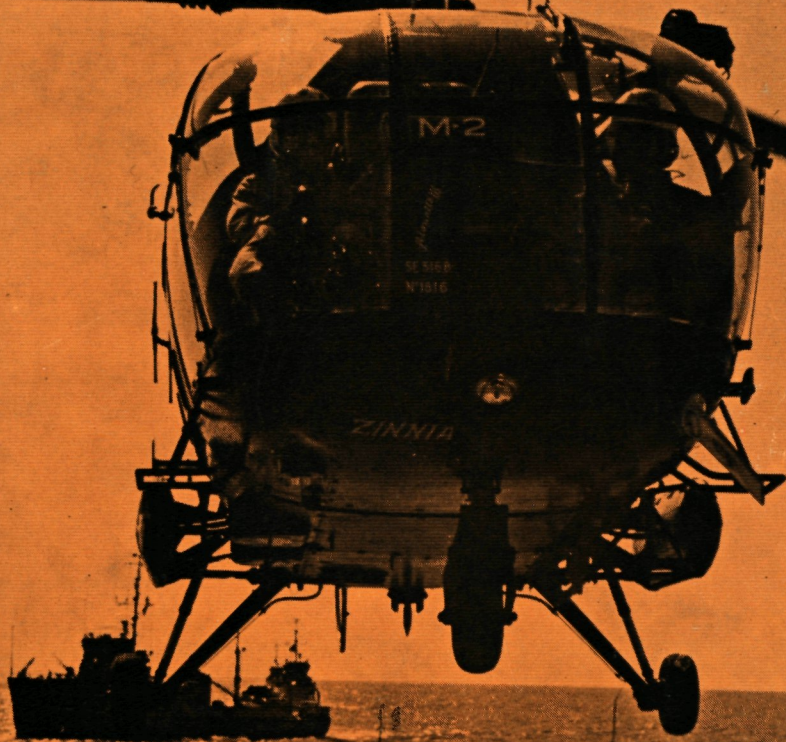


OCT. 74.

22<sup>e</sup> jaargang nr. 150

22<sup>e</sup> année no. 150



# NEPTUNUS

## info marine

tweemaandelijks maritiem tijdschrift

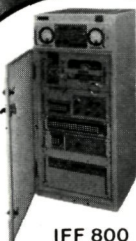
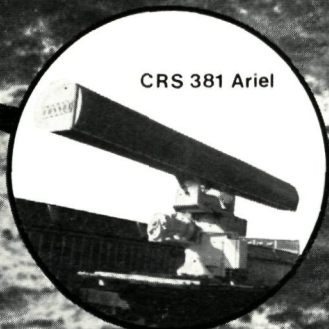
1974 - 1975

revue maritime bimestrielle



# COSSOR NAVAL IFF SYSTEMS

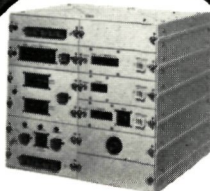
CRS 381 Ariel



IFF 800  
Transmitter/  
receiver



IFF 2720  
Transponder



Multi-roll  
video-processing  
modules



**INTAIR  
DIVISION**

AMERACE S.A. CHAUSSEE DE LA HULPE 181  
B-1170 BRUSSELS - BELGIUM - TEL. (02) 673.80.53 - TELEX 25.657



# NEPTUNUS

## info marine

octobre 1974 - 22e année **No. 2**

oktober 1974 - 22e jaargang **Nr. 2**

### sommaire neptunus

### inhoud neptunus

autant en apporte le vent de la mer **2**

gejaagd door de zeewind **3**

ontstaan en functioneren van een binationale school door r.h. van spall **5**

la participation des navires belges à l'évacuation de st.-valéry-en-caux par p. eygenraam **14**

maritiem panorama door h. rogie **20**

les navigateurs portugais des premiers voyages au long cours par pierre woinin **24**

woorden uit de zeemanskist, grondtakel door j.b. dreesen **34**

bibliografie - bibliographie door e.a. van haverbeke **37**

### inhoud info - marine

### sommaire info - marine

de vloot - la flotte **40**

het leven in onze groeperingen - **40**

la vie dans nos groupements **45**

visites - bezoeken **45**

cérémonies - plechtigheden **47**

sport **51**

**Revue maritime bimestrielle**  
**Tweemaandelijks maritiem tijdschrift**

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

**Hoofdredakteur - Rédacteur en chef**  
E.A. Van Haverbeke

**Photos - Foto's**  
R. De Meersman

**Medewerkers Info-Marine**  
**Collaborateurs Info-Marine**  
1LZ N. Helmoortel (COMIENAV), 1LZ J. Vandewalle (COMLOGNAV), 1LZ Crelot (NAVCOMPORTNWP), VTZ J. Ceulemans (COMOPSNAV), 1MC R. Offermans (COMIENAV), 1MC A. De Vreese (COMLOGNAV), 1MC Ch. Vandaele (COMLOGNAV), 1MR. W. Gortack (COMSERVOST), 1MC M. Stevens (NAVCOMPORTOST), MTR E. Wets (COMOPSNAV), 1MR Malfait (NAVCOMPORTZEB), MAT/MIL A. Sanders (AT ZS1/IRP), 1 OM. Van Hoof.

**Administratie - Administration**  
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje  
Correspondance, changements d'adresse, publicité, la boutique  
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende ;  
Tel. (059) 80 14 02 ext. 389

**Directeur publiciteit - publicité**  
C. Béatse b.p. 17, 8400 Oostende

**Ventes - Abonnements**  
**Verkoop- en Abonnementendienst**  
Compte 280-0400779-12 ou 473-6090311-30 de Neptunus/Oostende  
Rek. 280-0400779-12 of 473-6090311-30 van Neptunus/Oostende  
200 F gewoon - normal  
500 F ere - d'honneur

**Raad van beheer**  
**Conseil d'administration**

**Président - Voorzitter** : J.C. Liénart

**Vice-président - Ondervoorzitter** :  
V. Ségaert

**Sekretaris - Secrétaire** : Ch. Freys

**Penningmeester - Trésorier** : J.-P. Falise  
**Beheerders - Administrateurs** : C. Béatse, D. Geluyckens, R. Dhont, F. Dumont, A. Van den Driessche, J. Arys, E. Van Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet, M. Verboven, R. Van Ransbeek, J. Dreesen, E. Pouillet.



# autant en apporte le vent de la mer

J.C. LIENART

« Depuis quelque temps se multiplient les signes annonciateurs d'une nouvelle phase de civilisation à dominante maritime ».

Ainsi s'exprima Mr. Valéry Giscard d'Estaing dans une récente allocution prononcée à l'occasion de sa visite à un grand port de France (N).

Nouvelle phase de civilisation à dominante maritime : définition lapidaire et lourde de sens.

Acculé par le surpeuplement et l'appauvrissement des terres émergées, l'homme se tourne vers la mer pour sa survie, cette mer qui recouvre les trois cinquièmes de la surface du globe ; il s'inquiète de sa pollution, il s'ingénie à l'inventorier, s'essaye à l'exploiter ; des chercheurs, des instituts, des universités, des sociétés, des compagnies et des états s'évertuent à en maîtriser la puissance et à surmonter les difficultés surhumaines de l'entreprise. Des juristes réunis en assemblées internationales définissent les droits des uns et des autres et s'efforcent de préparer un avenir qui devrait être exempt de violence. Cette civilisation maritime de demain que l'on voit poindre à l'horizon comme le soleil à son lever, se doit évidemment d'être une civilisation pacifique où nul ne tentera jamais de recourir à la force pour assouvir ses appétits, chacun ayant eu droit, au départ, à la part qui lui convient. Sur les océans domptés on verra alors les navires de guerre assurer la police de la circulation maritime, la sécurité des marins et la garde de la paix mondiale.

Que Dieu nous entende et que la raison et le bon sens soient donnés à ceux qui préparent l'éveil de cette nouvelle phase de civilisation !

Mais en attendant c'est au marin que de toutes parts on fait appel, au marin qui est le détenteur de cette vieille science, de cet art, qui se transmet de génération en génération par l'étude et l'expérience et qui a pour objet de permettre à l'homme de composer avec l'élément liquide devant lequel il n'est que poussière infime bien qu'intelligente.

On aura besoin de marins, de plus en plus de marins pour permettre au terrien qu'est l'homme, d'accéder à cette civilisation axée sur la mer.

On a besoin de marins sur les navires, sur les plates-formes de forage et sur les engins de

toutes sortes qui sont élaborés pour exploiter les possibilités innombrables des océans, de marins dans les laboratoires de recherche, dans les bureaux d'étude, sur les chantiers de construction. Des centaines de possibilités s'offriront ainsi chaque jour aux marins, de mettre leur science au service de nouvelles entreprises humaines et offriront aux nouveaux venus au métier des débouchés qui n'existaient pas hier.

Que l'on m'entende bien, lorsque je dis marin je pense à tout homme familiarisé avec la mer et ses problèmes spécifiques et pas seulement au mangeur d'écoute, laboureur des océans aux yeux délavés et aux oreilles percées de petits anneaux d'or, que l'on dit conservé dans l'alcool et le tabac et qui est phénomène plus que produit fini de cette spécialité humaine ; un bon ingénieur des constructions navales est un marin dans la pleine acceptation du terme, comme un écrivain ou un journaliste maritime l'est et comme aussi le savant embarqué, au propre comme au figuré, dans la grande et passionnante aventure de la recherche et de la découverte maritime.

Or, comme on ne naît pas marin comme on naît canard ou poulet, il reste que pour pouvoir prétendre participer à cette civilisation qui s'annonce, il nous faut fabriquer des marins et sans lésiner, beaucoup de marins, faute de quoi nous manquons le bateau.

Ces signes annonciateurs dont parle d'un ton prophétique Mr. Valéry Giscard d'Estaing doivent être pour nous le signal avertisseur qui éveille la conscience nationale à la nécessité de se préparer à ces temps nouveaux et à lui faire tourner ses regards vers la mer. Tout l'environnement maritime doit dorénavant ressentir les bienfaits de la sollicitude gouvernementale.

Plus de maladresses ou de misérables calculs, plus de maigres budgets et de débilitante administration, plus de dénigrement, de mépris, d'indifférence pour le marin et pour le monde maritime d'aujourd'hui car ils sont, sachez-le bien, le géniteur et la matrice du monde de demain.

(N) Brest 14 avril 1974



# gejaagd door de zeewind

J.C. LIENART

« Sedert enkele tijd vermenigvuldigen zich de tekens dat een nieuwe beschavingsperiode met maritieme inslag aangebroken is ».

Zo sprak Mr Valery Giscard d'Estaing ter gelegenheid van zijn bezoek aan een grote Franse havenstad (N).

Een nieuwe beschavingsperiode met maritieme inslag: een kernachtige bepaling zwaar van inhoud. In het nauw gedreven door de overbevolking en de verarming van het land, richt de mens zich naar de zee om te kunnen overleven, deze zee die drie vijftien van de aardoppervlakte bedekt; de mens maakt zich ongerust over haar verontreiniging, zoekt middelen om haar te inventariseren, probeert haar te benutten; onderzoekers, instituten, universiteiten, genootschappen, maatschappijen en staten doen hun best om haar kracht te beteugelen en de bovenmenselijke inspanningen van deze ondernemingen te bedwingen. Internationale vergaderingen van rechtsgeleerden bepalen de rechten van eenieder en trachten een geweldloze toekomst voor te bereiden. Deze maritieme beschaving van morgen die men ziet aanbreken als een opkomende zon, moet een vreedzame beschaving zijn, waar niemand ooit zijn toevlucht zal nemen tot geweld ter verzadiging van zijn honger, waar iedereen het deel zal krijgen waar hij recht op heeft. Op de getemde oceanen zullen de oorlogsbodems dan een politiemacht vormen die zal instaan voor de veiligheid van het zeeverkeer en de zeevaarder en een bewaker zal zijn van de wereldvrede.

God verhoere ons, en dat de vrede en het gezond verstand gegeven worde aan diegenen die het ontwakken van deze nieuwe beschavingsfase voorbereiden!

Maar in afwachting van deze verandering doet men van alle kanten beroep op de zeeman. Hij is de houder van deze oude wetenschap, van deze kunst, die door studie en ondervinding overgeleverd wordt van generatie op generatie. Deze wetenschap leert de nietige, maar vindingrijke mens hoe om te gaan met dit vloeibaar element.

Wij zullen hoe langs om meer zeelieden nodig hebben om de landrat, die de mens is, in te wijden

in deze op de zee gerichte beschaving.

Wij hebben zeelieden nodig op de schepen, op de boorplatformen, op alle vaartuigen die nodig zijn om de ontelbare mogelijkheden der oceanen uit te baten, in de onderzoekingslaboratoria, in de studie-burelen en op de scheepswerven. Honderden mogelijkheden worden geboden aan de zeeman om zijn kennis ten dienste te stellen van nieuwe ondernemingen en nieuwe niet bestaande afzetgebieden te openen.

Indien ik spreek van zeeman, denk ik niet alleen aan deze figuren ontstaan in de menselijke verbeelding, de oude zeerob, de wroeter van de zee met verbleekte ogen en met gouden ringetjes in de oren, bewaard door de alkohol en de tabak, maar aan elkeen die vertrouwd is met de zee en haar specifieke problemen. Een scheepsbouwkundig ingenieur is een zeeman in volle betekenis van het woord, evenals de schrijver of de journalist die de zee beschrijft, of de geleerde verwickeld in dit groots en boeiend avontuur van de ontdekking van de zee en de maritieme navorsing.

Indien wij willen deelnemen aan deze nieuwe beschaving en aangezien men niet als zeeman geboren wordt, moeten wij zonder dralen en zonder op de kosten te zien, veel zeelieden vormen, zoniet zullen wij achter het net vissen.

Deze voortekens waarover Mr Valery Giscard d'Estaing spreekt moeten voor ons een waarschuwingssignaal zijn. Ons nationaal geweten moet gewekt worden, zodat wij ons kunnen voorbereiden op deze nieuwe tijden en zodat onze blik kan gericht worden op de zee. De ganse zeevaartwereld moet van nu voortaan de wildaard ondervinden van deze regeeringsbekommernis.

Geen onhandigheden of pietluttige berekeningen meer, geen bekrompen budgetten of remmende administratie meer, geen bekladden, misprijzen of onverschilligheid meer van de zeeman en de hedendaagse maritieme wereld. Zij vormen het zaad, de oorsprong van de wereld van morgen.

(N) Brest, 14 april 74







# ontstaan en functioneren van een binationale school

door R.H. van Spall, luitenant ter zee 1e klasse K.N.M.

## Inleiding

Wanneer in publicaties over internationale samenwerking op militair gebied voorbeelden worden aangehaald, ontbreekt daarbij nooit de mijnenbestrijdingsschool te Oostende. En met reden. Tussen de velerlei vormen waarin de westelijke landen een modus van samenwerking tot stand hebben gebracht neemt de mijnenbestrijdingsschool een unieke plaats in. Slechts het Nato defense college te Rome benadert de volledige integratie die op deze school gestalte heeft gekregen. Dit houdt in een volledig geïntegreerd commando, waarbij Directeur en Hoofd Opleidingen afwisselend de Nederlandse of Belgische nationaliteit bezitten, instructeurs en cursisten die behoren tot de Belgische Zeemacht en de Koninklijke Marine, terwijl ook cursisten uit andere westelijke landen afkomstig zijn.

Uit het voorgaande blijkt, dat de « school » binationaal van opzet is en primair fungeert als opleidingsinstituut voor personeel, werkzaam bij de mijnenbestrijding in Nederland en België. Dit personeel zal voornamelijk worden ingezet onder het oorlogscommando van de admiraal BENELUX (ABNL) die o.a. verantwoordelijk is voor de uitvoering van mijnenbestrijdingstaken in de kustwateren van beide landen. Dat een dergelijk samengaan vele voordelen heeft spreekt bijna voor zich zelf.

Getracht zal worden in deze bijdrage een beeld te geven van de ontwikkelingen welke hebben geleid tot de integratie van de school zoals die nu functioneert, voorts een beschouwing over het thans fungerende opleidingssysteem en tenslotte het resultaat van een dergelijke binationale school.

## De mijnschool te Den Helder tot de integratie

Op 15 augustus 1949 werd een mijnschool in Nederland opgericht. Twee officieren instructeur hadden het jaar daarvoor reeds een opleiding gevolgd bij H.M.S. Defiance te Plymouth. Leslokalen werden gevonden op een oude zolder boven de sportschool in Amsterdam terwijl voor studieruimte en kantooruimte Hr. Ms. « BEVELAND » gebruikt werd.

Dit schip lag in conservatie bij het marine etablissement. Later werd dit een kantoorijtje in het Paleis aan de marinewerf kade.

Toen begin 1950 de mijnenveegdienst verhuisde van IJmuiden naar Den Helder, « aan de Bassin-gracht », ging de school mee en vond domicilie op de zolder-verdieping van het officiersgebouw, alwaar men tot de overgang naar Oostende op 1 april 1965 bleef kampen met onvoldoende accommodatie (2, later 3 leslokalen). Dit klemde temeer daar de diversiteit in en veelvuldigheid van opleidingen en cursussen belangrijk toenamen, dit in functie met het groeien van het aantal te bemannen mijnenveegers en de zich sterk voortzettende specialisatie. Voorts werd de mijnenopruimdienst in 1950 bij de mijnendienst gevoegd en in 1953 werd het hoofd van de mijnschool belast met alle opleidingen bij de mijnendienst, dus ook met de diverse duikeropleidingen en het opwerken van de schepen.

In 1962 kwamen de opleidingen van de mijnenuitkijkdienst daar nog bij. Het hoofd mijnschool werd benoemd door de Minister van Marine en stond rechtstreeks onder bevel van de Commandant Mijnendienst Nederland, terwijl bij aangelegenheden welke de opleiding betroffen, de aanwijzingen van de Inspecteur Onderwijs Zeemacht dienden te worden opgevolgd.

De situatie in 1964-1965, het laatste cursusjaar van de Nederlandse mijnschool, was de volgende.

Naast het hoofd mijnschool waren vier officieren instructeur en één onderofficier instructeur geplaatst bij de school. Hierbij dient te worden opgemerkt dat de diverse duikeropleidingen zich afspeelden op Hr. Ms. « SOEMBA » te Den Oever, alwaar de lokatie zeer gunstig was voor een goede wisselwerking theorie - praktijk. Eind 1964 werden de demonteer- en demolitiecursussen overgebracht naar Hr. Ms. « SOEMBA » om dezelfde reden. Deze opleidingen zijn in 1965 niet « meeverhuisd » en vallen tot op heden onder de verantwoordelijkheid van de commandant Hr. Ms. « SOEMBA » en dus de Commandant Mijnendienst Nederland. De instructeurs hadden als neventaken het uitwerken van opdrachten en onderzoekingen waarmede door de



Commandant Mijndienst de mijnschool belast werd. Voorts was de school opgedragen het operationeel opwerken, van de toenmalige squadrons, zulks gedurende twee weken per jaar. Hiervan werd sinds 1961 een week doorgebracht in de « Mine countermeasures tactical teacher » van de Belgische ontminingschool te Oostende, terwijl van de gelegenheid gebruik werd gemaakt onderofficieren, electromonteurs en matrozen opwerk cursussen te laten volgen aan deze school.

Onderstaande tabel illustreert de gegeven opleidingen en cursussen met hun tijdsduur en het totaal aantal cursisten vanaf de oprichting in 1949 tot de opheffing van de mijnschool te Den Helder in 1965.

Opleiding/cursus	weken cursisten	
Mijnenbestrijdingsofficier (MIJBO)	43	66
Herhalingscursus (MIJBO)	1	15
Mijnveegofficier	6	73
Ondergeschikt officier MVGR	6	806
Herhalingscursus KMR off.	4	128
Electromonteur	2	371
Diverse opwerk cursussen	1	461
Cursus ABNL/CMM + Staf	1	58
Marine Stafschool (HKV)	1	75
Cursus scheepsonderofficieren	1	1042
Mijnenbestrijding zeeofficieren	1	235

De verschillende duikeropleidingen en demolitie cursussen zijn in dit overzicht niet opgenomen. Voor officieren waren de specialisatie mijnenbestrijdingsofficier, de aantekeningen mijnneveegofficier (de latere « commandant mijnenbestrijdingsschip ») en ondergeschikt officier mijnneveger de basisopleidingen in het cursussen pakket. Voor het in aanmerking komen voor het volgen van één dezer cursussen moest bij voorkeur eerst de « lagere » doorlopen zijn. Voor de functie van squadron commandant was de aantekening mijnneveeg officier een voorwaarde terwijl voor staffuncties de specialisatie mijnenbestrijdingsofficier vereist was. Onder de 66 tot mijnenbestrijdingsofficier opgeleide cursisten bevonden zich 35 Nederlanders, 17 Belgen en 11 Duitsers, terwijl nog eens 26 Duitsers in deze periode de aantekening mijnneveegofficier behaalden. Terugblikkende op 16 jaar mijnschool te Den Helder mag worden geconcludeerd dat de school, begonnen met niets in een tijd dat mijnenbestrijdingstactieken en technieken nog in de kinderschoenen stonden, zich niet alleen heeft kunnen handhaven op een niveau in functie met de gedurende deze periode snelle ontwikkeling in de mijnenbestrijding, maar daarenboven ook bij de buurlanden een belangrijke plaats heeft kunnen innemen op het gebied van opleidingen op mijnneveeg gebied voor officieren, getuige het groot aantal Belgen en Duitsers die jaarlijks deelnamen aan de opleiding tot mijnenbestrijdingsofficier en mijnneveegofficier. Aan het einde van haar bestaan bezat de school een cursussen pakket waarmede iedereen, van matroos tot officier, kon worden opgeleid tot de functie welke hij in het kader van de mijnen dienst moest vervullen. Hierbij dient te worden opgemerkt dat relatief gezien de school als geheel beter was ingesteld op de opleidingen en cursussen voorofficieren dan voor onderofficieren en manschappen. De opleiding tot mijnenbestrijdingsofficier nam hier wel de voornaamste plaats in. De grote buitenlandse deelname was mede te danken

aan het feit dat noch België, noch West-Duitsland een dergelijke opleiding kende. In West-Duitsland werd met een gelijkwaardige opleiding « Lehrgang B » pas begonnen na het gereedkomen van de Unterwasserwaffenschule te Eckernförde in 1965, terwijl daarvoor reeds een beperkte cursus in Flensburg gedurende enige jaren was gegeven.

### De ontminingschool te Oostende tot de integratie

In 1958 werd de ontminingschool te Oostende door de Belgische Zeemacht de facto in gebruik genomen. De bouw ving aan in 1956. Het gebouw werd geheel ontworpen voor instructie ten behoeve van de mijnenbestrijding. De eerste opdracht van de Minister van Landsverdediging luidde: het geven van instructie in mijnenbestrijding, hierbij inbegrepen het gebruik en onderhoud van mijnneveegmateriaal voor de volgende categorieën personeel:

- officieren van de Zeemacht (actief en reserve)
- onderofficieren (dek, technische en administratieve dienst)

c. bemanningen van schepen in actieve dienst. Hierbij dient te worden opgemerkt dat vrijwel alle schepen van de Zeemacht waren ontworpen voor de mijnenbestrijding en direct als dusdanig werden gebruikt. Het grote belang van een dergelijke opleidingsmogelijkheid was evident. Intussen was het zojuist gereedgekomen schoolgebouw te dien tijde enig in zijn soort. Het bevatte circa elf leslokalen, een mijnenmuseum, een conferentiezaal en verschillende bureau's voor instructeurs terwijl een bioscoopzaal later zou worden ingebouwd.

Voorts zorgden hutten op de bovenste verdieping er voor dat een zestigtal cursisten op de school konden overnachten.

In 1961 werd de mine countermeasures tactical teacher (MCMTT) in gebruik genomen, die een onderkomen had gevonden op de eerste verdieping van het schoolgebouw. School met MCMTT vond pas navolging in West-Europa in de bovengenoemde onderwaterwaffenschule te Eckernförde. Intussen kende de Verenigde Staten reeds hun Mine Warfare school, eerst in Yorktown (opgericht in 1941), later overgebracht naar Charleston. In Engeland was H.M.S. « VERNON » reeds opgericht in 1939. Van de zijde van de U.S. Navy had men een levendige belangstelling voor de oprichting van een dergelijke Mine Warfare school in het Europees gebied van de Navo. Enerzijds waren de kosten hoog om een cursist van Europa uit naar scholen in de Verenigde Staten te sturen (deze werden toendertijd beraamd op \$1320 - waarvan \$800 - transportkosten), waardoor slechts een zeer beperkt aantal militairen uit West-Europa in de gelegenheid konden worden gesteld ginds een opleiding te volgen. Anderzijds zou een Europese Navo « Mine Warfare school » de opleidingsmogelijkheden voor alle categorieën personeel uit de verschillende West-Europese marines sterk vergroten.

Had de Belgische Zeemacht geijverd voor de tot standkoming van de school primair uit nationaal belang, de U.S. Navy zag de school als Europese evenknie van haar Mine Warfare school. Dit resulteerde in een overeenkomst tussen beide landen waarin het schoolgebouw volledig en de MCMTT gedeeltelijk door België werden gefinancierd, terwijl door de Verenigde Staten het overige gedeelte van de MCMTT werd bekostigd. Voorts werd instructie en didactisch materiaal geleverd, beiden onder MDAP voorwaarde. Dit laatste was geen bezwaar vermits het hoofbestanddeel van de West Euro-



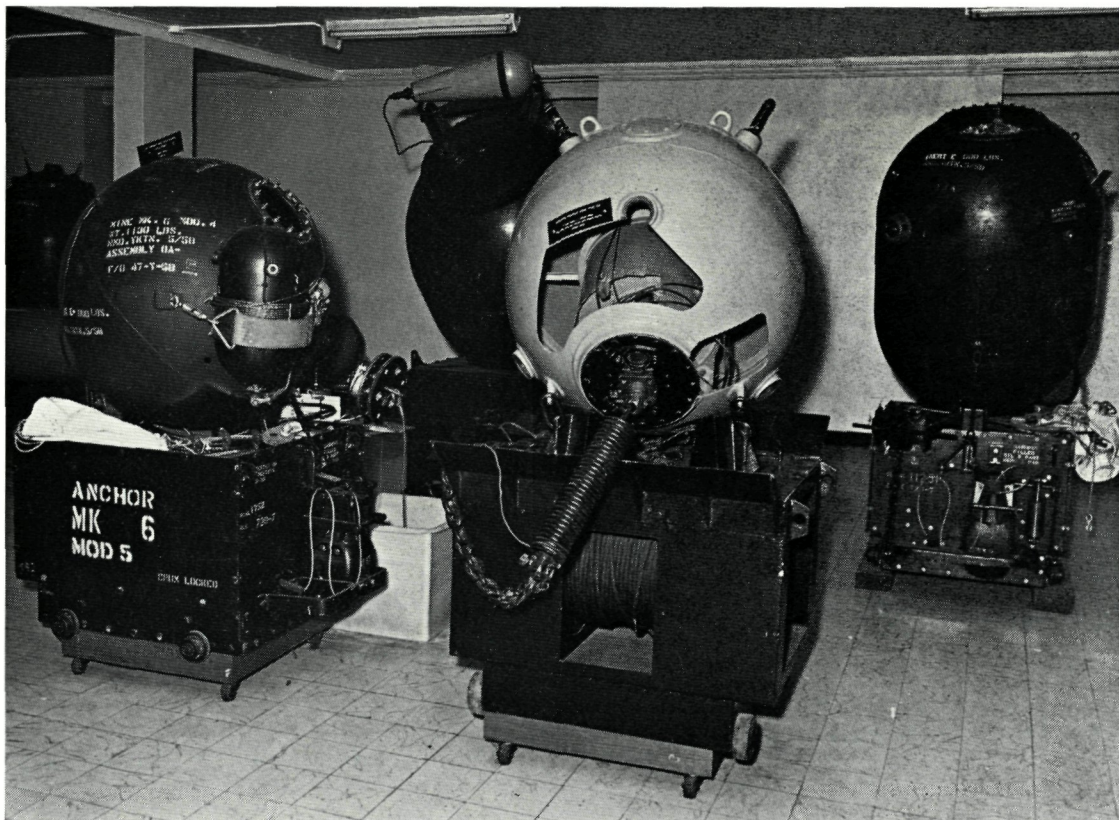
pese Mijnevegers van Amerikaanse oorsprong was. Bovendien werd overeengekomen dat ook andere Navo landen gebruik zouden kunnen maken van de bestaande opleidingsmogelijkheden. Onder andere werden hiertoe één officier en twee onderofficieren van de U.S. Navy aan de school verbonden voor ondermeer instructie aan West-Europese Navo landen, andere dan België.

Het grote belang dat de Verenigde Staten aan de totstandkoming van de ontminingschool te Oostende toekende, moge blijken uit de aanwezigheid van Admiral Arleigh Burke, toenmalige Chief of Naval Operations van de U.S. Navy, bij de officiële opening van de school in 1960. Wanneer nu de opleidingen en cursussen in deze periode gegeven aan de Belgische ontminingschool nader worden beschouwd, dan blijkt dat hierin vooral zeer goed was voorzien voor het lager personeel. Anderzijds kon worden lesgegeven in zowel de Engelse, Franse als Nederlandse taal, hetgeen van groot belang was voor het opnemen van Navo leerlingen in de school.

Wat de interne organisatie van de ontminingschool betrof, stond de commandant zowel onderwijstechnisch, militair als administratief rechtstreeks onder de Stafchef van de Belgische Zeemacht, terwijl de Commandant 2e in bevel tevens was belast met de functie van Hoofd Opleidingen.

Een viertal officieren instructeur, waaronder de chef instructeur van de MCMTT, en een aantal onderofficieren instructeur verzorgden de opleidingen en cursussen.

Het bijzonder interessante mijnenmuseum van de school.



## De integratie

Uit het vorenstaande moge blijken dat beide scholen op velerlei gebied elkaar uitstekend zouden kunnen completeren bij een samengaan. Enerzijds was daar de « know how » van de Nederlandse school, anderzijds de uitstekende faciliteiten van de Belgische school. Verschillende Nederlandse zowel als Belgische mijnenbestrijdingsofficieren, die hun opleiding gezamenlijk in Den Helder hadden genoten, waren zich bewust van de vele voordelen en spraken zich meermalen in die zin uit.

Dat de integratie heeft moeten wachten tot 1965 vindt zijn oorzaak in het feit dat een dergelijke samenvoeging van twee scholen tot één binationale en volledig geïntegreerd school - hetgeen toen reeds, indien tot samengaan werd besloten, als enige juiste oplossing werd gezien - bepaald een novum was.

Ondanks het feit dat de twee buurlanden op velerlei manieren, door militaire zowel als burgerlijke verdragen, aan elkaar geliëerd waren, voorzagen men velerlei problemen, afgezien nog van het natuurlijk gevolg dat bij een dergelijk samengaan een stuk nationale zeggenschap zou moeten worden prijsgegeven.

In het najaar 1963, rapporteerde Commandant Mijnen dienst Nederland aan de Commandant Zeemacht in Nederland dat zuiver uit nationaal oogpunt gezien, de mijnen dienst Nederland geen enkel belang had bij het creëren van een Beneluxschool vermits « afgezien van de zeer beperkte accommodatiefaciliteiten, de mijnen school te Den Helder voorziet in



vrijwel alle behoeften welke de verschillende mijnbestrijdingsopleidingen en cursussen stellen», terwijl het overbrengen hiervan naar Oostende zou leiden tot verstarring van het programma. Anderzijds werd in het rapport gesteld dat een samengaan, primair gezien van uit het oogpunt van een gemeenschappelijke mijnbestrijdingstaak in een gemeenschappelijk gebied onder een gemeenschappelijk oorlogscommando, in vele opzichten zijn vruchten zou kunnen afwerpen.

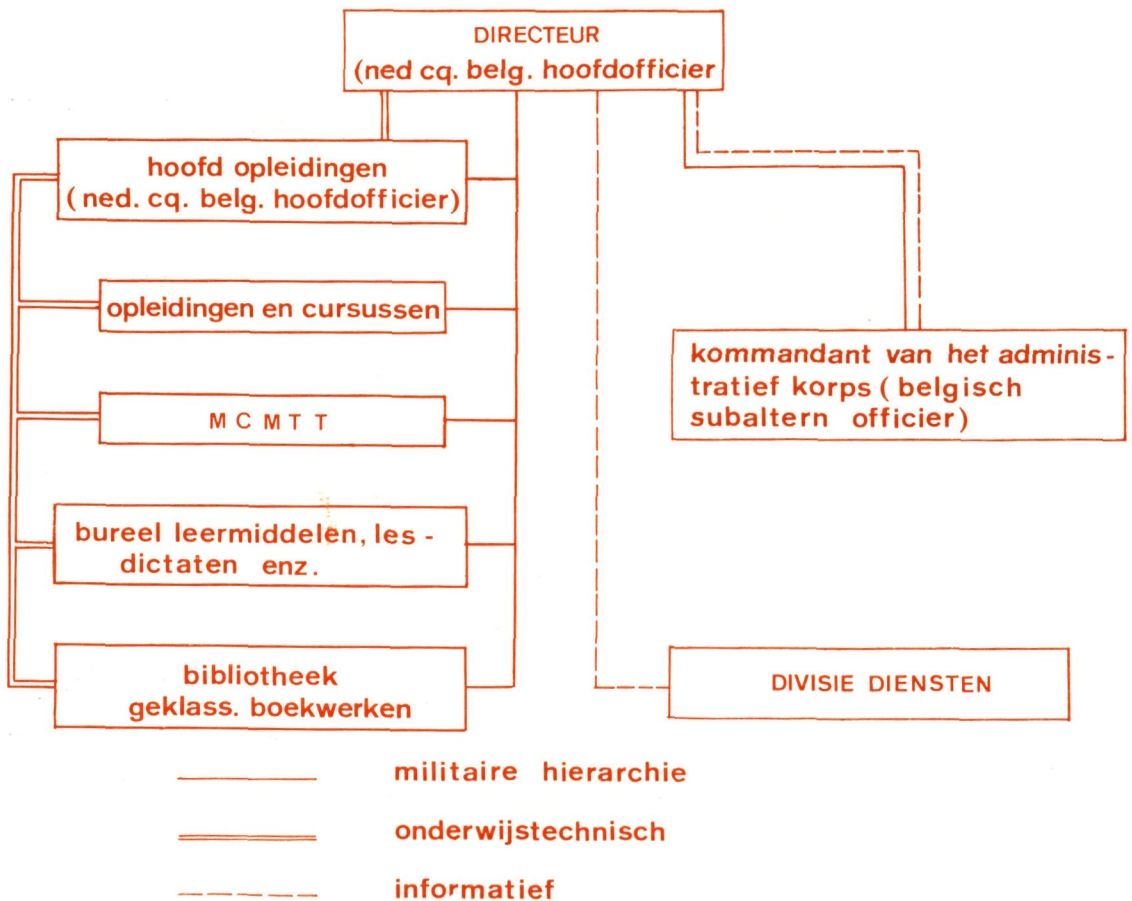
Begin 1964 werd het resultaat van een eerste bespreking van een Nederlands-Belgische commissie, bestaande uit de toenmalig Commandant Mijndienst Nederland en de Commandant van de ontmijningschool te Oostende, neergelegd in een « eerste verslag van de besprekingen voor onderzoek naar de mogelijkheden tot - en de consequenties van - het samenvoegen van de mijnscholen te Den Helder en Oostende tot een zogenaamde « Beneluxmijnenbestrijdingsschool » te Oostende. In dit verslag werd allereerst gesteld dat het creëren van een Beneluxschool diende te leiden tot volledige opheffing van de mijnschool te Den Helder. Voorts werd opgemerkt dat opleidingen en cursussen op beide scholen wat doelstelling betreft, in principe gelijk zijn gericht, maar dat de uitvoering veelal aanmerkelijk verschilt zodat, uitgaande van de nationale behoeften en eisen, tot nieuwe « Benelux » opleidingen en cursussen moest worden gekomen.

