

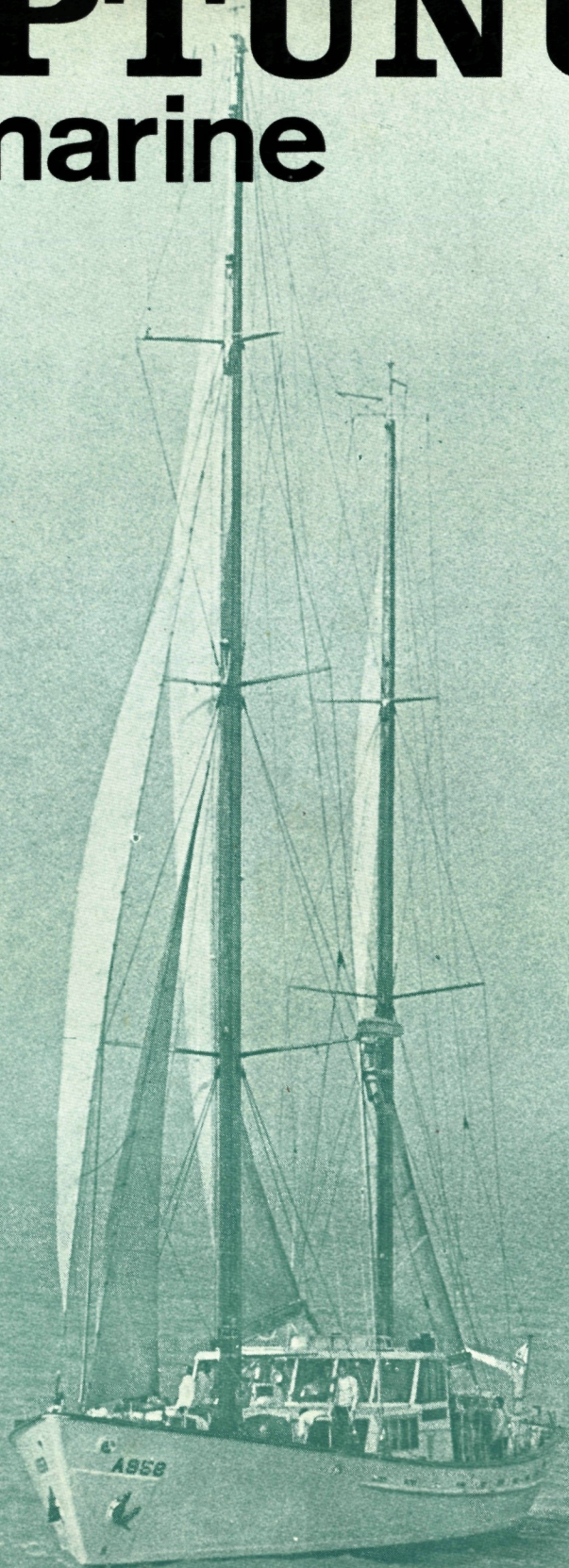
NEPTUNUS

info marine

24° jaargang nr. 163

24° année no. 163

3



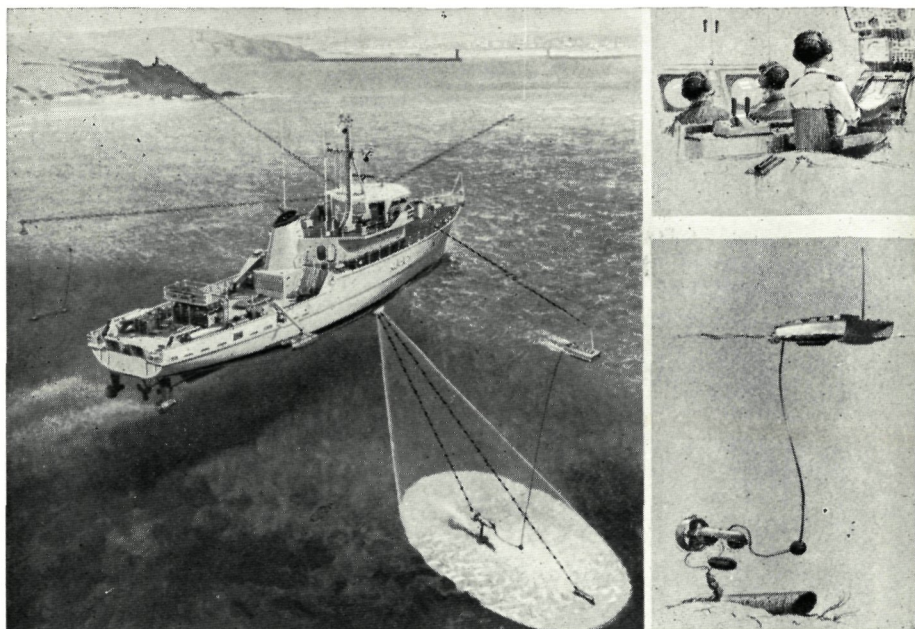
VOSPER THORNYCROFT

47 Minehunterdesign

The Vosper Thornycroft 47 m Minehunter will be built, like HMS Wilton, in glass reinforced plastic and will be about the same size but with increased beam and more modern appearance. Its equipment will be of the latest type making it an effective modern ship for mine-hunting and, if required, for minesweeping or patrol duties.

New methods of position fixing and plotting have been incorporated and new methods of mine detection and destruction. There will be little danger to the ship from magnetic or other influence mines.

The trials of HMS Wilton have fully confirmed the value of grp as a building material for mine countermeasure vessels



The 47 m Minehunter in action. The ship's position is fixed by means of trisponder beacons and the mine destruction vehicle is being directed by radio control towards the target mine, from the operations room (top right). When the sonar shows mine and target to be close together, the mine destruction weapon is released (lower right) and the vehicle is brought back to the ship for recovery or re-arming.



Model of 47 m Minehunter showing the Pleuger rudders for accurate manoeuvring at low speed (0-6 knots) and the layout of the sweep deck.

AMERACE S.A.
Chaussée de la Hulpe 181
B-1170 Brussels
Tel. (02) 673 80 53
Telex 25.657



INTAIR
DIVISION

NEPTUNUS

info marine

DECEMBER 1976 - 24e jaargang Nr. 3

DECEMBRE 1976 - 24e année No. 3

sommaire neptunus inhoud neptunus

le drapeau rouge flotte sur tous les océans
par j.m. de decker de brandeken 4

maritiem panorama
door korvetkapitein (r) h. rogie 9

le naufrage du navire-école belge
