corsaire d'Ostende.
Commande en 1690 le « Ste.-Barbara » ; en 1691 le « Onze-Lieve-Vrouw-van-Lombardzyde » seneau de 12 lasts et 4 canons.

Capitaine corsaire d'Ostende.
Commande en 1704 le « Stad Oostende » frégate de 80 T. et 8 canons.

Bartolomeus Bout de Jonge
dit Bartje Baut
aussi Bartel Bout
AR am 566

Capitaine corsaire d'Ostende.
Commande en 1673 la frégate « De Minteren » (?) 26 canons 300 T. et en 1674 le « Den Grave van Monterey » frégate de 300 T. 30 canons qu'il a capturée devant Dunkerque.
Commande en 1674 le « San Fernando » frégate de 120 T. 14 canons.
En 1677 il commande le « St.-Bartholomeus » alias « Swanenbourg » frégate de 180 T. et 22 canons.

Thomas Becu
AR Logbook
AR am 567-568

Capitaine corsaire d'Ostende.
Commande en 1676-77-78 le « Jesus Maria Anna » barque-longue de 20 T. 4 canons puis le « Ste.-Cornelia ». En 1684 le « Den Roulandt » qui est d'Ostende ; en 1692 le « St.-Thomas ».
Commande en 1691-92 l'« Aigle Volant » seneau armé en guerre de 4 canons et 6 perriers.
En juin 1693 il commande le « Schuddebeurze » (alias « St.-Jan ») seneau armé de 2 canons ; en 1702 le « St.-Joseph » frégate de 50 T. et de 6 canons. Signe son journal de bord : Après Dieu.

Thomas Becu de Jonge
(ou le fils)
AR Logbook
AM 567

Capitaine corsaire d'Ostende.
Fils de Thomas Becu.
Commande en 1693 le seneau la « Ste.-Trinité » 30 T. 8 canons. En 1690 commande « De Wacquende Craene » seneau de 30 T. et 6 canons.

Paschier Beernaert
AR Logbook

Capitaine corsaire d'Ostende.
Commande le seneau la « Ste.-Anne » en 1691 et 1692. En 1690 commande le « Reine d'Espagne » seneau de 30 T. et 3 canons et 2 perriers.
Commence son journal de bord : « Laus Deo Semper ».

Willem Bernaert
aussi Bernard
AR am 566

Capitaine corsaire d'Ostende.
Commande en 1674 le « Ste.-Anna » et le « St.-Jean-Baptiste ». En 1675 il commande le « De Hope » barquelongue de 20 T. puis « La Victoire » seneau de 40 T. 4 canons et en 1676 le « Ste.-Anna ».

Sebastiaen Bertran
AR am 569

Capitaine corsaire d'Ostende.
Commande en 1709 « De Fortune » de 20 T. et 2 canons, et le 11 août 1744 la « Mère de Dieu toujours Immaculée » ancienne chaloupe de pêcheur de 6 T.

Pol Bestembustel
AR am 567
Biographie Ostendaise 1900

Complète la fiche précédemment parue sur laquelle il faut lire 1707 au lieu 1717.
Commande en 1690 le « Stella Matutina » seneau de 3 canons.
Il épousa le 22-2-1691 Marie Catherine Ondermarck dont il eut Marie Josine et Paul Guillaume (1702-1741 sans enfants).
Il prit à l'ennemi en 1690 et 1704 pas moins de 37 navires

Guillaume Bestembustel
AR am 566

(complète la fiche précédemment parue).
Commandait en 1675 le « De Raepe » frégate de 6 canons, en 1676 le « Ste.-Anna » en 1677 le « Rommelpot », en 1694 il commandait le « St.-Jean-Baptiste ».

Maritinus Betou
aussi **Batou - Bitou - Buijto**
AR Logbook

Capitaine corsaire d'Ostende.
Commande en 1676 le seneau « La St.-Trinité ».
Commande le « Swaluw » en 1690 de 10 T. et 1 canon.
Fut arrêté par le gouverneur de Yarmouth en août 1690.

Gillis Beyaert
AR am 567

Capitaine corsaire d'Ostende.
Commande en 1684 le « Vliegghende Valcke » et en 1690
le « Ste.-Anna » et « Den Quackel ».

Paschier Billow
aussi **Bijoen**
AR am 569

Capitaine corsaire d'Ostende.
Commande le « Jacoba » en 1708 et le « Vrienden Avon-
ture » en 1709.

Jan Boddeele
AR am 566

Capitaine corsaire d'Ostende.
Commande en 1677 le « St.-Pieterella » chaloupe de 8 T.
et 1 perrier et en 1678 le « St.-Nicolaes » et le « St.-Jan »
le « St.-Marry » pris le « St.-Barbara ».

François Bommelaer
AR am 567

Capitaine.
Commande en 1684 la galiote à 3 mats « La Fortune » de
Nieuwpoort.

Jan van Botterdael
AR am 566

Capitaine corsaire d'Ostende.
Commande en 1674 le « Jongen Arent ».

Louis de Brauwer
AR am 566

Capitaine corsaire d'Ostende.
Commande en 1674 le « St.-Louis » seneau de 6 canons.

Jan Broucke
AR am 566

Capitaine corsaire d'Ostende.
Commande en 1674 le « St.-Jan » seneau de 20 T. et 3
canons. En 1676 il commande le « St.-Franciscus ».

Paschier Brussin
AR am 568

Capitaine corsaire d'Ostende.
Commande en 1692 le « Melck Teele » barquelongue de
2 canons.

Jan de Bruyne
AR am 568

Capitaine corsaire d'Ostende.
Commende en 1693 le « Cornelia ».

Louis de Bruyne
AR am 566

Capitaine corsaire d'Ostende.
Commande en 1676 le « St.-Carolus ».

Adrien Buelaert
AR am 568-569

Capitaine corsaire d'Ostende.
Commande en 1692 le « St.-Antoine de Padoue » et le
« St.-Philippe de Neri » en 1709 « La Surprise ».





BIBLIOGRAPHIE BIBLIOGRAFIE

LA REVUE MARITIME

La Revue Maritime a cessé de paraître le 1er janvier 1972. A sa place une nouvelle revue interarmée : « Forces Armées Françaises » a été créée et paraîtra à partir du 2^{ème} trimestre '72. Avec La Revue Maritime disparaissent aussi : les revues « L'Armée » et « Forces Aériennes Françaises ». Nous regrettons vivement la disparition de cette revue qui était toute consacrée à la Marine et rien qu'à elle. Nous nous tournons avec espoir et confiance vers et confiance vers « Marine » l'organe de liaison de l'Association Centrale des officiers de réserve de l'Armée de Mer (ACORAM) à qui nous souhaitons grand tirage et gros succès.

'T ANKERTJE

Maandelijks tijdschrift - gestencild - uitgegeven door de v.z.w. Navy Foto Club. Zetel : Logistieke Groepering Zeemacht, Oosteroever, 8400 Oostende.

Dit bescheiden clubblaadje bevat heel wat interessante lektuur voor de amateurfotograaf. Naast artikelen over « Gebruik van Stopbad », « TRI-X Film », « Voorzetlenzen » en fotografie in het algemeen, bevat het een

BIBLIOGRAPHIE BIBLIOGRAFIE

hoofdstuk Clubmededelingen en een merkwaardige kijk op de taak van een Clubbestuur. Als men weet dat de heer Marcel Maes, voorzitter is, en de heer Charles Vandaele, hoofdredakteur, dan begrijpt men best dat de Navy Foto Club en hun tijdschrift « 't Ankertje » wind in de zeilen hebben.

DE BLAUWE WIMPEL

Het juni-nummer van « De Blauwe Wimpel » brengt andermaal 'n pak maritieme informatie van eerste orde. In dit nummer o.m. de achtste aflevering van de reeks « on 'n off ships », deze maal met als onderwerp : op de grens van maritieme science fiction. Lezenswaard is verder de bijdrage van de ondergang, in 1949, van het Royal Mail lijnschip « MAGDALENA » - een unieke verzekeringsaffaire ! -, alsmede de met prachtige foto's geïllustreerde bijdrage « Poging tot analyse van het verschijnsel Golf ». Daartussendoor een vergelijking tussen de opvolgende tankers met de naam « ESSO ROTTERDAM ». Vleugelboten zijn « in » in de hedendaagse scheepvaart : daarom een artikel over de « BRAS D'OR », 's werelds snelste zeegaande draagvleugelboot. En voor

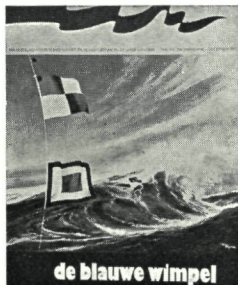
e.a. van haverbeke

de liefhebbers: op de middenpagina's een reproductie van de wolclipper « SALAMIS », naar een olieschilderij van Keith A. Griffin.

* * *

Belangrijk om te lezen in het juli-nummer van « De Blauwe Wimpel » is het artikel van medewerker Piet Kloeck over de ondergang, in januari 1942, van het s/s « GANDIA », een van de 17 schepen die de Antwerpse rederij Compagnie Maritime Belge in Wereldoorlog II verloor. Getorpedeerd door de U-135 zullen slechts enkele van de 79 opvarenden een hels zeedrama overleven. Verder in dit nummer een bijdrage over de gekende Oranje-lijn; Een sluimerende werf ontwaakt; Kruistocht langs de Joegoslavische kust; nieuws van de Belgische koopvaardij (o.m. een foto van de « WRESTLER », nieuwste aanwinst van de N.V. Sleepdienst Letzer te Antwerpen en meteen België's grootste en snelste hoogzeesleepboot!), alsmede de gekende rubrieken Van de Werven, Sleepvaart en Berging e.a.

Voor de shipslovers op de middenpagina's een reproductie van een schilderij van Keith A. Griffin, nl. het driemastvolschip « DAW-POOL ».



In de augustus en september nummers van « De Blauwe Wimpel » - periodiek voor scheepvaart en scheepsbouw - valt heel wat te lezen!

Een greep uit de inhoud: een belangwekkende bijdrage over de « CHEBEK », schip met fabelachtig zeilvermogen; ondergang van de « TORREY CANYON », enorme schadepost voor de internationale verzekeringsmarkt; samenstelling van de Belgische handelsvloot; een artikel over de Europeesleepboten; achtergronden van het « BISMARCK »-drama; kanttekeningen van de gekende Vlaamse maritieme auteur Li-

bebra Carlier over « de uitvaart van een schip »; de « SEEFALKE », nu museum-schip in Bremerhaven; The Golden Age of Sail; e.a.