Het tijdstip was wat dit betreft goed gekozen, want in beide scholen deed zich de behoefte gevoelen de les programma's grondig te herzien gezien het voortschrijden van de mijnenveegtactieken en -technieken en de introductie van de mijnenjagers in het mijnenbestrijdingspotentieel. De commissie heeft een voorstel van te geven « Benelux » opleidingen en cursussen en Navo cursussen in haar verslag opgenomen welke bij de integratie, een jaar later, bijna geheel werden overgenomen. Tenslotte volgden uitspraken over de gewenste bemanningslijst van een « Benelux » school, de interne en externe organisatie en tenslotte de financiële aspecten.

Er volgden besprekingen op hoog militair en ministerieel niveau tussen België en Nederland, hetgeen resulteerde in de ondertekening van een protocol tussen beide landen door de minister van Defensie van Nederland respectievelijk van Landsverdediging van België op 17 mei 1965, waardoor de samenvoeging een feit werd.

De Mijnschool te Den Helder werd reeds opgeheven op 31 maart 1965 en materiaal en personeel werden op diezelfde datum overgevoerd naar Oostende. De nieuwe binationale mijnenbestrijdingsschool of Ecole de la Guerre des Mines (officiële Navo afkorting: EGUERMIN) nam zijn intrek in het fraaie en ruime gebouw van de Belgische ontmijningschool, alwaar op 1 april de gezamenlijke opleidingen en cursussen reeds waren begonnen.

#### INTERNE ORGANISATIE





In het protocol regelt artikel 1 wie toegelaten wordt voor het volgen van instructie. Dit zijn :

- a. militairen van de Zeemacht en Koninklijke Marine daartoe aangewezen door hun respectievelijke landen
- b. militairen van Navolanden
- c. militairen van niet (hierbij ware te denken aan « semi ») Navolanden mits toestemming van België en Nederland en zulks op verzoek, terwijl squadrons van deze landen gebruik kunnen maken van de MCMTT, onder dezelfde voorwaarden, waarbij zij gebruik dienen te maken van hun eigen nationale publicaties.

Volstaat in het protocol artikel drie met het stellen dat het gebouw, inventaris en leermiddelen zonder verrekening van kosten door België ter beschikking worden gesteld voor de opleidingen, de artikelen vijf en zes regelen door wie de leermiddelen moeten worden aangevuld en de eigendomsrechten. De volgende artikelen regelen de interne en externe verhoudingen.  
(schema interne organisatie)

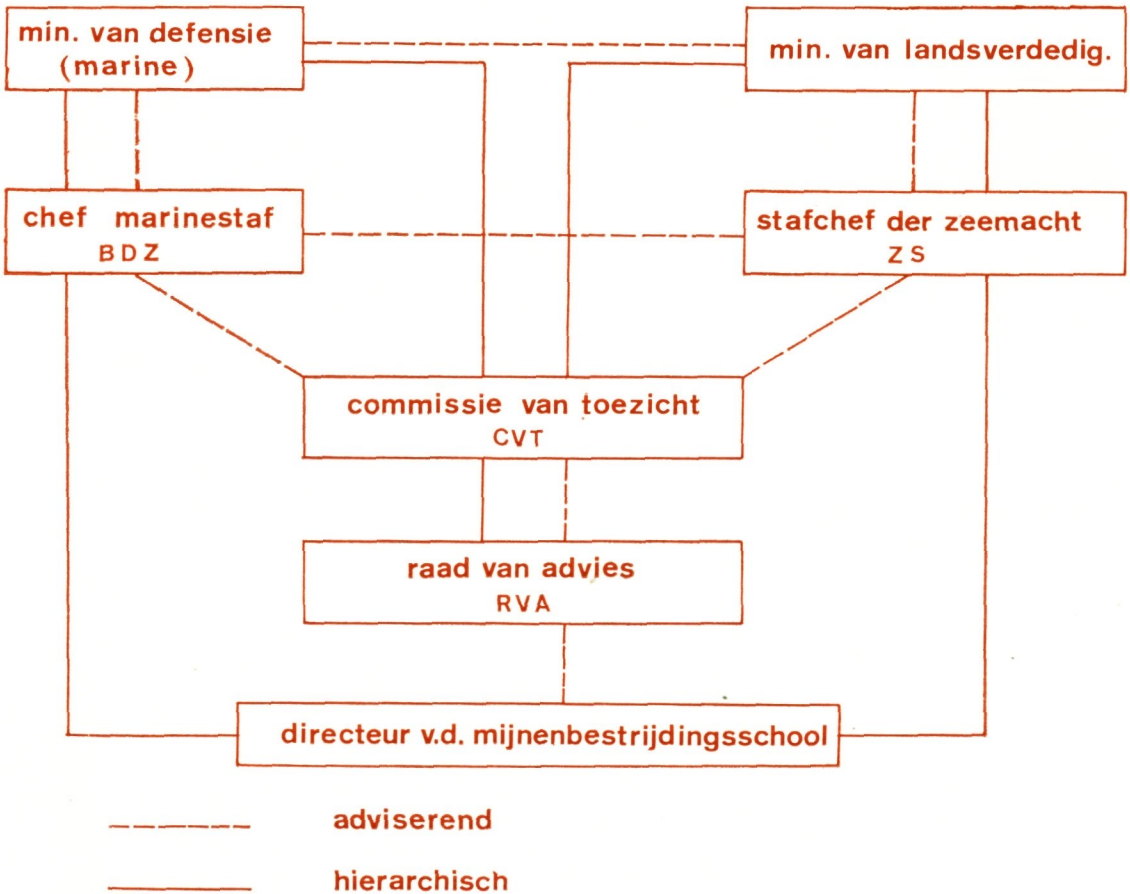
**Interne organisatie**

Gekozen werd voor de benaming « Directeur » als hoofd van de school en niet voor « Commandant »

EXTERNE ORGANISATIE

gezien mogelijke implicaties van gezagverhoudingen waar verschillende landen samenwerken. De Directeur en de Hoofd Opleidingen dienen om de beurt de Nederlandse en Belgische nationaliteit te bezitten maar nooit gelijktijdig. De detachementscommandant van het Nederlandse detachement is de oudst aanwezige Nederlands officier, terwijl de Commandant van het administratief korps, detachementscommandant is van het Belgische militaire personeel, aan de school verbonden. De « divisie opzoekingen » (een onderzoek en research bureau) blijft een Belgisch nationaal onderdeel, maar vindt zijn onderkomen in de school.

Tenslotte dient te worden opgemerkt dat oorspronkelijk nog een Commandant 2e in bevel was ingepast. Deze was te allen tijde een Belgisch Hoofd-officier en was, behalve Hoofd van de administratieve organisatie, de vervanger van de Directeur. Een « officier der diensten » stond ter zijner beschikking. Inmiddels zijn deze functies vervallen en verenigd in de « Commandant van het Administratief korps » terwijl het « Hoofd Opleidingen » in alle opzichten nu rechtstreeks onder de Directeur staat. Kon de figuur van de Commandant 2e in bevel wijzen op een eventuele voorzorg aanvankelijk ingepast voor de Belgische belangen, het vervallen van deze functie wees op een groeiend vertrouwen tussen beide partners.





## Externe organisatie

Twee nieuwe organen werden hier in het leven geroepen. De Commissie van Toezicht heeft een controlerende taak en bestaat uit de volgende leden :

- a. Voor de Belgische Zeemacht :
  - (1) de eerste onder-Stafchef Zeemacht
  - (2) het Hoofd van de Sectie Operaties van de Staf Zeemacht
  - (3) het hoofd van de Sectie en Plannen van de Staf Zeemacht
  - (4) de Commandant van de Groepering Opleiding en Training van de Zeemacht.
- b. Voor de Koninklijke Marine :
  - (1) de Plaatsvervangende Chef van de Marinestaf
  - (2) het Hoofd van het Bureau van de Inspecteur van het Onderwijs bij de Zeemacht
  - (3) de Typechef van de Mijndienst.
- c. Directeur van de Mijnenbestrijdingsschool.

Als voorzitter fungeren de leden genoemd onder a(1) en b(1) afhankelijk van het land waar de vergadering wordt gehouden, terwijl bijeen wordt gekomen hetzij in opdracht van één der beide ministers, hetzij op verzoek van één der nationale voorzitters. De CVCT adviseert de beide ministers en is meer in het bijzonder belast met toezicht op de doelmatigheid van de opleidingen. Zij kan zich laten adviseren door de Raad van Advies.

De Raad van Advies heeft een adviserende taak en bestaat uit volgende leden

- (1) de Directeur van de mijnenbestrijdingsschool (voorzitter)
- (2) het Hoofd Opleidingen van de mijnenbestrijdingsschool
- (3) de Stafchef van de Commandant Operationele Groepering van de Zeemacht
- (4) de Commandant van de Mijndienst in Nederland (CMNED).

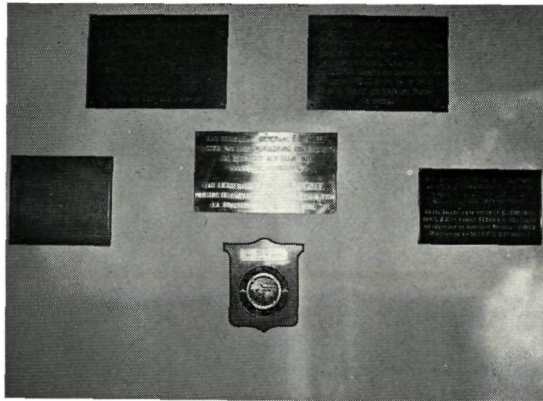
De leden genoemd onder (3) en (4) zijn dus in feite de « gebruikers » van het door de school opgeleide personeel.

Tot beter begrip van bovengenoemde Belgische functionarissen moge dienen dat per ministeriële beslissing in België is bepaald, dat ieder krijgsmachtonderdeel dient te bestaan uit de volgende groeperingen ; operaties, opleiding en training, en logistiek zodat de Zeemacht drie commandostructuren kent.

Het protocol bevat voorts een aantal artikelen op financieel gebied. In art. 15 verklaren de ministers het zogenaamde Navo status verdrag nopens de rechtspositie op hun krijgsmachten van toepassing. Tenslotte wordt gesteld dat het verdrag wordt aangegaan voor de duur van drie jaar, ingaande op 1 april 1965 en dus steeds verlengd dient te worden. Tussentijdse wijzigingen kunnen worden overeengekomen. Deze zijn er in de loop der jaren wel geweest en daaruit ademde steeds een geest van groeiend onderling vertrouwen en een streven naar het beter doen functioneren van de school als geheel.

In haar bestaan als mijnenbestrijdingsschool te Oostende werd onderricht gegeven aan totaal 1658 officieren, 858 onderofficieren en 2827 manschappen, dit in de periode van 1 april 1965 tot en met het schooljaar 1973-1974, gedurende opleidingen en cursussen die varieerden van 1 tot 23 weken. De MCMTT bood oefengelegenheid over éénzelfde periode aan 4644 militairen, deeluitmakende van

scheppen die voor een opwerkperiode in Oostende lagen. Wanneer we dit bekijken per nationaliteit en uitgedrukt in percentages van het totaal, dan zien we dat 35 %, 45 % en 20 % van de militairen behoorden tot respectievelijk de Koninklijke Nederlandse Marine, de Belgische Zeemacht en andere Navo marines. Deze percentages geven relatief kleine fluctuaties te zien.



In de prachtige inkomhall, enkele plaketten welke aan de plechtige openingsceremonie herinneren.

## De huidige stand van zaken

De volgende opleiding-cursussen worden vanaf 1 augustus 1972 op de mijnenbestrijdingsschool gegeven :

	taalstelsel /			
	aantal maal per jaar	Ned.	Fr.	Eng.
Cdt mijnenbestrijdingsschip (CMBS) 4-7				
Mijnenbestrijdingsoff. (MIJBO)	23	1x	—	—
Cdt mijnenbestrijdingsschip (CMBS)	4-7	2x	1x	1x
Wachtoff. mijnenbestrijdingsschip (WOMBS)	6	5x	2x	
Kandidaat Korvettenkap. (r)	2	1	1	
NCSO	2	2	2	
MCM Commander	1			1
Matroos MB-schip (Belg.)	2	4	4	
Onderofficier MB-schip (Belg.)	2	2	2	
Onderofficier MB-schip (Ned.)	1	2		
Schepeling met aantekening mijnenjagen	2	2	1	

benevens een groot aantal cursussen voor electro-monteurs variërend in duur van een halve week tot 2 weken.

Hierbij kan worden opgemerkt dat de opleiding « MIJBO » meer gericht is op het vervullen van staffuncties (de U.S. kent de benaming « MCM Staff Officer Course » voor deze opleiding) terwijl de opleidingen CMBS en WOMBS moeten worden gezien als korte bedrijfskursussen voor een bepaalde functie aan boord.

Sinds het cursusjaar 1971-1972 is de opleiding « MIJBO » grondig vernieuwd. Het aantal beschikbare lesuren werd gesplitst in « ex cathedra », waar de instructeur klassikaal les geeft, « learn-in », zelfstudie in klassikaal verband waarbij de instructeur aanwezig is en optreedt als begeleider en « zelfstudie » waarin de cursist de gelegenheid krijgt hem opgedragen studieopdrachten uit te werken, die naderhand mondeling en schriftelijk moeten worden gepresenteerd waarbij een « panel » van instructeurs optreedt als beoordelaar. Deze accentvershui-



ving van het conventioneel lesgeven naar meer zelfstudie met voortdurende studiebegeleiding heeft zeer goed voldaan.

Vanaf 1975 zal de opleiding MIJBO worden gehouden in de Engelse taal teneinde ook officieren van andere Navo landen in de gelegenheid te stellen deze opleiding te volgen.

Eveneens werd in het afgelopen cursusjaar een cursus « zeeverkeersofficier » opgenomen in het programma. Deze werd slechts gevolgd door Belgische leerlingen. Van Nederlandse zijde werd besloten voorhands deze cursus niet te integreren. Het zij hierbij opgemerkt dat vele van de voordelen welke hebben gepleit voor de doorgevoerde integratie op mijnenbestrijdingsgebied ook van toepassing zijn op zeeverkeer waarbij bovendien mijnenbestrijding en zeeverkeer vele raakvlakken hebben.

Benevens het verzorgen van voornoemde opleidingen en cursussen is de school verantwoordelijk voor het opwerken van alle operationele mijnenbestrijdingsschepen van de Koninklijke Marine en Belgische Zeemacht gedurende de twee weken per jaar dat deze schepen in flottielje- of squadron verband in Oostende liggen. In deze periode worden oefeningen gedaan in de MCMTT terwijl tevens de theoretische kennis van de bemanningen wordt opgefrist en aangevuld.

Voorts maakt de school voorstellen omtrent wijzigingen of toevoegingen in taktische publicaties die via de bevoegde instanties worden ingestuurd. Zonder twijfel is de school zeer goed voor deze taak ingesteld.

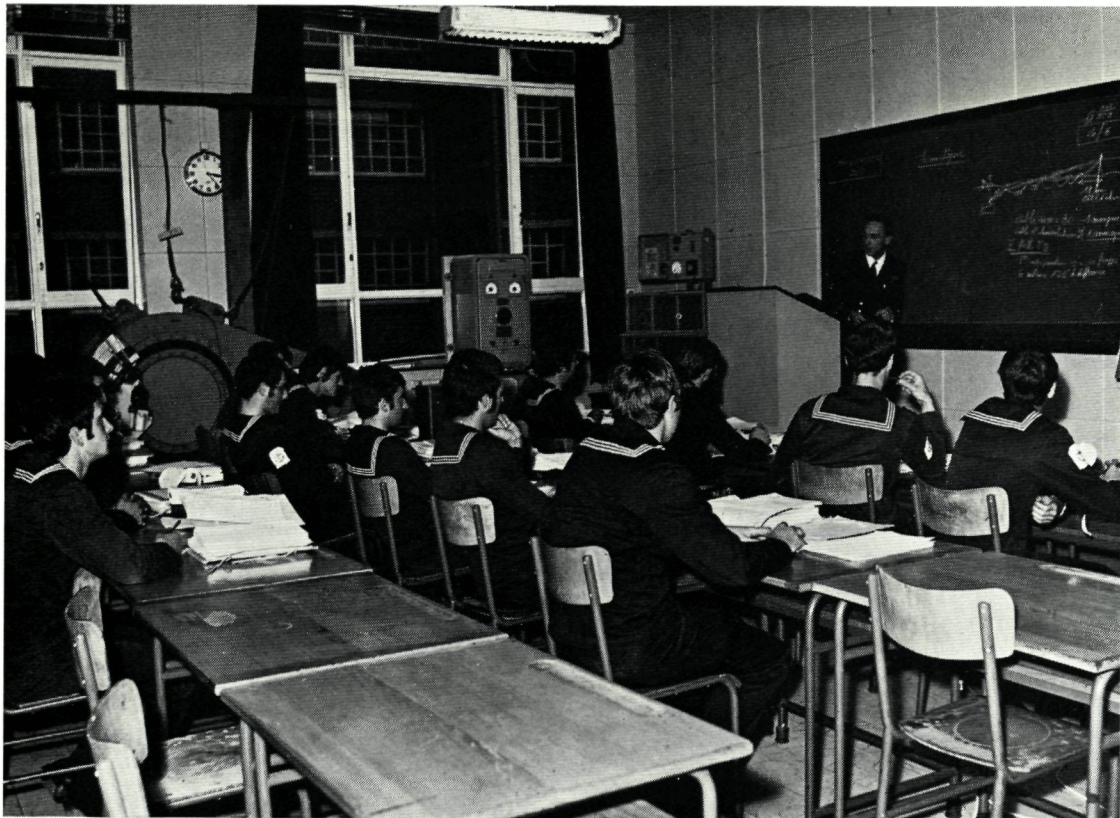
Een staf is speciaal belast met de MCMTT en begeleidt cursisten om te komen tot een optimale aanwending van mogelijkheden die deze tactical teacher bezit. De bezettingsgraad heeft in de achter ons liggende jaren gevarieerd van 30 tot 40 weken van de beschikbare 45 weken per cursusjaar, hetgeen slechts weinig tijd overlaat voor noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden.

Om te komen tot de effectuering van bovenstaande taken beschikt de school over het volgende instructiepersoneel :

- 7 officieren (3 Ned., 3 Belg. en 1 V.S.)  
t.b.v. instructie mijnenbestrijdingstactiek
- 1 officier E.D. (Ned.) en 3 onderofficieren electricier (1 Belg., 1 Ned., 1 V.S.)  
t.b.v. instructie electrisch gedeelte mijnenbestrijding.
- 6 onderofficieren, dek (allen Belg.)  
t.b.v. instructie mijnenbestrijdingstechniek
- 1 onderofficier mijnen demonteur (Belg.)  
t.b.v. instructie zeemijnen
- 2 onderofficieren (Belg.)  
t.b.v. MCMTT
- 1 onderofficier seiner/codeur (Ned.)  
t.b.v. instructie in MCMTT
- 1 onderofficier seiner/codeur (Belg.)  
als hoofd van het bureau geclassificeerde boekwerken en instructie verbindingdienst.

Een aantal militairen en burgers werkzaam in de administratieve, huishoudelijke en onderhoudsfeer completeren het personeel verbonden aan de school.

Eén van de vele, goed uitgeruste, klaslokalen van de school.







Eén van de nette en gezellige kamers van de school.

Behoudens het efficiënte schoolgebouw hierboven reeds beschreven bezit de school, behalve de normale attributen voor een onderwijsinstelling, een mijnenmuseum, een bibliotheek, waar een groot aantal boeken met betrekking tot de mijnenbestrijding bijeen is gebracht, een bioscoopzaal met een aantal instructiefilms, modellen van mijnenveegtuigen, een « praktijkkamer » voor matrozenwerk, twee prof-aid installaties en een « taktische vloer » die te samen de zeer goede begeleidingsmogelijkheden voor een cursist completeren. De aanwezigheid van het bureau « Divisie opzoekingen » in het schoolgebouw verzekeren de instructeurs op gemakkelijke wijze in staat te zijn zich op de hoogte te stellen van de nieuwste publicaties.

### Conclusie

Zonder meer kan worden gesteld dat het toenmalig experiment « Benelux » school een volledig succes is geworden. Hieraan dient wel onmiddellijk te worden toegevoegd dat alle elementen voor dit succes aanwezig waren. Immers, zoals moge blijken uit het voorgaande was de situatie in 1964-1965 zodanig dat de Nederlandse mijnschool zeer onvoldoende gehuisvest was (voorhands was nog geen nieuw schoolgebouw in zicht), terwijl met de opleidingen en cursussen van « boven af » begonnen was. Bij de Belgische ontminingschool was juist het omgekeerde het geval. Hier had men uitstekende faciliteiten, ook voor een groter aantal leerlingen, terwijl met het cursussen pakket van « onderop » begonnen was. De andere factoren die aan de basis lagen waren het eerder genoemde gemeenschappelijk oorlogscmando (ABNL) en de gemeenschappelijke taak in een aangrenzend stuk zeegebied, waar

dezelfde parameters gelden voor de mijnenbestrijding. Waar vroeger alleen de opleidingen tot mijnenbestrijdingsofficier gezamenlijk werden gevolgd, na de integratie werden alle opleidingen en cursussen voor officieren gezamenlijk gevolgd, afgezien van een zekere splitsing tussen Franstalige en Nederlandstalige cursussen. Dit bracht een gelijkgerichtheid in denken, standaardisatie in aangeleerde doctrine en toe te passen tactieken en vooral onderling begrip bij de officieren die de Belgische en Nederlandse mijnenbestrijdingsschepen bemannen.

De laatste jaren geven een toenemende belangstelling van de zijde van NATO landen te zien voor het volgen van cursussen in Eguermin. Hiervoor zijn als voornaamste redenen aan te wijzen het groeiend internationaal gezag van de school op MB gebied en de mogelijkheid om onderricht te geven in de twee NATO talen, Engels en Frans.

De integratie is begonnen met de opleidingen in de mijnenbestrijdingsschool en zet zich voort op de schepen. Moderne multinationale mijnenbestrijdingsoefeningen vallen niet meer te realiseren zonder hulp van hoofdkwartierondersteuningsschepen, waarvan België er twee bezit (« ZINNIA » en « GODETIA »). Tijdens vele van deze in de laatste jaren gehouden oefeningen waaraan België en Nederland gezamenlijk deel namen, deed de « ZINNIA » dienst als hoofdkwartier ondersteuningsschip van de « Beneluxgroep » terwijl beurtelings een Nederlandse of Belgische hoofdofficier het groepscommando voerde vanaf dit schip, bijgestaan door een stafofficier MCM, instructeur van de mijnenbestrijdingsschool.

Tijdens de oefening NORMINEX 1972 met Frankrijk als « gastland » bestond een « task unit » van de « Benelux » groep uit een Nederlands en Belgisch squadron, tezamen acht kustmijnenvegers.

De commandant van het Belgisch squadron fungeerde als commandant « task unit » en moest door omstandigheden zijn commando voeren vanaf een Nederlandse mijnenveger. Dit geschiedde zonder enige problemen en het was interessant te constateren hoe vanzelfsprekend deze Belgisch-Nederlandse « integratie » werd ontvangen door de betrokken bemanningen en zelfs door de Fransen. Meer voorbeelden van een dergelijke niet alleen nauwe samenwerking maar onderlinge uitwisseling hebben zich in voorbije oefeningen moeiteloos voorgedaan en dit kan zeker aan de credietzijde van de mijnenbestrijdingsschool geschreven worden.

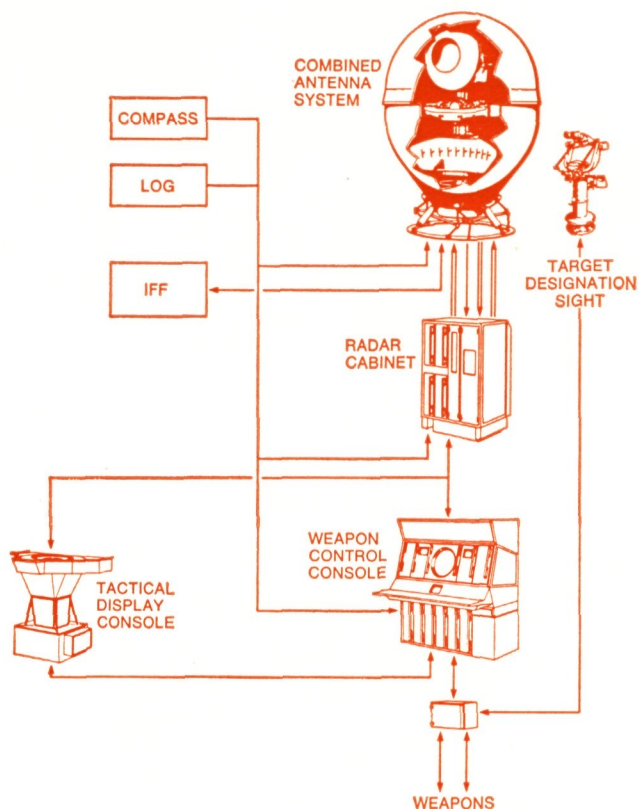
Het ware te wensen voor de mijnenbestrijding der « lage landen » dat de geschetste ontwikkelingen zich in de toekomst zullen voortzetten.



**Avez-vous déjà le  
" Cravate force navale ,, ?**



# Signaal's Mini-gevechtssysteem



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

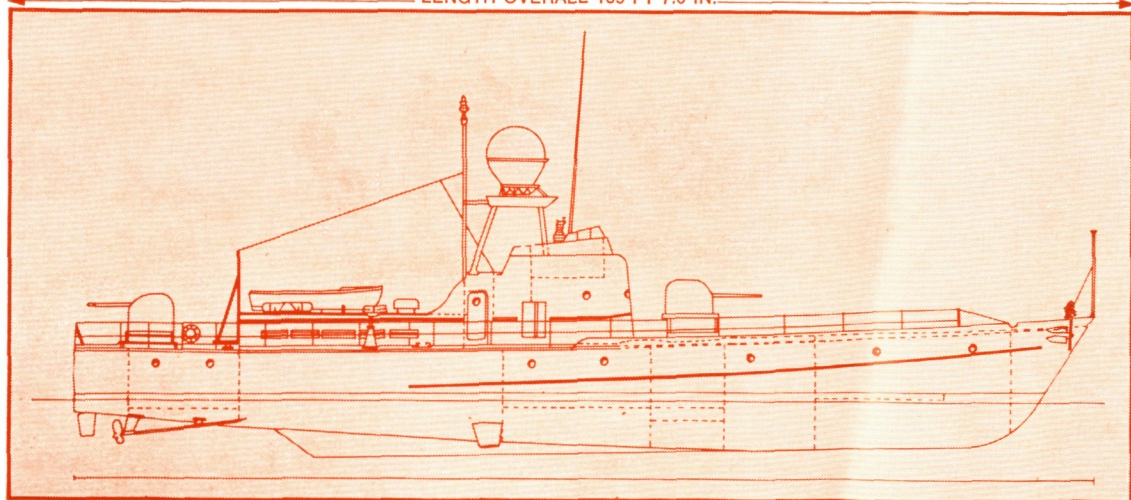
- waarschuwing voor lucht- en zee-doelen
- verwerking van tactische gegevens
- beeldweergave van tactische gegevens
- vuurleiding voor kanons, geleide projectielen en torpedo's.

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

Hollandse Signaalapparaten BV  
Hengelo. Radar-, vuurleidings-,  
„data- handling”- en luchtver-  
keersleiding-  
**SIGNAAL** systemen.

S.M.N.

LENGTH OVERALL 109 FT 7.0 IN.





# la participation des navires belges à l'évacuation de st. - valéry-en-caux (juin 1940)



Lieutenant Colonel (hr) P. EYGENRAAM

Le 8 juin 1974 la 124<sup>ième</sup> division de dragueurs-côtiers composée des M929 « HEIST » et M930 « ROCHEFORT », sous le commandement du Capitaine de Corvette Van Oeteren appareillait d'Ostende pour rallier St.-Valéry-en-Caux où devaient avoir lieu des cérémonies d'hommage au cours desquelles allait être apposée une plaque commémorative de la collaboration belge à l'évacuation des troupes françaises du 9<sup>ième</sup> Corps d'Armée et des soldats britanniques de la 51<sup>ième</sup> division encerclés dans un étroit périmètre autour de la petite cité normande lors de la campagne de France de juin 1940.

Plaque commémorative offerte par l'A.O.C. - Anvers.



C'est la Société Royale Amicale des Officiers Campagnes 1914-1918 et 1940-1945 qui a eu l'initiative de cet hommage, tout comme, et nos lecteurs s'en souviennent, de l'apposition à Dieppe, d'une plaque à la mémoire du Lieutenant de Vaisseau V. Billet qui y perdit la vie au combat pour notre liberté ; c'est grâce aussi à son dynamique président le Lieutenant Colonel P. Eygenraam que l'histoire de ces dévouement ne sera pas perdu. Nous le remercions et lui cédonns la plume bien volontiers.

La rédaction

Les personnalités civils et militaires françaises et belges sur le pavis du casino municipal de St.-Valéry-en-Caux, 9-6-74.







## Dunkerque

L'évacuation de St-Valéry-en-Caux est un épisode relativement peu connu de la Deuxième Guerre mondiale, alors que l'opération « Dynamo », nom de code de l'évacuation de Dunkerque, - eut le retentissement d'une épopée et fit l'objet de films et de livres. Il est vrai que l'embarquement du corps expéditionnaire britannique de Lord Gort, entre le 26 mai et le 4 juin 1940 revêtit une portée historique considérable. Grâce à l'habileté de l'amiral Bertram Ramsay, 338.000 hommes furent sauvés de l'anéantissement sous des bombes des « Stukas » de Goering ou de la capture par les blindés de la 7e Panzerdivision de Rommel. Ce sauvetage signifiait pour la Grande-Bretagne - et en fait pour les alliés - le retour au bercail d'une armée, défaite certes, mais dont les cadres et les hommes, maintenant aguerris, allaient servir à la construction de forces nouvelles et, finalement à l'organisation d'une armée de la libération qui contribuerait efficacement à délivrer l'Europe du joug nazi en 1944-1945.

La manœuvre de sauvetage de grande envergure entreprise à Dunkerque, eut d'autant plus de retentissement que le Premier ministre Winston Churchill prononça un magistral discours le 4 juin 1940 à la Chambre des communes prenant notamment la défense de la R.A.F. : la Royal Air Force avait fait l'objet d'amers reproches de la part des rescapés, pour son insuffisante protection pendant la retraite et l'embarquement. Ils estimèrent le « parapluie aérien » insuffisant et inefficace, face aux audaces de la Luftwaffe dont l'agressivité coûta la vie à des milliers de soldats britanniques et français. Les pertes du « Fighter Command » furent pourtant de 106 appareils. On devait apprendre au lendemain de la guerre que l'aviation de Goering avait perdu de 130 à 140 avions au-dessus de Dunkerque. Une partie des escadrilles abattues l'étant par l'artillerie antiaérienne des armées de

L'opération « Dynamo ».

terre et des marines française et anglaise. Au moment où fut déclenchée l'opération Dynamo, les circonstances étaient favorables à un embarquement. L'armée belge résistait encore. Elle le fit jusqu'au 28 mai, retenant ainsi des forces allemandes importantes et réduisant de ce fait la pression ennemie sur le périmètre défensif.

L'armée française, dont le commandement suprême avait passé entre-temps des mains du général Gamelin à celles du général Weygand appelé d'urgence de Beyrouth, n'était pas encore entièrement désarticulée. Le glorieux Jean de Lattre de Tassigny, futur maréchal de France, résistait victorieusement à Rethel. Une espérance habitait les cœurs. Le miracle de la Marne en 1914 allait-il se produire, malgré la percée des tanks de von Kleist et Guderian à Abbeville, le 20 mai 1940, atteignant la mer et isolant les armées françaises et anglaises du nord ?

Le 5 juin, le Führer annonçait la deuxième grande offensive de son armée à l'Ouest. La première, on le sait, avait été déclenchée le 10 mai et avait entraîné cinq jours plus tard la capitulation de l'armée royale des Pays-Bas. Dépourvue d'appui aérien suffisant, privée d'amples forces blindées, sevrée de réserves de manœuvres, la bataille ne réunit guère de conditions de réussite. La situation était d'autant plus compromise que la retraite anglaise de Dunkerque, faite en opposition avec les ordres de Weygand, avait creusé dans le dispositif allié des brèches béantes. Une fois encore, une audacieuse manœuvre en flèche de Rommel isola la 10e armée française du général Altmayer, disloqua ses divisions et refoula vers la mer des unités éparses. Dès le vendredi 7 juin, le port de St-Valéry-en-Caux subit ses premiers bombardements.