« comte de smet de nayer »
par j.m. de decker de brandeken 12

crisisbeheer
door vloot-admiraal sir peter hill-norton 19

woorden uit de zeemanskist - het kompas
door oppermeester j.b. dreesen 24

kerstvertelling
door oppermeester j.b. dreesen 26

inhoud info - marine sommaire info - marine

info-marine 29
info-reserve 36

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. Helsmoortel (COMIENAV), 1MC
A. De Vreese (COMLOGNAV), 1MC Ch.
Vandaele, 1MC Desmet (COMSERVOST),
1MC M. Stevens, 1MR E. Wets (COMOP-
SNAV), 1MR Malfait (NAVCOMPORT-
ZEB), 1 OM Van Hoof, 1MC Van Loocke

Administratie - Administration
Briefwisseling, adresveranderingen, pu-
bliciteit, '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 473-6090311-30 de Neptunus/
Oostende
Rek. 473-6090311-30 van Neptunus/
Oostende
200 F gewoon - normal
300 F steun - soutien
500 F ere - d'honneur

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

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. Ver-
boven, J. Dreesen, E. Pouillet, A. Dryp-
pondt, A. Schram



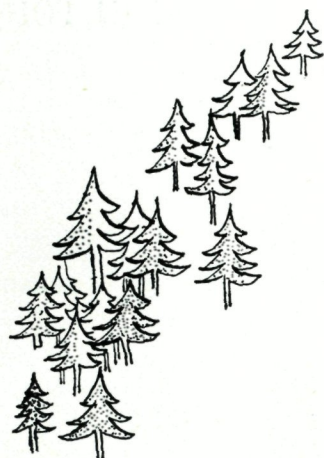
neptunus

*biedt U zijn beste
wensen aan voor een zalig
Kerstfeest en gelukkig Nieuwjaar*

8400 OOSTENDE

BP 17

Dat het Nieuwe Jaar voor u allen het jaar mag zijn waar al uw wensen in vervulling gaan. Dat voor onze koopvaardij het een voorspoedig en vruchtbaar jaar weze. Voor onze Zeemacht het jaar waarop een nieuw tijdperk aanvangt, zonder zorgen van financiële noch materiële aard. De aanvang van een aflossing door jong en enthousiast personeel, bekwaam om met onze nieuwe schepen - die momenteel op de werf staan en eerstdaags klaar komen - een aanwezigheid op zee te verzekeren, naast onze geallieerden, een aanwezigheid waarop onze oude en roemrijke natie fier mag gaan.