Niet te vergeten op de middenpagina's de afbeeldingen van « Soul of Sail » en van het driemastvolschip « TORRENS », geschilderd door Keith A. Griffin. Dit alles aangevuld met de recente gegevens over de scheepsbouw, sleepvaart, berging enz. De Blauwe Wimpel kost 45 fr. per exemplaar. Een abonnement van 12 nummers 350 fr. Verspreiding in België: Uitgeverij De Branding, Korte Winkelstraat 15 - 2000 Antwerpen.

* * *



VAREN

5e jg., nr. 6, juni '72.

Beatrijkslaan 25, 2050, Antwerpen.

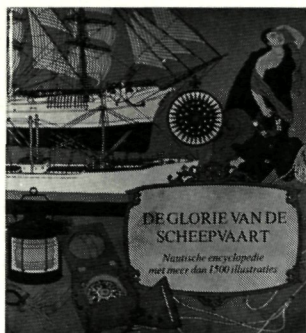
Tijdschrift Vlaamse Vereniging voor Watersport.

Opnieuw een lijvig nummer van maar liefst 60 blz. Keurig verzorgd, goed geïllustreerd, maar wel wat meer publicitaire tekst dan gewoonlijk, die echter nog de leesbaarheid van het tijdschrift niet aantast.

In dit « Grevelingen - nummer » is men van de traditionele kaft afgeweken en prijkt fier op de voorpagina in een euforie van blauw de « OLVA II », het enige Belgische jacht dat deelnam aan de Transatlantische solo-race van zondag 14 mei te Zeebrugge. Over deze Noorse Yol en de schipper Oscar Debra vindt men een en ander in dit nummer. Ondertussen hebben wij in de kranten gelezen hoe alles is afgelopen met deze moedige Antwerpenaar.

Verder een uitgebreid artikel over het watersport op de Grevelingen, enkele tips over

Jersey en Gernsey, het Belgisch kampioenschap 1972, Terneuzen, Mendonk, om te besluiten met klubmededelingen. Dit alles voor een zeer democratische abonnementsprijs van 200,— F op postrekening 141.90 van de Kredietbank Antwerpen L.O., met vermelding: « voor rekenig 1160/2400/02 van de V.V.W. »



De glorie van de scheepvaart, Uitgeverij N.V. ELSEVIER, Brussel-Amsterdam, 28 x 30, p. 277, ca. 1500 illustraties, 750,— F.

Dit encyclopedisch scheepvaartkundig standaardwerk is het resultaat van jarenlange internationale samenwerking tussen nautische deskundigen uit Zweden, de Verenigde Staten, Engeland, Duitsland, Denemarken, Noorwegen, Finland en Nederland. Bij het samenstellen is ruim gebruik gemaakt van adviezen van vele bedrijven en instellingen op het gebied van scheepvaart in Europa en Amerika; elke bladzijde van het boek is ter goedkeuring of eventuele correctie voorgelegd aan het Noorse Scheepvaartmuseum te Oslo, het Smithsonian Institute in Washington en het Rotterdamse Maritiem Museum « Prins Hendrik ». Er vanuit gaande dat een duidelijke illustratie een lange beschrijving kan vervangen geeft dit boek in meer dan 1500 kleurrijke, instructieve tekeningen alle belangrijke aspecten van de scheepvaart weer. Tekeningen die technische precisie paren aan grafische schoonheid. Het boek opent met een geïllustreerde index, waarmee de lezer die details en onderdelen kan identificeren waarvan hij de namen niet kent. Vervolgens worden aan de hand van illustraties de volgende onderwerpen behandeld:

de romp, rondhouten en tuigage, het zeil, de voortstuwing, visserij, de zeisport, de bewapening, navigatie, manoeuvreren.

Ieder onderwerp wordt voorafgegaan door een inleidend historisch en technisch overzicht van een op het desbetreffende gebied bij uitstek deskundige. Een uitgebreid register besluit het boek.

De Nederlandse uitgave kwam tot stand met medewerking van E. W. Petrejus, conservator van het Maritiem Museum « Prins Hendrik », en een aantal Nederlandse deskundigen; H.V. Quispel van het Instituut voor Scheepvaart en Scheepsbouw zorgde voor een voorwoord.

Dank zij het encyclopedische karakter, de briljante illustraties en de uitputtende behandeling is dit kijk- en naslagboek tot een standaardwerk van de scheepvaart geworden.

* * *

Georges DUFOUR, *Loua*, éditions La Renaissance du Livre, Bruxelles, Place du Petit Sablon 12, C.C.P. 883.32, 240,— F, 16°, p. 320.

Charley est un modeste mécanicien de marine satisfait de son sort. Un enchaînement de circonstances l'amène à épouser Loua, fille très dynamique d'un joaillier indochinois.

Il se laisse entraîner un peu malgré lui à partir avec sa femme récolter des perles fines dans un petit atoll inconnu de la mer de Corail.

Ce voyage, leur vie dans l'île sont marqués par une série d'aventures dont les péripéties, pleines de couleur et de mouvement, restent cependant dans les limites du vraisemblable et se profilent sur la toile de fond de la guerre aéro-navale du Pacifique.

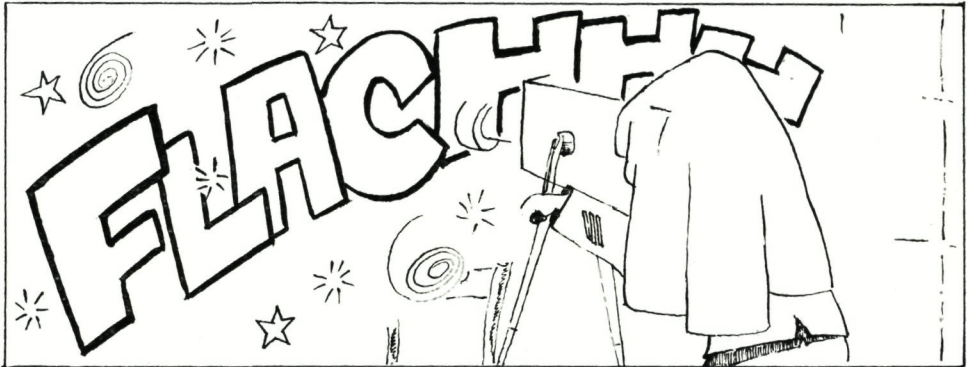
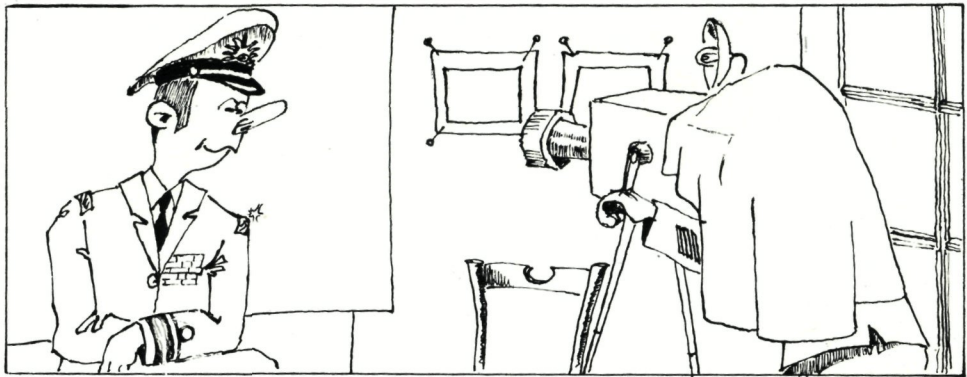
Vingt ans plus tard, Fred les rencontre au Japon exploitant une pêcherie de perles de culture et nous raconte leur histoire.

A l'issue d'une longue carrière maritime l'auteur s'est amusé à écrire ce récit plein de fraîcheur et de jeunesse et dans lequel la violence n'est pas acceptée comme allant de soi.

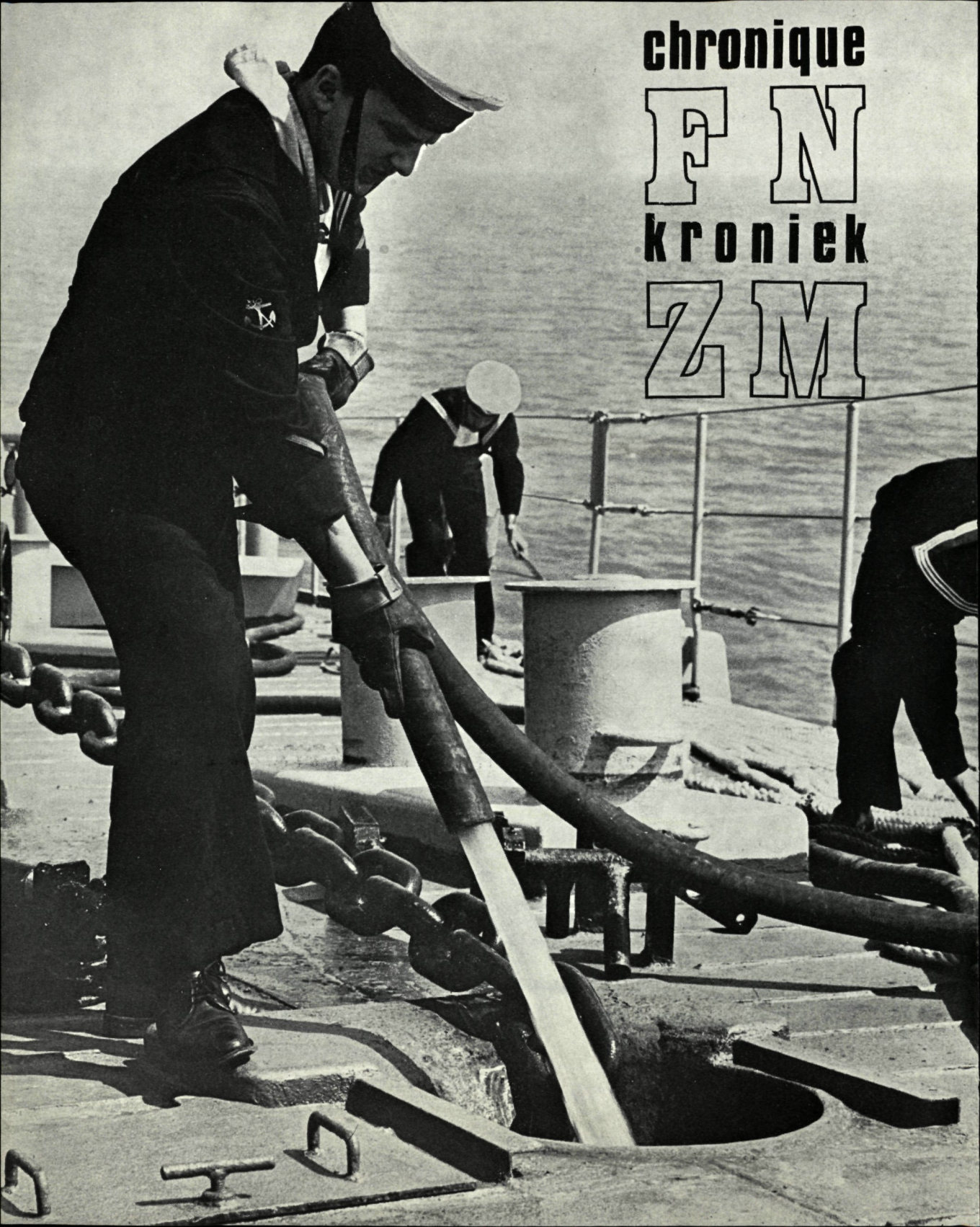
Jeff Bevan a illustré le livre d'un crayon habile à saisir la beauté des navires, même les plus vétustes.

humo(u)r

sans paroles...
zonder woorden...



chronique
FN
kroniek
ZM





Bij Koninklijk besluit van 23 november jl., werd Comodore L. Lurquin, in cumulatie met zijn functie als Stafchef van de Zeemacht, aangeduid als inspecteur-generaal van de Zeemacht.