## St-Valéry-en-Caux

Dans un périmètre défensif exigu, plus de 50.000 hommes se trouvèrent bientôt entassés et encerclés dans une confusion générale de civils et de militaires, de réfugiés d'autres communes, de rescapés ou de blessés des combats de la veille. St-Valéry-en-Caux, petite station balnéaire de Normandie, avec ses 3.000 habitants, située entre Dieppe et Fécamp, à 60 km de Rouen et à 74 du Havre, n'était pas équipée pour nourrir tant de bouches, abriter des régiments entiers, faciliter l'évacuation par mer des contingents aussi vastes du 9e corps d'armée françaises et de la 51e division écossaise du général Fortune le mal-nommé.

Le 9 juin, l'amiral français Auphan donna l'ordre à la marie d'évacuer sur Le Havre tout moyen flottant en vue d'organiser une flottille d'embarquement. Il est intéressant de souligner cette destination. Point n'est question d'un ralliement loin derrière les lignes, du côté de St-Nazaire, de La Rochelle ou de Bordeaux, mais d'un regroupement proche de la zone des batailles en vue de reprendre le combat. Mais en juin 1940, les événements allaient plus vite que les ordres et d'heure en heure, la bataille changeait d'aspect et se précipitait alors que les communications étaient lentes et imprécises là où elles n'étaient pas entièrement inexistantes. Il y eut tant d'improvisations tactiques de part et d'autre que même l'envahisseur avait du mal à situer exactement la position de l'ensemble de ses troupes.

Au sein du haut état-major français et du gouvernement de la République, deux thèses s'affrontèrent bientôt. Celle de Weygand suivie par Pétain qui voulaient demander l'armistice, celle de de Gaulle qui voulait se réfugier en Afrique avec un maximum de forces et poursuivre la guerre aux côtés des alliés avec le concours de la flotte de Darlan, intacte, et des unités à recruter dans toutes les colonies.

Le 10 juin à Cherbourg, une flottille d'une trentaine de navires sous les ordres du capitaine de corvette Aubert se rassemble. Avant d'appareiller, le commandant de cette modeste et à vrai dire hétéroclite armada, lance l'ordre suivant : « Il est de toute nécessité que chacun fasse un effort exceptionnel, sans considération de fatigue ni pour le personnel ni pour le matériel ». La tâche sera difficile et périlleuse, non seulement en raison des assauts répétés de la Luftwaffe, mais aussi parce que très rapidement les bâtiments se trouvent à portée de canon de l'artillerie allemande. Des hauteurs qui dominent la cité, les obus pleuvent, détruisant les maisons, tuant les hommes, endommageant les navires en rade. La 7e Pantzerdivision de Rommel occupe rapidement le plateau qui domine la ville et le port. Le massacre pouvait commencer. Le général Français Berniquet commandant la 2e division de cavalerie, dans le pur esprit de sacrifice enseigné à Saumur, fut mortellement blessé à la tête de ses troupes. Le torpilleur britannique « CA-DINGTON » s'efforça en vain de protéger de ses feux les navires, petits et grands qui recueillirent les troupes. Elles se sauvaient de l'étreinte allemande, tandis que cinq bâtiments belges, après avoir fui leurs ports d'attache d'Ostende et de Zeebrugge au moment où la Wehrmacht se trouvait à la veille d'occuper notre littoral furent réquisitionnés par les autorités navales françaises et participèrent courageusement à la tentative, glorieuse mais désespérée, de ramener en lieux sûrs les débris des régiments français et écossais.

Selon le contre-amiral (C.R.) Fliche, chef du service historique de la Marine française, adressé au président de la Société royale amicale des officiers des campagnes 1914-1918 et 1940-1945, adressé au président de la Société royale amicale des officiers des campagnes 1914-1918 et 1940-1945, il y eut trois bâtiments belges pour assurer la présence du pavillon et participer aux efforts de la flottille placée par l'amiral Auphan sous les ordres du capitaine de corvette Aubert en vue d'évacuer le maximum de troupes de Saint-Valéry et de les amener sur Le Havre et Cherbourg au cours des journées des 10, 11 et 12 juin 1940 ; le « H. 73 ANDRE-ROBERT-DENISE » d'Heyst-Zeebrugge, chalutier ayant Alidoor Cogge comme patron et Henri Cogge comme matelot rallia ultérieurement - le 19 juin - l'Angleterre; le « O. 87 AMELIA-MATHILDE » d'Ostende, propriété de L. et A. Gys, s'ensabla le 13 juin à proximité de Saint-Valéry, à Veules-les-Rosses, et fut détruit; le « Z.4 BUF-FALO BILL » de Zeebrugge, propriété de Louis Haerincq, de Heyst, avec comme capitaine Kamiel Verpoorter, chalutier, après l'aventure de Saint-Valéry, tomba aux mains des Allemands et fut perdu.

Il résulte par ailleurs d'une enquête faite par les services de Mr. G. Bertrand, directeur général de l'administration de la Marine au ministère belge des Communications, à ma demande, que deux autres bâtiments belges participèrent à l'évacuation valéricaise; le « Z. 7 GUSTAAF-RACHEL », de Zeebrugge, appartenant également à Louis Jaerincq. Après avoir contribué à l'opération de sauvetage de Saint-Valéry, il fut abandonné par son équipage à Saint-Vaast-la-Hougue, petit port de la Manche entre Cherbourg (31 km) et Utah Beach. Enfin, le « Z.49 ALBATROS », également de Zeebrugge, et appartenant au baron de Brouwer. Il fut même armé en convoyeur, pourvu, de deux mitrailleuses et placé sous le commandement d'un officier de la Marine française, le patron, malade, ayant dû évacuer son bord. Les autorités locales françaises, et notamment l'historique de Saint-Valéry mentionnent également une plus large collaboration belge. L'O.C.-Anvers doit à l'amabilité de Me Cécille, président du Syndicat d'initiative de Saint-Valéry-en-Caux, et à sa collaboratrice, Mme J. Chandet, une documentation qui confirme l'enquête menée par les services de M. Bertrand.

Cet historique évoque les combats farouches menés par les divisions du 9e corps et de la 51e DI écossaise du général Fortune.

C'est dans l'après-midi du 10 juin qu'arrivèrent les premiers navires de guerre britanniques et français, bientôt suivis par les chalutiers. L'embarquement aussitôt entamé prit rapidement une allure tragique. Civils et militaires se frayaient un passage dans le chaos des poutres calcinées, des maisons effondrées, des animaux errants et hurlants. Les pans de murs s'abattaient avec fracas sous une pluie battante qui transformait aussitôt la poussière en boue. Rien ne fut épargné des horreurs de la guerre aux habitants réfugiés dans leurs ruines ou dans le grand abri municipal, creusé sous 17 mètres de rocher. Il était construit pour abriter 500 personnes. Il en recueillit 800.

Malgré les rafales d'obus, les feux de mousqueterie et les bombardements d'avions, les marins s'affairèrent pour sauver ce qui pouvait l'être. La flottille du capitaine de corvette Aubert, embossée le long de la côte de Saint-Valéry, à Veules-les-Roses, manœuvrait sous la protection des canons





Le maréchal Rommel, le général Fortune et un officier anglais, une rencontre à laquelle Rommel attachait suffisamment de prix pour que la photo souvenir prenne place dans l'album de famille et fût publiée après la guerre avec l'autorisation de Frau Rommel.

du torpilleur britannique « CODINGTON » et du patrouilleur français « P. 21 ». Manœuvres délicates, difficiles, et périlleuses. La « Luftwaffe », non seulement lançait des bombes et mitraillait infatigablement, mais, en outre, elle corsait son action dévastatrice en lançant des mines, rendant ainsi la navigation encore plus dangereuse. Le navire français « CERONS » et le belge « O. 187 AMELIA-MATHILDE » luttèrent jusqu'à la destruction. Le « CERONS », commandé par l'enseigne de vaisseau L.M.L. Eve, fut cité à l'ordre du jour de l'armée de mer pour sa brillante conduite, et ce dans les termes : « Echoué sous le feu de l'ennemi, n'en a pas moins continué à assurer la protection et l'embarquement des troupes sur les plages de Veules-les-Roses. A riposté par un feu violent et précis jusqu'à ce qu'une explosion de grenades entraîne la destruction du bâtiment ».

C'est le 12 juin seulement que le drapeau blanc fut hissé au clocher de l'église de Saint-Valéry, alors que le « C.T. Léopard » et le « SAVORGNAN DE BRAZZA » s'efforçaient de protéger encore et malgré tout les petites embarcations qui fuyaient l'ennemi et les hommes qui ne voulaient pas de la captivité.

A peine le signal de la reddition était-il donné que les blindés de Rommel dévalaient les raidillons de la Valeuse, traversaient les ruines de la cité et s'engageaient sur la route du port poursuivant sans coup férir leur foudroyante avance. Le futur maréchal du Reich et commandant de l'« Afrika Korps » reçut notamment la reddition du général Fortune,

commandant la 51e division de Highlanders écossais. Une rencontre à laquelle Rommel attachait suffisamment de prix pour que la photo souvenir prenne place dans l'album de famille et fût publiée après la guerre avec l'autorisation de Frau Rommel. Le manque de liaison des alliés et leurs communications déficientes apparurent au lendemain de la chute de la cité. Alors qu'elle se trouvait entièrement aux mains des Allemands, soit le 13 juin, le navire français « GRANVILLE » et le bâtiment anglais « TRANSFERRY » se présentèrent encore en rade valéricaise dans l'espoir d'arracher quelques militaires à la captivité. Quand ils furent à portée de canon de la côte, la « Wehrmacht », démasquant ses batteries, ouvrit un feu mortel. Le lieutenant de vaisseau Maréchal, commandant le « GRANVILLE », et tous ceux qui l'entouraient sur la passerelle furent tués.

\* \* \*

L'opération d'évacuation de Saint-Valéry-en-Caux se solda par un échec. Il n'y eut que 1.104 Français et 2.137 Anglais évacués sur Cherbourg (contre 338.000 hommes évacués deux semaines plus tôt de Dunkerke). 6.000 Anglais et plusieurs milliers de Français furent capturés par les hommes de Rommel. Le 11 novembre 1948 la Croix de guerre avec étoile d'argent était attribuée à la ville de Saint-Valéry-en-Caux, qui faisait l'objet de la citation suivante : « M. Max Lejeune, secrétaire d'Etat aux Forces de l'armée citée à l'ordre de la division Saint-Valéry-en-Caux, Seine Inférieure, centre de combats importants en 1940 ; a été illustrée par



la résistance héroïque du 9me corps d'armée français et de la 51e division écossaise. Enclavée dans le mur de l'Atlantique, placée sous la domination totale de l'ennemi et détruite aux trois quarts, a vu néanmoins sa population manifester une foi patriotique ardente et fournir aux réseaux de résistance une aide appréciable contribuant ainsi à la victoire finale. A bien mérité de la patrie ».

La place nous fait défaut pour détailler par le menu ce que fut l'odyssée des cinq bâtiments belges qui collaborèrent à l'évacuation de St-Valéry-en-Caux et dont deux ne revirent jamais leurs ports d'attache. L'histoire de chacun d'eux a des traits communs : pour échapper à la main-mise de l'ennemi, ils quittent Ostende ou Zeebrugge à partir du 18 mai 1940 et se dirigent vers Le Havre ou Cherbourg. Chemin faisant ils sont réquisitionnés par les autorités maritimes françaises et chargés de missions de guerre : transports de civils, évacuation de militaires des ports de la mer Nord vers les ports de la Manche, transports aussi de mazout, de vivres, de munitions entre l'Angleterre et Dunkerque d'abord, dans le sens inverse ensuite, et enfin contribution à l'embarquement de St-Valéry-en-Caux. A l'issue de cette opération, les bâtiments connurent un sort distinct : le « H 73 ANDRE-ROBERT-DENISE » réussira à gagner la Grande-Bretagne et arrivera à Fowey le 19 juin 1940, d'autres s'embossent et périssent, d'autres encore tombent entre les mains de l'ennemi...

#### Le Z 4 « BUFFALO-BILL »...

L'occasion nous est cependant offerte de donner plus de détails quant aux aventures du Z 4 « BUFFALO-BILL » de Zeebruges-Heyst. C'est le sympathique et toujours vert capitaine de chalutier à la retraite R. Rycx, président de la Fédération des Marins belges des guerres 1914-18 et 1940-45, dont le siège est à Ostende qui, à ma demande prit contact avec le « schipper » du « BUFFALO-BILL », Kamiel Verpoorter, un des rescapés de St-Valéry-en-Caux. Né le 28 août 1904 à Heyst, il y vit toujours. Kamiel Verpoorter est titulaire entre autres de la Croix de guerre française 39-45 avec étoile de bronze. Cette distinction lui a été accordée le 14 mai 1952 par le gouvernement de la république « pour avoir courageusement participé en 1940 à des transports de troupes, de munitions et de ravitaillement ». Côté belge, il est porteur de la médaille d'or, de l'Ordre de Léopold II et de la médaille maritime 40-45.

Monsieur Verpoorter montre tous ses diplômes et décorations avec une fierté justifiée.



En mai et juin 1940 Kamiel Verpoorter commandait donc le Z 4 « BUFFALO-BILL », un solide chalutier de construction récente. Propriété de Louis Haerincx, il était sorti d'un chantier naval de Bruges en 1933, développait 100 HP et déplaçait 45,35 tonnes brutes et 14,98 tonnes nettes. Le bâtiment quitta Zeebrugge le 18 mai 1940 ayant à bord, les épouses, et les enfants des membres de l'équipage. Arrivé à hauteur de Dunkerque, le chalutier s'entendit intimer l'ordre par les autorités maritimes françaises de gagner le port. Les occupants débarquèrent et passèrent la nuit à l'Hôtel de ville.

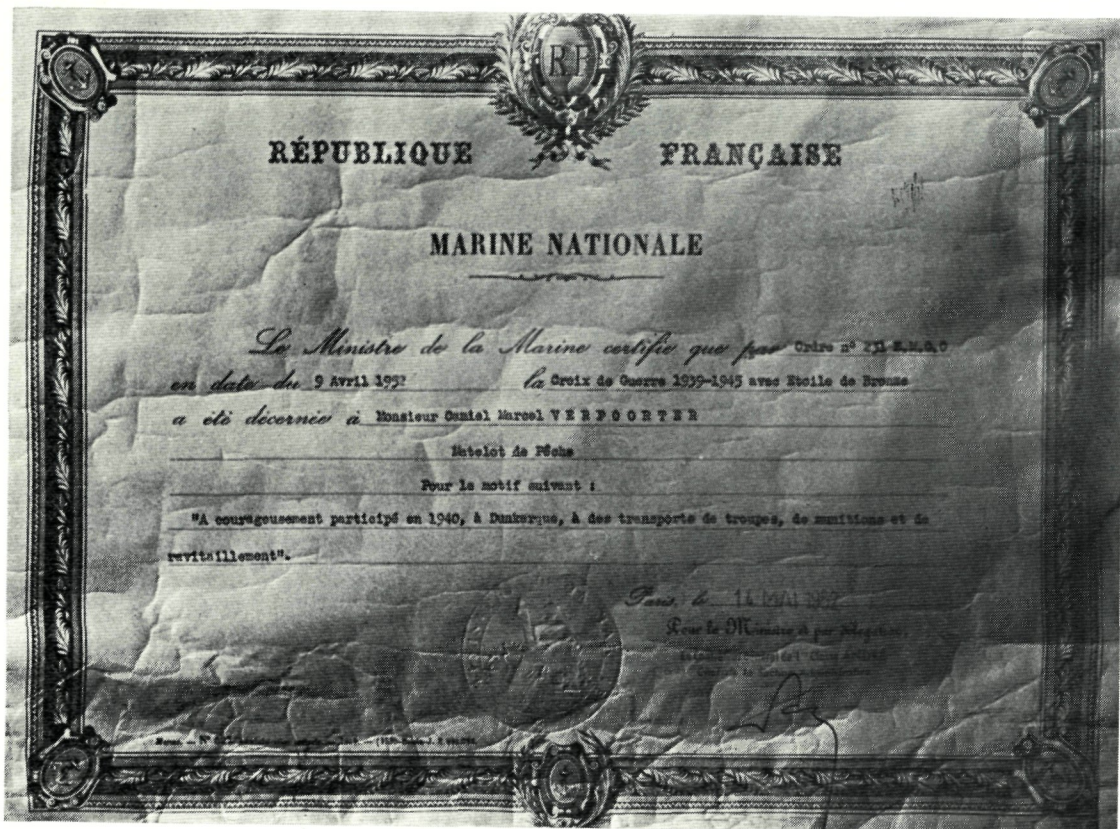
A 5 heures, du matin, le « BUFFALO-BILL » fut autorisé à poursuivre sa route jusqu'à Dieppe. Au moment où le bâtiment belge arriva à hauteur du port où deux ans plus tard, allaient s'illustrer les Canadiens du général Roberts et mourir le lieutenant de vaisseau, Victor Billet fondateur de la section belge de la Royal Navy, le chenal d'entrée n'était plus accessible. Des bombardements incessants rendaient ce havre peu hospitalier. Le cap fut alors mis sur Fécamp, la cité particulièrement accueillante aux Belges. En 1914, il y eut là un centre d'instruction de notre armée et de nombreuses Fécampoises, épousèrent de jeunes militaires de chez nous. Kamiel Verpoorten et son bateau y restèrent six jours avant de poursuivre leur route vers St-Vaast-la-Hougue, petit port de la Manche à 31 km de Cherbourg. Sur ordre cette fois du commissaire maritime Depoorter le « BUFFALO-BILL » dut partir le 30 mai pour se rendre en convoi à Douvres. Arrivé en rade du port anglais, la marine française ordonna de mettre le cap sur les Downs où un chargement de munitions fut pris à bord avant de retourner vers Dunkerque.

Le 2 juin, nouveau voyage vers Douvres, cette fois avec des blessés. Accompagné de deux torpilleurs le « Schipper » eut le désagrément de voir cette escorte impitoyablement torpillée sous l'assaut des stukas. Une centaine d'hommes parmi lesquels des blessés graves furent pris à bord et débarqués à Ramsgate. Comme il y avait plus de naufragés dans l'eau que de places à bord, Kamiel Verpoorten jeta en mer, tout ce qu'il avait comme cordages et filins. A chacun 5 ou 6 hommes parmi les plus valides, s'accrochèrent. Certains vaincus, par leurs blessures ou la fatigue durent lâcher prise, d'autres furent sauvés, grâce à ce stratagème. Le « BUFFALO-BILL » séjourna à Ramsgate jusqu'au 6 juin à la suite d'une panne de moteur.

Monsieur Kamiel Verpoorter, ex-schipper du « BUFFALO-BILL », vit toujours en bonne santé.







... une distinction qu'il a bien méritée.

Le cap fut ensuite mis sur Le Havre où le bâtiment arriva le 7 à l'aube. Il repartit ensuite pour St-Vaast-la-Hougue. Mais le 10 juin, nouvelle convocation de l'autorité et mission de se rendre au Havre. C'est là que Kamiel Verpoorten reçut l'ordre de rejoindre la flottille du capitaine de corvette Aubert et de participer à l'évacuation du 9ème Corps d'armée français et de la 51e division écossaise de la base de St-Valéry-en-Caux, où des milliers d'hommes se trouvaient encaqués.

Arrivés sur place, le 12 juin, à 4 heures du matin, des soldats français furent aussitôt amenés à bord du bâtiment belge. Ils transitaient de la plage à bord de canots de toutes sortes. La cargaison humaine était alors portée vers des navires plus importants arrêtés en rade. Le 0187 « AMELIA-MATHILDE » d'Ostende qui, participait à la navette échoua irrémédiablement en s'approchant trop près de la côte. Le pilote français vint à bord du « BUFFALO-BILL » et donna l'ordre de prendre les hommes réfugiés sur un cargo échoué; les soldats qui s'y trouvaient refusèrent le transbordement, le chalutier leur paraissant trop frêle. Et pourtant, la Luftwaffe préférait le gros gibier au menu fretin.

Il y eut alors, sous les bombes et les tirs de périlleuses navettes pour que les soldats français soient mis à bord de bateaux de leur nationalité et que les Anglais regagnent les bâtiments battants leurs couleurs nationales. Ce va-et-vient dangereux terminé, le « BUFFALO-BILL » avec sa part de militaires français à bord, se remit en convoi pour regagner Le Havre dans une mer où, grouillaient

les malheureux des navires chavirés alors que la plupart des bâtiments qui faisaient route vers le Sud, étaient remplis à ras de bord. Mission terminée, le « BUFFALO-BILL » regagna St-Vaast-la-Hougue où le schipper Verpoorten, malade, les nerfs éprouvés par un perpétuel dialogue avec le danger et la mort fut hospitalisé. Peu après les Allemands occupaient le port. Ainsi se terminait l'aventure valéricaise du Z4.

L'évacuation de St-Valéry-en-Caux, se soldait par un échec. Les effectifs sauvés provisoirement de la capture étaient dérisoires : 3.241 en tout. Un nombre cent fois supérieur avait été sauvés à Dunkerque. En égard, au manque de réussite de l'opération valéricaise, celle-ci fut volontiers passée sous silence de part et d'autre de la Manche.

Et pourtant, les acteurs du drame sur terre et sur mer, furent exposés aux mêmes dangers, affrontèrent un péril identique et firent preuve d'un semblable héroïsme. A Dunkerque et à St-Valéry, beaucoup d'hommes furent engloutis dans les profondeurs marines, meurtris, mutilés ou tués par le fer, et le feu ennemi.

Mais les motifs qui, il y a 33 ans, amenèrent les alliés à jeter le voile de la discrétion sur le drame de St-Valéry n'existe plus aujourd'hui. C'est la raison pour laquelle l'Amicale des officiers de campagnes 14-18, 40-45 d'Anvers, a estimé que le moment était venu de rendre un solennel hommage aux héros morts en apposant une plaque commémorative sur les lieux mêmes des sacrifices consentis.



# maritiem panorama

door Korvetkapitein (reserve) H. ROGIE

Deze bijdrage tot ons maritiem panorama brengt een beknopt overzicht van de activiteiten van onze zeehavens tijdens het voorbije jaar. Dit jaarverslag werd opgesteld aan de hand van officiële gegevens, waarvan sommige slechts eind mei verschenen.

Noteren wij dat de statistieken voor de zeescheepvaart betrekking hebben op de handelsscheepvaart (koopvaardij schepen, ferry- en pakketboten) met uitsluiting van zeemacht eenheden, vissersvaartuigen en jachten.

De tonnemaat van de zeeschepen wordt uitgedrukt in B.N.T., dit is de Belgische Netto Tonnage. De Netto Register Tonnage (N.R.T.), volgens internationale meting, wordt bekomen door de B.N.T. te verminderen met 20%. Qua binnenscheepvaart worden de tonnemaat en de lading van de schepen uitgedrukt in metrieken (m3).

\* \* \*

## OOSTENDE

### 1. Zeescheepvaart

	Aantal + verg. '72	B.N.T. + verg. '72
a. <b>Totaal aangekomen</b>		
Zeeschepen	4.925 (+ 346)	7.555.409 (+ 19 %)
Koopvaardij schepen	1.243 (- 169)	684.584 (+ 1 %)
Ferry- en pakketboten	3.682 (+ 155)	6.870.825 (+ 21 %)

### b. Passagiers en voertuigen (ingescheept en ontscheept)

	1973	1972	Vergelijking
Passagiers	2.183.089	2.039.903	+ 7 %
Voertuigen (I)	311.442	276.530	+ 12 %

### 2. Zeegoederentrafiek (in ton)

	Aanvoer	Afvoer	Totaal + verg. '72
Stadshaven	858.926 (+ 2 %)	50.562 (- 45 %)	909.488 (- 2 %)
Staatshaven		(niet gepubliceerd)	

### 3. Binnenscheepvaart (in- en uitgevaren)

	Aantal + verg. '72	Lading mt + verg. '72
	608 (- 24)	75.004 (- 6 %)

(I) Slechts begeleide voertuigen vervoerd door de R.M.T.

Naar de aard van de trafiek maken wij onmiddellijk een onderscheid tussen stads- en staatshaven voor het bespreken van het Oostendse zeehavenverkeer. Voor de stadshaven was 1972 waarachtig een uiterlijk jaar geweest. In mei startte toen het eerste experiment van Ro/Ro-goederenverkeer uitgebaat door de « Ostend-Sheerness Freight Ferries ». De dagelijkse overvaart van het trailership « OSTENDE EXPRESS » bracht meteen een globale aan- en afvoer van ca 74.000 ton stukgoederen op. In februari was toen ook een wekelijkse vrachtdienst van houtkappingen vanuit de Zweedse haven Ysad gestart. Dit betekende een nieuwe aanwinst van ruim 42.000 ton bulkgoederen qua aanvoer. Hoofdzakelijk dank zij deze twee nieuwe vrachtdiensten had

het globale zeegoederenverkeer van de stadshaven in 1972 een spectaculaire « boom » van 22 % gekend, onderverdeeld in respectievelijk 16 % en 64 % voor aan- en afvoer. Hiermede was duidelijk bewezen dat wij sinds jaren vooropstelden: alleen het invoeren van Ro/Ro-vrachtdiensten of andere technieken van eenheidsladingen kon de Oostendse stadshaven van verdere stagnatie redden.

Het jaar 1973, dat wij nu even onder de loep zullen nemen, betekent ongetwijfeld een stap achteruit in de evolutie van de scheepvaarttrafiek in de stadshaven. Eind 1972 verdwenen voorgoed de « Ostend-Sheerness Ferries » en hiermee ook heel het Ro/Ro-vrachtdienst van de handelshaven. De jaarcijfers 1973 weerspiegelden dan ook op afgetekende wijze het teloorgaan van deze trafiek; een regressie van 2 % qua algemene zeegoederenverkeer, hetzij een povere + 2 % voor de aanvoer en liefst - 45 % qua afvoer. Met het wegvallen van het Ro/Ro-verkeer was de Oostendse stadshaven opnieuw in haar aloude letargie gesluimerd. Laat ons nu even aan- en afvoer bondig analyseren. De scherpe achteruitgang van 45 % wat betreft de afvoer was praktisch uitsluitend te wijten aan het verdwijnen van de Ro/Ro-export alsmede aan een 2/3-mindere afvoer van het overige stukgoedverkeer. Dit verlies werd jammer genoeg door geen andere afvoerposten goedgemaakt. Ook de goederenaanvoer werd door de afschaffing van de Oostende-Sheernesslijn zwaar getroffen. Een meerwaarde van ca. 50 % aan grint- en kappingaanvoer zorgde echter voor een ruime compensatie, zodat het globale aanvoercijfer toch met een kleine 2 % steeg. De twee laatstgenoemde trafieken waren trouwens de enige die een noemenswaardige vooruitgang boekten. Kortom, een bijzonder slecht jaar voor de Oostendse stadshaven, die voor haar heropleving een adequate structuur voor de trafiek van eenheidsladingen broodnodig heeft. Vermelden wij nog dat de handelshaven in 1973 haar karakter van aanvoerhaven van bulkgoederen scherper dan ooit liet gelden. De verhouding aanvoer/afvoer bedroeg immers 17/1, grint en stookolie vertegenwoordigden als voornaamste importprodukten 56 % van het globale aanvoercijfer, terwijl niet minder dan 1.141 koopvaardij schepen - hetzij 92 % van het uitgaand verkeer - ledig buitenvoeren.

En nu de staatshaven. Medio 1972 ging onze R.M.T., onder de benaming « Sealink », in pool samenwerken met de British Rails voor het uitbaten van een Ro/Ro-vrachtdienst tussen Oostende en de veerhavens van de Britse zuidkust. Hiervoor werden toen de « HORSIA » en de « HENGIST » - twee Engelse veerboten ingezet in afwachting dat onze « PRINS PHILIPPE » van stapel was. Net als in de stadshaven kende de nieuwe goederenveerdienst onmiddellijk het verhoopde sukses: circa 10.000 trailers en vrachtwagens werden in het 2de halfjaar 1972 overgezet. Met evenveel sukses werd deze Ro/Ro-vrachtdienst in 1973 verder uitgebaat met behulp van de drie voornoemde multipurpose-ships, deels bijgestaan door de car-ferry « ARTE-



VELDE». Naar schatting 20.000 vrachtwagens en trailers - nauwkeuriger gegevens ontbreken - werden immers in beide richtingen overgezet. Over hun ladingen zijn ook geen statistieken gepubliceerd, zodat het niet mogelijk is de globale goederenverhandeling van de Oostendse haven te kennen. Jammer is dit wel, temeer daar een vergelijking met onze andere zeehavens hierdoor onmogelijk wordt. Alleen de cijfers voor het klassieke vrachtverkeer op de pakketboten van de R.M.T. zijn gekend: nl. 3.614 ton, hetzij bijna de helft minder dan het jaar voordien.

Eenzijds het verdwijnen van de Ro/Ro-traffic in de stadshaven met de daaraan verbonden regressie van het zeegoederenverkeer, en anderzijds het feit dat de Ro/Ro-vrachtdienst van de staatshaven nog niet ten volle was geactiveerd, hadden voor gevolg dat Oostende traditiegetrouw in de eerste plaats een passagiershaven bleef. Ruim 2 miljoen passagiers - dit was bijna drie maal meer dan te Zeebrugge - werden in 1973 aan de staatsterminals van Oostende ingescheept en ontscheept. Dit betekende een bemoedigende vooruitgang van 7%, daar waar de twee vorige jaren telkens een regressie van 2% genoteerd werd. Niettemin bleef het expansieritme van het passagiersverkeer te Zeebrugge iets hoger en ondervond Oostende verder de scherpe concurrentie van de glijbootdiensten van Calais. Het gewone voertuigenverkeer - wij bedoelen de begeleide wagens zonder vracht - evolueerde gunstiger dan de vorige jaren al kende Zeebrugge ook hier een hoger expansieritme. Voor wat betreft het globaalcijfer van de vervoerde voertuigen - auto's en vrachtwagens al dan niet begeleid - is een nauwkeurige vergelijking tussen de twee kusthavens moeilijk te maken gelet op de geraamde gegevens betreffende de Ro/Ro-traffic van de Oostendse staatshaven. Het is evenwel duidelijk dat Zeebrugge in 1973 voor de eerste maal het globaalcijfer van Oostende overtrof qua voertuigenverkeer en dit feit dient wel onderstreept te worden.

Wat nu met de vooruitzichten? Deze zijn eerder bemoedigend wanneer men bedenkt dat een moderne Ro/Ro-terminal voor vrachtvervoer aan de diepwaterkaai in aanbouw is en de staatshaven eerlang over een 3de ferryterminal zal beschikken. Wij herhalen het; alleen het activeren van het Ro/Ro-vrachtvervoer of het invoeren van andere technieken van eenheidsladingen zal de Oostendse havenactiviteiten nieuw leven inblazen.

\* \* \*

## ZEEBRUGGE

	Aantal + verg. '72	B.N.T. + verg. '72	
<b>a. Totaal aangekomen zeeschepen</b>	6.105 (+ 447)	19.649.319 (+ 10 %)	
Petroleumtankers	552 (+ 28)	6.608.888 (+ 22 %)	
Containerschepen	611 (— 99)	2.533.437 (+ 5 %)	
Ferryboten	3.359 (+ 419)	7.668.894 (+ 11 %)	
Andere koopvaardij schepen	1.583 (+ 94)	2.838.100 (— 11 %)	
<b>b. Container- en petroleumtrafiek (in ton)</b>			
	<b>1973</b>	<b>1972</b>	<b>Vergelijking</b>
Containergoederen	1.262.447	1.206.270	+ 4 %
Ruwe aardolie	6.758.562	5.575.439	+ 21 %

### c. Passagiers- en voertuigen (ingescheept en ontscheept)

	1973	1972	Vergelijking
Passagiers	781.008	701.617	+ 11 %
Voertuigen (I)	341.149	271.216	+ 26 %

### 2. Zeegoederentrafiek (in ton)

Aanvoer	Afvoer
10.478.291 (+ 19 %)	2.216.662 (+ 25 %)
<b>Totaal + verg. '72</b>	<b>12.694.953 (+ 20 %)</b>

### 3. Binnenscheepvaart (in- en uitgevaren)

Aantal schepen	Metrieke tonnaam
3.300 (+ 339)	1.396.892 (+ 14 %)
<b>Lading mt + verg. '72</b>	<b>544.072 (+ 15 %)</b>

(I) Personen- en vrachtwagens, begeleid of niet. Voor de Zeebrugse haven stond 1973 volledig in het teken van een merkwaardige vooruitgang van de petroleum- en ferrytrafiek.

Dit merkt men onmiddellijk aan het aantal binnengeloedste tankers en carferryschepen en hun globale tonnenmaat, die een vrij aanzienlijke aanwinst boekten. Vooral de aangroei van de totale tonnage der petroleumtankers was merkwaardig. Inderdaad, niet minder dan 51 tankschepen boven de 200.000 dwt. legden vorig jaar te Zeebrugge aan. Hierdoor steeg het globale aantal binnengevaren zeeschepen met 447 eenheden of 8%, terwijl hun gezamenlijke B.N.T. met ruim 10% vermeerde. Een minpunt echter: de afgetekende achteruitgang van de ontvangende containerschepen, echter gekompenseerd door een lichte aangroei van hun globale tonnenmaat.

Dit alles weerspiegelde zich zeer duidelijk in het geboekte zeegoederenverkeer, dat in globo de 12 miljoen ton ruimschoots overschreed, wat een uitzonderlijk groeiritme van 20% betekende. Voor 1972 en '71 bedroeg dit cijfer respectievelijk slechts 4% en 6%. Waarachtig een topjaar voor de Zeebrugse haven qua zeegoederentrafiek! De toename van de goederenaanvoer was iets scherper afgetekend dan die van de aanvoer, terwijl het globale uitvoercijfer voor het eerst in de geschiedenis van de haven boven de 2 miljoen steeg. Laat ons nu bondig aan- en afvoer afzonderlijk analyseren.