neptunus

*présente à ses
lecteurs ses meilleurs voeux
de Noël et de Nouvel-An*

8400 OOSTENDE

BP 17

Que l'année nouvelle qui se présente soit pour tous l'année de l'accomplissement de votre plus cher désir, qu'elle soit pour la marine marchande l'année la plus prospère et la plus heureuse. Pour la Force Navale qu'elle soit l'année qui marque le début d'une ère nouvelle, sans soucis matériel ni financier et le début d'une relève en personnel ardent enthousiaste qualifié et apte à assurer avec les nouveaux navires qui sont en chantier et en préparation. Une présence sur mer à côté de nos alliés qui soit digne de l'ancienne et glorieuse nation que nous représentons.

Le drapeau rouge flotte sur tous les océans...

(Amiral Sergei Gorshkov)

Par J.M. de DECKER de BRANDEKEN

Les récents événements dont l'Angola a été le théâtre ont attiré l'attention sur les intentions nourries par le haut-commandement de la marine soviétique. L'Angola dispose d'importantes ressources naturelles et de ports tout aussi naturels. L'U.R.S.S. ne manque pas des premières, mais est totalement dépourvue des seconds. D'où son intérêt pour les événements d'Angola.

D'où, aussi, les efforts déployés par le gouvernement de l'Afrique du Sud, inquiet par la perspective de voir opérer des navires soviétiques à partir de bases aussi proches de la route pétrolière du Cap, pour amener les Occidentaux à intervenir - discrètement bien sûr - en faveur du camp opposé au M.P.L.A.

L'Afrique du Sud ne détenait pas le monopole de l'inquiétude. Au Pentagone, on se posait aussi des questions au vu des rapports des services de renseignement signalant les mouvements de destroyers lance-missiles soviétiques le long des côtes ouest-africaines et la présence de navires de débarquement de même nationalité au large des côtes angolaises. Que faisait la marine soviétique aussi loin de ses bases naturelles ?

Seuls se posèrent la question ceux qui n'avaient pas lu la déclaration faite en 1973 par l'amiral Sergei Gorshkov, créateur et commandant en chef de la marine soviétique d'aujourd'hui :

- Le pavillon des forces navales soviétiques flotte désormais sous toutes les latitudes, sur des mers jusqu'ici traditionnellement considérées comme chasse gardée des forces navales britanniques et américaines.

Cette déclaration, apparemment orgueilleuse, traduisait une réalité devenue incontestable bien avant cette date. Elle reflète une situation de fait: l'«ours» russe des steppes continentales a appris à nager.

Si pour certains une confirmation semblait nécessaire, elle revêtit la forme d'un exercice de manœuvres navales, l'exercice Okean II, le plus important auquel ait jamais participé la marine soviétique, qui eut lieu au mois d'avril dernier : 200 navires de surface, 100 sous-marins (moins de la moitié de la flotte sous-marine d'U.R.S.S.) et un nombre impressionnant d'appareils de reconnaissance de l'aéro-navale. Zones de manœuvre : les

côtes norvégiennes, la Mer du Nord, la Méditerranée, les océans Atlantique et Indien, le Golfe d'Aden et la mer du Japon. Les bases de départ de l'aviation se situaient en des endroits aussi éloignés que Cuba, la Somalie et la Guinée. Le grand jeu !

Comme pour donner une plus grande publicité à l'exercice, les navires soviétiques ne codèrent pas les messages qu'ils échangèrent entre eux. Dans deux des zones concernées, l'Atlantique Nord et la Mer du Japon, se déroulèrent des opérations spéciales mettant en œuvre des bâtiments auxiliaires rassemblés en convois, à l'attaque se lancèrent les navires de guerre. Pour mémoire, l'Europe et le Japon sont essentiellement tributaires des convois pour être ravitaillés en temps de guerre.

Cette politique maritime d'un pays dont la stratégie s'appuyait avant tout sur l'immensité de son territoire est l'un des faits les plus importants de notre temps.

On le sait, la Russie est un pays pratiquement dépourvu d'ouvertures maritimes. L'Océan Arctique est bloqué par les glaces une partie de l'année ; le Pacifique n'est guère mieux partagé ; la Baltique est fermée par les détroits danois ; la Mer Noire par le Bosphore et les Dardanelles.

Les tsars ont toujours cherché ces ouvertures, mais la mer n'a eu, à leur époque qu'une influence très limitée sur les destinées politiques et la stratégie de la Russie.