Par Arrêté Royal du 23 novembre, le Comodore L. Lurquin, Chef d'Etat-Major de la Force Navale, fût désigné comme Inspecteur-général de la Force-Navale.

TENTOONSTELLING « ONTMOETING II »

Op 12 oktober had in het kwartier te Evere, in het kader van de kulturele activiteiten van de Luchtmacht, de plechtige opening plaats van de tentoonstelling « Ontmoeting II ».

Talrijke autoriteiten, zowel militairen als burgers hadden er aan gehouden deze sfeervolle tentoonstelling bij te wonen.

De Zeemacht werd vertegenwoordigd door Fregatkapitein J.C. Liénart, Commandant Marine Basis Oostende en directeur van Neptunus.

Aan deze tentoonstelling, die op een zeer hoog artistiek peil stond, werd door enkele leden van onze macht deelgenomen.

Van de 1MC Baeck, prijswinnaar van vorig jaar, en de 1MC De Vestel, afdeling schilderkunst, werd elk een werk weerhouden en tentoongesteld.

Ook onze « Navy Foto Club » liet zich niet onbetuigd.

Van de 1MC C. Vandaele werden vier werken weerhouden, hij werd tevens bekroond met de 2e prijs zwart/wit. Van twee andere leden van de club, de Heer M. Maes, de zeer aktieve voorzitter van de Navy Foto Club en 1MP O. Recour werden eveneens enkele werken tentoongesteld.

Rekening houdend dat alleen 15 % van alle inzendingen weerhouden werden, mag hier ongetwijfeld van een sukses gesproken worden.

Al kunnen wij niet met de grote massa naar voor komen, toch zijn de leden van de Zeemacht niet meer weg te denken op nationale en internationale tentoonstellingen.

C.V.



Fregatkapitein J.C. Liénart felicitert Eerste Meester Chef C. Vandaele.

BEZOEK DUITSE MILITAIREN

25 Duitse officieren en onderofficieren van Saarbrücken hebben op 14 oktober een bezoek gebracht aan de Zeemacht te Oostende. Het mijnenmuseum van Eguerin, de recompressiekamer en de M908 « TRUFFAUT » stonden op het programma.

BEZOEK AAN DE ZEEMACHT DER LAUREATEN VAN DE WEDSTRIJD VAN DE « ATLANTISCHE JEUGD »

Na op 12 oktober een boom geplant te hebben bezochten de laureaten van de wedstrijd « Atlantische Jeugd » de Zeemacht. De twintig internationale laureaten, onder de charmante leiding van een vrouwelijke kapitein U.S.A. waardeerden het bezoek ten zeerste. Tijdens de lunch in de officiers-mess van de Marinekazerne Bootsman Jonsen maakten ze nadere kennis met enkele stafofficieren van COMOPSNV en van de M930 « ROCHEFORT ».



MET DE ZINNIA TE ZAIRE

Het Commando en Logistieke steunship A961 « ZINNIA » momenteel op representatie- en oefenkruisvaart in de Atlantische Oceaan heeft van 31 oktober tot 3 november een officieel bezoek gebracht aan de Democratische Republiek ZAIRE. Aan boord van de « ZINNIA » had op 31 oktober een receptie plaats in aanwezigheid van de Commissaris-Generaal van Neder-Zaire Mevrouw Nzuzi, de Ambassadeur van België de Heer J. Vanden Bloock en de plaatselijke burgerlijke en militaire autoriteiten.

Op 1 november werd de Fregatkapitein P. Van Damme, Commandant van de « ZINNIA », samen met een delegatie van het schip ontvangen op de Ambassade van België te Kinshasa, dit in aanwezigheid van het Corps diplomatiek en vooraanstaande Zaïrese personaliteiten.

De bemanning van het schip ondernam enkele excursies o.a. naar Matadi, Inga en Tchela.

Op 2 november werd een voetbalmatch betwist tussen de lokale ploeg van Onatra Boma en de ploeg van de « ZINNIA ». Deze match, die bijgewoond werd door niet minder dan 3.000 toeschouwers, werd door Boma gewonnen met 5-1.

Op 3 november verliet de « ZINNIA » Boma met bestemming Kaapstad (Republiek Zuid-Afrika) waar het schip verwacht wordt op 7 november.

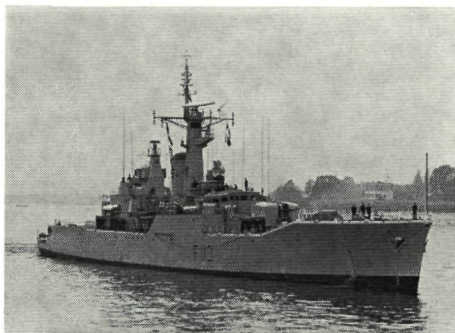
— De SQUAD 219 (MSI) ondernam een kruisvaart van 13 tot 23 november 72, en was te RAMSGATE en te SHOREHAM.

— Van 27 november tot 7 december was de SQUAD 191 (MSO) op kruisvaart, ze waren te EDINBURG van 1 tot 4 december.

— Le « ZINNIA » en croisière dans l'Atlantique sera à ABIDJAN du 21 au 24 novembre, à DAKAR du 28 novembre au 1 décembre et à TENERIFFE du 4 au 7 décembre. Le « ZINNIA » est attendu à OOST-ENDE pour le 12 décembre.

BEZOEK VREEMDE SCHEPEN

Van 10 tot 17 oktober jl., bracht het Argentijnse Schoolschip « LA ARGENTINA » een officieel bezoek aan de haven van Antwerpen. Het schip stond onder bevel van Kapitein ter Zee L.M. Casanova.



H.M.S. FALMOUTH

Het Britse onderzeebootbestrijdingsfregat « HMS FALMOUTH » bracht een routinebezoek aan de haven van Antwerpen van 20 tot 26 oktober.

Van 6 tot 10 november, deze maal te Oostende, kregen wij de 3e Nederlandse Mijnenbestrijdingsflottielje, bestaande uit de « Hr. MS ROERMOND », « DRUNEN », « GEMERT », « BROUWERSHAVEN », « GIETHOORN », « BORNE », « MAHU », « HOUTEPEN » en « LACOMBLE ».

Deze flottielje stond onder bevel van Kapitein-Luitenant-ter-Zee E. Fraser.

Van 20 tot 30 november, eveneens te Oostende, de 1ste Nederlandse Mijnenbestrijdingsflottielje, bestaande uit Hr. MS « WOERDEN », « DOKKUM », « BEILEN », « BRUMMEN », « BRESKENS », « BOXTEL », « VAN 'T HOFF », « ZOMER » en « VAN DER WEL ».

De flottielje stond onder bevel van Kapitein-Luitenant-ter-Zee F. Bertyn.



PLONGEURS-DEMINEURS

Zeebrugge

L'équipage des plongeurs-démineurs de la côte a procédé au début novembre à l'exploration de 26.000 m2 de terrain préalablement à la mise en route de grand travaux d'excavation de la nouvelle écluse. Leurs appareils ont fouillé le sol jusqu'à une profondeur de 6 m 50 aucun engin explosif n'a été trouvé.

Duikers-ontmijners

Uitvoering verslag : maand oktober.
49 opdrachten.

Opgehaalde springtuigen : 1.605 kg.

CHEF DU SERVICE DE SANTE

Le Lt-Col Médecin Millecamps a été désigné pour assurer les fonctions de Chef du Service de Santé de la Force Navale, poste devenu vacant par suite du décès du Docteur J. Flahaut.

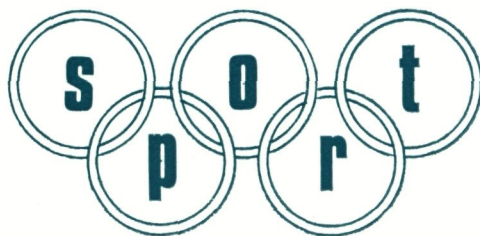
MET PENSIOEN

Op 29 september 72 werd Prosper LUCA, Eerste Meester Chef bij COMLOGNAV, plechtig gehuldigd ter gelegenheid van zijn op ruststelling.

Houder van talrijke Militaire Eretkens vermelden wij hier o.a. het Oorlogskruis 40 welke Pros tijdens de oorlog werd toegekend met volgend citaat : « Heeft zich vrijwillig en verscheidene malen naar de haven van Duinkerke begeven om er talrijke geallieerde soldaten te redden, blijk gevend van een buitengewone stoutmoedigheid ». In 1941 werd hij met de « British Empire » door de Koningin van Engeland onderscheiden voor het neerhalen van een vijandelijk vliegtuig. Kort daarop werd zijn schip gebombardeerd en zonk in enkele seconden tijd, treurige balans : 14 doden en twee overlevenden, waaronder Pros.

Tot slot van deze welverdiende hulde wen-

ste Kapitein-ter-Zee Van Schoonbeek, Commandant van de Groepering, Pros « goede vaart in de toekomst ».



NATATION - ZWEMMEN

FROM BELNAV...

Voor de eerste maal heeft een ploeg van de Zeemacht het militair interkorps zwemkampioenschap gewonnen. Ik richt mijn welgemeende gelukwensen aan allen die hebben bijgedragen tot deze overwinning die behaald werd door Comlognav. Einde Nederlandse tekst.