Qua goederenaanvoer over zee in 1973 was voor het eerst de kaap der 10 miljoen ton overschreden en hiermee een aanwinst van 19% geregistreerd. Deze gunstige evolutie was praktisch uitsluitend te danken aan de ruim verhoogde aanvoer van ruwe aardolie (+ 21%), petroleumderivaten (+ 30%) en car-ferrygoederen (+ 30%). Noteren wij dat crude oil zoals steeds veruit het voornaamste importprodukt van de Zeebrugse haven was met liefst 62% van de globale goederenaanvoer. Wat nu de maritieme afvoer betreft, stellen wij vast dat ook hier de petroleumproducten en de car-ferrygoederen, met een respectievelijke toename van eventjes 61% en 40%, in hoofdzaak bijgedragen hebben tot een buitengewoon afvoercijfer, dat 1/4 hoger lag dan het vorige jaar. Container- en car-ferrygoederen waren zoals altijd de twee voornaamste afvoerproducten van Zeebrugge met samen juist de helft van de totale zeegoederenaanvoer. Overzichtelijk beschouwd, is het duidelijk dat de Zeebrugse havenactiviteit in 1973 toegespitst bleef op de petroleum-, ferry- en containertrafiek.



Twee eerstgenoemde trafieken droegen in ruime mate bij tot de expansie van het zeegoederenverkeer zoals reeds aangetoond. In absolute cijfers bracht de ruwe aardolie 1.183.000 ton, de carferrygoederen 563.000 ton en de petroleumderivaten 321.000 ton aan meerwaarde op. De afgetekende winstmarges van deze trafieken waren respectievelijk toe te schrijven aan het probleem van de oliebevoorrading, het intensiveren van de bestaande Ro/Ro-veerdiensten naar de Britse zuidkust en de oprichting van een nieuw bedrijf voor aanvoer en distributie van vloeibare brandstoffen. Het containerverkeer daarentegen, dat circa 10 % van de globale goederentrafiek vertegenwoordigde, bleef jammerlijk stagneren met een poeveer stijging van 4 %, daar waar het een jaar voordien een merkwaardige vooruitgang van 28 % had geboekt. Vooral de aanvoer uit Australië en uit de Oostkust van de V.S. leverde in 1973 niet het verhoopte resultaat op.

Het intensiveren van de veerdiensten naar Engeland had ook een gunstige weerslag op het passagiers- en voertuigenverkeer, dat een aanwinst van respectievelijk 11 % en 26 % registreerde. Het expansieritme van de passagierstrafiek lag echter voor 2/3 lager dan dat van het vorig jaar. Dank zij deze kanaaldiensten wint Zeebrugge elk jaar aan betekenis als passagiershaven. Bovendien legden 17 grote passagiersschepen op kruisvaart aan, waarbij Zeebrugge als vertrek- of aanloophaven ingeschakeld werd door diverse rederijen.

Kortom, een uitzonderlijk jaar voor onze Noordzee-poort, echter ietwat geschaduwd door de stagnatie van het trans-oceanische containerverkeer.

\* \* \*

## GENT

### 1. Zeescheepvaart

Aantal + verg. '72	B.N.T. + verg. '72
<b>Totaal aangekomen zeeschepen</b>	
3.789 (— 304)	8.113.877 (— 1,7 %)

### 2. Zeegoederentrafiek (in ton)

9.714.903 (+ 6 %)	4.979.893 (+ 8 %)
14.694.796 (+ 7 %)	

### 3. Binnenscheepvaart (in- en uitgevaren) (1)

Aantal schepen	Metriek tonnenmaat
	Lading mt + verg. '72

(1) Uitgaande schepen op balast niet inbegrepen. Sedert de ingebruikname van de 60.000 ton-zee-sluis van Terneuzen eind 1968, heeft de zeehaven-traffic van de Arteveldestad een merkwaardige ontwikkeling gekend. Volgend overzicht illustreert dit overduidelijk.

Jaar	Aangekomen zeeschepen	Tonnenmaat BNT
1968	2.697 100 %	1.670.904 100 %
69	3.578 133	5.136.748 307
70	3.634 135	5.843.566 350
71	3.813 141	6.862.468 411
72	4.093 152	8.261.475 494
73	3.789 140	8.113.877 486

Jaar	Zeegoederentrafiek in ton
1968	2.783.531 100 %
69	9.182.669 339
70	10.397.240 373
71	11.747.196 422
72	13.743.304 493
73	14.694.796 527

Na de « boom » van 1969 volgde een periode van konstante vooruitgang, die zich in 1972 vrijwel scherper aftekende. Dit merkt men onmiddellijk aan de procentuele aangroei zowel van de globale tonnage der binnengevaren zeeschepen als van het goederenverkeer over zee.

In 1973 - jaar van sociale conflicten in de haven-  
sektor - werd deze ontwikkeling ietwat geremd, al bleven de eindresultaten zeer bevredigend. Het goederenverkeer ter zee, dat kenschetsend is voor de handels- en industriële activiteit van een zeehaven, boekte immers een aangroei van 7 % die praktisch gelijkmatig over aan- en afvoer verdeeld was. Merkwaardig is wel dat deze toename in goederentrafiek bereikt werd met een aantal zeeschepen, dat zowel bij aankomst als bij afvaart ongeveer 300 eenheden lager lag dan in 1972. Hun globale tonnenmaat daalde echter met slechts 1,7 % hetgene wijst op een hoger gemiddelde per binnengevaren schip, namelijk 2.141 ton tegenover 2.018 ton het jaar voorheen. Herinneren wij eraan dat de gemiddelde scheepstonnage slechts 620 ton bedroeg vóór de inhuulding van de Terneuzensluis. Jaarcijfers over binnengevaren schepen en globale tonnenmaat hebben, zoals net aangetoond, een zeer relatieve waarde. Wat de havenactiviteit in hoofdzaak kenmerkt, is wel het belang en de aard van de verhandelde zeegoederen. In dit opzicht is het opvallend hoe scherp de industriële functie van de Gentse haven is afgetekend. Aanvoer van grondstoffen, in hoofdzaak ijzererts en afvoer van fabriekaten, voornamelijk staal- en petroleumproducten, typeren inderdaad het zeehavenverkeer van de Arteveldestad. De maritieme bedrijven Sidmar en Texaco zijn trouwens uiteraard de voornaamste voedingsbronnen van de scheepvaarttrafiek aldaar. Dit kwam andermaal duidelijk tot uiting in de jaartstatistieken voor 1973. De lossingen van erts, hoofdzakelijk ijzererts, totalizeerden 5,5 miljoen ton, wat 56 % van de globale zeegoederenaanvoer vertegenwoordigde. Qua afvoer over zee bereikten de ladingen van petroleumderivaten 3,3 miljoen ton, terwijl die van de metaalproducten tot 908.000 ton opliepen. Beide fabriekaten vertegenwoordigden respectievelijk 66 % en 18 % van de globale zeegoederenaanvoer. Deze gegevens wijzen derhalve ruimschoots op het industrieel karakter van de Gentse zeehaven-traffic.

Van belang is ook de evolutie welke zich tijdens het afgelopen jaar in de goederenbeweging voerde. Het aanvoercijfer steeg in globo met bijna 600.000 ton, hetzij een aanwinst van 6 %. Hiervoor zorgde in hoofdzaak een meerwaarde van ruim 750.000 ton (+ 16 %) aan erts en van circa 300.000 ton aan steenkolen (+ 42 %). Hiermede was tegelijk een mindere aanvoer van 400.000 ton landbouwproducten goedge maakt. Wat nu de afvoer betreft, welke globaal met ruim 350.000 ton of 8 % vermeerderde, was de vooruitgang praktisch alleen te danken aan de vrij verhoogde ladingen van petroleumproducten. Deze stegen met bijna 650.000 ton, hetzij praktisch 1/4 meer dan het vorige jaar. Daarentegen daalde de afvoer van metaalfabriekaten met ongeveer 270.000 ton, wat een regressie van 22 % betekende.

Samenvattend kende het Gentse zeehavenverkeer in 1973 een afgetekende vooruitgang van zijn twee voornaamste goederentrafieken, wij bedoelen erts en petroleumderivaten, terwijl de producten van de metaalindustrie als 3de gerangschikte trafiek een gevoelige achteruitgang boekten. Noteren



wij tenslotte dat de expansie van de zeehaventrafiek stilaan naar haar saturatiepunt evolueert. Zolang de Arteveldestad over geen diepzeehaven en -kanaal beschikt, zal hieraan weinig te dokteren zijn.

\* \* \*

## BRUSSEL

### 1. Zeescheepvaart

<b>Aantal + verg. '72</b>	<b>B.N.T. + verg. '72</b>
<b>Totaal aangekomen zeeschepen</b>	
960 (+ 148)	549.808 (+ 7 %)

### 2. Zeegoederentrafiek (in ton)

<b>Aanvoer</b>	<b>Uitvoer</b>
761.314 (+ 10 %)	323.256 (+ 16 %)
<b>Totaal + verg. '72</b>	
1.084.570 (+ 11 %)	

### 3. Binnenscheepvaart (in- en uitgevaren)

<b>Aantal schepen</b>	<b>Metrieke tonnenmaat</b>
32.707 (— 922)	23.815.039 (st.q.)
<b>Lading mt + verg. '72</b>	
11.556.403 (+ 1,5 %)	

Voor de Brusselse zeehaven was 1973 andermaal een vrij gunstig jaar. Inderdaad, met slechts 960 aangekomen en 964 uitgevaren zeeschepen slaagde onze hoofdstad erin haar maritieme goederentrafiek met 11 % op te drijven om alzo het rekordcijfer van 1.084.570 ton te bereiken. Voor het eerst in de geschiedenis van de haven werd hiermee het miljoen ton goederen overschreden. Reeds in 1972 was het vooroorlogs rekord van 1936, nl. 906 duizend ton, ruim overschreden. Een absoluut rekordjaar dus, opnieuw gekenmerkt door een konstante vooruitgang van het zeevaartverkeer. In 5 jaar tijd is deze trafiek immers met 71 % toegenomen en sinds 1967 meer dan verdubbeld. Waarachtig een uitzonderlijke prestatie.

Om een jaarcijfer van 909.488 ton goederen te boeken had de Oostendse handelshaven in 1973 niet minder dan 1243 in- en 1238 uitvarende koopvaardischepen nodig. Brussel-Zeehaven boekte bijna 20 % meer goederenverkeer dan Oostende met een veel kleiner aantal zeeschepen, nl. circa 1/4 minder. Het vrij hogere rendement van de Brusselse haventrafiek is toe te schrijven, vooreerst aan de grotere tonnenmaat van de aldaar aangelopen zeeschepen, nl. gemiddeld 573 ton per eenheid tegenover 550 ton te Oostende, en vooral aan de grotere continuïteit in het goederenverkeer op het zeekanaal. Immers, amper de helft der vrachtschepen voer de Brusselse haven ledig uit, daar waar dit cijfer te Oostende 92 % van het uitgaand verkeer beliep.

Even het Brusselse zeegoederenverkeer van het voorbije jaar bondig ontleden. Aan- en afvoer namen met respectievelijk 10 % en 16 % toe, wat in globo een expansieritme van 11 % betekende. Praktisch alle aanvoerposten registreerden winststoffen, met uitzondering van de vaste brandstoffen die met 31 % regresseerden. De vooruitgang was het meest uitgesproken bij de chemische producten, die als voornaamste importgoederen 37 % van de totale aanvoer vertegenwoordigden. Qua afvoer was de toename het grootst bij de metaalfabrikaten, nl. + 61 %. Overzichtelijk beschouwd, waren volgende posten in volgorde de belangrijkste maritieme trafieken van de Brusselse haven; chemische producten, metaalfabrikaten, bouwmaterialen en vaste brandstoffen. Zij wijzen duidelijk op het industrieel karakter van de haventrafiek en vertegenwoordigde respectievelijk 37 %, 18 %, 16 % en 15 % van het globale zeehavenverkeer.

Alhoewel de zeehaventrafiek er bijzonder gunstig evolueerde, bleef het binnenscheepvaartverkeer van overwegend belang voor de Brusselse haven. Met zijn 11,5 miljoen ton goederentrafiek per binnenschip bekleedde Brussel de 2de plaats na Antwerpen. Dit cijfer overtrof zelfs dat van onze drie overige zeehavens samengenomen. Men noteerde evenwel een verdere achteruitgang van het transitoverkeer, echter gekompenseerd door een afgetekende heropleving van het eigenlijke binnenverkeer ondanks de toenemende concurrentie van het baan- en spoorverkeer.

Qua zeevaartverkeer hoeft Brussel echter geen concurrentie te vrezen, temeer daar de groot-scheepse moderniseringswerken thans in uitvoering aan het zeekanaal de poort zullen openen voor nieuwe perspectieven.

\* \* \*

## ANTWERPEN

### 1. Zeescheepvaart

<b>Aantal + verg. '72</b>	<b>B.N.T. + verg. '72</b>
<b>Totaal aangekomen zeeschepen</b>	
18.708 (+ 78)	63.600.000 (— 1,1 %)

### 2. Zeegoederentrafiek (in ton)

<b>Totaal + verg. '72</b>
72.000.000 (+ 9 %)

Volgens voorlopige cijfers  
Bij het ter perse gaan waren de volledige N.I.S.-gegevens over de Antwerpse haven nog niet gepubliceerd. Het is ons derhalve niet mogelijk de zeehaventrafiek 1973 van onze metropoolhaven uitvoeriger te bespreken.

\* \* \*

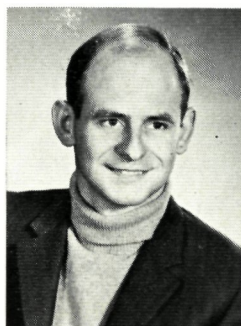
henri rogie  
10 juli 1974



**Hebt U reeds een  
"Zeemachtdas,, ?**



# les navigateurs portugais des premiers voyages au long cours



Par le capitaine PIERRE WOININ

Monsieur Pierre Woinin est Capitaine Au Long Cours. Marin confirmé, ce jeune officier de notre Marine Marchande fréquente couramment les côtes orientales de l'Afrique.

S'intéressant à l'histoire de la navigation, le capitaine Woinin consacre ses rares instants de loisirs à se documenter sur les pionniers des lignes de navigation actuelles.

Nul doute que son récit intéresse nos lecteurs et ouvre la voie à une série d'articles similaires sur l'histoire de la navigation.

Depuis 1967, en tête des avis aux navigateurs publiés par l'Amirauté britannique, vient chaque fois cette note, pour ceux qui en doutent : « Canal de Suez fermé à la navigation ». D'ici quelques mois il sera sans doute remis en service, mais alors pendant 8 années un grand nombre de marins des lignes du Golfe Persique, des Indes, de l'Afrique Orientale et de l'Australie, auront passé de la navigation côtière, agrémentée par le passage du canal, aux longs voyages de la route du Cap, parfois de 40 jours jusqu'au Golfe Persique. Sur ce trajet on est forcé d'admirer les pionniers qui ont laissé tout autour de l'Afrique des traces de leur passage ; les Portugais du 15ème et du 16ème siècle. Il n'y a évidemment aucune commune mesure entre ces hommes sur les navires de 30 m de long, et les équipages d'un de ces nouveaux porte-containers qui à 25 nœuds remontent les alizés de l'Atlantique Sud. Le grand problème pour ces derniers lors de la traversée, est de ne plus recevoir d'émissions en fréquence modulée avant les approches de l'Afrique du Sud. A 20 m au dessus du niveau de la mer l'officier de quart, s'il va à l'extérieur, ne se soucie plus des embruns ; certains s'occupent la nuit à appeler les copains des environs sur la très haute fréquence et maintiennent ainsi un contact facile entre marins de tous pays. Cependant de nouveaux problèmes surgissent causés par la monotonie même du voyage et il faut espérer que, libérés de contraintes extérieures, la solution sera de s'orienter vers une fraternité aussi productive à bord que l'est une communauté d'esprit dynamique à terre.

Cette aventure maritime est aussi à l'origine d'une configuration politique du monde de plus en plus contestée ; en un siècle elle a répandu sur toute la terre le message d'une civilisation jusqu'alors étouffée par les populations hostiles des continents.

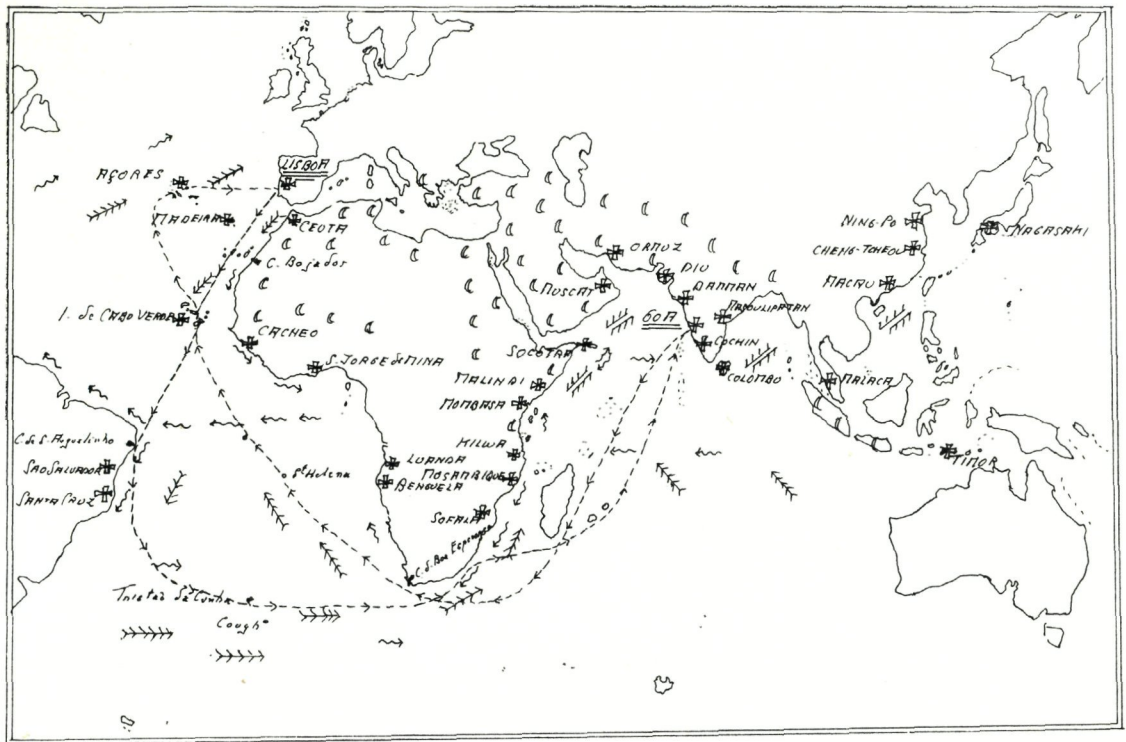
En 1973, la Guinée Bissau proclame une indépendance théorique ; l'approvisionnement aérien d'Israël est rendu terriblement plus efficace en octobre grâce à l'escale des Açores, les îles du Cap

Vert offrent la seule escale possible aux avions Portugais et Sud-Africains entre l'Afrique et l'Europe. L'Angola subit le terrorisme depuis plus de dix ans, de même au Mozambique et là la construction du grand barrage de Cabora Bassa se poursuit sur le Zambèse avec l'espoir d'attirer de nouveaux colons dans cette région, peut-être des Brésiliens... Goa était pour l'ancien gouvernement de Lisbonne encore un territoire Portugais occupé par les troupes Indiennes ; Macao sert de porte de sortie aux exportations les moins honorables de la Chine et Timor est oublié, parmi tant d'autres îles, des revendicateurs éventuels. Tout ceci est mis en question depuis le 25 avril 1974 et l'histoire de ces régions sera sans doute moins centrée sur une ville des rives du Tage mais les peuples qu'elle concerne garderont pour longtemps dans leur langue et leurs coutumes les traces de l'influence Portugaise.

C'est la familiarisation avec la mer beaucoup plus que l'affrontement avec les peuples rencontrés qui a permis l'édification de cet empire. Cependant son histoire commence par une conquête militaire quand en 1109 le petit comté de Portugal obtient son indépendance par rapport à la Castille. Limité alors au sud par le fleuve Douro, il va entamer sa lutte contre l'Islam qui ne s'arrêtera, 4 siècles plus tard qu'au Bab el Mamdeb par le blocus de la mer Rouge, et la construction de forts sur le détroit d'Ormuz. Ce peuple est déjà marqué par la mer puisqu'il est en partie composé d'envahisseurs Normands, la prise de Lisbonne en 1147 se fait avec l'aide d'une flotte de croisés. Don Niniz qui règne de 1279 à 1325 donne la première impulsion à la marine en l'organisant efficacement comme parmi tant d'autres choses sous son ordre pour le bénéfice du Portugal. A sa requête 20 experts nautique génois apportent leurs compétences à ce qui n'était encore qu'un métier de demi-pirates.

Pour contrer l'influence des Templiers il parvient à négocier avec le Pape la création d'un ordre plus spécialement portugais, celui des Chevaliers de





✠ COMPTOIRS & POINTS D'APPUI PORTUGAIS

⌒ ZONES D'INFLUENCE ISLAMIQUE

→ COURANTS OCEANIQUE

→ VENTS DOMINANTS

⌒ VENTS SAISONNIERS.

l'Ordre du Christ, qui par la suite sera chargé de l'exploration et du gouvernement des conquêtes au bénéfice de l'Eglise et surtout du Portugal.

Le roi suivant, Don Alphonse IV, encourage la découverte d'îles vaguement mentionnées sur de vieilles cartes, tient secret les rapports de ses capitaines sur l'existence des Canaries et peut être de Madère mais prépare le Pape à reconnaître la souveraineté du Portugal sur des îles Fortunées mal situées dans l'Atlantique. Don Fernand publie en 1180 des lois de protection de la marine, le bois de construction des navires de plus de 100 tonneaux peut être pris gratuitement des domaines royaux, aucune taxe n'est levée sur l'importation des matériaux nécessaires, les armateurs sont exemptés de contributions, il crée même la Compagnie des vaisseaux qui les sauvera des aventures malheureuses. Malgré tout cela nous ne voyons pas encore de bons résultats car le Portugal doit encore durement lutter contre les revendications Espagnoles, une paix de presque deux siècles ne sera signée qu'en 1411.

Cependant l'instrument est solidement forgé, les prochaines décennies connaîtront de plus grands princes encore, de meilleurs marins, mais quels sont les motifs qui les pousseront si loin ?

L'idéalisme des croisades a fait une fois de plus escale au Portugal en 1190 avec Richard Cœur de Lion ; en 1250 les Maures étaient chassés de tout le territoire actuel du Portugal. Au siècle suivant l'économie de l'Europe est malmenée par une hausse considérable de l'or, déjà, et les monnaies dévaluent jusqu'à un centième de leur valeur nomi-

nale. Le Portugal, qui est des plus touché, regarde vers une des sources d'approvisionnement de l'or sur la côte d'Afrique, Ceuta, qui le reçoit de caravanes venues du Sud Sahara.

Soulagés de la menace Espagnole, les Portugais se lancent à la conquête du Maroc et avec 200 navires en 1415 se rendent maîtres de Ceuta, contrôlant ainsi le détroit de Gibraltar. Cette expansion terrestre se terminera par une catastrophe pour tout l'empire Portugais en 1578 avec la défaite d'Alcacer Quibir, la mort du roi et peu après l'assujétion à l'Espagne.

En attendant, ces militaires ne sont pas prêts à traverser le désert à dos de chameau pour atteindre les mines d'or. Plus efficaces que les vaisseaux du sable, les caravelles progressent régulièrement. Madère est colonisée en 1420 et offre la première escale proche des alizés ; les Açores le sont en 1427 et faciliteront le voyage retour grâce aux vents dominants du sud-ouest. Pourtant le long de la côte l'avance est lente, le décor est de plus en plus aride, le Cap Bojador n'est atteint par Gil Eanes qu'en 1435, de là il n'y a plus que des rochers et du sable sur plus de 1.000 km. Heureusement des captifs noirs témoignent de l'existence d'un peuple dans le midi et en 1444 les navires parviennent au Sénégal, en 1460 aux îles du Cap Vert et au Sierra Leone. Ici les alizés ont disparu, nous sommes dans la zone de convergence intertropicale, le Pot au Noir ; les vents y sont irréguliers et souvent faibles, la côte très découpée ralentit l'exploration. Un nouvel élément intervient ; le trafic d'esclaves qui s'organise rapidement, les premières traces



d'or attirent également les aventuriers. Le monopole du commerce est plus sérieusement confié à un marchand de Lisbonne à condition que ses capitaines découvrent 100 lieues (666 km.) de côte par an. Nous voilà loin de tout idéal mais le truc est rentable, après 14 années ils sont au Gabon, aux îles de Sao Thomé et de Principe ; l'exploitation de la Côte d'Or se montre très lucrative, il faudra autre chose que l'or pour pousser les marins plus au sud.

Ici il faut enfin parler du prince « Henri le Navigateur ». Les historiens lui attribuent avant tout une passion pour la géographie, ensuite le désir de propager la foi chrétienne et de lutter contre l'Islam et pour finir celui de développer le commerce. Désigné comme Grand Maître de l'Ordre du Christ, de grands pouvoirs lui sont attribués. Il lance les navires vers l'inconnu dès 1415, appelle des cartographes et des navigateurs, crée la base navale de Lagos et le centre scientifique de Sagres. Jusqu'en 1460 il est seul à soutenir l'exploration avec la bienveillance des rois. Alphonse V ne se distingue que par le contrat évoqué pour l'avance le long de la côte de Guinée. Mais ce dernier souverain a délégué son fils, Jean II, en gérant des comptoirs de la Côte d'Or. Il se montre à la hauteur de sa tâche, et, bien assuré du côté temporel, remet son ardeur à propager la foi.

En 1482 celui qui deviendra le « Prince Parfait » monte sur le trône. Il est décidé à découvrir la route des Indes, à prendre contact avec les chrétiens qui paraît-il peuplent l'Abyssinie, ceux de fameux prêtre Jean, et ainsi encercler l'Islam.

Une station fortifiée est construite à Sao Jorge de Mina, au Ghana, pour protéger le commerce et en même temps servir de base aux nouvelles explorations. Il est temps de voir à présent avec quels navires ces hommes vont se lancer solitaires sur l'Atlantique Sud.

Le Portugal dans ce domaine a grandement profité de sa position à la rencontre maritime des peuples latins et germaniques. Le gouvernail représenté pour la première fois par un bas-relief belge de 1180, ne fera son apparition qu'au 14ème siècle en Méditerranée. Dans l'autre sens la voile latine qui propulse les navires du Sud depuis le 9ème siècle, devra attendre plus longtemps encore pour équiper les navires du Nord.

Ces deux nouveautés techniques se retrouvent sur les caravelles, sans gaillard avant mais à château arrière, à petit tirant d'eau, elles sont les embarcations idéales pour la navigation côtière, qui permettent surtout de lutter contre les vents debout en louvoyant. Jusqu'à la moitié du 16ème siècle elles seront les seuls instruments des navigateurs,

Le TAGE au XVIème siècle ..... recouvert par les embarcations qui sillonnaient les mers découvertes par les Portugais. Le port de Lisbonne fût au XVIème siècle le centre commercial le plus important du monde. Cette gravure Hollandaise, si elle ne donne pas une image fidèle de la ville, reflète l'activité intense qui régnait sur le fleuve à cette époque.





à trois mâts avec voiles latines elles se transformeront en caravelles « redonda » à deux voiles carrées et une latine quand le régime des vents sera mieux connu.

Les voiles carrées étant plus efficaces sous des allures portantes (vent arrière), elles sont aussi plus maniables sur de plus grands navires où il serait de plus en plus difficile de muder l'antenne (changer de bord) des voiles latines.

Les nefes et les caragues leur succèdent, étant un peu plus longues (30 m), elles possèdent surtout un gaillard d'avant triangulaire ; une nef de guerre Portugaise de 1520 se grée déjà de 4 mâts. Dans la seconde moitié du 16ème siècle viennent aussi sous pavillon Portugais des Galions d'origine espagnole, encore plus grands et meilleurs chargeurs, ils dépassent les 40 m de longueur et embarquent facilement 700 personnes en plus du chargement. Mais les auteurs de l'époque sont avares de renseignements sur la construction de ces navires, les détails techniques ne deviennent importants que quand ils sont à l'origine de désastres, nous le verrons plus loin.

Avec tous ces atouts en moins le roi Jean II ne veut plus laisser l'initiative des découvertes à la bonne volonté des marins ; une expédition est sérieusement montée, le commandement en est confié à un capitaine renommé, habitué du Golfe de Guinée, Diego Cao. En deux voyages il découvre le fleuve

Congo, les côtes de l'Angola et le commencement du désert du Namib où il atteint le cap Cross.

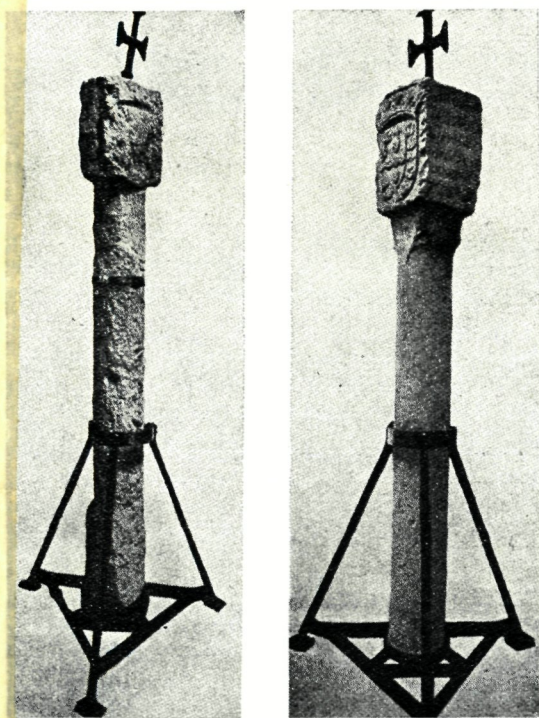
Mais l'obsession de l'époque est donc de découvrir le plus rapidement possible le chemin de l'Ethiopie et des Indes par un étroit passage maritime renseigné entre autres par la carte génoise de Fra Mauro.

Une expédition terrestre est même envoyée des côtes du Sénégal en direction du royaume du Prêtre Jean et évidemment ne parvient pas à parcourir plus que quelques centaines des 5.000 km qui la séparent l'Abyssinie. On presse alors Diogo Cao de trouver le raccourci mentionné. Rassuré sans doute par les profondeurs exceptionnelles de l'embouchure, le débit phénoménal dont la coloration de la mer à 100 km de la côte témoigne, ce marin se met à l'eau douce et remonte le Zaïre jusqu'en amont de Matadi. On voit mal une caravelle gagner sur un courant qui a déjà fait reculer des navires modernes, aussi c'est en canot qu'il a dû arriver au point où l'on a redécouvert le « Padrao » qui célèbre l'exploit, consacre aussi la fin des illusions ou presque, car Cao qui y tient, va chercher lui même les renseignements chez le roi des Bakongo, probablement à 200 km à l'intérieur des terres. Ce dernier espoir est infirmé, mais il obtient une alliance facile et durable pour le Portugal avec ce royaume africain. Eprouvé par cette dernière expédition terrestre, Cao trouve la mort au point culminant de son voyage, finalement déçu mais ayant découvert plus de 2.000 km de côtes inconnues.

Nous voici en 1487, Bartolomeu Dias part avec 2 caravelles et un navire ravitailleur, fait le long de la côte jusqu'au dernier padrao de Cao et poursuit l'exploration ingrate des côtes désertiques contre vents et courants, souvent par temps brumeux. Il abandonne le ravitailleur avec un équipage minimum dans l'actuelle baie de Lüderitz, après 600 km de découvertes. Il en faudra 500 autres pour atteindre des régions plus verdoyantes au sud du fleuve Orange. Après une escale à la rivière de l'Éléphant, les navires cherchent des vents plus favorables en haute mer et en effet se font propulser par un coup de vent du nord. Quand celui-ci vire au sud-ouest, Dias se laisse porter pour retrouver l'Afrique mais cette fois ils y sont !

L'horizon à l'est ne découvre plus que les immensités de l'Océan Indien. Perplexe ils remontent vers le nord et après treize jours de navigation depuis la dernière escale, retrouvent la terre alors qu'ils sont à 300 km à l'est de ce Cap de Bonne Espérance, toujours à découvrir. Là, près d'une rivière, des Hottentots sont aperçus avec leurs vaches ; « laissons cela aux Hollandais » se disent-ils, et ils accostent plus loin à Sao Bras, aujourd'hui Mossel Bay. Passablement secoué déjà au sud de l'Afrique, Dias a pourtant la chance de s'y trouver en janvier, pendant l'été austral ; il n'a eu qu'un échantillon de ce que vont connaître les autres navigateurs.

Un autre avantage pour les pilotes dans ces parages est, qu'aux 15 et 16ème siècles la variation magnétique y reste inférieure à 10° ; maintenant elle dépasse les 25° et change très rapidement en remontant vers le canal de Mozambique. Leur navigation ne demandait pas la précision exigée à présent, mais avec un ciel souvent couvert, une mauvaise estime de la route suivie n'aurait pas arrangé les choses. Les premières observations sérieuses de cette variation ne seront faites qu'en 1538.



#### « PADROES » de Don JEAN II

Pour assurer la souveraineté Portugaise sur les régions découvertes sous ses ordres, Don Jean II ordonna que l'on place dans les terres Africaines où les navigateurs allaient débarquer des marques de pierre ou « Padrao » avec sur ceux-ci une inscription appropriée aux lieux et les armes du Roi surmontées d'une croix.

La gravure de droite représente le « Padrao » du Cap Negro, celle de gauche celui du Cap de Santa Maria, tous les deux conservés par la Société Géographique de Lisbonne.







plus que quelques 1.000 miles de côtes à découvrir pour faire la jonction entre le point atteint par Dias et la première ville Arabe de Sofala sur le canal de Mozambique.