Pour la première fois une équipe de la Force Navale a remporté le championnat militaire intercorps de natation. J'adresse mes chaleureuses félicitations à tous ceux qui ont contribué à cette victoire remportée par Comlognav. Fin texte français.

BASKETBALL

FROM BELNAV...

Ik richt mijn welgemeende gelukwensen aan allen die hebben bijgedragen tot de overwinning door Navcomport Ost behaald voor de achtste opeenvolgende maal in het militaire basketballkampioenschap. Einde Nederlandse tekst.

J'adresse mes chaleureuses félicitations, à tous ceux qui ont contribué à la victoire remportée pour la huitième fois consécutive par Navcomport Ost dans le championnat militaire de basketball. Fin du texte français.

VLAAMSE LIGA

JUDO EN VECHTKUNSTEN

KAMPIOENSCHAP VAN WEST-VLAANDEREN SENIORS KYU GRADEN

Op zondag 29 Okt te Beernem in de plaatselijke dojo.

3 leden van Hermis Sodales (vereniging van verbindelaars van de Zeemacht) hadden zich ingeschreven om deel te nemen aan de

kampioenschappen van West-Vlaanderen. Mat Robbe Jose, categorie middengewicht, kwam goed door de eerste 3 reeksen. Hij won zijn twee eerste kampen met worp, zijn derde met een houdgreep. Doch in de vierde reeks was de hoop verstreken en verloor op beslissing van Vandebroune Rudy.

Omt Eyckmans, categorie half zwaar, (juist terug uit zee met de Spa-M927) verraste iedereen toen hij in de schiften de favoriet Declerck uit Jabbeke uit de schiften wipte. Hij kampte lustig verder tot hij de halve finales bereikte.

In de finales verloor hij met een punt, een medaille voor de 3de plaats zat er toen nog in. Hij begon zijn kamp voortreffelijk en het gevecht eindigde op een gelijke stand, zodat een minuut verlenging vereist was. Dit werd hem fataal, zijn tegenstander maakte een wza-ari op hem en zag zo alle kansen op een medaille teloorgaan. Voorwaar een goede prestatie die vierde plaats voor Karel.

Mat Bertrandt won zijn eerste kamp doch moest in zijn tweede reeks forfait geven wegens kwetsuur aan de hand.



De judoka...

MARINE SPORTDAG OOSTENDE - VLISSINGEN

Op donderdag 5 oktober jl., had een sportontmoeting plaats tussen de Marinebasis van Vlissingen (Koninklijke Nederlandse Marine) en de Groepering Operaties van de Zeemacht.

Op het programma stond Volley-ball, Basket-ball, Badminton en Voetbal, alsook een schietwedstrijd met het pistool.

Rond het middaguur werd de voltallige Nederlandse ploeg ontvangen ten Stadhuize van Oostende.

Kapitein-ter-Zee D. Geluyckens, Comman-

dant Groepering Operaties dankte de Nederlandse gasten voor het sportief verloop van deze sportdag en legde de nadruk op de vriendschapsbanden die ontstaan zijn tussen Oostende en Vlissingen door de organisatie van deze sportmanifestatie.

De beker geschonken door de Stad Oostende werd door de Heer Schepen Van Hoorne overhandigd aan Kapitein-ter-Zee Niemeyer van de Koninklijke Nederlandse Marine.

ONTMOETING JUDOCLUB KEIEM —
HERMIS SODALES ZEEMACHT OOSTENDE
Zaterdag 18 Nov 72 te Keiem in de zaal « De Kring ».

Een eerste nederlaag voor de jantjes. Een overwinning had er ingezet, doch Defloor, op wie men zeker gerekend had dat hij een punt ging maken, maakte er een hiki waki van.

Defloor kwam uit tegen Vandamme Luc, en buiten alle verwachtingen kon Vandamme Defloor in toom houden, resultaat match-nul en een 0—0 stand.

Mat Robbe Jose deed het heel goed om niet te verliezen van Malengier Ronny die op papier zijn meerdere was, resultaat match-nul en de stand bleef nog steeds 0—0.

1MT Meersseman Willy overwon Desmet Rik met een mooie worp, gevolgd door een houdgreep. De eerste 10 punten voor Hermis waren verdiend.

Eyckmans Karel verloor van Maes Marc door een kansetsu-waza, hetgeen buiten de verwachtingen was, en wat meteen de stand op 10—10 bracht.

Vanslambrouck Gilbert, 1ste dan, kwam uit tegen Coucke Willy, 1ste dan, waar hij normaal geen verhaal tegen had (Coucke is internationaal), doch heeft zich hardnekkig verdedigd en verloor met een wza-ari wat de uiteindelijke stand op 17—10 bracht voor Judoclub Keiem.

GEVRAAGD :

Briefomslagen of postkaarten voorzien van de scheepsstempels van volgende schepen :

KAMINA

DEMOOR

BILLIET

de GERLACHE

of andere schepen niet meer in gebruik

bij de Zeemacht.

1 MR Jacobs NCP/OST Dienst N4

of

Moerkerkesteenweg 257 St.-Kruis

8310 Brugge 3.

NATIONALE WEDSTRIJD VOOR SCHEEPSMODELLEN

Voor de tweede maal wordt door de Vereniging der Staatszeeloodsen een nationale wedstrijd en tentoonstelling van zelfgebouwde scheepsmodellen ingericht.

Deze manifestatie zal doorgaan met de medewerking van het Stadsbestuur van Oostende in het Stedelijk Feestpaleis van 22 juni tot en met 8 juli 1973. Ingang vrij. Daar een groot aantal deelnemers wordt verwacht werd het aantal prijzen aanzienlijk uitgebreid.

De deelneming aan de wedstrijd is kosteloos en voor de deelnemers die buiten de Oostendse agglomeratie wonen wordt een tussenkomst in de vervoersonkosten voorzien.

De beoordeling van de modellen werd toevertrouwd aan een deskundige jury uit de maritieme wereld.

Modellen die reeds in 1970 bekroond werden zullen eveneens - buiten wedstrijd - te zien zijn.

Modelbouwers kunnen nu reeds contact opnemen met de Vereniging der Staatszeeloodsen per adres van de Heer P. Mattheeuws, Karel de Goedestraat 2, 8200 Brugge.

CONCOURS NATIONAL DE MODELES REDUITS DE NAVIRES

Pour la seconde fois, l'Association des Pilotes de Mer organise un concours National suivi d'une exposition de Modèles réduits de Navires. Cette manifestation aura lieu avec le concours des Autorités de la ville au centre culturel d'Ostende du 22 juin au 8 juillet 1973 inclus. Entrée libre. De nombreuses maquettes se disputeront des dizaines de beaux prix et resteront exposées au public durant 17 jours. Les modèles gagnants de 1970 seront exposés hors concours.

La participation au concours est gratuite. Une intervention forfaitaire pour frais de transport est prévue pour les participants n'habitant pas l'agglomération d'Ostende.

Les modélistes peuvent contacter l'Association des Pilotes de Mer par Mr P. Mattheeuws, Karel de Goedestraat 2, 8200 Brugge.



† F. VAN DER TAELEN Ltz. 1e Kl.

Wij hebben de treurige plicht onze lezers op de hoogte te brengen van het heengaan van Luitenant ter Zee 1e Klas Franciscus Clemens Van der Taelen, overleden in het Militair Hospitaal van Oostende op 18 november jl.

Ltz. 1e Kl. Van der Taelen werd geboren te Heindonk op 4 januari 1931. Hij beëindigde zijn middelbare studies aan het Koninklijk Atheneum te Mechelen, waarna hij werkzaam was bij het Ministerie van Sociale Voorzorg en daarna bij de Regie van Telegraaf en Telefoon. Op 19 februari 1951 nam hij dienst bij de Zeemacht als milicien, hij volgde toen de cursus aan de Zeevaartschool te Oostende en behaalde het diploma van Aspirant ter Kustvaart. Tijdens de jaren 1953-55 volgde hij met onderscheiding de lessen aan de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen. Hij werd tot Aspirant in het actief kader van de Zeemacht benoemd op 27 december 1955, na een regelmatige loopbaan werd hij tot de graad van Luitenant ter Zee 1e Klas benoemd op 26.12.1969.

Hij volgde o.m. kursussen bij de United States Navy, de Royal Navy en de Koninklijke Nederlandse Marine. Als dekkofficier deed hij dienst aan boord van de « KAMINA », « VAN HAVERBEKE », de « GERLACHE », « ARTEVELDE », « BREYDEL » en « DU-FOUR », hij was Kommandant van de « VEURNE », « KNOKKE » en « BOVESSE ». Niettegenstaande de zware operaties die hij de laatste jaren moest ondergaan, was Frans Van der Taelen steeds goed geluimd en aanvaardde zijn lot met berusting. Met Luitenant ter Zee 1e Kl. Van der Taelen verliest onze Zeemacht een goed dekkofficier, het Officierenkorp een goede kollega en deze wereld een schoon mens! Onze blijken van deelneming gaan naar zijn echtgenote Liliane en zijn drie kinderen.



Nous avons la profonde douleur d'annoncer à nos lecteurs le décès du Lieutenant de Vaisseau de 1ère classe François, Clemens Van der Taelen, survenu à l'hôpital militaire d'Oostende le 18 novembre dernier.

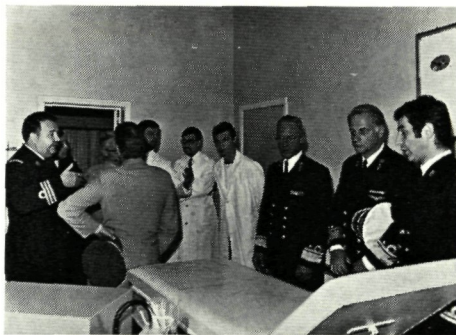
Le Lieutenant de Vaisseau de 1ère classe Van der Taelen était né à Heindonk le 4 janvier 1931. Il fit ses études secondaires à l'Athénée Royal de Mechelen après quoi il fut employé au Ministère de la Sécurité Sociale pour passer ensuite à la Régie des Télégraphes et Téléphones.

Il entra en service à la Force Navale le 19 février 1951 en qualité de milicien, et fit l'Ecole de Navigation d'Oostende où il obtint le diplôme d'Aspirant au Cabotage. En 1953 il fut inscrit à l'Ecole Supérieure de Navigation d'Antwerpen pour en sortir avec distinction en 1955. Il fut nommé Aspirant de l'active à la Force Navale le 27 novembre 1955, où après une carrière fructueuse, il fut nommé Lieutenant de Vaisseau de 1ère classe le 26 décembre 1969.