Une grande expédition est alors montée qui réunit toutes les ressources matérielles et spirituelles du Portugal. La préparation des plus minutieuse est surtout confiée à Dias en partie disgrâcié ; il connaîtra une fin dramatique lors d'une autre expédition en disparaissant avec son navire dans l'Atlantique sud. Le bois de deux nouveaux bâtiments est soigneusement sélectionné, ceux-ci auront une longueur de l'ordre de 20 m à la flottaison, 8 m de largeur et 3 m de tirant d'eau, environ 250 tonnes actuelles de jauge. Tout l'équipement des navires est double ou triple, et de plus interchangeable entre ceux-ci. Un plus gros navire auxiliaire et une caravelle sont ajoutés aux deux nouvelles unités ; pour commander tout cela un capitaine et militaire réputé de l'époque est choisi : Vasco da Gama.

### VASCO DE GAMA

Toute la responsabilité de la navigation étant confiée au pilote du navire amiral, celui-ci est aussi à la base du succès du voyage, on a repris celui de Dias : Pero Dalanquer.

Vasco da Gama se montrera un chef dur, ce qui s'explique peut être par sa jeunesse (il a moins de trente ans) et son célibat (préférable pour des voyages de plus de deux ans). Ce qui pourrait le conduire au fanatisme sera compensé par la présence de son frère aîné, en charge d'un autre navire, et qui a une grande influence sur les sentiments de son cadet.

Une veillée de prière précède le départ : les capitaines et membres d'équipage se rendent aux navires pieds nus, vêtus misérablement comme pour un pèlerinage, embarquent dans une ambiance de chants religieux. Pourtant les vents favorables se font attendre et les navires restent encore mouillés trois jours sur le Tage. Une fois partis ils atteignent les îles du Cap Vert en 17 jours, ils y font escale une bonne semaine et le 3 août entament une traversée audacieuse, presque trois fois plus longue que celle de Colomb, 5 années auparavant : au lieu de serrer la côte africaine et perdre du temps à lutter contre les vents contraires, ils découvrent la route que viennent encore d'emprunter les yachts de la course autour du monde.

Les pilotes naviguent SSW sur 3.200 milles poussés par les alizés et des vents variables équatoriaux, manquent de peu de découvrir le Brésil, et rencontrent les alizés du SE qui leur font traverser en large l'Atlantique Sud. Au moins avaient-ils l'assurance de rencontrer une terre après une longue route vers l'Est, la latitude pouvant se déterminer avec une bonne approximation, il leur faut cependant 3 mois et quatre jours de haute mer avant de toucher la côte africaine à 150 km à peine au nord du Cap, dans la baie de Sainte Hélène où ils débarquent les instruments pour vérifier la latitude et prennent un contact difficile avec les Hottentots. Après trois jours de navigation ils parviennent à doubler le Cap de Bonne Espérance et le saluent à coup de canon.

Comme leurs prédécesseurs ils font escale à Sao Bras, pendant un moment ils ont de bonnes relations avec les Hottentots qui les y accueillent

mais, à la suite d'un malentendu, sont obligés de s'enfuir vers leur navire tout en faisant résonner le canon pour prouver leur force malgré un comportement pacifique. L'expédition ensuite dépasse le point atteint par Dias, doit s'éloigner de la côte pour remonter le vent et fait l'expérience de la force du courant en dérivant une bonne centaine de milles en arrière.

### NATAL

Vers la Noël ils longent une côte inhospitalière qu'ils baptisent « Natal » en fonction de la date. De hautes falaises, des récifs et une houle violente découragent toute tentative de débarquement, l'eau vient à manquer et les équipages sont près de la révolte quand ils atteignent des rivages plus accueillants à hauteur de l'actuel Mozambique. Là ils rencontrent pour la première fois des Bantous et sont à ce point satisfaits de ces nouveaux contacts qu'ils dénomment cette région « Terre des braves gens ». Il est utile de ce rappeler ici que les Hottentots mentionnés auparavant et qui donneront tant de fil à retordre aux Portugais et à leurs successeurs, diffèrent considérablement des Bantous, étant plutôt de type mongoïde. Premiers habitants de l'Afrique de Sud, ils ont été repoussés vers cette région ingrate par les autres Africains, décimés ensuite par les maladies ils ne sont représentés maintenant en force que par un demi million de métis dans la province actuelle du Cap. Peu portés vers l'agriculture, ils formeront peut-être un nouveau peuple de marins car ils composent déjà en majorité les équipages des nombreux navires attachés au Cap.

Pour Vasco da Gama, l'escale suivante lui offre les premiers signes de la proximité des Arabes ; en fait il a déjà dépassé Sofala et, rassuré, se permet un mois de carénage près d'une rivière appelée directement « Fleuve du Bon Présage ». On voit que l'optimisme était forcé.

De là ils font route dans le canal de Mozambique pour aboutir à la ville arabe du même nom. Ils doivent un peu forcer la main au sultan pour obtenir les provisions nécessaires et admirent aussi la construction des premiers boutes aperçus ; sans clous, la structure maintenue par des fibres et des chevilles, non par manque de technique, mais parce qu'une légende assure qu'une masse magnétique dans l'Océan Indien attirerait infailliblement toute pièce métallique vers le fond de la mer.

Les vents variables qui accompagnent le changement de mousson les retardent à cette escale.

Une fois le Cap Delgado franchi, ils progressent trop rapidement vers le nord car ils manquent la capitale Arabe de cette partie de la côte : Kilwa. Mombasa est déjà prévenue de ces dangereux concurrents du commerce maritime et l'accueil y est très méfiant : cette ville entame par trahison une lutte qui se poursuivra tout au long des trois siècles qui verront les tentatives d'occupation portugaise. En compensation Gama reçoit d'un Arabe des encouragements à se rendre à Malindi, rivale éternelle de Mombasa, encore aujourd'hui sur le plan du tourisme. Effectivement les explorateurs ont là de bonnes relations avec le sultan, obtiennent de nouvelles provisions et surtout ils ont la chance fantastique de se voir offrir les services du meilleur pilote arabe de l'époque, Ibn Majid.



Grâce à son aide précieuse et la mousson du SW maintenant bien établie, les Indes sont au bout d'un voyage facile de 54 jours.

### LE PRINCE DE CALICUT

Le Prince de Calicut se montre un ami douteux de ces nouveaux venus : il ne sait quel parti prendre quand les citoyens musulmans lui demandent de détruire les Portugais, et c'est tout juste si après 74 jours d'escale Vasco da Gama parvient à se sauver avec ses navires et une petite cargaison. La mousson ne s'étant pas encore renversée, sans pilotes arabes et les Portugais étant malades ou disparus, il leur faut trois mois pour atteindre la côte des Somalis avec des équipages décimés.

Epuisés et furieux de leur mésaventure, ils se permettent malgré tout de bombarder la première ville musulmane rencontrée : Mogadishio. Ils retrouvent leur sourire pour aborder Malindi, y sont toujours bien accueillis et y enrôlent d'autres pilotes arabes, l'estime de leur dernier atterrissage ayant été faussée de 17° de latitude ! La réduction des équipages les amène à abandonner le navire le plus mal en point, le « SAO RAPHAEL » qui était pourtant une des deux nouvelles unités. Une escale d'un jour à Zanzibar leur permet une nouvelle alliance qui se révélera fidèle au Portugal. De là ils sont conduits sans difficultés vers l'Afrique du Sud, embarquent les dernières provisions de viande à Sao Bras (des oiseaux de mer et des phoques) et une traversée de 35 jours vers les Iles du Cap Vert démontre la facilité qu'offrent les alizés du SE pour le voyage retour dans l'Atlantique Sud.

A Santiago, Vasco da Gama doit affrêter une caravelle pour ne pas être retardé par son navire presque désarmé, le « SAO GABRIEL », et doit débarquer son frère malade aux Açores où il trouve la mort. Cet événement affecte beaucoup la joie et la gloire du retour au Portugal d'autant plus que le seul navire ayant terminé le voyage, la brave caravelle « BERIO », est déjà à Lisbonne.

### LES PORTUGAIS EN ORIENT

Paravent de l'université de Kyoto représentant dans le style particulier de l'art nippon, l'arrivée d'un navire portugais dans un port du Japon. Datant de la fin du XVI<sup>ème</sup> siècle ou du début du siècle suivant, cette pièce curieuse signalée par José da Costa Carneiro témoigne de l'influence profonde de notre action en Extrême Orient.



Des 160 hommes de l'expédition au départ, 55 seulement sont revenus au Portugal, mais le bénéfice commercial est malgré tout d'une soixantaine de fois le coût du voyage. Cette dernière conclusion est suffisante pour que le Portugal se décide à envoyer des flottes formidables vers les Indes, à organiser militairement un empire sur les rives de la moitié des océans du globe alors que sa population à cette époque ne dépasse pas le million et demi d'habitants ! De 1500 à 1612, 802 navires seront envoyés vers l'Orient, de ceux-ci 403 reviendront, 285 resteront sur place et les 94 autres seront perdus. Au moment de l'annexion à l'Espagne, le royaume aura à flot 500 navires de haut bord et 2.000 caravelles.

### LES EXPEDITIONS

Durant les premières décades qui ont suivi le voyage de Gama, les expéditions gardent la bonne organisation du début ; de fameux marins se font reconnaître, l'expérience s'accumule et est prise en considération. Entre 1500 et 1510 c'est l'euphorie, des flottes sont envoyées toutes les années, les découvertes vont bon train. Le Brésil est sur la route du 3<sup>ème</sup> voyage vers les Indes, la même année, 1500, la Somalie et l'entrée de la Mer Rouge sont reconnues, Madagascar en 1503, Cough, une île perdue à mi-chemin entre l'Amérique du Sur et le Cap, est aperçue en 1505, puis Tristan da Cunha en 1507. La côte africaine est aussi systématiquement explorée, bien souvent par les naufragés. Des treize navires partis pour le second voyage vers les Indes, 4 disparaissent corps et biens lors d'une tempête dans l'Atlantique Sud. Au retour de ce même voyage un capitaine qui veut se distinguer en arrivant avant les autres à Malindi escalade les récifs de la côte Africaine.

Pour tant de nouveaux navires les pilotes ne sont pas toujours bien qualifiés. Une flotte qui se trouve anormalement prise dans les calmes équatoriaux, rate ensuite son atterrissage du Cap, grâce à quoi son amiral deviendra célèbre car on a donné son nom à la baie qu'il découvre ainsi à 150 km au nord de Bonne Espérance : Saldanha. Le premier



nafrage sur la côte Sud-Africaine se produit en 1504, et aussitôt l'étude hydrographique de ces rivages est entreprise. En 1508 deux navires d'une flottille déjà éprouvée naviguent dans le mauvais temps quelque part au milieu de l'Atlantique Sud.

Le plus grand de ceux-ci qui vient d'avoir son mât réparé à Madère, garde fièrement toutes ses voiles et distance son compagnon dans la nuit. Au matin le volcan de Tristan da Cunha est aperçu droit devant et on attend toujours la grande nef aux Indes. Une fois que la guigne a commencé il semble difficile de conjurer le mauvais sort. Un voyage assez remarquable dans ce sens est celui de neuf navires qui en 1528 se préparent à transporter 3.000 hommes aux Indes. Déjà des tremblements de terre retardant le départ ; aux nord des îles du Cap Vert une nef en coule une autre lors d'un abordage ; la tempête accompagne le restant de la flotte tout au long de la traversée jusqu'aux approches de Madagascar. Sur tous les navires les fûts d'eau potable sont brisés ; deux navires n'en retardent pas pour autant leur voyage et poursuivant leur route à travers l'Océan Indien non sans souffrir de lourdes pertes en vies humaines. Ce seront les seuls à parvenir aux Indes en une année ; les autres cherchent à s'approvisionner en eau à Madagascar, échappent de peu au désastre dans les brisants et atteignent enfin Mozambique en triste état. Une nouvelle tempête les surprend dès qu'ils ont quitté ce port, un navire est rapidement perdu sur les récifs mais son équipage et son armement sont récupérés par les autres. Entre-temps deux bâtiments s'étaient échoués sur la côte africaine. Si les rescapés parviennent à passer les Comores, une mésaventure assez fantastique les attend à Zanzibar. Ils s'approchent de nuit de cette île et veulent s'y mettre au mouillage, ils réussissent et s'y estiment tellement bien en sécurité qu'au matin ils doivent s'apercevoir qu'ils sont à ce point entourés de récifs qu'aucun des pilotes ne saurait les en sortir. Il devront parcourir l'île à la recherche d'une compétence arabe locale pour être tirés de ce mauvais pas ; à Malindi on pourrait croire qu'un long hivernage va mettre un terme à leurs malheurs, ce n'est pas le cas. De bon cœur ils se laissent entraîner dans une petite guerre avec Mombasa, avec huit cents hommes se rendent maîtres facilement de la ville et pour finir se font décimer par la maladie, 400 d'entre eux ne partiront pas vers les Indes.

Nous voyons que les loisirs des équipages et passagers étaient déjà organisés, pour chacun selon son tempérament !... Si les militaires peuvent « bouffer » du musulman, Vasco da Gama lors de son second voyage découvre quelques 200 femmes à bord de ses navires au moment de quitter Kilwa.

Elles prétendent vouloir se convertir et surtout être mal accueillies si elles retournent à terre après cette infidélité à leur religion et à leurs maris. Gama considère ces futurs chrétiennes plutôt comme une sérieuse menace pour la santé morale de ses équipages et les renvoie en promettant quelques bordées sur la ville si l'accueil des habitants aux filles prodiges n'est pas des plus chaleureux. En général les Portugais contribuent fortement au métissage des populations rencontrées et les historiens s'accordent à dire que c'est une des causes de leur maintien en Afrique. Pourtant ces rivages intéressent peu les Portugais, ils ne

servent que d'escale sur la route de l'Orient. L'or n'est pas facilement découvert dans l'arrière-pays de Sofala (Rhodésie) et le prêtre Jean restera toujours bien caché dans sa mystérieuse Abyssinie.

Goa est le siège de l'autorité portugaise dans l'Océan Indien, c'est là qu'est le Vice-Roi et qu'ils rassemblent toutes leurs forces. De là l'exploration se poursuit vers l'est ; des comptoirs s'établissent à Ceylan, en Birmanie, en Indonésie, au Japon et en Chine. Alors que ces places ne seront menacées au 17<sup>ème</sup> siècle que par les autres nations européennes, l'Islam est toujours agressif à l'ouest : on le comprend. Deux forteresses sont alors construites sur le détroit d'Ormuz à l'entrée du Golfe Persique ; des points d'appuis provisoires bloquent l'entrée de la Mer Rouge : Aden, Massawa et Socotra.

Le Vice-Roi de Indes reçoit bien ses lettres d'instruction du Roi du Portugal mais une fois passé le Cap de Bonne Espérance il se sent souvent libéré de cette autorité temporelle si lointaine, et assez curieusement aussi de l'autorité spirituelle de Dieu quoique le pavillon porté à l'Est du Cap soit celui de l'Ordre du Christ plutôt que du Portugal.

Il semble que ce soit la prospérité trop facile des Indes qui pourrait tout ; le commerce, la religion et même la navigation car les navires sont négligés, chargés bien au delà de leur capacité et avec leur cargaison mal arrimée. Les capitaines qui ne bénéficient pas de cette richesse en recevant un poste en Afrique Orientale cherchent à se l'attribuer par violence en rançonnant le commerce Arabe normalement toléré par les princes Portugais. Exespérés les musulmans africains, les Swahilis, appellent les Turcs à leur aide et la guerre ravage tout ce qui avait été établi sur la côte. A leur arrivée les Portugais avaient trouvé des villes prospères : une civilisation était pour ainsi dire en train de naître. Quand ils se sont retirés au sud du Cap Delgado la plus grande ville, Kilwa, était en ruine, Mombasa ne valait guère mieux autour de son fort si souvent assiégé, la côte allait être soumise au Sultan d'Oman qui allait s'en servir de la même manière : en retirer par la force le meilleur profit possible.

Cette triste évolution est d'autant plus malheureuse que la région était de plus prospères, les connaissances nautiques accumulées des Arabes et des Portugais rendaient les communications des plus aisées, les peuplades africaines assimilaient rapidement les nouveautés techniques et morales.

Tout était à la disposition des flottes après le dur passage du Cap pour la réparation des navires, le remplacement de leur armement, la reconstitution des équipages. Des cités amies comme Malindi se défendaient elles-mêmes, nous voyons même un Prince Arabe soutenir contre les Turcs le siège de Fort Jésus, toujours sous le pavillon de l'Ordre du Christ, avec des troupes musulmanes et africaines !

Maintenant que nous avons un bon aperçu des zones d'influence portugaise dans l'Océan Indien, revenons aux routes maritimes qui y mènent. Dans l'Atlantique Sud les deux principales difficultés sont : doubler le Cap Saint Augustin au Brésil avec des vents faibles et irréguliers pour lutter contre un courant bien stable lui qui déporte vers l'ouest ; après les alizés se débrouiller avec les



coups de vent capricieux des « Roaring forties ». Ceux qui se méfient de leur latitude à l'approche du Cap de Bonne Espérance prennent une sérieuse marge de sécurité et c'est ainsi que nous voyons des navires naviguer entre les icebergs, dans des tempêtes de neige par 47° de latitude sud, soit environ à 2.000 km de la côte Sud Africaine ! Pourtant les instructions des pilotes portugais leur recommandaient de faire au moins un atterrissage à l'est du Cap pour déterminer leur longitude avant de se lancer dans l'Océan Indien, et parfois ne pas savoir de quel côté on se présente pour passer Madagascar. Comme très souvent la première escale est Mozambique, il semblerait qu'il suffit pour y parvenir de remonter le Canal de ce nom (1.000 km de large), mais ce n'est pas si simple. Les vents dominants à l'ouest du Canal sont bien du Sud, mais le courant d'Agulhas en cas de calme peut faire reculer un navire de 100 milles par jour. A l'est le long de l'île de Madagascar les récifs tendent un autre piège : aussi il arrive que des navires contournent la grande île à l'est pour revenir vers Mozambique ensuite. Un bon courant aide cette manœuvre jusqu'aux approches du port, mais là encore, si à ce moment le vent tombe, la manœuvre est manquée. Un capitaine presque en vue du port s'est vu déporté de 400 km dans le sud et a mis un mois pour revenir sur ses pas.

Même de nos jours avec l'aide du radar, de l'écho sondeur, de nombreux phares, l'atterrissage à cet endroit réserve encore des surprises, de l'ordre d'une dizaine de milles, donc minimes après ce qui vient d'être évoqué.

Mombasa et Malindi sont tout aussi difficiles à atteindre et, une fois dépassés, il n'était plus question de remonter dans la mousson. Un navire qui avait doublé le Cap vers la fin juillet pouvait passer à l'est de Madagascar et réussir un voyage de 6 mois de Lisbonne aux Indes. Pour cela il fallait qu'il n'ait pas trop souffert des tempêtes australes, que ses provisions soient suffisantes et que la santé des équipages n'exige pas un repos à l'hôpital de Mozambique. Pour certaines flottes les maladies liquidaient jusqu'à 80 % des personnes embarquées. Cependant en 1538 un scientifique embarque pour l'Orient, Joao de Castro ; durant la traversée il contribue extraordinairement aux connaissances nautiques de l'époque ; il prend de nouvelles mesures de la variation magnétique, constate la déviation du compas provoquée par les masses métalliques du bord, étudie les phénomènes météorologiques, rectifie sur cartes la ligne des côtes, observe les courants marins et par dessus tout préconise de telles mesures d'hygiène sur les navires de sa flotte qu'aucun décès n'est à déplorer !

Si avec lui quelques bons pilotes se font remarquer, les trop nombreuses expéditions exigent l'enrôlement d'un peu tout le monde en mer ; au départ surtout elles semblent mal organisées. On envoie aux Indes des capitaines et des pilotes qui n'ont jamais fait le voyage, les matelots n'ont souvent aucune qualification au départ : ils en ont certainement plus à l'arrivée, si arrivée il y a, et des fonctionnaires stupides et cupides s'occupent volontiers de l'armement des navires. Les provisions sont retenues à terre en fraude ; il faut croire que rien n'était compté à l'embarquement puisqu'un capitaine persuadé d'être parti avec 300 hommes

à son bord en trouve 65 de plus en haute mer ! Cela nous paraît incroyable car nous bénéficions depuis longtemps d'une organisation éprouvée ; à cette époque tout était à étudier pour ces voyages exceptionnels alors qu'auparavant seules sans doute les pièces d'or étaient comptées.

Les voyages retour vers l'Europe sont encore plus catastrophiques, peut-être pour les flottes qui n'avaient été suffisamment éprouvées à l'aller.

Pour commencer il faut tenir compte de la mousson. Des octobre la traversée de l'Océan Indien est possible et un navire parti à ce moment se présentera en décembre ou janvier en face des côtes Sud-Africaines, donc pendant l'été austral, le moment ou jamais. Pendant 70 ans la route par le canal de Mozambique et une escale à ce port ont été interdites par décret royal pour éviter un retard dû aux vents contraires dans cette région.

Aucune escale ne se présentait alors avant Sainte Hélène ou les Iles du Cap Vert, mais si le passage du Cap s'était fait sans douleur elles n'auraient non plus pas été nécessaires.

Malheureusement les capitaines voulaient charger leurs navires au maximum, ils étaient venus pour cela ; ils attendaient ainsi la cargaison jusqu'en décembre ou janvier, s'en allaient alors avec des navires lourdement chargés participer aux premières grandes batailles historiques entre les hommes et les éléments.

Les tempêtes de la côte Sud-Africaine ont un caractère subit qui étonne ces marins du nord. En général elles commencent par un vent du Nord-Est déjà relativement fort qui au fond ne fait qu'accélérer la progression des voiliers, il se maintient rigoureusement dans la même direction pendant plus d'une journée, parallèle à la côte, et enfin en moins d'une heure se renverse de 180° et souffle du SW, force 9 à 10 Beaufort. Dans cette direction il refole en surface les eaux du courant d'Agulhas qui avance à 3 ou 4 nœuds ; aux vagues ainsi provoquées vient s'ajouter une houle quasi-constante des tempêtes de l'Antarctique, l'alignement quasi rectiligne des falaises réfléchit les ondes qui s'y heurtent en tout cela mis ensemble donne convergence à certains moments des creux de 20 m !

En 1973 deux navires modernes se brisent encore au même endroit, sur l'un d'entre eux la partie affaissée reste accrochée tout en lui donnant un air de Concorde, un autre est tout simplement raccourci de sa cale avant. Les voiliers qui se présentaient là avaient été parfois réparés avec de mauvais bois aux Indes, mal carénés en causant des tensions dans la structure, le chargement en provoquait d'autres quand ce n'étaient pas seulement les colis lourds placés dans les parties hautes sur les plus légers.

Dans ces conditions les naufrages sont encore plus nombreux pendant ces voyages retour. Le galleon Sao Joao quitte les Indes en février 1552, soit beaucoup trop tard pour cette saison, atteint cependant la longitude du Cap pour être rejeté en arrière par une tempête du nord-ouest. Ses voiles pourries se déchirent, il les remplace par des étoffes ; les coups de vent se succèdent et brisent le grand mât et le gouvernail ; le navire se laisse dériver vers la côte, s'y met au mouillage et 500



personnes parviennent au rivage avant la destruction du navire sur les récifs, une quarantaine de Portugais et 70 étrangers ayant déjà trouvé la mort. Ils sont au pied des hautes collines du Transkei actuel, à 500 km de la baie du Saint-Esprit où ils peuvent attendre un navire Portugais. Cette première expédition terrestre sera des plus pénibles : il leur faudra trois mois pour atteindre les environs de Lourenço Marques pas encore colonisés, et sept mois de plus pour qu'un boutre amène 22 survivants à Mozambique.

A la suite de quelques-unes de ces catastrophes des navires sont envoyés à la recherche des équipages disparus sur la côte Sud-Africaine et Madagascar ; une étude est également entreprise en vue d'établir un port proche du Cap qui pourrait accueillir les navires refoulés à l'est mais peu de bons mouillages sont réellement abrités avant Lourenço Marques.

Dans cette région les ports actuels, Cape Town, Mossel Bay, Port Elisabeth et East London, bien que protégés par d'importants brise-lames sont toujours envahis par la houle et l'amarrage des navires à quai demande des précautions spéciales. On pourrait se demander pourquoi la grande baie de Durban n'est pas retenue, en fait elle est peu visible du large et l'étroit goulet d'entrée pouvait être ensablé. Aussi les caravanes de naufragés

se succèdent régulièrement ; parfois la tête de l'une d'elle retrouve les retardataires de la précédente, ou quelques uns qui se sont suffisamment plu dans ces vertes collines pour y rester. Aujourd'hui le Natal est appelé la « Province Jardin ».

Un indien inaugure même le tourisme saisonnier ; naufragé sur cette côte il est parmi les survivants qui atteignent Mozambique, retourne aux Indes, persiste dans son idée d'aller au Portugal et participe à un nouveau débarquement sur ces rivages Sud-Africains.

Il arrive que des voyages terrestres soient réellement réussis. Un pilote arrivé dans l'Océan Indien comme passager d'un navire qui se brisera sur les récifs, s'en retourne en charge du Santo Alberto gratifié d'une voie d'eau importante au large du Transkei. Dégagé de toute responsabilité dans ce naufrage, il va rendre de bons services ensuite.

Pourtant ce n'est pas lui qui est choisi comme chef du groupe des naufragés, mais bien un ancien capitaine de Mozambique : Nuno Velho Pereira. Ce dernier fait récupérer tout ce qui peut l'être de l'épave, organise une nouvelle hiérarchie, achète du bétail et des vivres avec les pièces de valeur sauvées, constitue une avant- et une arrière-garde et, au lieu de longer un rivage coupe de nombreuses embouchures fluviales, se dirige au nord vers les hauts plateaux jusqu'en vue des sommets enneigés du Drakenberg. Cette caravane arrive en un temps record à Lourenço Marques, n'ayant perdu que 8 Portugais mais avec par contre 19 têtes de bétail comme garde-manger ambulante !

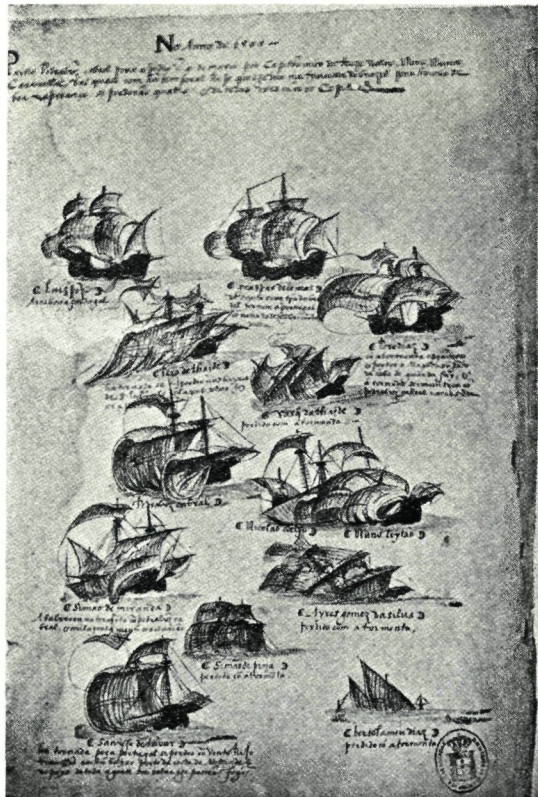
Si pendant la première moitié du 16ème siècle les sciences nautiques ont progressé à travers les épreuves prises en considération par des hommes clairvoyants, ceux-ci se font de plus en plus rares.

En 1580 le Portugal passe sous la domination espagnole et ses colonies sont négligées. Quelques représentants des différents pays européens qui ont participé à certains voyages sur des navires portugais témoignent des richesses disponibles en Orient et des moyens d'y parvenir. La guerre qui oppose l'Angleterre et les Pays-Bas à l'Espagne leur donne un excellent prétexte pour venir arracher leur part du gâteau. Les Français en ramassent quelques miettes également dans la confusion générale. Les navires portugais perdent ainsi toute possibilité d'escale en Afrique du Sud, à Sainte Hélène, et même, une fois passées les Açores, doivent constamment changer la latitude d'approche de Lisbonne. Après la prise de Malacca par les Hollandais en 1641, ils sont quasiment coupés de leurs comptoirs de Chine et d'Indonésie.

Par la suite ils se construiront une prospérité plus facile au Brésil, surtout grâce au trafic d'esclaves depuis l'Angola et le Mozambique. Au 17ème siècle la marine Portugaise ne se distingue plus guère ; elle semble même avoir perdu ce qu'elle avait acquis, car une flotte envoyée au secours de Mombasa assiégé, en 1698, ne parvient pas à approcher le fort par manque de cartes marines.

Suite et fin avec résumé en Néerlandais dans le prochain Neptunus.

**FLOTTE DE CABRAL**  
En 1500 cette flotte devait découvrir le Brésil, et Sainte Hélène au voyage retour, mais fut durement éprouvée par le mauvais temps puisque c'est au cours de cette expédition que Bartolomeu Dias disparut avec son navire.





# woorden uit de zeemanskist

## grondtakel

Oppermeester J.B. DREESEN

Elk vaartuig, hoe klein het ook is, moet in ondiep water aan de zeebodem kunnen vastgemaakt worden. Men moet kunnen ANKEREN (Eng, TO ANCHOR ; Fr, MOUILLER L'ANCRE) en hiervoor moet het uitgerust zijn met het gepaste materiaal.

In de oertijd maakten de zeevaarders daar geen probleem van. Ze bonden een zware steen aan een eind touwwerk, verzekerden het eind binnenboord en gooiden de steen over boord. Dat noemt in het Nederlands een ANKERSTEEN. Een zeer eenvoudig en praktisch middel dat overal ter wereld nog door BOOTJESVISSERS met succes gebruikt wordt.

Met enige stroom of zeeegang volstond de ankersteen niet meer. Geen nood, de zeeman garneerde de steen met een paar weerhaakachtige, houten uitsteeksels, die zich door het gewicht van de steen in de zeebodem vastbeten, het KRUISANKER. Nog zijn er volkeren op de wereld die het kruisanker onder die vorm gebruiken, waarschijnlijk voor niet lang meer. Voor onze Zeevaartinspectie voldoen **ankersteen** en **kruisanker** echter niet. Voor hen moet het materiaal zijn dat op gebied van de veiligheid een maximum van waarborgen biedt. In boten volstaat meestal een DREG (Eng, GRAPNEL, Fr, GRAPPIN) of beter gezegd een SLOEPSDREG, die bestaat uit een SCHACHT (Eng, SHANK, Fr, VERGE) met vier armen waarvan iedere punt tot een plat HANDJE (Eng, PEA of BILL, Fr, OREILLE) werd uitgesmeed. Kleine dreggen voorzien van een lijn dienen niet om te ankeren, maar worden gebruikt om voorwerpen uit het water op te vissen. Zij noemen WERPDREGGEN, Eng, CREEPER of HANDGRAPNEL ; Fr, CHATTE).

Grotere vaartuigen moeten voorzien zijn van een volledig GRONDTAKEL (Eng, GROUND TACKLE ; Fr, APPARAUX DE MOUILLAGE). **Grondtakel** is de verzamelnaam voor al de onderdelen van het ANKERGEREL, dat bestaat uit het ANKER (Eng, ANCHOR ; Fr, ANCRE), de ANKERKETING (Eng, ANCHOR CHAIN ; Fr, CHAINE D'ANCRE), de ANKERSPIL (Eng, WINDLASS ; Fr, GUINDEAU) en datgene dat gebruikt wordt om de ankerketting af te stoppen als het anker uit staat.

Ankers worden meestal ingedeeld in STOKANKERS (Eng, STOCK ANCHOR ; Fr, ANCRE A JAS) en

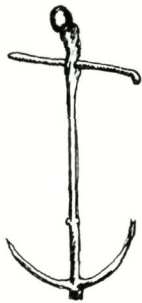
STOKLOZE ANKERS (Eng, STOCKLESS ANCHOR ; Fr, ANCRE A PATTES ARTICULEES). Het traditionele anker zoals we dat kennen onder de vorm van het **stokanker**, begon opgang te maken bij het begin van onze tijdrekening. De schepen van de romeinse keizer CALIGULA hadden reeds ankers die gemaakt waren van metaal en hout en de klasieke vorm hadden. Sommige van deze ROMEINSE ANKERS hadden een loden stok, terwijl de SCHACHT en de ARMEN van hout waren. Regelmatig worden in de Middellandse Zee, op de vroegere romeinse zeeroutes restanten van dit soort ankers teruggevonden. Van het hout blijft er meestal geen spoor meer over.

Vanaf de 16de eeuw werden de ankers voornamelijk van zweeds en spaans ijzer gesmeed en dwars op de armen voorzien van een houten ankerstok. Dit soort ankers wordt door de vissers op onze kust nog regelmatig opgevisst. Een ruime en bezienwaardige collectie hiervan bevindt zich in het parkje naast de Nieuwpoortse vismijn.

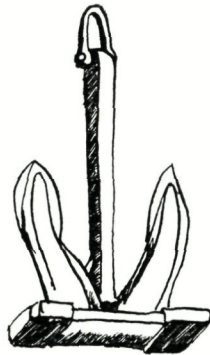
Nadat de stokankers gedurende eeuwen beschouwd werden als de enig zaligmakenden in de vaart hebben ze nu praktisch afgedaan. Wel werd er in wereldoorlog II een moderne opvolger ontwikkeld, maar die had de stok niet meer door de schacht steken maar door het kruis. Het gaat hier over het DANHORTHANKER dat bij eenzelfde gewicht meer houermogen heeft dan een stokloos anker, maar minder goed houdt als er te weinig ketting gestoken wordt.