Il suivit entre autres des cours à la United States Navy, à la Royal Navy ainsi qu'à la Koninklijke Nederlandse Marine. En qualité d'officier de Pont, il fit du service à bord du « KAMINA », du « VAN HAVERBEKE », du « DE GERLACHE », de l'« ARTEVELDE », du « BREYDEL » et du « DUFOUR » ; il fut commandant du « VEURNE », du « KNOKKE » et du « BOVESSE ». Quoiqu'ayant subi de graves interventions chirurgicales ces dernières années, François Van der Taelen n'a jamais perdu sa bonne humeur et son sens de l'humour.

En la personne du Lieutenant de Vaisseau de 1ère classe Van der Taelen, la Force Navale perd un excellent officier de pont ; ses collègues un vrai camarade et l'humanité un homme foncièrement bon. Nous présentons nos sincères condoléances à sa femme Liliane ainsi qu'à ses trois enfants.

Een van de laatste foto's genomen van onze betreurde dokter Jean Flahaut.



† DOKTER JEAN FLAHAUT

De rede uitgesproken door Commodore L. Lurquin, bij het afscheid aan Majoor-Geneesheer Jean Flahaut, geeft aan onze lezers een goed overzicht van het leven en de verdiensten van wijlen Dr. med. Jean Flahaut, wij publiceren deze rede dan ook integraal.

Mevrouw, Kolonel, Heer Generaal vertegenwoordiger van de Heer Minister van Landsverdediging, Mevrouw, Mijne Heren, Beste vrienden,

Zoals U allen, hier verenigd, teneergeslagen en ontroerd zeg ik vaarwel aan Jean Flahaut. Aan een man zoals hij kan men echter geen vaarwel zeggen. Immers, gedurende de 14 jaren die hij bij de Zeemacht diende, nam hij een zo belangrijke plaats in, dat de uitstraling van zijn verblijf tussen ons, slechts zal uitdoven wanneer allen die hem hebben gekend verdwenen zijn. Zelfs daarna zal de geest waarmee hij de Gezondheidsdienst van de Zeemacht heeft bezielde en waaraan hij vorm gaf, vanaf het ogenblik dat hij de leiding op zich nam, blijven voortbestaan.

De intellectuele, militaire, morele en geestskwaliteiten, in een woord, de menselijke hoedanigheden van dokter Flahaut waren dusdanig dat het me praktisch onmogelijk is ze samen te vatten in een synthese die getrouw zijn persoonlijkheid zou weergeven.

Nochtans, als blijk van hulde wil ik trachten dit te verwezenlijken.

Om te beginnen is het zeer moeilijk te bepalen of hij eerst geneesheer was en daarna officier of omgekeerd. Majoor Geneesheer Flahaut was dokter en officier met zulk een intensiteit en kwaliteit dat de twee functies, het woord roeping is hier meer op zijn plaats, bij hem samensmolten tot een uitzonderlijke harmonieuze persoonlijkheid. Indien ik U in de eerste plaats spreek over zijn leven als geneesheer, dan is het omdat hij eerst student in de geneeskunde was, vervolgens dokter om dan beroepsofficier te worden. Van de geneeskunde had hij een werkelijk menselijke en wetenschappelijke belevenis gemaakt, een voortdurende uitdaging, waardoor hij steeds weer nieuwe eisen stelde aan hetgeen hij dacht te moeten kennen, toepassen of schrijven.

Het is zeer zeker deze passie voor de wetenschap die hem er toe bracht, om na zeven lange en moeilijke jaren aan de Leuvense Universiteit, de kursussen te volgen aan het Instituut voor Tropische Geneeskunde te Antwerpen, alvorens in 1957 naar Afrika te vertrekken.

Het is diezelfde drang om steeds meer te weten, die hem ertoe heeft gebracht om na zijn terugkomst in België en na zijn aanstelling bij de Zeemacht, terug cursus te gaan lopen. Ik vermeld hier enkel de voornaamste :

- de cursus aan de Applikatieschool van de Gezondheidsdienst van de Franse Marine ;
- de cursus over Geneeskundig Management bij de Amerikaanse Marine ;
- de kursussen tot het bekomen van de licentie in lichamelijke opvoeding en sport aan de Universiteit van Brussel ;
- de stages in dermato-allergologie aan de Medische Faculteit van Parijs.

Gevormd als, ik zou zelfs durven zeggen van karakter, dokter in de algemene geneeskunde, was het in die hoedanigheid dat hij uitblonk en zijn uitgebreide wetenschappelijke kennis wist aan te wenden. Zijn leven als dokter was niettemin georiënteerd naar de medische en andere problemen van kinderen en van de diepzee geneeskunde.

Het is in die twee richtingen dat zijn wetenschappelijke nieuwsgierigheid en zijn grenzeloze edelmoedigheid het meest tot uiting kwamen.

Want dokter Flahaut en zijn echtgenote, die wegens verwondingen niet bij ons kan zijn, hadden eerst de 400, vervolgens de 500 en nu de bijna 700 kinderen van het

Zeepreventorium van Den Haan geadopteerd. Het was daar dat hij studeerde, opzoekingen deed en dat hij, zeer dikwijls in samenwerking met zijn confraters zoveel publiceerde over de behandeling van allergieën van de jeugd en vooral over de behandeling van asthma.

Zich steunend op zijn kennis in zoveel domeinen en op zijn ervaring opgedaan in de Afrikaanse brousse en dit zowel bij de inboorlingen als bij de Belgische parachutisten, had dokter Flahaut, samen met zijn collega's besloten deze aandoeningen op een globale manier te bestrijden. Hij deed dit door evenveel belang te hechten aan de psychologische als aan de fysische en farmacologische middelen. Vandaar de waarde die hij hechtte aan de lichamelijke opvoeding en de sport voor de jeugd, vooral dan voor de kinderen van Den Haan.

Anderzijds heeft de Zeemacht, in het kader van haar mijnenbestrijdingsopdracht, aan Jean Flahaut de gelegenheid gegeven om zich te specialiseren in een werkterrein dat uniek is voor België, namelijk de diepzee geneeskunde en de hyperbare therapie. Ik meen te mogen beweren, dat deze activiteit zeer veel persoonlijke voldoening aan Majoor Flahaut heeft geschonken.

Moge het voor ons vandaag een troost zijn hem dit te hebben kunnen geven. Want in dit domein hield hij slechts rekening met zijn sportief temperament. Steeds op zoek naar datgene wat nog niet was verwezenlijkt ging hij tewerk als een wervelwind. Op zijn weg alle administratieve en financiële hinderpalen van de twijfelaars wegvagende, schonk hij de Zeemacht het prachtige centrum voor hyperbare geneeskunde, hetwelk wij in ons jargon de « caisson van Cedra » noemen.

Dokter Flahaut was ervan overtuigd dat hij daar een medische toepassing vol verwachtingen had gevonden, en dit niet enkel voor het behandelen van de meer en meer voorkomende duikongevallen, doch ook op het bredere vlak in verband met de verkeersongevallen. Het bestaan van dit centrum heeft hem trouwens in staat gesteld om, samen met de ploeg van het ontmijningscentrum van de Zeemacht, vele mensenlevens in extremis te redden.

Sedertdien hebben onze ziekenhuizen en universiteiten regelmatig de hulp ingeroepen van het centrum voor hyperbare geneeskunde, centrum dat zijn naam zou moeten dragen.

Temidden van ons, zowel aan de wal als op zee, heeft hij ons in de gelegenheid gesteld zijn veelvuldige hoedanigheden als officier te bewonderen. Opgegroeid in een militair milieu, als zoon van een officier, verenigde hij in zich, alles wat men bij een officier sinds altijd betracht, plichtsgetrouwheid, bekommernis om de gemeenschap, opofferingsgeest, dynamisme, besluitvaardigheid, aanstekelijk enthousiasme, korpsgeest, eerbiediging van de genomen beslissingen, de waardering voor zijn ondergeschikten die hij raadpleegde in alle eenvoud.

Hij was er toe gekomen in zich zoveel militaire hoedanigheden te verenigen, die nooit ontsierd werden door administratieve besommeringen, derwijze dat ik, zonder enige twijfel, de jonge generaties van de officieren van de Zeemacht, Majoor Flahaut als de type officier voorstellen kan waaraan onze Marine nood heeft.

Met U vandaag overwegende, wat hij voor ons betekende, aan alles wat hij gedaan heeft, aan de wilskracht die hij ontplooipte ten bate en ter ere van de menselijke gemeenschap die onze Zeemacht is, doet mij denken aan het devies dat President Kennedy destijds de jonge Amerikanen voorhield «Vooraleer aan uw land te vragen wat uw recht is, denk eerst na wat U er voor doen kunt».

En ik vraag me af of dit devies niet eigen was aan Jean Flahaut.

Want gedurende gans zijn militaire en geneeskundige loopbaan, sedert 9 jaar in zijn toewijding prachtig bijgestaan door zijn moedige echtgenote die eveneens de Zeemacht veroverde, heeft Jean Flahaut gedacht aan hetgeen hij voor anderen kon doen. Militair geneesheer en dokter van de kinderen van Den Haan zou men kunnen denken dat zijn tijd verdeeld was tussen deze twee beroepsbezigdheden. Niets is minder waar, Dokter Flahaut, die geen privaat cliënteel had, was als een echte superman steeds ter beschikking én van de Zeemacht én de kinderen van Den Haan. Bovendien was hij altijd ter beschikking van iedereen die hem nodig had. Immer aandachtig, eerst luisterend dan sprekend, was hij de opbeurder van de gedeprimeerden en de zorgenmakers, de moderator en de geneesheer bij uitstek. Jean Flahaut was diegene die men consulteerde, om het even waar, om het

even hoe, per brief, per telefoon en op ieder uur, thuis of bij anderen, voor alles wat met het leven had te maken. Gans zijn persoon straalde een begripen van de zieke uit. Hij had een zulkdanig optimisme dat zij onder ons, die hem aan hun ziekbed hadden, zich reeds beter voelden wanneer hij binnenkwam en alvorens hij de kleinste diagnose had kunnen stellen. Het is om dit alles, dat Jean Flahaut ons niet mocht verlaten. Zijn fysieke aanwezigheid werd brutaal afgebroken. Deze namiddag, na de laatste gebeden in deze kerk van Oostende waar hij zo dikwijls met ons aan blijde en droevige gebeurtenissen deelnam, zal hij aan de aarde worden toevertrouwd.

Maar doorheen zijn medisch werk, doorheen de Gezondheidsdienst van de Zeemacht, waarop hij zijn stempel heeft gezet, blijft de geest van Jean Flahaut tot de Zeemacht behoren en blijft zijn gedachtenis in ere bij zijn talloze vrienden.



De enorme toeloop bij de begrafenisplechtigheid bewijst hoe geliefd Dr. J. Flahaut was.



† Dr. JEAN FLAHAUT

La rédaction de Neptunus publie intégralement le discours prononcé par le Commodore L. Lurquin lors du service funèbre du docteur Flahaut.

Madame, Colonel, Monsieur le Général, représentant le Ministre de la Défense Nationale, Mesdames, Messieurs, chers amis,

C'est avec émotion, et bouleversé, comme vous tous, qu'au nom de la Force Navale ici réunie, je dis adieu à Jean Flahaut. Mais non, on ne peut dire adieu à un homme comme lui. Car en 14 années de service à la Force Navale si grande était devenue sa place parmi nous que le rayonnement de sa présence ne s'éteindra qu'avec ceux qui l'ont connu. Et même après, l'esprit dont il a animé le Service de Santé de la Force Navale subsistera, dans la forme même qu'il lui a donnée, depuis qu'il en a pris la direction.

Les qualités intellectuelles, militaires, de cœur et d'esprit, tout simplement les qualités humaines du docteur Flahaut étaient telles qu'il est presque impossible de les rassembler en une synthèse qui rendrait fidèlement sa personnalité. C'est pourtant l'hommage que je veux essayer de lui rendre.

Pour commencer il est très difficile de savoir s'il était médecin d'abord et puis officier ou l'inverse. Le Major médecin Flahaut était et médecin et officier, avec une telle intensité, avec une telle qualité, que les deux fonctions, les deux vocations doit-on dire dans son cas, ne faisaient en lui qu'une seule personnalité extrêmement harmonieuse.

Et si je vous parle en premier lieu de sa vie médicale, c'est qu'il fut d'abord étudiant en médecine, puis docteur avant d'être officier de carrière. De la médecine il avait une réelle aventure humaine et scientifique, une sorte de défi continu, par lequel il reculait toujours et sans cesse la limite des choses qu'il estimait devoir connaître, pratiquer ou écrire. C'est cette passion scientifique, qui l'a certainement conduit, après 7 années longues et dures, à l'Université de Louvain, à suivre les cours de l'Institut de Médecine tropicale à Anvers, avant de partir en 1957 pour l'Afrique. C'est ce même besoin d'en savoir toujours plus qui l'a mené, après son retour en Belgique et son

affectation à la Force Navale, à suivre les cours de l'Ecole d'Application du Service de Santé de la Marine Française, à suivre le cours de Medical Management de la Marine Américaine, à obtenir la Licence en Education Physique et Sport à l'Université de Bruxelles et à faire des stages de pratique dermato-allergologique à la Faculté de Médecine de Paris.

Médecin généraliste de formation, et je dirais même de caractère, c'est dans cette fonction tellement abandonnée aujourd'hui par la jeunesse, qu'il excellait par dessous tout, et qu'il mettait à profit toute l'étendue de sa formation scientifique. Sa vie de médecin n'en était pas moins orientée sur deux axes, où sa curiosité scientifique et sa générosité sans bornes trouvaient à se donner merveilleusement : je veux nommer les enfants et la médecine subaquatique.

Car le docteur Flahaut et sa femme, éloignée de nous par ses blessures, avaient adopté à eux deux les 400, puis les 500, et maintenant presque 700 enfants du préventorium du Coq avec ses dépendances. C'est là qu'il étudia, fit des recherches et publia, très souvent en collaboration avec ses confrères, tant de communications sur le traitement des allergies de la jeunesse, et particulièrement de l'asthme. Se fondant d'ailleurs, sur toutes les connaissances qu'il avait acquises dans tant de domaines, sur ses expériences de brousse en Afrique, tant auprès des indigènes que des unités parachutistes de l'Armée, le docteur Flahaut avait entrepris, avec ses confrères d'attaquer ces affections d'une manière globale en attachant autant d'importance aux moyens psychologiques, que physiques et pharmacologiques, d'où la valeur qu'il attribuait à l'éducation physique et aux sports chez les jeunes en général et particulièrement ceux du Coq.

D'un autre côté la Force Navale, par sa mission de lutte contre les mines sous-marines, lui a donné l'occasion de se spécialiser dans un domaine unique en Belgique : la médecine subaquatique et la thérapeutique hyperbare. Je crois que le Major Flahaut a trouvé dans cette activité une très grande satisfaction personnelle. Cela nous reconforte un peu aujourd'hui de la lui avoir procurée. Ici, n'écoutez que son tempérament d'athlète toujours à la recherche de l'exploit non encore réalisé, il

fonça comme un ouragan, balayant sur son chemin tous les obstacles administratifs et financiers des sceptiques pour doter la Force Navale du magnifique Centre de traitement hyperbare, que nous appelons dans notre jargon le caisson de CEDRA. Le docteur Flahaut était certain d'avoir trouvé là une application médicale pleine de promesses, non seulement en cas d'accidents de plongée de plus en plus fréquents au fur et à mesure que ce sport se développe dans notre pays, mais aussi dans un domaine plus large qui relève des accidents de la route. C'est ainsi qu'avec l'équipe médicale du Centre de Déminage de la Force Navale, il réussit à sauver plusieurs vies humaines in extremis. Depuis lors nos institutions hospitalières et universitaires ont régulièrement sollicité l'assistance du Centre hyperbare qui devrait porter son nom.

C'est aussi parmi nous, tant à terre qu'en mer, qu'il nous gratifia de la plénitude de ses qualités d'officier. Car, fils d'officier, élevé dans le milieu militaire, il avait, jusque dans ses fibres les plus intimes, tout ce que l'on espère trouver depuis toujours chez l'officier : le sens du devoir, le souci de la communauté, l'esprit de sacrifice, le dynamisme, l'esprit de décision, l'enthousiasme communicatif, la camaraderie d'arme, le respect des décisions prises, la considération pour ses subordonnés dont il prenait d'ailleurs l'avis en toute simplicité. Il avait réalisé en lui une telle synthèse des qualités militaires, jamais entamées par les défauts qu'on connaît aux administrations publiques, que je puis sans craindre de faire la moindre erreur, proposer aux jeunes générations d'officiers de la Force Navale, le Major Flahaut comme le type même de l'officier dont notre Marine a besoin. En pensant aujourd'hui avec vous, à ce qu'il était parmi nous, à tout ce qu'il a fait, à l'énergie qu'il a déployée pour le bien et l'honneur de la communauté humaine qu'est la Force Navale, je me remémore la devise que le Président Kennedy proposait aux jeunes Américains « Avant de demander à votre pays ce qui est votre droit, recherchez ce que vous pouvez faire pour lui ». Et je me demande si ce n'était pas là la devise personnelle de Jean Flahaut.

Car tout au long de sa carrière militaire et médicale, merveilleusement assisté depuis 9 ans dans son dévouement par sa

courageuse épouse, qui elle aussi a conquis la Force Navale, Jean Flahaut n'a pensé qu'à ce qu'il pouvait faire pour autrui. Médecin militaire et médecin des enfants du Coq, on pourrait croire que son temps était partagé entre ces deux activités. Eh bien non, le docteur Flahaut, qui n'avait pas de clientèle privée, était, véritable gageure, disponible à plein temps et pour la Force Navale et pour ses enfants du Coq. Il était en outre à la disposition de tous ceux qui, le connaissant de près ou de loin, par l'une ou l'autre de ses fonctions, avaient ou croyaient seulement avoir besoin de lui. Toujours attentif, écoutant d'abord avant de parler, réconfortant les anxieux et les déprimés, modérant cependant les emballés, médecin généraliste sans pareil, Jean Flahaut était celui que l'on consultait, n'importe où, n'importe comment, par lettre, par téléphone, quelle que soit l'heure, chez lui ou chez soi, pour tout ce qui regarde la vie humaine. De sa personne rayonnait une compréhension du malade, et un optimisme, tels que ceux d'entre nous, qui l'eurent à leur chevet, se sentaient déjà aller mieux, rien qu'à son apparition, avant même qu'il eût le temps de faire le moindre diagnostic.

C'est pourquoi Jean Flahaut ne saurait partir. Une présence physique a brutalement été interrompue. Cet après-midi, après les dernières prières en cette église d'Ostende, où il fut si souvent avec nous dans la joie et parfois dans la peine, la terre accueillera son corps. Mais à travers son œuvre médicale, à travers le service de notre Marine auquel il avait imprimé cette marque qui est désormais la sienne, l'esprit de Jean Flahaut demeure à la Force Navale et son âme est dans le cœur de ses amis.



2EV PAUL VERVYNCK VERONGELUKT...

In oktober 11. verongelukte 2EV Paul Vervynck. Zijn heengaan betekent een zwaar verlies voor de Zeemacht.

Op 5 oktober werd hij ten grave gedragen. Hier een uittreksel uit de lijkrede uitgesproken door Kapitein ter Zee LOK A., directeur van de mijnenbestrijdingsschool.

... Onder zeer droeve omstandigheden zijn wij bijeen om afscheid te nemen van PAUL FRANÇOIS LESLY VERVYNCK, terwijl wij verwacht hadden juist vandaag, op 5 oktober, zijn 25ste verjaardag te mogen vieren. Een afschuwelijk ongeval heeft aan dit alles op brute wijze een eind gemaakt. En dit zijn dan de nuchtere feiten.

Feiten die zich soortgelijk dagelijks voordoen, doch waaraan wij voorbijgaan, totdat we er plotseling mee geconfronteerd worden wanneer het iemand betreft uit eigen familie- of vriendenkring en wij ons verbijsterd afvragen « waarom nu juist hij ». Zijn heengaan is ontzettend en we zullen heel veel tijd nodig hebben om dit alles te verwerken.

Het enige en laatste wat wij nog kunnen en moeten doen is Paul herdenken in onze gebeden.

Het vorige nummer van Neptunus was reeds gedrukt toen wij het treurige nieuws vernamen; het laattijdige publiceren van bovenstaande droevige mededeling is dan ook volkomen onafhankelijk van onze wil.

LE 2EV PAUL VERVYNCK N'EST PLUS

Le 2EV Paul Vervynck a perdu la vie suite à un malheureux accident de voiture. Ses funérailles ont eu lieu le 5 octobre 1972. La Force Navale déplore en sa personne la perte d'un de ses jeunes officiers des plus prometteurs.

Nous présentons nos sincères condoléances à la famille Vervynck.

† LE COMTE SOLVAY de LA HULPE

Notre bienfaiteur le Comte SOLVAY de La Hulpe est décédé le 17 octobre 1972.

Le Conseil d'Administration de la revue NEPTUNUS présente à la Famille du cher disparu ses condoléances les plus sincères. Le Capitaine de Vaisseau e.r. BEATSE représentait le Conseil d'Administration aux funérailles.