Tegenwoordig worden bijna uitsluitend stokloze ankers gebruikt. Hierbij maakt men onderscheid tussen de GEWONE STOKLOZE ANKERS, waarvan er wel een zestigtal modellen bestaan, het PADDESTOEL of PARAPLUANKER - met zeer groot houermogen en moeilijk los te woelen - en het PLOEGSCHAARANKER (Eng, C.O.R. ANCHOR ; Fr, ANCRE CHARRUE) - dat bij eenzelfde gewicht een dubbel houermogen heeft. Normaal voert elk schip van enige omvang twee BOEGANKERS, grotere schepen voeren hierbij nog een **reserve boeganker** dat in het nederlands een WAARLOOS ANKER (Eng, SPARE ANCHOR ; Fr, ANCRE DE RESERVE) noemt. Schepen die veelvuldig rivieren bevaren zijn dan meestal ook nog uitgerust met

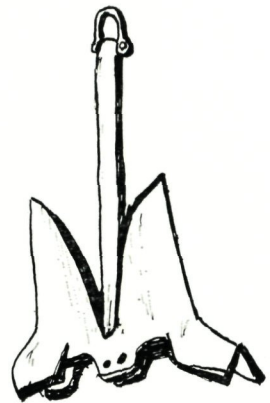




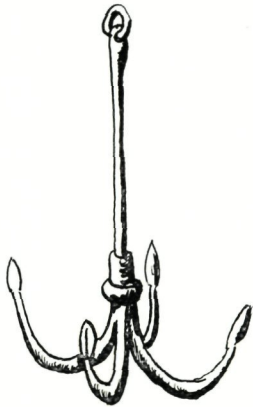
romeins anker  
(ijzer)



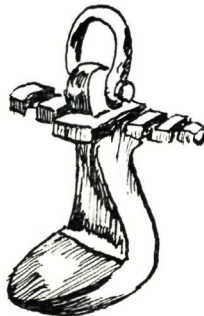
stokloos anker



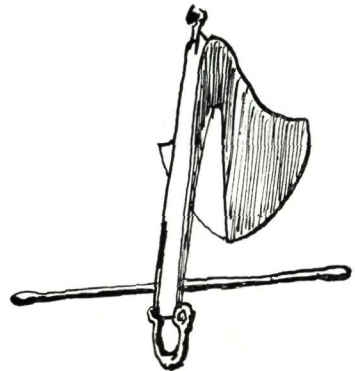
stokes anker



sloepsdreg



hofstee anker



hofstee anker

een HEKANKER (Eng, KEDGEANCHOR ; Fr, ANCRE A JET).

De tegenwoordige schepen hebben uit reden van afmetingen en hun uitrusting niet meer ankers aan boord. Vroeger hadden de schepen echter 4 à 5 zware ankers aan boord, alsook nog verschillende kleinere. Zo stonden er op de inventaris van de « MAYFLOWER », een schip van 180 ton waarmee de Pelgrims in 1620 van Plymouth naar Princetown voeren, 5 ankers. Het zwaarste anker aan boord noemde toen een BOEG-, PLECHT-, of STOPANKER. Meestal werden bij het aanlopen van land, twee ankers aan weerszijden in de rusten vallensklaar gehouden, dat waren de zogenaamde RUSTANKERS. Een RUIM-, of NOODANKER werd in het ruim geborgen, zonder stok.

Het WERPANKER was een kleiner anker dat met de boot kon uitgezet worden en waarmee het schip over korte afstanden verhaald werd. Een KATANKER was een klein anker dat met een groter werd uitgezet opdat dit laatste beter zou houden. VERKATTEN noemde men dat. Dat is wat we bij de Marine doen als we het « gewicht » van een markeerboei met een ankertje garneren. Een SPRINGANKER was een anker dat gebruikt werd om het schip dwars op de wind te houden zoals dat wel in de tropen gebeurde, om te verluchten.

Een DRIJFANKER is geen eigenlijk anker maar een soort zeildoekse zak van een bijzondere constructie die gebruikt wordt om het schip met de kop op de wind te houden.

ANKERKetting wordt gewoonlijk geleverd in STUKKEN die men KETTINGLengten- of KETTINGEINDEN (Eng, SHACKLES ; Fr, MAILLONS) noemt en die ongeveer 25 meter lang zijn (15 vadem). Het aantal kettinglengten verschilt van schip tot schip en is afhankelijk van de tonnemaat en het vaargebied. De stukken bestaan uit in elkaar gesmede of gelaste ellipsvormige schakels die men SCHALMEN (Eng, COMMON LINKS ; Fr, MAILLES) noemt. Ten einde kinken te voorkomen, alsook om de ketting te versterken zijn deze schalmen voorzien van een DAM of MANNETJE (Eng, STUDDED LINK ; Fr, MAILLE A ETAI). De zwaarte van een ankerketting wordt gegeven door de middellijn van de schalmen in millimeters uit te drukken. De stukken worden onderling verbonden door een speciale sluiitharp die PATENTSCHALM (Eng, JOINING SHACKLE ; Fr, MANILLE D'ASSEMBLAGE) en naar het patent KENTERPATENTSCHALM wordt genoemd. Alhoewel het gebruik van ankerkettingen eerst sedert verleden eeuw algemeen ingang vond - voordien gebruikte men enorm zware ankerrossen - bestonden ze op onze kusten reeds zeer vroeg.

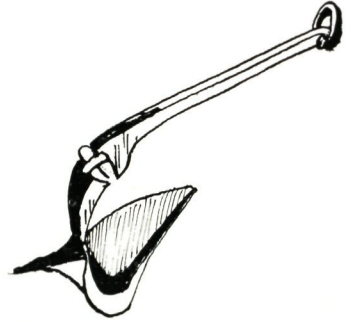




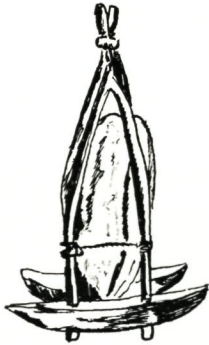
romeins anker  
(hout)



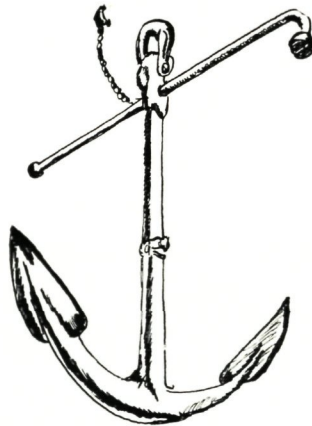
plattehands anker



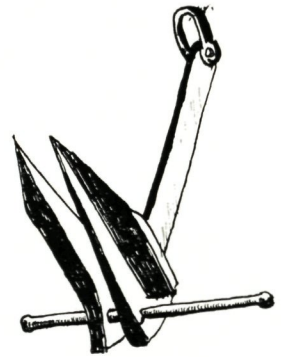
ploegschaaranker



kruisanker



stokanker



danforth anker

Zo geeft CAESAR in zijn **De Bello Galico** een beschrijving van de schepen op onze kust die tot zijn verwondering met ankerkettingen waren uitgerust. De ankerketting bestaat uit een VOORLOOP met WARTEL, een tiental KETTINGLENGTEN en een kort kettingeind met EINDSCHALM. De ankerketting loopt van het KLUISGAT (Eng, HAWSEPIPE; Fr, ECUBIER) - aan boord van kleinere schepen ook wel door de PANAMAKLUIJS (Eng, BULLRING; Fr, CHAUMARD AVANT), een VERHAALKAM (Eng, FIRLEAD; Fr, CHAUMARD) of over een speciaal daarvoor aangebrachte schijf - naar de KABELHOUDER (Eng, GYPSIES; Fr, BARBOTIN) van de ANKERSPIL en van daar door de KETTINGKOKER (Eng, NAVELPIPE; Fr, ECUBIER DE PONT) naar de KETTINGBAK (Eng, CABLE LOCKER; Fr, PUIT DE CHAINE).

DOOR DE KLUISGATEN AAN BOORD GEKOMEN is een Nederlandse zegswijze voor iemand die van onderaf begonnen is. Eerder ruw klinkt het HOU JE KLUISGATEN OPEN, om iemand aan te zetten zijn ogen open te houden.

Om bij het ten anker liggen de ankerspil te ontlasten gebruikt men STOPPERS. Dit gebeurt met behulp van een BOEG- OF GRONDSTOPPER, een SLIPSTOPPER, een SCHROEFSLIPSTOPPER of een

DUIVELSKLAUW. Een WRIJF- of BANDSTOPPER is een onderdeel van de ankerspil om het uitlopen van de ketting te regelen.

Het binnenboordse eind van de ankerketting moet op een bereikbare plaats van de kettingbak of de ruimte die hiervoor dienst doet, worden opgesloten. Dit wordt gedaan om te voorkomen dat de ketting in zijn geheel overboord zou gaan bij het uitlopen. Gebruikt men voor het opsluiten van het kettingeind een sliphaak van een bijzonder type dan noemt die een DUVELSTOEJAGER (Eng, SENHOUSESLIP; Fr, BOSSE EN CHAINE). Gebeurt dit met een gewone sluiting dan moet men erop bedacht zijn dat het slippen van de ketting als dit nodig is een probleem zal zijn. Vroeger gebruikte men hiervoor een touwen verlengstuk en dat noemde een SLAMPAMPER. Tegenwoordig worden meestal grendels gebruikt die buiten de kettingbak kunnen worden losgeslagen als dit nodig mocht blijken.

Grondtakel is een woord dat onder invloed van de Marine in deze eeuw uit het Engelse GROUND-TACKLE werd overgenomen.

Anker is een scheepsterm die al zeer vroeg op onze kusten bekend was en van hieruit doordrong naar het Scandinavisch en het Duits. Het woord is ontleend uit het Latijnse « ANCORÀ ».



# bibliografie - bibliographie

door E.A. VAN HAVERBEKE

**LIBERA CARLIER, Even be-westen Quessant**  
Antwerpen, uitgeverij De Branding, 8°, p. 139,  
295,— F

Superloods Libera Carlier, de grote exponent van de Vlaamse maritieme literatuur, geniet niet alleen in België maar ook bij de Noorderburen - met hun alombekende traditie op stuk van zeemansverhalen - een bijzondere reputatie als « vernieuwer ».

Geen zeemansromantiek bij Carlier, in de clichébetekenis van het woord, maar engagement en demythologisering van het varensgezellenbestaan. Als insider schrijft Carlier meestal over problemen waarmee hij reeds een hele tijd geconfronteerd werd. Hij analyseert zijn personages en tracht steeds begrip op te brengen voor hun « menselijke tekorten », die hij zonder valse romantiek en zonder kleurrijk pathos registreert en hij weet daarbij heel precies gevoel van gevoeligheid te onderscheiden.

Andermaal heeft Libera Carlier de positie van de Vlaamse maritieme literatuur versterkt en het bewijs geleverd, dat zijn bezielende kracht niet in een vicieuze cirkel draait, maar met elk boek nieuwe vormen en thema's weet aan te boren.

\* \* \*

**Vier eeuwen varen ; onder redactie van L.M. Akveld, Ph. M. Bosscher, J.R. Bruijn, F.C. van Oosten.**  
Antwerpen, Uitgeverij De Branding, 18 x 25,5, talrijke illustraties, p. 367, 635,— F

In vier eeuwen varen heeft een aantal bekende en minder bekende Nederlanders indrukwekkende activiteiten ontplooid en zich op vele gebieden een grote naam verworven. Het zijn niet alleen de admiraals die de roem van Nederland als zeevarende natie hebben bepaald. Evenzeer zijn het de kooplieden, de reders, de scheepsbouwers, de kartografen en ontdekkingsreizigers die Nederland een vooraanstaande plaats in de wereld hebben bezorgd. Over hen handelt dit boek. In twintig portretten van vooraanstaande figuren uit de Nederlandse zeegechiedenis, vanaf het midden van de zestiende tot het midden van de twintigste eeuw, wordt een beeld gegeven van de belangrijkste facetten van maritiem Nederland. Een watergeus als Jan Abels en een schipper als David Pieterszoon de Vries

krijgen evenveel aandacht als de gerenomeerde zeehelden Piet Heyn en De Ruyter. Deze ontraditionele benadering geeft het boek een grote mate van levendigheid en maakt het mogelijk de veelzijdigheid van ons zeewezen zo goed mogelijk tot haar recht te doen komen.

Getracht is van ieder beschreven figuur een « profile » te geven, d.w.z. een portret waarin naast biografische gegevens de betekenis van de figuur voor zijn tijd en voor onze maritieme geschiedenis wordt geschetst.

De redactie-commissie en een aantal deskundige auteurs zijn erin geslaagd in deze twintig portretten een gevarieerd beeld te geven van onze boeiende maritieme geschiedenis.

\* \* \*

**HYLKE SPEERSTRA, De laatste echte schippers -**  
Antwerpen, Uitgeverij De Branding, 25 x 18, p. 168,  
talrijke illustraties, 635,— F  
(Binnenvaart onder zeil)

Nog geen veertig jaar geleden ging het grootste deel van het vrachtvervoer in Nederland over het water, met zeilschepen. Schippers en hun stuurmanskunst dreigen echter verloren te gaan. Het is daarom belangwekkend de schippers van toen aan het woord te laten, om nog zoveel mogelijk uit die voorbije periode vast te leggen.

Een belangrijk aspect van het documentaire karakter van het boek vormen de illustraties. Speurwerk in oude fotoarchieven en prentkaartenverzamelingen heeft het mogelijk gemaakt iets van de schoonheid van deze schepen en hun karakteristieke verschijning in het Hollandse landschap te laten herleven. Een belangrijke bijdrage tot de geschiedschrijving van de Nederlandse binnenvaart en tevens een boeiend « document humain ».

\* \* \*

**P. DESECK, Regels ter voorkoming van aanvaring op zee 1972, Oostende, Uitgeverij Toulon, Sportstraat 35.**

Het nieuwe reglement ter voorkoming van aanvaring op zee werd aangepast in 1972. Waarschijnlijk zal deze nieuwe aanpassing in voege treden op 1 januari 1976. Pierre Deseck, kapitein ter lange omvaart heeft zich reeds lang gespecialiseerd in het



bestuderen van het reglement ter voorkoming van aanvaring op zee.

Enkele jaren geleden werd het reglement van 1960 en het commentaar hierop met grote belangstelling aanvaard door het publiek dat nauw betrokken is met zaken die de navigatie aangebelangen.

Vandaag brengt ons de schrijver een opmerkelijke vergelijkende studie van de regels van 1960 en 1972. Rijkelijk gecommenterd en geïllustreerd zal dit werk veel interesse opwekken bij de navigatoren. Het is aangenaam vast te stellen dat een Belgisch uitgever belang stelt voor het publiceren van technische werken aangaande de navigatie.

De uitgeverij heeft in dit geval een uitgave verzorgd die niet moet onderdoen voor gelijkwaardige werken uit het buitenland.

\* \* \*

**P. DESECK, Règles pour prévenir les abordages en mer 1972**, Oostende, Les Editions Toulon, Sportstraat 35.

Le nouveau règlement pour prévenir les abordages en mer a été adapté en 1972. Il est probable que ces nouveaux textes entreront en vigueur le 1 janvier 1976. Pierre Deseck, capitaine au long cours, s'est depuis longtemps spécialisé dans l'étude des règles pour prévenir les abordages en mer. Il y a quelques années, la publication des règles de 1960 et leur commentaire avaient été accueillis avec grand intérêt par le public averti des choses de la navigation.

Aujourd'hui, l'auteur nous livre une étude comparative remarquable des règles de 1960 et 1972. Riche ment commenté et illustré, cet ouvrage intéressera tous les navigateurs.

Il est agréable de constater qu'une maison d'édition belge s'intéresse enfin à la publication d'ouvrages sur la navigation.

Les éditeurs ont réalisé en l'occurrence, une impression qui n'a rien à envier aux éditions spécialisées similaires de l'étranger.

\* \* \*

### **De Blauwe Wimpel**

Maandblad voor scheepvaart en scheepsbouw in de Lage Landen. Uitgeverij De Branding, Korte Winkelstraat 13, Antwerpen. Jaarabonnement 425,— F

In het eerste nummer van de 29e jaargang van het maritieme maandblad « De Blauwe Wimpel » wordt de verdere restauratie en conservatie van de « Wasa », het 17e eeuwse linienschip behandeld. Na 333 jaar onder water te zijn geweest, wordt het schip nu nog permanent nat gehouden. De kosten belopen reeds 25 miljoen Zweedse kronen!

Verder lezen we enkele bladzijden uit het roemrucht Noord-Joegoslavisch maritiem verleden: de glorie en de ondergang der Uskoks, stormdemonen, weergalozes zeelui en nagels aan Venetië's doods-kist.

Een indrukwekkende reproductie van de kleine barkentijn « WATERWICH » siert de middenpagina. H. Linskens, een hoogleraar in plantenkunde behandelt een klassiek probleem voor de scheepvaart: de termieten der zee, de nachtmerrie voor de zeeman. We krijgen hier een boeiende uiteenzetting over de levensgeschiedenis en de activiteiten der zee-wormen. Verder volgt een degelijke berichtgeving over de werven en de nieuwe orders. Sleepvaart en berging komen eveneens aan bod.

In het februari-nummer wordt het lot in vraag gesteld van de « UNITED STATES »; voor Amerika's grootste passagiersschip, capaciteit 2.000 passagiers, 56.000 bruto ton, kostprijs ruim 67 miljoen dollar - zijn vele gegadigden, vermits het als klas-sieke liner niet langer rendeert. Een unieke Nederlandse verzeenlijking, nu bijna 100 jaar oud, is de Prins Hendrik Stichting, zijnde een tehuis voor oud-zeelieden te Egmond-aan-Zee, is een reportage van Jan Noordegraaf. Anderzijds heeft Piet Kloeck het over het 100-jarig bestaan van België's oudste scheepswerf, nl. de n.v. Cockerill Yard te Hoboken, waar liefst 259 zeeschepen gebouwd werden voor 22 landen! O.m. ook de bouwers van de « DART EUROPE », in 1970 het grootste containerschip ter wereld, en de LASH-schepen « BILDERDIJCK » en « MUNCHEN », de eerste in Europa opgeleverde lichtereenheden. Verder unieke actiefoto's van de Nederlandse reddingsboot « DE ZEEMANSPOT », en een bijzondere bijdrage over de Deutsche Damfschiffahrtsgesellschaft « Hansa », te weten de rederij van de alomgekende « fels »-boten, de pioniers in zwaar transport. Tot slot een indruk over de stalen viermastbark « PASSAT », nu golfbreker, schoolschip en drijvend museum te Travemünde en dat o.m. behouden uit de storm kwam waarin het zusterschip « PAMIR » met 80 opvarenden ten onder ging. Ook nog een ere-saluuat aan de Belgische Maritieme Man van het Jaar 1973, zijnde ir. F.A. Van Dijke, beheerder en technisch directeur bij n.v. Boelwerf Temse.

« De Blauwe Wimpel » - hét volledig Nederlandstalig maandblad voor scheepvaart en scheepsbouw kost slechts 50 fr. per nummer.

Een jaarabonnement van 12 nummers 425 fr., waarop kan ingeschreven worden in het Belgisch Maritiem Centrum, de uitgeverij De Branding, Korte Winkelstraat 13-15 te 2000 Antwerpen.

In de nummers april en mei van « De Blauwe Wimpel » valt weer heel wat maritiem nieuws te rapen. Hoofdbrokken zijn onder meer een bijdrage van Piet Kloeck over het 50-jarig bestaan van de Antwerpse sleepdienst Letzer, een bedrijf dat momenteel 13 sleepboten in dienst heeft, waaronder de « WRESTLER », België's grootste en sterkste sleepboot.

Verder een artikel over de geschiedenis van de zogenaamde Nederlandse blauwpijpers, terwijl aandacht besteed wordt aan het « bacat »-experiment. Antwerpen, Hiroshima der 14e eeuw, behandelt een middeleeuwse kanonnade van de Scheldestad. Daarbij nieuws en beschouwingen over de « FRANCE », de Far Oer eilanden, het New Brunswickship « MARCO POLO », Leerdam-glas en schepen, een vergeten scheepsramp enz., enz.

\* \* \*

### **IK VAAR**

« Ik vaar » kost 35,— fr. per nummer of 300,— fr. voor een abonnement.

Uitg. Vyncke, Savaanstraat 92, 9000 Gent.

Met het februari nummer van « Ik vaar » heeft de redactie wel bewezen het au sérieux te nemen met het varen op zee; de uitstekende reportage over het dossier « zwemvest » is niet alleen een confrontatie met Test-Aankoop (en daarvoor moet je stevig in je schoenen staan), maar meer nog een synthese over het essentiële wat over een zwemvest te vertellen is!

Dat is nog niet alles; direkt daarop volgt een exclusief rapport over het ongeval te Cadzand van



de Zeebrugse « ALCA TORDA ». Waarover iedereen, de T.V., de zeevaartinspectie en zelfs de minister van verkeer zweeg, daarover stelt « Ik vaar » de zeer pertinente vraag: was het vlot van de Zeebrugse vissersboot een goed en zeewaardig vlot?

Verder nog:

Verdrinking - Drie heel speciale gevallen; Romer, Lindeman en Bombard - Londen Bom-Show 74 - In bootjes is er voor ieders gading - Het drama van een jacht - Scheepskeuring en toezicht - Europe News - Ontwerp van een nieuw Schelde reglement - Sailfish 18 - Het logboek van Jan van Dorp - enz.

#### LA REVUE MARITIME VIENT DE REPARAITRE

Nous saluons avec joie cette renaissance. Le trou qu'avait laissé la disparition de cette revue si complète et si intéressante, dans l'inventaire des revues à caractère maritime, n'avait été comblé par aucune parution en langue française et nous le déplorions vivement.

La REVUE MARITIME est, de loin, la plus ancienne des revues de la mer; née en 1861, elle était l'organe officiel d'information du Ministère de la Marine et des Colonies pour toutes les questions concernant la mer et l'outre-mer; elle portait alors le titre de « Revue Maritime et Coloniale ». C'est dire qu'elle s'enorgueillit d'une tradition de qualité et d'une expérience auxquelles, nous dit-on, « elle entend bien rester fidèle dans sa nouvelle formule, très proche de l'originelle, puisqu'elle entend traiter de façon exhaustive tout ce qui touche à la mer ».

La Revue Maritime reparait sous l'égide de l'Association pour la Fondation d'un Institut Naval. (A.F.I.N.).

L'A.F.I.N. est un organisme privé constitué grâce à la participation des principaux représentants des activités maritimes en France avec l'encouragement des départements ministériels intéressés.

Comme son nom l'indique, l'A.F.I.N. n'est qu'un premier pas vers la réalisation d'un Institut Naval dont la vocation sera l'étude et le développement des disciplines maritimes essentielles. Groupant et renforçant différents organismes existants, disposant d'un ensemble de documentation considérable, cet institut sera à la disposition de tous et ouvert à tous.

La diffusion de ses travaux se fera par le canal de la REVUE MARITIME, qui sera son principal moyen d'expression et d'action, visant à faire pénétrer une certaine connaissance des choses de la mer dans des secteurs d'activité où elles sont complètement ignorées à l'heure actuelle.

La Revue Maritime paraît chaque mois.

Abonnements (1 an 11 numéros)

FRANCE: 90 F (français)

ETRANGER: 110 F (français)

Le numéro: 9 F.

Société d'édition de la Revue Maritime

60, rue de Richelieu, 75002 PARIS

L'A.F.I.N. est domiciliée au Musée de la Marine Palais de Chaillot, 75116 PARIS

On peut en devenir membre en versant 30 FF. à l'ordre de l'A.F.I.N.



**Avez-vous déjà le  
" Cravate force navale ,, ?**

**Hebt U reeds een  
" Zeemachtdas ,, ?**



# INFO MARINE



bewegingen van onze  mouvements de la flotte...

## « GODETIA »

Van 4 juni tot 5 juli voerde de A960 « GODETIA » een visserijinspectie uit in de Noordzee, het Kanaal, de Zuid-Westkust van Engeland en het kanaal van Bristol. Gedurende deze reis werd er aangelegd te Lorient van 14 tot 17 juni en van 28 juni tot 1 juli te Blyth. Tijdens het verblijf te Lorient werd een voetbalmatch betwist tussen de bemanning van het schip en personeelsleden van de Marinefuseliersschool, ze werd door deze laatste met 4—0 gewonnen. Voor de matrozen werden excursies georganiseerd naar Carnac, Quiberon, Concarneau en Benodet. Fregatkapitein H. Stradiot, commandant van de « GODETIA », werd samen met een afvaardiging van de bemanning ontvangen op het plaatselijk commando aan boord van het Logistieksteunship « RHONE ».

« GODETIA » - A960



Een honderdtal bezoekers bezochten de « GODETIA » gedurende het openstellen van het schip. Te Blyth werd opnieuw een voetbalmatch gespeeld. Deze keer tegen een plaatselijke burgerploeg. De uitslag was lichtjes beter « GODETIA » — Sunday League : 1—4.

Achttien man bezochten de Scottish and Newcastle Breweries - 27 man bezochten de electriciteitscentrale van Blyth - 32 gingen naar Newcastle en 37 bezochten Northumberland.

Verschillende personen werden aan boord uitgenodigd en een « open ship » lokte 595 bezoekers.

## « ZINNIA »

Voor de 20ste maal nam de Zeemacht deel aan de wereldbekende « Kieler Woche » die plaats greep te Kiel van 9 tot 15 juni. Dit jaar was de Belgische Zeemacht vertegenwoordigd door haar Commando- en Logistiek steunship A961 « ZINNIA ». Bij zijn aankomst werd het schip verwelkomd door de heer Schuurmans, Belgisch Ambassadeur in de Duitse Bondsrepubliek.

Tijdens de protocolaire bezoeken, werd de Commandant van de « ZINNIA », Fregatkapitein P. Marin ontvangen door Vice-Admiraal P. Hartwig, commandant van de Vloot.

Op vrijdag 14 juni, bracht de commandant en een afvaardiging van de bemanning een bloemenhulde aan het Marinegedenkteken te Labö. Traditiegetrouw werd door de bemanning deelgenomen aan verscheidene sportmanifestaties o.a. voetbal en volleyball, alsook werden twee excursies ondernomen naar Lübeck en de grens met Oost-Duitsland.



« ZINNIA » - A961



Een honderdtal weeskinderen uit het Kielse werden aan boord ontvangen.

Van 20 tot 24 juni verbleef het schip te Kopenhagen en van 26 tot 29 juni te Stockholm.

Bij de aankomst te Stockholm legde de boordcommandant Fregatkapitein P. Marin de gebruikelijke beleefdheidsbezoeken af aan de plaatselijke administratieve en militaire autoriteiten waaronder de Belgische Ambassadeur Juffrouw Denver.

Een tachtigtal gasten, waaronder de Heer Stranz-Hupe, de ambassadeur van de Verenigde Staten, werden uitgenodigd op een receptie aan boord. De heer Stranz-Hupe was voor kort nog ambassadeur te Brussel.

Talrijke excursies en bezoeken werden ten zeerste gewaardeerd.

Zo werd ondermeer het beroemde Wasamuseum bezocht.

De betrekkingen met de Zweedse Marine waren zeer hartelijk.

Le 10 juin 1974, le navire de Soutien Logistique et de Commandement A961 « ZINNIA », sous le Commandement du Capitaine de Frégate BEM P. Marin, a appareillé d'Ostende à destination des Mers du Nord et de la Baltique. Après avoir traversé le Canal de Kiel, sa première escale fut Kiel en République Fédérale Allemande où notre Marine avait été invitée à participer à la très célèbre Kieler Woche où plus de huit nations étaient représentées, le Danemark, les Etats-Unis d'Amérique, l'Espagne, la France, la Grande-Bretagne, les Pays-Bas, etc... Le « ZINNIA » était attendu face au San Juan Sebastian d'Elcano, voilier-école de la Marine Espagnole. Plusieurs autorités civiles et militaires telles l'Ambassadeur de Belgique et l'Attaché Militaire à Bonn, le Consul Général Belge à Hambourg, le Vice-Amiral Hartwig, Flag officer Germany, l'Amiral de Flotille Toepser, Commandant la Division de Marine de la Mer Baltique, le Ministre-Président et le Général de Brigade Thormeyer, Commandant territorial du Schleswig Holstein, le Bourgmestre de la ville de Kiel, ont souhaité la bienvenue au « ZINNIA ».

Le vendredi 14 juin, le Commandant du « ZINNIA » accompagné d'une délégation de l'équipage a déposé une gerbe au Mémorial de la Marine à Laboe. Matches de Football, volley, tir, régates, visites de Ramsee (village fin 19ème siècle reconstitué), de Lübeck, excursions le long du rideau de fer, sont quelques-unes des festivités sportives et culturelles qui ont jalonné la Kieler Woche et auxquelles nos marins ont participé.

En retour, le public du Schleswig Holstein, ainsi qu'un groupe de 100 enfants orphelins, ont reçu à bord un chaleureux accueil.

Le « ZINNIA » a appareillé le 17 juin à destination de Copenhague.

---

### BEZOEK VREEMDE SCHEPEN VISITES NAVIRES ETRANGERS

---

Van 9 juni tot 16 juni verbleef het « 7 Minensuchgeschader » uit de Duitse Bondsrepubliek te Oostende. De mijnveegroep was samengesteld uit de volgende eenheden; het commando- en bevoor-

radingsschip « A67 MOSEL » en diepwatermijnenvegers « FRAUENLOB », « NAUTILUS », « GEFION », « MEDUSA », « UNDINE », « MINERVA », « DIANA », « LORELEY », « ATLANTIS », « ACHERON » en « HANSA » die onder het bevel van Fregatkapitein Buttner stonden.

\* \* \*

Du 9 juin au 16 juin la « 7 Minensuchgeschwader » de la République Fédérale Allemande faisait escale à Oostende. Le groupe de dragage était composé du bâtiment de commandement et de soutien logistique « A67 MOSEL » et des dragueurs de mines de petit fond « FRAUENLOB », « NAUTILUS », « GEFION », « MEDUSA », « UNDINE », « MINERVA », « DIANA », « LORELEY », « ATLANTIS », « ACHERON » et « HANSA » et était sous le commandement du Capitaine de Frégate Buttner.

\* \* \*

Van 21 tot 25 juni bracht een Duits smaldeel een bezoek aan Brugge. Het smaldeel bestaande uit de onderzeeboten « U1, U2, U9 en U12 » de zee-sleper « SPEEKEROOG » en de tender « LAHN » stonden onder bevel van Fregattenkapitein Ulmann. De schepen waren te bezichtigen gedurende het weekend door de bevolking. Op 23 juni waren door de zorgen van de OSC de weesjes van het H.-Hart-instituut uit St.-Kruis te gast aan boord.

Het werd voor hen een onvergetelijke namiddag. Ook werden de traditionele wederzijdse contacten tussen de officieren, onderofficieren en schepelingen in hun respectievelijke mess niet vergeten en op sportief plan had een voetbalterfing plaats tussen het smaldeel en Comienav 1—3.

\* \* \*

Du 21 au 25 juin visite de bâtiments de guerre allemands à Brugge.

La flotille composée des sous-marins « U1, U2, U9 et U12 », le remorqueur de haute mer « SPEEKEROOG » et le navire de soutien logistique « LAHN » se trouvaient sous le Commandement du Capitaine de frégate Ullman. Au cours du week-end, la population a pu visiter les navires. Le 23 juin grâce aux soins de l'OSC, les orphelins de l'Institut du sacré cœur ont été reçus à bord et ont passé un après-midi inoubliable.

Les contacts traditionnels entre officiers, sous-officiers et matelots dans leurs mess respectifs ne furent pas oubliés et dans le domaine sportif, un match de football eu lieu entre la flotille et Comienav (1—3).

\* \* \*

De Britse kustmijnenvegers « HMS UPTON », « HMS SOLENT », « HMS CURZON » en « HMS St.-DAVID » brachten een routinebezoek aan de haven van Oostende van 17 tot 21 juni II. De mijnenvegers stonden onder het bevel van Commander Hill van de Royal Navy Reserve.

\* \* \*

Les dragueurs de mines côtiers britanniques « HMS UPTON », « HMS SOLENT », « HMS CURZON » et « HMS St.-DAVID » ont été à Oostende du 17 au 21 juin dernier. Les dragueurs de mines étaient sous les ordres du Commander Hill de la Royal Navy Reserve.



Het Nederlands Korvet «Hr Ms HERMELIJN» bracht een routinebezoek aan de haven van Oostende van 9 tot 12 augustus 1974.

\* \* \*

De Franse hoogzeesleper «L'INFATIGABLE» bracht een routine bezoek aan de haven van Oostende van 23 tot 26 augustus 1974.

\* \* \*

Het Duitse 1ste Smaldeel mijnenvegers bestaande uit de tender «SAAR» en de ondiepwatermijnenvegers «SCHUTZE», «CASTOR», «WAAGE», «SKORPION», «POLLUX», «SIRIUS», «RIGEL», «REGULUS», «MARS», «SPICA» en «STIER», bracht een routine bezoek aan de haven van Oostende van 24 tot 30 augustus 1974.

\* \* \*

Het Britse «Assault ship» HMS. FEARLESS» bracht een niet-officieel bezoek aan de haven van Antwerpen van 6 tot 8 september 1974, ter gelegenheid van de 30ste verjaardag van de bevrijding van de stad.

\* \* \*

Het Britse fregat «HMS PENELOPE» en het helikoptersteunship «FRA ENGADINE» bracht een niet-officieel bezoek aan de haven van Gent van 6 tot 16 september 1974.

\* \* \*

Het NAVO Mijnenbestrijdingssmaldeel STANAVFORCHAN, bestaande uit «BREYDEL» (BE), «HOOGZAND» (NL), «HUBBERSTON» (UK), «LINDAU» (GE) bracht een niet-officieel bezoek aan de haven van Gent van 5 september tot 9 september 1974.



#### **MET DE «BREYDEL» IN STANAVFORCHAN (Vervolg)**

De Ms(H)O «BREYDEL» maakt nu ruim een half jaar deel uit van STANAVFORCHAN. Toen op 19 juli rond het middaguur Oostende werd binnengevaren was de bemanning sedert 14 januari reeds 158 dagen weg geweest uit Oostende.

Het mag wel gezegd worden dat vele schepen nog niet dergelijk getal bereiken na een volledig operationeel jaar.

De tweede periode begon op 30 april. We vertrokken toen, erg onopgemerkt, iets na middernacht.

De specialisten in zeetoelagen zullen direkt begrepen hebben waarom. Eerste objectief werd de deelneming aan de gecombineerde NAVO-vloot-oefening in de Deense wateren. We kregen mooi weder en ondiep water; ideaal voor mijnenjacht doch te ondiep voor mijnenveegoperaties met een MSO. Het werd dus mijnenjacht voor «BREYDEL» en HMS «HUBBERSTON». Uitgerust met een classificatieapparatuur werd het voor de detectors van het Engelse schip een ware sport. Het mijnenbergingsschip had de handen vol met het oppikken van de rijke oogst «strawberries». De sonaristen van de «BREYDEL» plotten een heleboel ML-kontakten doch het eindresultaat was: 1 grondmijn, 1 verankerde mijn, 3 grondmijnen (doorgeven aan de vegers), 1 mijnverankering, 3 sonar decoys en 41 ML-kontakten! Helemaal niet slecht als je weet dat onze sonar het een hele tijd afliet weten. HMS «HUBBERSTON» lokaliseerde de mijnen op een meer efficiënte manier met als eindresultaat: 18 (jawel achttien) grondmijnen, 1 verankerde mijn, 3 mijnverankeringen en 8 sonar decoys. Bij wijze van vergelijking kan men stellen dat deze laatste mijnenjager een groter rendement had dan een 15-tal mijnenvegers tesamen. Ook de prestaties van onze «BREYDEL» lagen nog merkkelijk hoger dan die van de vegers.

Deze werden in hun ontplooiing geremd door problemen met het gecombineerd veegtuig vermoedelijk wegens de geringe waterdiepte. De «KONSTANZ» moest ijlings (aan 17,5 knopen) een Duitse haven vervoegen voor vervanging van zijn magnetisch veegtuig. De NAVO-oefening werd toch een boeiende en succesrijke onderneming. Dit vonden overigens ook enkele WP-schepen die onze bewegingen van dichtbij volgden. Er kwam zelfs een Russische kruiser in de oefenzone rondneuzen.

De eerste SMP-periode kwam te Flensburg, waar we een rustige week konden genieten van de faciliteiten van het Duitse «Stützpunkt». Hierna begon onze zgn. Northern Cruise, met als aanleghavens: Frederikshaven (Denemarken), Horten (Noorwegen) en Wilhelmshaven (DBR). Horten zal ons wel het langst bijblijven wegens de desolate indruk die het niettemin krachtige Noorse landschap ons bezorgde. We waren er afgemeerd tegen een stofferige kaai midden een fabriek, waar de schaftende werknemers (een gezicht dat ook bij ons wel meer voorkomt) klaarblijkelijk niet betaald om onze trossen aan te nemen. De Noorse kaaiploeg, bestaande uit één matroos, zorgde uiteindelijk voor het afmeren van de 5 schepen. Later vernamen we dat een 2-tal uren tevoren een delegatie met muziekkorps inclusief op ons had staan wachten.

De legendarische kink was weer eens in de kabel gekomen, mede veroorzaakt door een uiterst voorzichtige (lees trage) loods. Men had ons vroeger verteld dat er meer in het bijzonder kleine havens zouden worden aangedaan, om ook daàr de NAVO-vlag te vertonen. «Show the Flag» is inderdaad een must. Horten scheen echter weinig onder de indruk te komen van onze show. De Noren voelen zich kiplekker (in casu: vislekker) in hun isolatie en over de EEG moet je hen ook niets wijsmaken. In Frederikshaven werd door de Deense marine een MSC van het ons welbekende type, met name de «AAROSUND», tijdelijk ingedeeld bij SNFC. Het werd een spontane, vrolijke en erg gewaardeerde samenwerking. Toen de «AAROSUND» in het gezelschap van het Duitse schip «KONSTANZ» het verband verliet, werd het ons wel even zwaar



te moede. Samen varen in eenzelfde squad is nog iets anders dan in een « job aan de wal » eenzelfde lokaal delen met anderen. Het is moeilijk de zee te kennen voor wie slechts haar oevers ziet, leert ons een oud Oosters gezegde. Begin juli werd het Duitse schip dan afgelost door een MBS van hetzelfde type, nl. de « LINDAU ».

Op 10 juni legden we terug aan te Portland, het Gibraltar van Engeland. Daar werd de Britse SOO, LtCdr John C.C. Belchamber afgelost door een officier van de Koninklijke Nederlandse Marine, LTZOC Diederik Th. Notten. Het werd, ietwat laattijdig, toch nog « een nieuwe lente, een nieuw geluid » (Gorter). In Portland begon een periode van zgn. trials, waarbij de Royal Navy erg geïnteresseerd vaststelde dat wij een gewone sliphaak konden gebruiken voor het buitenboord zetten van een zware (2400 lbs) Engelse oefenmijn. Zo leerden we weer iets van mekaar. De trials werden onderbroken voor een 3-daags bezoek aan St-Malo. De inwoners van het oude kapersnest keken met gemengde gevoelens naar ons NAVO-smaldeel, waarbij vooral het Britse en Duitse schip wat argwaan schiepen.

Tijdens de officiële receptie aan boord was de NAVO-taal voor de gelegenheid uitsluitend Frans. Voor de « Big wheel » (welbekend pseudoniem in SNFC) was de overschakeling van Engels naar Frans een afwisseling waar hij kennelijk van geëent. St-Malo stelde voor de bemanning van de « BREYDEL » geen enkel probleem; de Walen kennen de Franse taal goed genoeg om zich verstaanbaar te maken en de Vlamingen hadden het Frans meestal behoorlijk geleerd op school. Al bij al viel « la douce France » erg mee, voornamelijk bij de Britten die (tgv. overvloedige pastis misschien?) zich plots schenen toe te leggen op een nieuw soort sport, nl. het zonder parachute van de stadswallen naar beneden springen. Gelukkig liep alles goed af voor de kandidaat-kamikazes. Na ons Frans oponthoud keerden we terug naar de Engelse zuidkust. In Portsmouth werd het een tweede week SMP met bezoek van enkele moedige echtgenotes, die volgens insiders, veel blij gaven van initiatief en doortastendheid. Tijdens die week verliet ook 10% van de bemanning de « BREYDEL » om van 3 weken (of 15 werkdagen) zomervakantie te gaan genieten. Kwestie van het schip in de Oostendse thuishaven niet onbeschermd te laten liggen bij terugkeer van de anderen. Na nog een periode van training bij FOST arriveerde de « BREYDEL » terug te Oostende na een afwezigheid van 12 weken. De 90% resterende dapperen stonden startklaar Welverdiend overigens! om op hun beurt met zomervakantie te vertrekken. Na die tweede periode kan men al enige overwegingen maken uit de opgedane ondervinding. Descartes formuleerde zijn eigen denkwijze als volgt: « Je pense, donc je suis ». Heel wat later zag Camus, nog een Fransman, het anders en verkondigde: « Je me révolte, donc je suis ». In STANAV-FORCHAN hoef je geen wijsgeer te zijn om te gevoelen dat de kerngedachte het best als volgt kan uitgedrukt worden: Ik participeer, dus ik ben. Participatie en geloven in de (zijn ervan) is een conditio sine qua non om te komen tot de zo gewenste multinationale geest van communicatie in meerdere richtingen. In het uitwisselen van eigen ervaringen is elke medewerker, zowel matroos, onderofficier als officier, betrokken. Ook wordt door iedereen veel direct, het belang van de eigen

nationale inspanningen aangevoeld. Alleen door het gelijktijdig inzetten van onze diverse middelen kan een gezamenlijk optimaal resultaat verkregen worden. Nu we leven in een wereld waarin de dagelijkse berichtgeving ononderbroken gewag maakt van gezagscrisis, lokale gewapende conflicten en internationale spanning, die de objectieve waarnemer op zijn minst moeten verontrusten, krijgen wij allen die behoren tot een systeem dat de vrede tracht te handhaven door onze parate aanwezigheid, niettemin de indruk te leven in een ware jungle. Onder de enkelingen geldt de wet van de sterkste; onder de volkeren moeten de sterke enkelingen zich groeperen om gezamenlijk elke andere gecoördineerde massale dreiging te kunnen weerstaan. Wellicht is het passend nogmaals het bekende aforisme uit het Jungleboek aan te halen.

« De kracht van de wolf is de horde,  
de kracht van de horde is de wolf ».

(R. Kipling)  
J. DEWULF

---

## Hyberbaar Medisch Centrum

---

### BEHANDELING IN HET HYPERBAAR MEDISCH CENTRUM VAN DE ZEEMACHT

Op vrijdag 7 juni II. werd in de Marinebasis van Oostende een duiker van de Bredense duikclub Okeanos in behandeling genomen in het Centrum voor Hyperbare Geneeskunde Majoor Geneesheer Jean Flahaut.

De duiker die niettegenstaande een aanval van sinusitis toch enkele dagen achter elkaar gedoken had in de Oosterschelde klaagde van bestendige hoofdpijn. Op aanvraag van zijn behandelende geneesheer werd in de recompressiekamer van de Zeemacht een electroëncefalogram genomen van de betrokkene nadat hij eerst onder dezelfde druk gebracht was die hij ondergaan had tijdens zijn laatste duiken.

### MEDISCHE DIENST ZEEMACHT VERLEENT HULP AAN BURGER UIT AALST

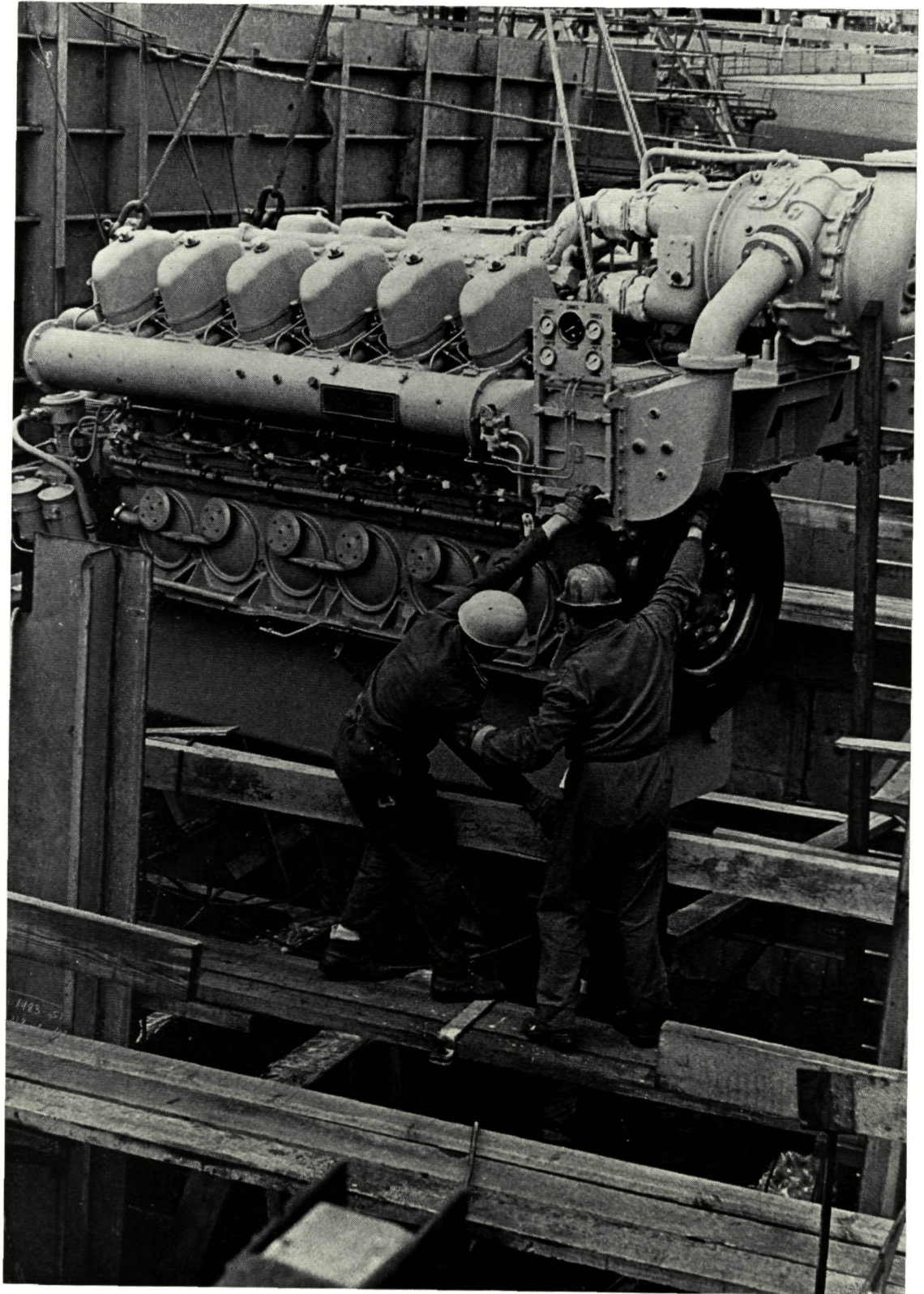
Op 29 juni II. doken 2 leden van de duikclub Hydra uit Aalst, in een oude steengroeve te Lessen.

Na een eerste duik van 8 minuten op —30 m diende de tweede duik na 6 minuten op —15 m onderbroken te worden door duizeligheid van een der betrokkenen. De toediening ter plaatse van zuurstof en van medicamenten door een arts brachten niet het verhoopde resultaat. Er werd dan besloten het slachtoffer over te brengen naar het Centrum voor Hyperbare Geneeskunde dr. J. Flahaut van de Zeemacht te Oostende.

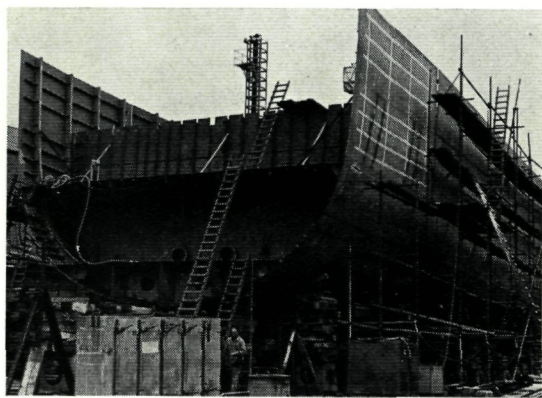
De patient werd er opnieuw onder druk geplaatst om 18.15 uur waarna de luchtdruk langzaam werd vermindert. De volgende dag om 04.30 uur in de morgen werd de behandeling gestopt en kon de betrokkene huiswaarts keren.

Om de behandeling volledig af te ronden werd hem gedurende 7 dagen, telkens gedurende 1 uur per dag zuurstof toegediend in de drukkamer van de Zeemacht.

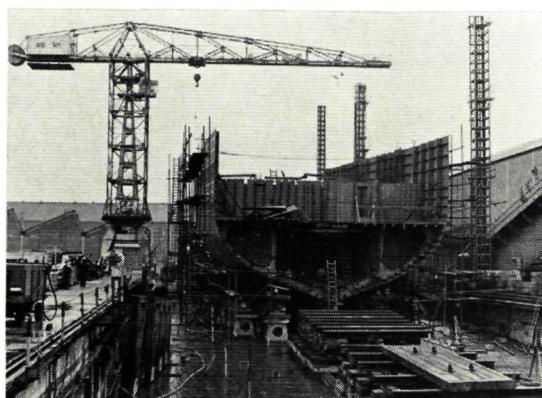








Neptunus / Info-Marine is onlangs op bezoek geweest op de scheepswerven Boel te Temse om de werkzaamheden gade te slaan aan het eerste escorteschip. Wij tonen hier enkele beelden ervan.



Neptunus / Info-Marine s'est rendu récemment aux chantiers Boel à Temse, pour voir les travaux de construction de notre premier escorteur. Nous donnons ici quelques vues.

## het leven in onze groeperingen la vie dans nos groupements



### visites ————— ————— bezoeken

#### VISITES COMIENAV BEZOEKEN COMIENAV

- Op 5 juni 1974  
St.-Lodewijkscollege van Brugge.
- Op 13 juni 1974  
Vormingsinstituut Brugge.



- Op 13 juni 1974  
Gouverneur van de Provincie West-Vlaanderen  
Ridder P. Van Outryve d'Ydewalle en de Heer  
Burgemeester van Brugge Mr. Van Maele.

- Op 26 juni 1974  
Generaal Majoor Renson Comd Koninklijke  
Militaire School en Generaal Majoor Vlieger  
Wils Comdt GPG OT/Mum.
- Op 10 juli 1974  
Jeugdgroepering K.S.A. uit Blankenberge.
- Op 24 juli 1974  
MO.BO Kortrijk.
- Le 5 juin 1974  
St.-Lodewijkscollege Brugge
- Le 13 juin 1974  
Vormingsinstituut Brugge
- Le 13 juin 1974  
Le Gouverneur de la Province Flandre Occi-  
dentale et Mr. le Bourgmestre de Brugge.
- Le 26 juin 1974  
Le Général Major Renson Cdt Ecole Militaire  
et le Général Major Av. Wils Cdt du C.F.AV.
- Le 10 juillet 1974  
Groupement de jeunesse K.S.A. Blankenberge.
- Le 24 juillet 1974  
MO.BO. de Kortrijk

#### VISITE DES PARENTS AUX ELEVES DE LA LEVEE JUN 1974

Le 14 juillet les parents des élèves ont été invités à visiter les installations de Comienav. Les parents ont été accueillis à la CMC par le Cdt de la Dip et l'OSC. Après une visite du quartier sous la conduite de l'OSC une allocution avec dia's sur la vie à bord a été faite par le Cdt de la DIP. A 16 hrs à eu lieu le goûter traditionnel au réfectoire en présence du Cdt, des élèves et instructeurs de sorte que des contacts ont pu être noués entre les parents et les instructeurs.



## BEZOEK VAN DE OUDERS VAN DE REKRUTEN VAN DE LICHTING JUNI 1974

Op 14 juni werden de ouders van de leerlingen lichting juni 1974 uitgenodigd om de marineinstellingen van Comienav te bezoeken. De ouders werden om 14 uur in de CMC verwelkomd door de Commandant van de « Divisie Eerste Opleiding », 1LV Serrien. Na een rondgang in het kwartier onder de leiding van de O.S.C. had een spreekbeurt plaats met dia's over het leven in de Zeemacht door de Cdt van de Deo. Om 16.00 uur had het traditioneel vieruurtje plaats in de eetzaal in tegenwoordigheid van de Commandant, leerlingen en de onderrichters zodat wederzijds contact kon genomen worden.

## VISITES COMOPNSNAV BEZOEKEN COMOPNSNAV

Les élèves-officiers 125 Pol et 110 AW de l'Ecole Royale Militaire rendant une visite d'information à la Force Navale et au Groupement Opérations, les 5 et 6 juillet.



Op 5 en 6 juli brachten de officierenleerlingen 125 Pol en 110 AW van de Koninklijke Militaire School een informatiebezoek aan de Zeemacht en aan de groepering Operaties.

## BEZOEKEN MARINEBASIS ANTWERPEN VISITES BASE NAVALE ANVERS



## COMMANDANT MARITIME MIDDELEN VLISSINGEN OP BEZOEK IN DE MARINEBASIS VAN ANTWERPEN

De Commandant Maritime Middelen Vlissingen der Koninklijke Nederlandse Marine, KTZ vlieger Hagdorn bracht een bezoek aan de Marinebasis Antwerpen.

Hij was hierbij vergezeld door Kol. Van der Tricht militair attaché van Nederland in België, KLTZ Plas Stafofficier Zeeverkeer voor C.Z.M. Nederland en enkele van zijn Stafofficieren. Een zestal Nederlandse Onderofficieren waren hierbij eveneens aanwezig.

## OPEN DEUR MARINEBASIS ANTWERPEN

Op 25 en 26 mei 1974 grepen in de Marinebasis Antwerpen de traditionele Open Deurdagen plaats. Ondanks de minder gunstige weersomstandigheden kenden zij een enorm succes. De manifestatie begon met kinderspelletjes 's zaterdags. Deze eerste dag werd beëindigd met een groot bal tijdens hetwelk de sympathieke Ann Christy verscheidene nummertjes voorbracht en tot in de late uurtjes ten dans toog.

De volgende dag proefden ongeveer 1.500 mensen van een ruime waaier attracties: een uiterst precieze dropping van valscherspringers, sensationele duik oefeningen met helikopters en reddingsoperaties door een hond. De « KREKEL », een sleepen brandweerboot van de Marinebasis gaf enkele staaltjes ten beste van zijn uitzonderlijke mobiliteit.

Heel wat belangstelling voor de « dropping ».

Onder: 1MR. MERGITS in een vrolijk gesprek met Ann Christy.





Ander zeer gesmaakte attracties waren de Zee-macht Muziekband, verscheidene tentoonstellingen, een filmvertoning over de Zeemacht en... een oude paardenmolen.

Tevens werden in het restaurant zeer lekkere gerechten opgediend.

Toen de bezoekers zowat aan alles wat hen werd aangeboden geproefd hadden, werden de deuren te 20.00 uur gesloten.

#### « OPEN DOOR » BASE NAVALE ANVERS

Les 25 et 26 mai 1974 ont eu lieu dans la Base Navale de Antwerpen les traditionnelles journées « Open Deur ». Malgré les circonstances météorologiques moins favorables, il y eut un énorme afflux de personnes. La manifestation commença le samedi par des jeux d'enfants. Cette journée fut clôturée par un grand bal au cours duquel la sympathique Ann Christy fit une excellente performance, la soirée fut très animée jusqu'aux petites heures.

1.500 personnes goûtaient la journée suivante d'un très large éventail d'attractions : un dropping ultra-précis de parachutistes, de sensationnels exercices de plongée avec l'aide d'hélicoptères et une opération de sauvetage effectuée par un chien. Le « KREKEL », à la fois remorqueur et bateau-pompe de la Base Navale démontrait son exceptionnelle mobilité.

Les autres attractions très appréciées furent : l'orchestre de la Force Navale sous la direction de l'aumônier Van Parijs, des expositions diverses, un film concernant la Force Navale... et un ancien carrousel.

Entre-temps de très bons repas furent servis au restaurant.

Les portes se refermèrent à 20.00 h. lorsque les visiteurs eurent goûté de tout ce qui leur fut offert.

## cérémonies

---

## plechtigheden

---

#### CEREMONIES COMLOGNAV PLECHTIGHEDEN COMLOGNAV



Op maandag 17 juni werd in club 16 van Comlognav de miljoenste passagier van de havenbarkas « SPIN » door de Korpsoverste op een receptie uitgenodigd. De gelukkige Matroos milicien Lenoir P., schepeling aan boord van de M935 « VEURNE » mocht uit handen van de korpsoverste een aandenken van de Logistieke groepering in ontvangst nemen.

#### CEREMONIES « GODETIA » PLECHTIGHEDEN « GODETIA »



Op zondag 9 juni vond aan boord van de « GODETIA » een divisie plaats waarop, door de commandant onderscheidingen werden uitgereikt aan volgende bemanningsleden : korvetkapitein R.J.F. Vandegheuchte, officier in de Leopoldorde, eerste oppermeester J.A. Liebrechts en oppermeester L. Blomme, Gouden palmen in de Kroonorde en eerste meester P. Duvivier, Gouden medaille in de orde van Leopold II.

#### CEREMONIES COMIENAV PLECHTIGHEDEN COMIENAV



Het militair brevet werd op 30 juni '74 toegekend aan de Kwartiermeester Loosvelt Pierre, Matroos Engelrelst Eric, Matroos Synaevae J.

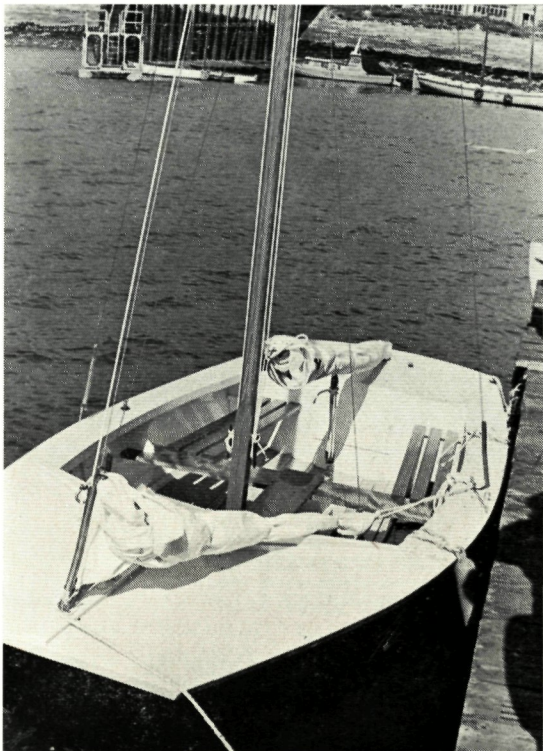
Le brevet militaire a été octroyé le 30 juin '74 au Quartier-maitre Loosvelt Pierre, le matelot Engelrelst et le matelot Synaevae J.



## NAUTISCHE SCHOOL ECOLE NAUTIQUE

Tijdens een intieme plechtigheid welke doorging in de Nautische School te Lombardzijde, werd op dinsdag 3 september jl., een volledig door eigen personeel gemaakte zeilboot te water gelaten. Mevrouw Vervynck, echtgenote van Kapitein ter Zee M. Vervynck, Commandant van de Groepering Opleiding en Training, was meter van dit zeilschip, genre Caravelle.

Deze boot werd gemaakt met eigen middelen door Eerste Meester Van Cronenburg, daarin vakkundig bijgestaan door 1e Matroos Meeus. Het schilderen en optuigen werd uitgevoerd door Eerste Meester Chef Denblyden en Eerste Matroos Chef Viaene, terwijl vanzelfsprekend al het personeel van de Nautische werkplaats een flink handje toestaken. Deze realisatie bewijst nogmaals dat wij fier mogen gaan over de vakkunde van ons personeel, terwijl het langs de andere zijde een flinke besparing was voor de Zeemacht.



Eerste Meester Chef Van Croonenberg in gesprek met mevrouw Vervynck, de meter.

## Comservost



Mejuffrouw Anne-Marie TUCKER.

### EERSTE VROUWELIJKE KANDIDATE VRIJWILLIGER ZEEMACHT

Het is niet uitzonderlijk dat dames zich aanbieden in het « Bureau INFOSERMI » welke ondergebracht is bij de Produktiewerkplaatsen van ZS1/IRP in de Kazerne Bootsman Jonsen. Over het algemeen zijn het bezorgde moeders, die inlichtingen willen bekomen voor hun zoon, soms grootmoeders, soms zusters, ook wel eens echtgenotes die hun man vergezellen. Als wij dan toch eens uitzonderlijk juffrouwen ontvangen, dan is het om dokumentatie over de Zeemacht te vragen, welke moet dienen om een of ander schoolwerk voor te bereiden.

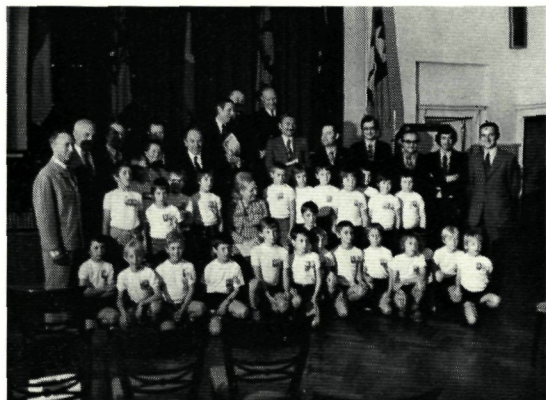
Op woensdag 28 augustus jl., ontvingen wij het bezoek van een knappe jongedame van 19 jaar - gezegende leeftijd - die zich kwam aanbieden als kandidate-vrijwilliger voor onze Zeemacht. Nadat we bekomen waren van onze eerste verbazing, namen we onmiddellijk contact met het Rekruterings- en Selektiecentrum te Brussel, beter gekend als het « Klein Kasteeltje » waar na inlichtingen bleek dat we deze kandidatuur mochten noteren en doorzenden.

Onze kandidate, Mejuffrouw Roze-Marie Tucker, woont te Oostende en zou liefst aan boord van de nieuwe Escortevaartuigen ingescheept worden. Zij wenste inderdaad te varen - een wens welke wij



minder en minder vinden bij de kandidaat vrijwilligers - vanzelfsprekend hebben wij haar moeten teleurstellen en zeggen dat er weinig kans op een dergelijke inscheping bestond.

Onze Roze-Marie beschikt over een diploma A3-handel en is momenteel werkzaam bij een gekend Oostends bedrijf. Ze heeft reeds heel wat landen gezien, ze verbleef ondermeer geruime tijd in Engeland en Zaïre, in dit laatste land is haar vader tenandere werkzaam als machinist op een vissersvaartuig, dus ze heeft... zeemansbloed. Ze spreekt vlot Engels en Frans en uiteraard Nederlands. Wij hopen haar eerstdaags terug te zien in Zee-machtuniform en wensen haar nu reeds geluk met haar keuze en eventuele zeemachtloopbaan. Teneinde een toeloop bij INFOSERMI te vermijden, raden wij de kandidaten aan nog even geduld te hebben, gezien er momenteel nog niets beslist werd dienaangaand.



#### AKTIE

#### « SPORTIEFSTE KLAS - SPORTIEFSTE SCHOOL »

Op 7 juni jl., had in het Stedelijk Feest- en Kultuurpaleis te Oostende, de uitreiking plaats van de prijzen « Sportiefste Klas - Sportiefste School ». Het was Mevrouw De Backer - Van Ocken, Minister van Nederlandse Cultuur en Vlaamse Aangelegenheden, die er persoonlijk aan gehouden had deze plichtigheid bij te wonen en de prijzen uit te reiken. Meer dan 192.715 leerlingen uit het Lager Onderwijs hadden aan deze wedstrijd deelgenomen. Vanzelfsprekend droeg ook de Zeemacht haar steentje bij. Op bovenstaande foto's de verdienstelijke leerlingen en de aanwezige autoriteiten; Mevrouw de Minister in gesprek met Korvetkapitein V. Segaert.

## Faits Divers Nieuwtjes

### VRIENDEN EN VERWANTEN VAN GEHANDICAPTE KINDEREN VAN MILITAIRES

De vereniging van vrienden en verwanten van gehandicapte kinderen van militairen (« VIVAT ») is een vereniging die uitsluitend sociaal werk verricht ten voordele van gehandicapte kinderen van militairen, dewelke heden 1.600 gehandicapte leden telt: 1974 is een bijzonder jaar tussen de andere. Dit jaar werd begonnen met de bouw van een tehuis voor dertig volwassen gehandicapten te Nijvel die in functie van hun fysische en mentale mogelijkheden, een overeenstemmend werk in een dichtbijgelegen beschutte werkplaats zullen vinden. Zulke levensvoorwaarden kunnen er gelukkige mensen van maken.

De verwezenlijking van dit tehuis vereist een bom geld. Daarom organiseert v.z.w. « Vivat » haar jaarlijkse tombola waarvan boekjes te verkrijgen zijn bij de OSC/Comservost, tel. 059-80.14.02, toestel 322 en waar ook lidkaarten te bekomen zijn van 100, 50 of 20 fr.

Giften kunnen eveneens gestort worden op PCR 000.0195049-79 van « VIVAT » 392-394, Steenweg op Leuven, 1030 Brussel.

Op voorhand, een hartelijke dank voor « hen ».

### LES AMIS ET PARENTS DES ENFANTS HANDICAPES DE MILITAIRES

L'Association des Amis et Parents des Enfants Handicapés de militaires (« VIVAT ») est une œuvre qui s'occupe exclusivement d'œuvres sociales au profit des enfants handicapés de militaires qui compte actuellement 1600 membres handicapés.

1974 est une année particulière parmi les autres. Cette année a vu le début de la construction d'un home à Nivelles pouvant héberger une trentaine de handicapés adultes qui, en fonction de leurs moyens physiques et mentaux, trouveront à l'atelier protégé qui lui est attaché, le travail qui leur convient. De telles conditions de vie peuvent en faire des gens heureux. La réalisation de cet home demande pourtant une somme d'argent qui pourrait paraître fabuleuse. C'est pourquoi « VIVAT » organise sa tombola annuelle dont les billets peuvent être achetés auprès de l'OSC/Comservost, tél. 059-80.14.02, ext. 322 et où l'on peut également obtenir des cartes de membre aux prix de 100, 50 ou 20 fr.

Des dons sont également les bienvenus au CP 000.0195049-79 de « VIVAT », 392-394, chaussée de Louvain, 1030 Bruxelles.

D'avance un grand merci pour « eux ».

De twaalfde NAVCOMCOMP vond plaats te Bergen van 26 juli tot 3 augustus 1974.

9 ploegen hadden de uitnodiging van de Noorse Marine aanvaard... echter 7 hebben deelgenomen aan de proeven.

De Zeemacht werd vertegenwoordigd door QMT Delanoeye (SKOO), IMT Orgaer (Navcomportzeb)



en de milicien De Rudder (Comienav - OIC) met als begeleiders 1LV Benoidt en IMC De Pooter. Het bekomen trainingspeil lag zeer hoog, sommige naties hadden zelfs « supergetrainde » kampioenen. Onze kandidaten hadden het dan ook zeer hard te verduren maar wisten zich eervol te verdedigen. De matros milicien De Rudder behaalde een schitterende derde plaats in het opnemen van lichtmorse en dit met een verschil van 1,33 punten. Ook in de quiz behaalde België een derde plaats, lukkig in hun discipline zonder daarom minder ge-De andere belgische deelnemers waren minder ge- waardeerd te worden.

De NAVCOMCOMP 74 was de laatste in de serie, nochtans werd erop aangedrongen de kontakten tussen de verbindingsscholen te handhaven en te bevorderen, hetzij door uitwisseling van onderrichters, een oefening op te richten in de zin van de huidige Enssexoefening, en het creëren van een NAVCOMCOMP op een nieuwe basis.

Het Belgische voorstel om de NAVCOMCOMP te denationaliseren om er een echte NATO-wedstrijd van te maken op model van « Internationale Relais » werd door alle tegenwoordige afgevaardigden aanvaard. In die zin werd een voorstel overgemaakt aan ANCA.

Als dit voorstel aanvaard zou worden, zou de belgische Zeemacht het voorrecht kunnen hebben de Navcomcomp New Look 1976 te organiseren.