PLECHTIGHEID

Op 30 oktober had in de kapel van de Marinekazerne Bootsman Jonsen, een intieme religieuze plichtigheid plaats, ter nagedachte van wijlen Kwartiermeester Guy VAN HOOFF die vermist werd na een duik-oefening tijdens de manoeuvres « STRONG EXPRESS ». Enkele dagen vooraf had, aan boord van de A960 « GODETIA », een herdenkingsplichtigheid plaats met bloemenhulde, ter hoogte van de Engelse Zuidkust waar het ongeval zich had voorgedaan.

de reserve la reserve

OFFICIERS DE RESERVE RESERVE OFFICIEREN

WEST-VLAANDEREN

Zaterdag 30 september. Nieuwe suksesdatum voor de Westvlaamse kring van de Vereniging der R.O. van de Zeemacht, die op deze mooie herfstdag zijn IIIde jaarlijkse schietcompetitie organiseerde.

Reeds vóór 8 uur heerste een ongewone drukte in de Marinekazerne van Oostende, waar reserveofficieren van de drie krijgsmachten van heinde en ver waren opgedaagd. Niet minder dan 12 kringen van reservisten waren immers op de uitnodiging van de inrichters ingegaan en dit vertegenwoordigde meer dan 50 deelnemers. Een rekordcijfer voor wat betreft dergelijke activiteiten.

Dank zij de opkomst van de Franse marinekring van Acoram-Nord en de schuttersploeg van Conservost-Zeemacht kon het aantal deelnemende marineofficieren dit jaar tot 17 worden opgevoerd. Vermelden we de deelneming van een tweede Franse ploeg, de Unor van Duinkerken. Volgend jaar worden Duitse, Nederlandse en Engelse marineploegen verwacht zodat deze competitie een volwaardig internationaal karakter krijgt.

Het was de voorzitter van de inrichtende kring, CPC(R) Rogie, die de eer genoot de schutters en personaliteiten welkom te heten op de receptie gehouden in de officiersmess. Van Franse zijde vermelden we Kolonel Derudder en Kommandant Vande-weeghe, respektievelijk erevoorzitter en president van Unor-Dunkerque. Korvetkapitein Coevoet, een zeer gekende figuur bij de Westvlaamse zeemachtkring, vertegenwoordigde de kring van Acoram-Lille.

Onder de Belgische eregasten herkenden wij Korpsoverste CPC Segaert en Majoor Arnalsteen, GDCR-kommandant van de provincie. CPC(R) Bechet, nationaal voorzitter van de RO-ZM, trad als schutter op en verdedigde met brio de kleuren van zijn marinekring.

Niet minder dan 45 prijzen werden na afloop van de competitie aan de laureaten plechtig overhandigd. Als hoofdprijzen citeren wij de grote prijs van de inrichtende kring, de eremedaille van het Provinciaal Gouvernement, de beker van de stad Oostende en de ereprijzen van de steden Kortrijk en Brugge. Ook de drie krijgsmachten schonken prachtige ereprijzen. Vermelden wij tenslotte de prijzen geschonken door de Consul van Frankrijk en « Les Amitiés françaises » van Oostende.

En nu de uitslagen. ILV Coppejans, ILT Wilmotte en CPN Launoy werden respektievelijk overwinnaar met geweer, Colt en Tompson. Het was echter de Franse kapitein Geeraert, van de Duinkerke ploeg, die met 246 punten op 300 als grote eindoverwinnaar van de competitie gevierd werd. Zijn ploegmakers behaalden bovendien de eerste prijs in het ploegklassement zodat deze wedstrijd tot een grote Franse overwinning uitgroeide.

Alle deelnemers spraken hun tevredenheid uit over het hartelijk onthaal, de talrijke mooie prijzen en de perfecte organisatie van de wedstrijd. Ongetwijfeld een winstpunt temeer voor de Westvlaamse kring der RO-ZM en niets dan lofwoorden voor de puike organisatie verzekerd door de diensten van Korpsoverste V. Segaert.

Algemeen individueel klassement (300 p)

1. CPN Geeraert (Duinkerken)	246
2. CPN Devos (Brussel I)	238
3. CPN Peel (Westhoek I)	238
4. ILT Launoy (Westhoek I)	236
5. 2EV Prouvost (Acoram)	235
6. ILT Janssen (Duinkerken)	235

Ploegklassement op 1.200 p

1. UNO-Dunkerque	893
2. Westhoek I	834
3. Brussel I	817
4. Limburg	795
5. Acoram-Lille	769
6. Zeemacht-Comservost	741
7. Kortrijk	731
8. Brugge	695
9. Waasland	613
10. RO-ZM W. VI.	553
11. Brussel 2	512
12. Westhoek 2	373

ANTWERPEN

Tot op dit ogenblik leverde de afdeling Antwerpen verbindingsofficiëren voor volgende bezoeken :

HMS WALKERTON (U.K.)	8/2 - 12/2 (4)
2EV(R) F. Pierssens	
LA DECOUVERTE (F)	28/4 - 1/5 (4)
2EV(R) M. Laenen	
LOBELLIA (F)	15/6 - 19/6 (5)
GLYCINE (F)	
2EV(R) M. Laenen	
HNLMS HOLLAND (NI)	16/6 - 19/6 (4)
2EV(R) P. Vandeveken	
HMS INTREPID (U.K.)	4/7 - 7/7 (4)
1LV(R) A. Van Laer	
RHONE (F)	7/7 - 10/7 (4)
MARSOUIN (F)	
2EV(R) M. Laenen	
AMERIGO VESPUCCI (I)	18/8 - 22/8 (5)
2EV(R) F. Pierssens	
USS NEW (USA)	28/8 - 31/8 (4)
USS GREENFISH (USA)	
2EV(R) C. Van den Broeck	
HMS GRENVILLE (U.K.)	21/9 - 24/9 (4)
2EV(R) W. Castelyns	
SUFFREN (F)	9/10 - 16/10 (8)
2EV(R) M. Laenen	
STANAVFORLANT	28/10 - 2/11 (6)
HMS NORFOLK (U.K.)	
2EV(R) F. Van Ballaer	
USS BIGELOW (USA)	
2EV(R) R. De Groof	
HMNS STAVANGER (N)	
EDV(R) I. Van Alsenoy	
HMNS Oslo (N)	
EDV(R) J. Bultijnck	
HNLMS AMSTERDAM (NI)	
EDV(R) F. Janssens	
HDMS DELFINEN (Dk)	
2EV(R) C. Van den Broeck	
HMS FALMOUTH (U.K.)	20/10 - 26/10 (7)
2EV(R) J. De Strijcker	

OUDGEDIENDEN ZEEMACHT ANCIENS FORCE NAVALE

OUDGEDIENDEN ZEEMACHT AFDELING LEUVEN

Deze aktieve afdeling organiseerde een bal met een overweldigend succes.

Wij zijn ervan overtuigd dat in 't Leuvense tal van andere evenementen met totaal wel-slagen zouden kunnen plaats vinden. Een van de volgende activiteiten is het op touw zetten van een fantastisch Sint-Niklaasfeest voor onze leden, sympatisanten van de club en minderbedeelde kinderen uit het Leuvense.



De oudgedienden van Leuven bestaande uit de bestuursleden en enkele andere leden, die door de goede organisatie meewerkten aan het welslagen van het bal.



Gezicht op het orkest met de marinevlag en het voorste gedeelte van de bomvolle zaal.

**ASSOCIATION BRUXELLOISE DES
ANCIENS DE LA FORCE NAVALE ASBL
BRUSSELSE VERENIGING DER
OUDGEDIENDEN BIJ DE ZEEMACHT VZW**
50e anniversaire du Corps des Cadets de Marine

Ostende 6.8.72.

L'ABAFN entretient d'étroites relations

avec le CCM, section de Bruxelles, que ce soit entre autres par l'organisation de régates de baleinières au port de Bruxelles ou de croisières d'anciens à bord de vedettes du Corps des Cadets. Aussi l'ABAFN avait-elle tenu à être présente lors de ce 50e anniversaire auquel les sections des Cadets d'Anvers, de Bruxelles et de Liège envoyèrent chacune à Ostende une vedette rejoindre les délégations des Cadets Britanniques - ceux-ci également arrivés à bord d'une unité - Canadiens et Hollandais. A l'issue d'un repas regroupant tous les participants et leurs familles, le dimanche 6 août, à la Marinekazerne Bootsman Jonsen, l'ABAFN offrit son crest au CPC Liénart et reçut celui du Corps des Cadets de Marine.

Amerigo Vespucci à Anvers

La visite d'un grand voilier dans un port belge n'est pas fréquente. Raison de plus pour ne pas la laisser passer. Le lundi 21.8. une délégation ABAFN s'est rendue à bord de cette magnifique unité italienne et y a fort aimablement été accueillie par le commandant en second avec lequel elle procéda à un échange de crest.

Descente de la Lesse 2.9.72

Répétition par un temps très favorable d'une activité qui connut un grand succès lors de sa première édition l'année dernière. L'intérêt de ce parcours en kayak dans une nature superbe n'est plus à démontrer.

Union Nationale à Frameries le 9.9.72

La réunion trimestrielle s'est tenue à Frameries où les anciens du Hainaut-Centre-Ouest-Mons organisaient une semaine navale après les festivités du millénaire de la cité. Il a notamment été décidé de tenir à nouveau les prochaines réunions trimestrielles à Bruxelles afin de réduire les distances à parcourir par les délégations les plus éloignées, ceci surtout en hiver. Le président de l'ABAFN a été chargé de prendre contact au nom de l'UNAFN avec la Force Navale pour certains points précis tels qu'Inforesmar, embarquement annuel FN des anciens etc. L'Union a consolidé son existence par la signature de ses statuts par toutes les associations régionales qui assistent régulièrement à ses réunions. Le président national a demandé la mise au point pour la prochaine réunion d'un programme national d'activités 1973.

MSO 902 Van Haverbeke à Vilvorde

Le 10.9. une délégation ABAFN s'est rendue à bord pour une visite officielle au cours de laquelle eut lieu un échange de crest. Ce fut l'occasion - très rare - pour un ancien de reconnaître, vingt-trois ans après, parmi les sous-officiers, un matelot avec lequel il avait « fait » son CIP en même temps, dans le même peloton en 1949.