#### UITSLAGEN

(Turkije en Denemarken onthielden zich)

##### Morse Tx/Rx

1. Nederland
2. Italië
3. Noorwegen
4. Duitsland
5. Portugal
6. Groot-Brittannië
7. België

##### Teletype

1. Groot-Brittannië
2. Duitsland
3. Nederland
4. Italië
5. België
6. Noorwegen
7. Portugal

##### Flashing

1. Groot-Brittannië
2. Portugal
3. België
4. Italië
5. Duitsland
6. Nederland
7. Noorwegen

##### Quiz

1. Noorwegen
2. Duitsland
3. België
4. Nederland
5. Groot-Brittannië
6. Italië
7. Portugal

Alle naties haalden 32 wpm in Morse uitgezonderd België en Groot-Brittannië.

#### 12e NAVCOMCOMP

Le 12e NAVCOMCOMP s'est déroulé à Bergen du 26 juillet au 3 août 1974.

9 équipes avaient répondu à l'invitation de la Ma-

rine Norvégienne... seulement 7 participèrent aux épreuves.

La Force Navale était représentée par le QMT Delanoeye (SKOO), le IMT Orgaer (Navcomport-zeeb) et le milicien De Rudder (Comienav - OIC), les accompagnateurs étaient 1MC De Pooter et 1LV Benoidt. Le niveau d'entraînement atteint était très élevé, certaines nations ayant des champions « super entraînés ».

Nos concurrents eurent la vie dure mais se défendirent vaillamment et avec honneur. Le mat/mil De Rudder obtint une brillante troisième place en « flashing » avec seulement 1,33 points d'écart avec le premier.

Le quiz se termina également par une brillante troisième place pour la Belgique. Nos concurrents furent moins heureux dans les autres disciplines sans pour cela démeriter le moins du monde.

Le NAVCOMCOMP était le dernier de la série, il a pourtant été recommandé de promouvoir les contacts entre écoles de communications, soit en échangeant des instructeurs, en créant un réseau d'exercices sur le modèle de l'Enssex et en créant le Navcomcomp sur de nouvelles bases.

La proposition belge de « dénationaliser » le Navcomcomp pour en faire une compétition réellement NATO sur le modèle du « Relais international », a finalement été adoptée par tous les chefs de délégations présents. Une recommandation à l'ANCA a été faite en ce sens.

Si cette proposition se concrétise, la Force Navale pourrait bien avoir le privilège et l'honneur d'organiser ce Navcomcomp New Look en 1976 !

#### RESULTATS

(La Turquie et le Danemark se sont dessistés au dernier moment)

##### Morse Tx/Rx

1. Hollande
2. Italie
3. Norvège
4. Allemagne
5. Portugal
6. Grande-Bretagne
7. Belgique

##### Télétype

1. Grande-Bretagne
2. Allemagne
3. Hollande
4. Italie
5. Belgique
6. Norvège
7. Portugal

##### Flashing

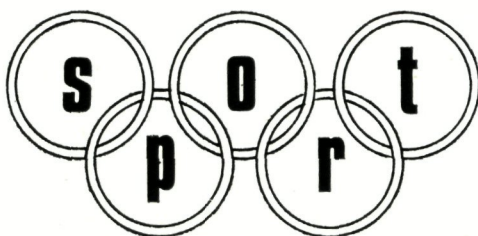
1. Grande-Bretagne
2. Portugal
3. Belgique
4. Italie
5. Allemagne
6. Hollande
7. Norvège

##### Quiz

1. Norvège
2. Allemagne
3. Belgique
4. Hollande
5. Grande-Bretagne
6. Italie
7. Portugal

A part la Belgique et la Grande-Bretagne toutes les autres nations dépassaient 32 wpm.





---

## SPORT COMIENAV

---

### ATLETIEK

- Uitslag van het Individueel Militair Kampioenschap te Brussel op 25 juni 1974 :  
1500 m Premier Matelot Baudot (SP) 2<sup>ème</sup> place  
500 m et 10.000 m Matelot Devos respectivement la 5<sup>ème</sup> et la 6<sup>ème</sup> place.
- Douze membres de Comienav ont participé à la « Marche du souvenir et de l'Amitié 1974 ».
- Premier Maître Chef Somers a participé au 4 jours de Nijmegen (Hollande).

### OMNISPORT

Uitslag van de Mars op 24 juni 1974 - per ploeg van 5 man :

1. OCT — 2. CENPERS — 3. OCP — 4. DAM —
5. DEO — 6. SKOO

Algemeen klassement na 7 proeven :

1. Technische school	16 punten
2. Div. Eerste Opleiding	19 punten
3. Div. Diensten	24 punten
4. CENPERS	25 punten
5. School Spec. Dek	33 punten
6. School voor Kand. O/Off.	41 punten

---

## SPORT COMSERVOST

---

A la fin de la saison écoulée, on peut constater que l'équipe de football de Servost a été constamment sur la brèche. En effet, 40 matches ont été disputés, dont 16 par l'équipe des vétérans ; ceci avec des hauts et des bas, mais, malgré tout, un bilan positif.

\* \* \*

En championnat militaire, malgré la valeur de certains joueurs, l'équipe livra une partie quelconque contre l'Ecole d'artillerie et se vit, ainsi, éliminée au premier tour, le repêchage étant refusé, suite à un malentendu.

\* \* \*

Ils ont terminé le championnat de la Force Navale à la 3<sup>ème</sup> place, avec le même nombre de points que les seconds, Navcomportost (comptant une victoire supplémentaire) et à 4 points du leader, Comienav.

\* \* \*

Op 26 juni II. had te Oostende de prijsuitreiking plaats van de actie « Sport + » georganiseerd door het Ministerie van Nederlandse Cultuur, in samenwerking met het Bloso en de ASLK.  
Voor de zes winnende klassen had de Zeemacht 's namiddags een tocht op zee gepland aan boord van de « GODETIA » en het smaldeel kustmijnenvegers.

\* \* \*

La remise des prix du concours « Sport + », organisé par le Ministère de la Culture Néerlandaise en collaboration avec Bloso et la CGER a eu lieu à Oostende le 26 juin dernier.  
L'après-midi, la Force Navale a organisé une excursion en mer à bord du « GODETIA » et du Squad 124 pour les six classes gagnantes.

---

## SPORT NAVCOMPORZEB

---

### ELEMENTAIR ZWEMBREVET

Volgende schepelingen behaalden het elementaire zwembrevet tijdens de maand juni :

- Matroos Laline M., geboren op 25 augustus 1952.
- Matroos Degeest J.P., geboren op 15 maart 1955
- Matroos Baert S., geboren op 16 januari 1953.
- Matroos Bruneel D., geboren op 26 augustus 1953
- Eerste matroos Cordons W., geboren op 13 februari 1942
- Eerste matroos Orgaer M., geboren op 9 september 1952
- Matroos Nollet J., geboren op 24 februari 1954
- Matroos Breugelmans M., geboren op 6 september 1954
- Matroos Verliefden M., geboren op 13 februari 1953
- Matroos Hubin M., geboren op 25 augustus 1953

---

## Divers - Verscheidene

---

### SUCCES BELGE DANS LA ROUND BRITAIN RACE 1974

La course autour de la Grande-Bretagne et de l'Irlande s'est disputée au mois de juillet dernier. 60 yachts, la fleur du yachting européen et britannique, a participé à cette course.  
Le tour de la Grande-Bretagne et de l'Irlande a mené les candidats en 4 étapes de Plymouth à



Plymouth, soit plus de 2.000 milles. Les escales étaient Crosshaven (Cork), Castle Bay (Ecosse), Lerwick (Faeroes) et Lowestoft.

British Oxygen, le nouveau catamaran géant britannique a remporté la course - ce catamaran a atteint 26 nœuds. Burton Cutter, le vétéran de la Round the World Race (Whitebread) était premier monocoque.

Le vainqueur dans la catégorie des monocoques de moins de 35 pieds est le belge « TYFOON V » de Mr. G. Versluys de Bredene. Ce succès est tout à fait remarquable et mérite d'être souligné.

M. Versluys a construit lui-même son bateau, il était accompagné du SLT F. Schulpen (AA Lombardsijde) en congé spécial pour l'occasion. Le « TYFOON » n'est commandité par personne contrairement à la majorité des autres participants. La FN avait cependant aidé discrètement notre vainqueur.

M. Versluys se prépare maintenant à la SOLO RACE « ENGLAND - AZORES AND BACK » en 1975 et à la TRANSATLANTIC SOLO RACE 1976.

Nous vous tiendrons encore au courant des exploits de notre compatriote à qui nous souhaitons beaucoup de succès !

#### **BELGISCH SUCCES IN DE ROUND BRITAIN RACE 1974**

In juli laatstleden werd de zeilrace rond Groot-Brittannië en Ierland betwist. Zestig van de beste

Europese yachts namen eraan deel.

In vier etappes ging het van Plymouth naar Plymouth, om de Britse eilanden heen, meer dan 2.000 mijl. Men legde aan te Crosshaven (Cork), Castle Bay (Schotland), Lerwick (Faeroes) en Lowestoft.

British Oxygen de nieuwe catamaran, een Engelse reus, heeft de koers gewonnen - deze catamaran haalde 26 knopen. Burton Cutter, de veteraan van de Round the World Race (Whitebread) was eerste bij de eenrompen (monocoques).

Winaar in de categorie eenrompen van minder dan 35 voet werd de « TYFOON V » van de Belg G. Versluys uit Bredene. Dit is een merkwaardig succes en verdient onderstreept te worden.

De heer Versluys heeft zijn boot zelf gebouwd. Hij was vergezeld van OLT F. Schulpen (AA Lombardsijde), die voor die gelegenheid in speciale vergunning was.

De « TYFOON V » wordt niet gesponsord, in tegenstelling met de meeste andere deelnemers. De ZM had de overwinnaar nochtans op discrete wijze geholpen.

De heer Versluys bereidt zich nu voor op de SOLO RACE « ENGELAND - AZOREN EN TERUG » in 1975 en op de TRANSATLANTIC SOLO RACE 1976.

Wij wensen onze landgenoot nog veel succes en wij houden U verder van zijn verrichtingen op de hoogte !

10M VAN HOOF



Nu reeds in uw agenda noteren!!!

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

## **Galabal Zeemacht Bal de Gala de la Force Navale**

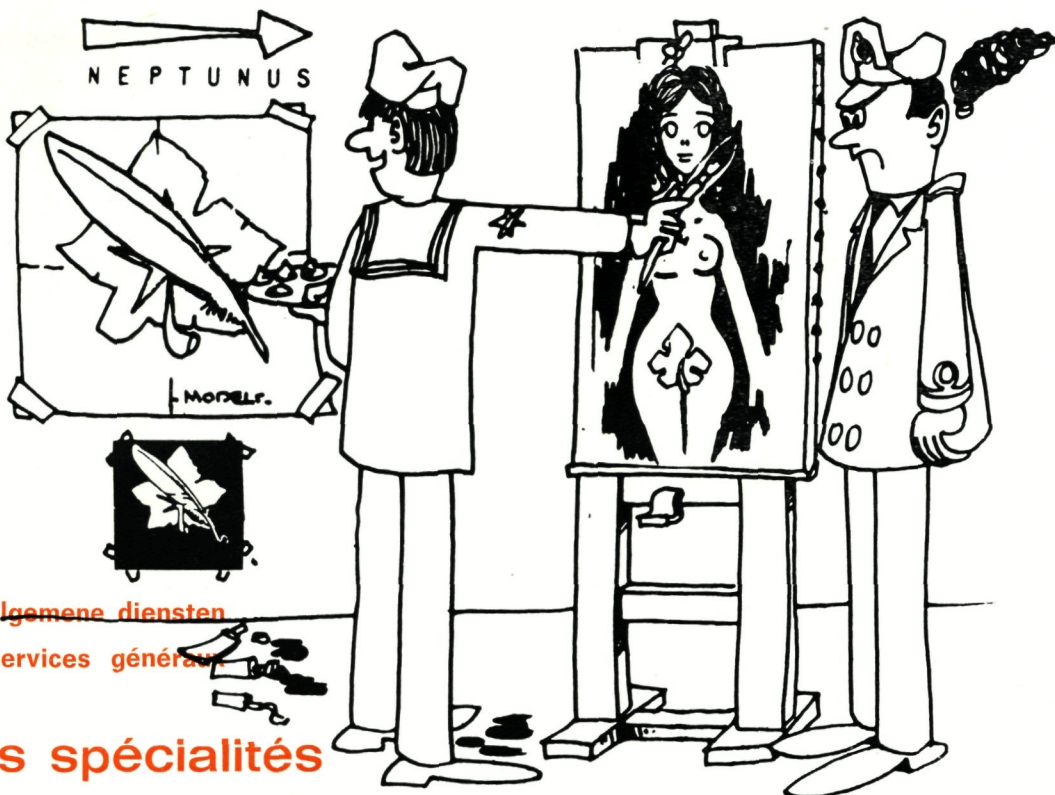
TE OOSTENDE - KURSAAL

A OSTENDE - KURSAAL

**Op 7 februari 1975**

**Le 7 février 1975**





algemene diensten  
services généraux

## les spécialités

par G. Soupart

## de specialiteiten

door G. Soupart



manœuvre  
de dragage

mijnveegmaneuver



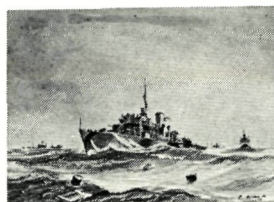
# neptunus winkeltje

# boutique neptunus

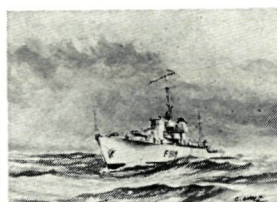
**Commandez  
dès à présent  
vos cartes de vœux 1975**



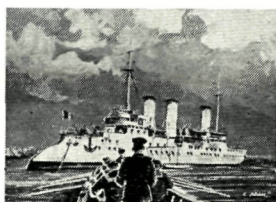
**Bestel nu  
reeds uw wenskaarten  
voor 1975**



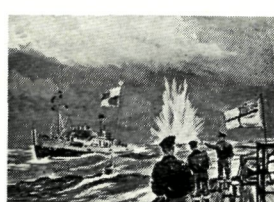
H.M.S. BUTTERCUP



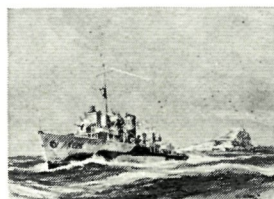
V. BILLET



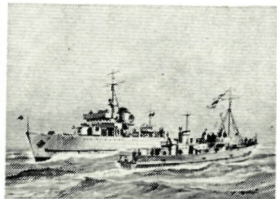
D'ENTRECASTEAU



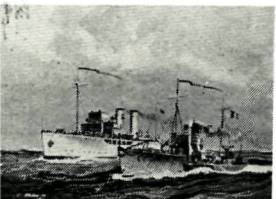
M.M.S.



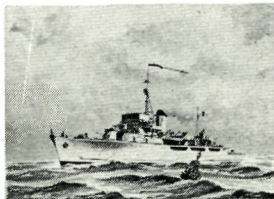
H.M.S. GODETIA



BREYDEL



ZINNIA



ARTEVELDE

Cette série de huit cartes de vœux, exécutée en quadrichromie, réalisée d'après les gouaches de l'artiste Carlo Adam, peut être commandée chez Neptunus, au prix de 80,— F, T.V.A. incluse.

Malgré la hausse énorme du prix de papier et des fournitures d'imprimerie, Neptunus peut livrer ces cartes au prix de lancement de l'année dernière.

Vu la demande considérable, ces cartes sont réservées exclusivement aux lecteurs de Neptunus. Les enveloppes et encarts de vœux, en quatre langues, sont compris dans le prix.

Deze unieke reeks wenskaarten, uitgevoerd in vierkleurendruk, gemaakt naar de prachtige gouaches van de marinekunstenaar Carlo Adam, zijn verkrijgbaar per reeks van acht aan de som van 80,— F, B.T.W. inbegrepen. Niettegenstaande de steeds maar stijgende papier- en drukkosten, kan Neptunus deze kaarten leveren aan de lanceerprijs van verleden jaar en dit door een massale aankoop.

De resterende kaarten voor 1975, zijn gezien de grote aanvraag eerder beperkt en worden voorbehouden aan de lezers van Neptunus, m.a.w., men heeft er belang bij ze onmiddellijk te bestellen. Bij deze kaarten ontvangt men eveneens de omslagen en een viertalig invoegblad met Kerst- en Nieuwjaarswensen.



## HET « T-SHIRT » - ZEEMACHT

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

In geval van voldoende aantal bestellingen zijn ook andere combinaties mogelijk. Speciale lanceerprijs 195,— fr., inclusief B.T.W. Verzendingkosten 25,— fr.

## LE « T-SHIRT » - FORCE NAVALE

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

FORCE NAVALE ou ZEEMACHT

En cas de commande par quantités, d'autres combinaisons sont possibles. Prix spécial de lancement : 195,— fr., T.V.A. incluse. Frais d'expédition : 25,— fr.



# boutique neptunus

# neptunus winkeltje

## DE « ZEEMACHTDAS »

Deze prachtige das is te bekommen tegen betaling van 200,— fr., B.T.W. inbegrepen.

## LA « CRAVATE FORCE-NAVALE »

Prix : 200,— fr., T.V.A. incluse.



**Enkel** door overschrijving/storting op rekening nummer **473-6090311-30** van Neptunus Oostende.

Le paiement se fait **uniquement** par virement / versement pour compte **473-6090311-30** de Neptunus Ostende.

### ZELFKLEVER

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



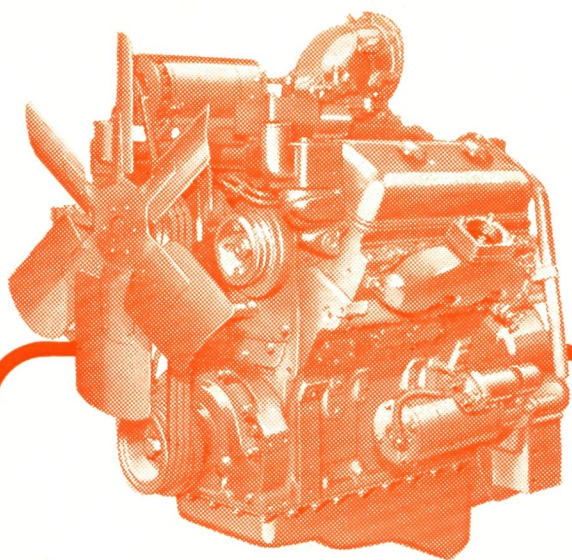
### AUTO-COLLANT

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 x 9 cm.

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





# PURE KRACHT

**...gekombineerd met 'n snelle acceleratie !**

Inderdaad de G.M. Detroit Diesel tweetakt motoren leveren 'n maximaal vermogen tegen 'n minimum eigengewicht. Ze zijn compact gebouwd, rationeel gekonstrueerd en dus uiterst betrouwbaar. De motoren hebben 'n lange levensduur en vragen minimale onderhoudskosten. Tel daar nog bij dat in een zelfde serie : de V6, V8, V12, V16, 4 en 6 cilinders-inlijn motoren, de meeste onderdelen onderling omwisselbaar zijn. Daardoor zijn de onderdelen voor Detroit Diesel motoren lager geprijsd. Bovendien zijn ze overal verkrijgbaar. Konklusie; voor 'n diesel motor van 50 tot 3500 pk is een General Motors Diesel de beste keuze.



**Detroit Diesel Allison**





SCANDIAFLEX  
AFSLUITINGEN  
FERMETURES

DE GESPECIALISEERDE FIRMA VOOR ALLE MODERNE EN  
MOBIELE AFSLUITINGEN

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

Maatschappelijke Zetel, Verkoopbureau en Toonzaal :  
Juul Moretuslei 586 te Wilrijk-Antwerpen — tel. (03) 127.78.23

---

**N.V. INES - BELGIUM**

tel. : (031) 31.69.25 (5 lijnen)  
Ter Beekehofdreef 54  
2610 Wilrijk

BELGIUM INTERNATIONAL ELECTRONIC SERVICE

---

N. V. **UBEM** S. A.

MECHELSE STEENWEG 150  
B-2000 ANTWERPEN  
tel. 03-137.29.50  
tx. 32.515  
tg. ubemship

shipowners  
shipmanagers  
consulting engineers  
ship & cargo surveyors  
naval architects

---

drukken is een zaak  
beter drukken in onze zaak

**typo - offset**

**drukkerij de vuurtoren**

voorhavenlaan 37 - 8400 oostende

tel. (059) 70.51.32



**N.V. BELIARD MURDOCH S.A.**

**Alle SCHEEPSHERSTELLINGEN  
Toutes REPARATIONS NAVALES**

Droogdokken voor schepen van 90.000 tdw.  
Cales sèches pour navires de 90.000 tdw.

\*

**S C H E E P S B O U W  
CONSTRUCTION NAVALE**

Coasters, zeesleepboten, baggerboten, hekreilers, mijnenvegers enz...

Coasters, remorqueurs de mer, dragues, chalutiers, dragueurs de mines etc...

\*

**Alle INDUSTRIELE WERKEN  
Tous TRAVAUX INDUSTRIELS**



**ANTWERPEN-OOSTENDE**



ik ben tuk op **TUC**



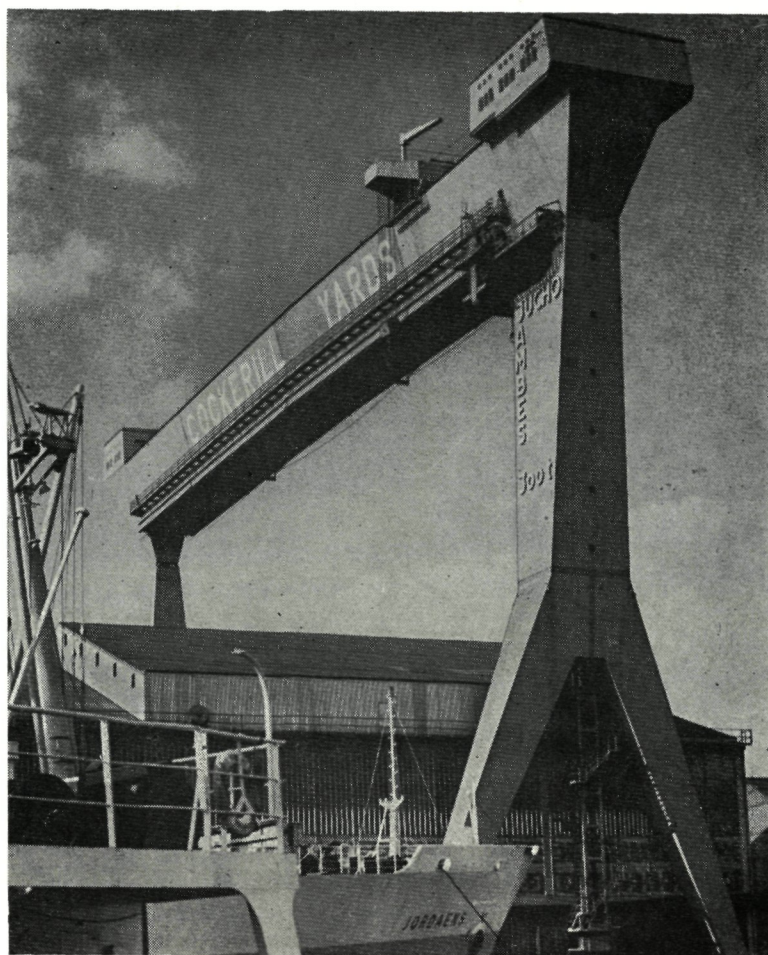
publiant/entad





BOUWEN - OMBOUWEN  
HERSTELLEN - DOKKEN EN  
SCHEPEN - ALLE INDUSTRIELE  
WERKEN

tel. : 031-27.38.80 (10 l.) — telex : COCKYARDS HOB 31.175  
telegram : COCKERILLYARDS HOBOKEN



---

**n.v. COCKERILL YARDS HOBOKEN**

---



**MORE THAN  
2,000 SHIPS  
FLY  
THE SHELL FLAG!**



More than 2,000 ships supplying some hundred Shell distribution companies, scattered over the whole world, fly the Shell colours. Thanks to these ships, Shell products are available in some



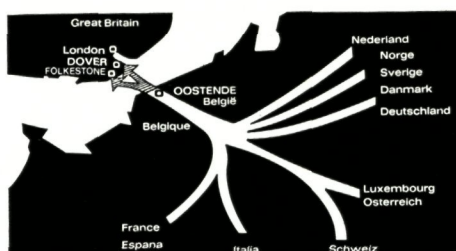
**Belgian Shell-Brussels**

85,000 garages and petrol stations, nearly 1,500 airports and more than 300 harbours! This world-wide organization allows Shell to guarantee you unequalled supply security and delivery speed.



Twee snelle en gemakkelijke « SEALINK » verbindingen tussen België en Groot-Brittannië

OOSTENDE - DOVER  
OOSTENDE - FOLKESTONE



- \* 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 17 afvaarten per dag, in elke richting tussen Oostende en Dover of Folkestone.
- \* Gunstige tarieven - Vermindering voor groepen.
- \* Speciale reductiebiljetten voor reizen van korte duur : reizigers zonder voertuig : dagexcursies, shopping trips (36 u.), winter-weekend excursies en nacht-retourbiljetten.
- automobilisten : minitours en 36 u. excursies (GRATIS vervoer van de wagen).

**Inlichtingen, kosteloze documentatie, enz.**

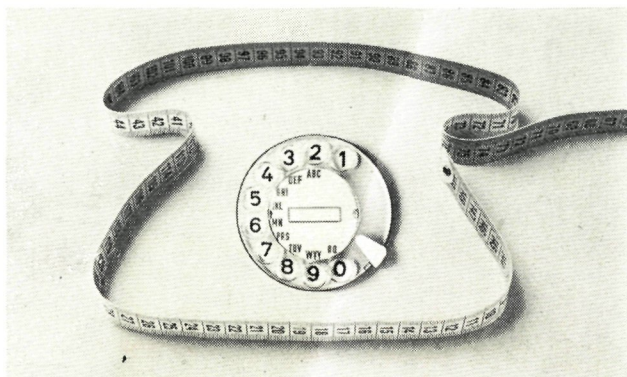
- Erkende reisagenschappen en automobiëclubs.
- Regie voor Maritiem Transport  
Belliardstraat 30, 1040 Brussel (tel. 12.51.65 - 5125165 vanaf 19.7.1974).  
Natiënkaai 5, 8400 Oostende (tel. 776.01 - 707601 vanaf 19.7.1974).

## SIEMENS

### Telefonie op maat : Alvorens « techniek » te denken, denken wij « advies »

We sturen u altijd gratis een adviseur, en dan pas een technicus. Hij maakt een complete analyse van uw behoeften op, hij plant uw installatie en stelt u de oplossing voor. Op maat. Uw bedrijf groeit? Siemens past uw installatie aan. Huren of kopen? Eenvoudige of zeer complexe installatie? Siemens geeft u steeds « de » oplossing.

Nous vous déléguons toujours gratuitement un conseiller avant un technicien. Il analyse votre besoin téléphonique, il projette votre installation et vous propose la solution. Sur mesure. Votre entreprise évolue? Siemens réadapte votre installation à la nouvelle organisation. En vente ou en location, de l'installation la plus simple à la plus complexe. Siemens vous apporte toujours « la » solution.



### La téléphonie « sur mesure » Siemens : Avant de penser « technique » nous pensons « conseil »

SIEMENS NAAMLOZE VENNOOTSCHAP Afdeling telefonie Charleroisesteenweg 116 1060 Brussel Tel. : (02) 538.60.80.  
SIEMENS SOCIETE ANONYME Département téléphonie chaussée de Charleroi 116 1060 Bruxelles Tél. : (02) 538.60.80.



# BOELWERF

N.V.

TEMSE

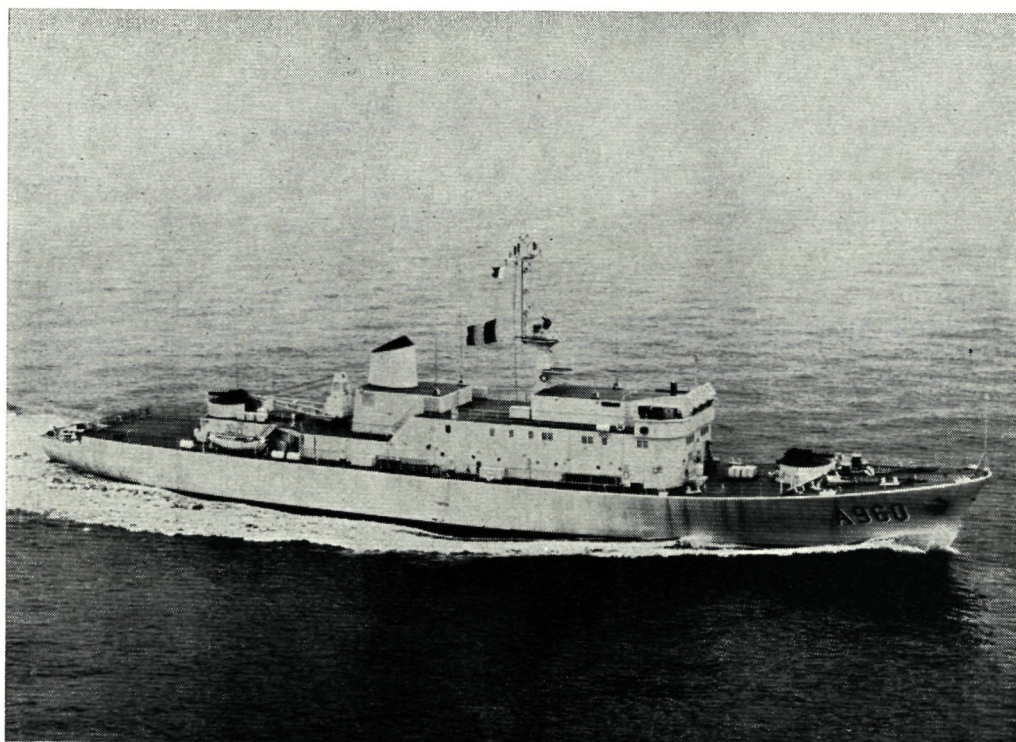
S.A.

Tel. 031 / 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 visserijwachtschip « GODETIA » en 4 kustmijnenvegers

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



**COMPAGNIE  
MARITIME  
BELGE  
ARMEMENT  
DEPPE**

zoeken voor  
onmiddellijke  
indiensttreding

**DEKOFFICIEREN**

(gebreveteerd Aspirant, Luitenant en Kapitein ter lange omvaart)

**MACHINEOFFICIEREN**

(gebreveteerd 3de, 2de en 1ste klas)

Persoonlijk aanbieden met zeemans-  
boekje bij de Dienst Varend Personeel,  
Leopolddok 214, ANTWERPEN of tele-  
foneren op nr. (031) 41.14.80 app. 378



# Sabena's onbezorgde vakanties

## Nairobi - 10 dagen

**19.950 F** ★  
(G.I.T. 15)

Vertrek iedere vrijdag met Sabena-Boeing)

SABENA stelt u voor een onvergetelijke en onbezorgde vakantie in Nairobi door te brengen. De hoofdstad van Kenya bevindt zich in het hartje van een uitgestrekt gebied van wildreservaten en nationale parken. U zult er kunnen genieten van boeiende uitstapjes, echte foto-safari's, waarbij u het wild heel dicht kunt benaderen.

In deze aanbieding voor een onbezorgde Sabena vakantie zijn het transport en verblijf in een comfortabel hotel inbegrepen.

De reis gebeurt met regelmatige lijnvluchten van Sabena. Uw reisagentschap zal u alle gewenste inlichtingen verschaffen. Vraag daar de brochure «Zonniger Horizonten».

★ Deze prijs kan aan veranderingen onderhevig zijn.



## de zeemacht werft aan !!

De nombreux spécialistes seront nécessaires pour les nouveaux bateaux.

Aucun diplôme n'est demandé, la Force Navale instruit et vous offre une formation ainsi qu'un métier que vous pourrez utiliser non seulement dans la vie civile mais aussi à la Force Navale.

Devenez entre autre mécanicien, matelot de pont, électricien, télégraphiste ou armurier.

Un métier adapté aux possibilités et aux aptitudes, vous est offert.

## la force navale recrute !!

Nieuwe schepen vergen heel wat specialisten.

De Zeemacht vraagt geen enkel diploma, ze leidt U op en biedt U waardevolle beroepen aan, waarmede U later aan uw trekken komt in het burgerleven of in de Zeemacht zelf.

Wordt onder andere mecanicien, dekmatroos, elektricien, telegrafist of wapenmonteur.

Een beroep naar ieders mogelijkheid en kunnen wordt U geboden.



### NEEM KONTAKT MET

MARINEKAZERNE BOOTSMAN JONSEN

3de en 23e Linieregimentsplein — 8400 Oostende — Tel. (059) 80 14 02 - Toestel Ext. 386

Un spécialiste de recrutement vous donnera tous les renseignements nécessaires.

En semaine, de 9 h. à 12 h. et de 14 h. à 19 h.

Les samedis de 9 h. à 12 h.

### PRENEZ CONTACT AVEC

Een rekruteringspecialist zal er U te woord staan.

Op weekdagen van 9 u. tot 12 u. en van 14 u. tot 19 u.

Op zaterdag van 9 u. tot 12 u.

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

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

22e jaargang - neptunus 1974-75 - 22e année

nr. 150 - no 150

tweemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimestrielle. éditeur : a.s.b.l. neptunus boîte postale 17 oostende — uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs per nummer 40 fr. - prix par numéro 40 fr. - abonnement : 200 fr. (gewoon - normal) 500 fr. (ere - honneur) — 280-0400779-12 de neptunus — voor rekening 280-0400779-12 neptunus ou/ of rekening 473-6090311-30 van neptunus — compte 473-6090311-30 de neptunus — politiek en confessioneel onafhankelijk — libre de toute attache politique ou confessionnelle — aangesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union de la presse périodique belge

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

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

— imprimé en belgique : chez imp. « de vuurtoren » tél. (059) 70 51 32 voorhavenlaan 37 à oostende — in belgië gedrukt bij druk « de vuurtoren » tel. (059) 70 51 32 voorhavenlaan 37 te oostende

Copyright 1974, by v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Clichés : Van Uffelen.

Tel. (091) 25 47 86 Gent