EEN MERKWAARDIG INITIATIEF

Op initiatief van een reserve-officier (E. Van der Sluys), reserve-onderofficier (R. Gincxels) en actief onderofficier (E. Van Haverbeke) worden momenteel pogingen ondernomen om de dienstplichtigen van de lichter 3 juni 1952 opnieuw te laten samenkomen te Oostende, waar ze nu 20 jaar geleden voor het eerst kennis gemaakt hebben met de Zeemacht. De 37 - met zoveel

6th Navy Ball 4.11.72

Le samedi 4 novembre à 20.30 h. en l'Ancien Hôtel Communal de Laeken, place Emile Bockstael à Laeken, l'ABAFN a accueilli cordialement tous les anciens, tous ses amis et sympathisants, tous ceux de la Force Navale, OR/FN, CCM, RNA, MYCB et d'autres associations qui lui ont fait le plaisir de l'y rejoindre.

Jumelage avec Liège

Le 9.9.72 l'ABAFN a fêté avec les anciens de Liège, le jumelage, datant de 1969, de leurs deux associations d'anciens.

waren ze ongeveer - oudgedienden waren voor een groot deel « DEMS » kanonniers en hebben praktisch 21 maanden samen doorgebracht. Enkele hoogtepunten uit hun dienstplicht was zeker de overstroming van Oostende in 1953 en de Kaminareis datzelfde jaar. De redactie van Neptunus volgt dit initiatief op de voet, terwijl de Dienst Informatie- en Publieke Betrekkingen er welwillend zijn medewerking aan verleent.

De « lichter » van 3 juni 1952.



ereabonnementen - abonnements d'honneur

Son Altesse Royale le Prince Albert de Liège
 Monsieur le Ministre de la Défense Nationale
 Monseigneur Cammaert, Aumonier en Chef (HON.)
 Le Commodore Lurquin, Chef d'Etat-Major de la Force Navale
 Luitenant-Generaal Raemaekers, Oostende
 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 Poskin, Bruxelles
 Le Capitaine de Vaisseau Schlim A., Loppem
 Le Capitaine de Frégate Liénart J.C., Oostende
 Le Capitaine de Frégate (R) Bourguignon, Ambassade de Belgique à Madrid
 Le Capitaine de Frégate (R) Loze, Oostende
 Fregatkapitein (R) Van Avermaet, Deurne
 Fregatkapitein (R) Willems, Wilrijk
 Fregatkapitein (R) De Cooman, Antwerpen
 Le Capitaine de Frégate (R) Ludwig, Bruxelles
 Fregatkapitein (R) Planchar, Antwerpen
 Le Capitaine de Frégate Hutse, Oostende
 Le Capitaine de Frégate (R) Mertens G., Macon
 LtKol Latusek, Ambassade de Pologne
 LtKol (R) Wauters, Temse
 Le Capitaine de Corvette (R) Leveau, Linkebeek
 Le Capitaine de Corvette (R) Velghe, Bruxelles
 Fregatkapitein (R) Herremann, Stene
 Le Capitaine de Frégate (R) Gillet, Bruxelles
 Fregatkapitein (R) Van Hoof, Merksem
 Korvetkapitein (R) Verrees, Turnhout
 Le Capitaine de Corvette Segaert V. Oostende
 Le Capitaine de Corvette (R) Delgoffe, Schilde
 Korvetkapitein (R) Bekaert, Oostende
 Le Capitaine de Corvette (R) Borgers, Ixelles
 Le Capitaine de Corvette Pecher, (R) Bruxelles
 1LV (R) de Decker de Brandeken, Ohain
 1LV (R) Decrop, Oostende
 Luitenant ter Zee 1ste kl. (R) Becquaert, Berchem
 1LV (R) Carlier, Antwerpen
 1LV (R) Remy, Uccle
 LDV (R) Maertens de Noordhout, B. Tilff
 LDV (R) Maertens de Noordhout C. Tilff
 LDV (R) De Sloover, Bruxelles
 LDV (R) Dorsmont, Dilbeek
 LDV (R) Masure, Oostende
 EDV (R) Elslander, Pulle
 Enseigne de Vaisseau (R) Horion, Evere
 Les Corps des Cadets de Marine, Section Bruxelles
 Le Commandant Andrien, Uccle
 Le Capitaine Mertens, Uccle
 L'aumônier Cuyllits, Uccle
 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, Oostende
 Club Officiers, St.-Kruis
 Club Officiers, Zeebrugge
 Verboddering Royal Navy, Oostende
 Marine Basis Nieuwpoort - Bijzondere Diensten
 Tabagie Onderofficiers, Comservost
 Tabagie Onderofficiers Zeebrugge
 Troepenkantien Zeebrugge
 De Heer Nicod, Consul der Nederlanden, Brugge
 L'administration communale de Verviers
 De stad Oudenaarde
 L'administration communale de Charleroi
 Het gemeentebestuur van Hasselt
 La ville de Malmédy
 De stad Knokke
 Het gemeentebestuur van De Panne
 L'administration communal de Visé
 Het gemeentebestuur van Vilvoorde
 Het gemeentebestuur van St.-Truiden

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 Pouillet, Uccle
 Mme Vve Timmermans, Oostende
 Madame Truffaut, Liège
 Melle Pipijn, Uccle
 Famille Solvay, La Hulpe
 Monsieur Cassette, Ath
 Monsieur Hosdian, 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, Ixelles
 De Heer De Preitere, Kortrijk
 Monsieur Delahaye, Woluwé St.-Pierre
 Monsieur Dhont A., Schaerbeek
 Monsieur François, Auderghem
 Monsieur Janssens, Uccle
 Monsieur Geonet, Marcinelle
 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 Naudts, Oostakker
 Koninklijke Nederlandse Gist- en Spiritusfabriek, Brugge
 Monsieur Goor Marc, Etterbeek
 Monsieur De Keyser, Watermael-Boitsfort
 Monsieur Nys, Bruxelles
 Monsieur Bouillet, Limal
 The North Sea Yacht Club, Oostende
 De Heer Deceuninck, Directeur van het Zee- wezen, Oostende
 Anonyme
 De Heer De Bie, Buizingen
 De Heer Vleurinck, Destelbergen
 De Heer Dubois, Gentbrugge
 Caddy-Tailors, Oostende
 Dr. Verhaeghe, Eeklo
 De Heer Gouwy, Oostende
 Monsieur Declodet, Ixelles
 L'association des Amis de l'école autonome de l'Etat, Oostende
 Les établissements Brûlé, 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., Bas-Oha
 Mercantile Marine Antwerpen
 De Heer Deroo, Gent
 De Heer Dautricourt, Knokke
 De Generale Bankmaatschappij, Brugge
 Hotel Wellington, Oostende
 Monsieur Franckx, Forest
 Monsieur Pierret, Woluwé St.-Lambert
 Monsieur Lejeune, Braine l'Alleud
 De Heer Van Haverbeke E., Oostende
 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
 De Heer Ingelbrecht, Kapellen
 Monsieur de Gheldere, Bruxelles
 Monsieur Gérard, Flémalle-Haute
 Cockerill Yards Hoboken
 Monsieur Hervy, Magistrat, Mons
 De Heer Cools, Brugge

N.V. Armement Deppe S.A. Antwerpen
 Phoenix Oil Products, Schoten
 De Heer Wolf, Oostende
 Vereniging der Staatszeeloodsen v.z.w.
 Monsieur De Ridder, Evere
 S.P.R.L. Covesa, Bruxelles
 Le Chevalier Breydel, Bruxelles
 Monsieur Houzeau de Lehaie, Mons
 Le Centre Privé Médical, St Gilles
 De Heer Degelder, Leuven
 Monsieur Bonnevie J., Oostende
 Informar, Bruxelles
 Monsieur Verlinde, Jette
 De Heer Soetens, Oostende
 Hermis Sodales - Mr. Deblauwe, Oostende
 De Heer Grandjean, St.-Niklaas
 L'Agence Maritime Thomas & Ellis, Uccle
 Club 1MT & Mat Comenav, St.-Kruis
 Monsieur Schlim, Arlon
 Monsieur Lamproye, Bruxelles
 Monsieur Brilliet, Ixelles
 Monsieur Van Hauwermeiren, Jette
 Maag Belux, Bruxelles
 Monsieur Roulin, Dinant
 Monsieur Vanderhoven, Renaix
 De Heer Huilmand R., Oostende
 De Heer Hauglustaine Y., Hasselt
 S.A. Belliard Murdoch, Antwerpen
 Monsieur De Buck D., Bruxelles
 Union de Remorquage & Sauvetage, Oostende
 Monsieur Lenoir, Gaillemarde
 Monsieur Meert, Bruxelles
 Baron et Baronne De Bethune - Sully, Bruxelles
 Monsieur Longestay, Bruxelles
 Monsieur Martens, Braine la Comte
 De Heer Dewit, CMB, Antwerpen
 Mevrouw Verleye, Brugge
 Monsieur Oury, Liège
 De Stad Oostende
 Royal Yacht Club Gent - Mr. Stevens
 N.V. Kredietbank
 James Walker Cy, Antwerpen
 De Heer Van Damme P., Brugge
 De Heer Hausman, Oudenaken
 De Heer Van Damme, Temse
 Five Minute Car Wash, Brussels
 De Heer Capens, St.-Niklaas
 De Heer Quaghebeur, Oostende
 De Heer Decoster, Antwerpen
 Le Comte de Launoit, Bruxelles
 De Heer Clarysse, Antwerpen
 Marinebasis Oostende, Bijzondere Diensten
 Gemeentebestuur van Nieuwpoort
 Monsieur Goffinet, Bruxelles
 Mme Vve Flahaut, Den Haan
 Le Royal Yacht Club de Bruxelles
 De Heer Teugels, A.S.L.K. Oostende

Afgesloten op datum van 1 december 1972.
 Clôturé à la date du 1 décembre 1972.

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 Zee-macht.

20^e jaargang
nr. 141

neptunus 1972

20^e année
no. 141

tweemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimestrielle. éditeur : a.s.b.l. neptunus boîte postale 17 oostende — uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs per nummer 40 fr. - prix par numéro 40 fr. - abonnement : 200 fr. (ge- woon - normal) 500 fr. (ere - honneur) — c.c.p. 1755 du société générale de banque oostende - compte 280-0400779-12 de neptunus — p.r.k. 1755 van de generale bankmaatschappij oostende - voor rekening 280-0400779-12 neptunus — p.r.k. 146270 van de kredietbank oostende - voor rekening 473-6090311-30 van neptunus — c.c.p. 146270 du kredietbank oostende - compte 473-6090311-30 de neptunus — politiek en confessioneel onafhankelijk — libre de toute attache politique ou confessionnelle — aan- gesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union de la presse périodique belge

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

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

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

Copyright 1972, by v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Clichés : Van Uffelen.

Tel. (09) 25.47.68 Gent.