Le premier effort soviétique dans ce domaine se situa au lendemain de la seconde guerre mondiale. Il porta presque exclusivement sur la construction de sous-marins d'un rayon d'action moyen, dont la seule tâche était de défendre le littoral derrière lequel l'Armée rouge devait être en mesure de repousser tout adversaire.

Ce n'est que vers 1950, que l'U.R.S.S. commença à se tourner vers le grand large. Elle voulait, cette fois, contenir le plus loin possible un adversaire disposant de l'arme atomique qu'elle ne possédait pas encore. Parallèlement au développement de l'arme atomique, elle édifia une marine capable de porter cette arme sur les mers.

Ses efforts atteignirent leurs premiers résultats en 1960, quand des bâtiments purent être équipés d'engins à « têtes » nucléaires. Cinq ans plus tard,

la flotte soviétique commença à développer ses activités hors des mers adjacentes au territoire russe. En Méditerranée à partir de 1967. Dans l'Océan Indien, un an plus tard. De petits groupes de navires de surface apparaissent en 1969 dans les Caraïbes, en 1970 sur les côtes de Guinée. La crise cypriste de l'été 1974 démontre, une fois pour toutes, que pour Moscou la convention de Montreux est morte.

Il fallait des bases à ces flottes.

Une seule base naturelle : la mer de Barents. C'est peu. La majeure partie des sous-marins nucléaires et de la flotte de surface y stationne, mais si l'on veut montrer son pavillon sur toutes les mers du globe, il faut trouver autre chose.

Il y a le Spitzberg, bien sûr, où l'implantation russe est ancienne et les ressortissants soviétiques nombreux. Le Spitzberg situé aussi sur l'un des trajets les plus probables des bombardiers ou des missiles stratégiques en cas de conflit. Mais le Spitzberg se trouve depuis 1920 sous la souveraineté de la Norvège et l'installation de toute base navale y est interdite.

Dans l'Atlantique Nord, les dispositifs mis en place par l'OTAN excluent toute tentative russe d'y rechercher des points d'appui.

Il faut aller plus loin.

En 1975, on a dénombré dans les ports cubains 783 cargos soviétiques (contre 205 « occidentaux ») et 360 pétroliers de la même nationalité (contre deux « occidentaux »).

Il n'y a pourtant pas de véritable base navale soviétique à Cuba. Depuis la crise de 1962, la présence des forces navales russes s'est faite discrète. Certaines unités n'en font pas moins régulièrement escale à la Havane, Mariel et Ceinfgos. Quelques navires auxiliaires stationnent en permanence dans ces trois ports. L'U.R.S.S. dispose à Cienfuegos d'un point d'escale particulier : ses équipages de sous-marins y trouvent des possibilités de détente et de relève après leurs croisières dans l'Atlantique-Ouest.

Le tournement d'un important trafic maritime sur la route du Cap, après la fermeture du canal de Suez, ne passa pas inaperçu du haut commandement de la flotte rouge. Ce n'est cependant qu'en 1971 qu'une escadre soviétique stationna pour la première fois en Guinée. Mais il ne s'agissait que de montrer au monde occidental que Moscou soutenait Sékou Touré. Aucun programme d'agrandissement de Conakry pour y établir une base navale, n'est prévu.

Dans la Baltique, l'U.R.S.S. est établie sur les côtes des pays baltes et de l'ancienne Prusse Orientale depuis la fin de la seconde guerre mondiale. Les marines polonaise et est-allemande lui évitent une trop grande dispersion de ses moyens.

Dans l'Atlantique Nord, la solidité des dispositifs de l'Otan exclut toute tentative russe de recherche de points d'appui. C'est pour l'U.R.S.S. une lourde contrainte : toute manœuvre stratégique importante dans l'Atlantique ne peut se développer qu'à partir des bases de sa Flotte du Nord, c'est à dire de la région de Mourmansk.

Si la Flotte de la Baltique se heurte toujours au barrage des « Sunds » danois, en revanche, l'U.R.S.S. a réussi à faire sauter le verrou des détroits turcs, qui faisait de la Mer Noire une mer fermée. Elle a profité du conflit israélo-arabe, puis de la crise chypriote, pour pénétrer en Méditerranée.

Une première tentative d'implantation dans ce secteur fut faite en 1957, avec l'aménagement d'une base de sous-marins à Valona, en Albanie. Elle fut abandonnée quatre ans plus tard suite à la rupture entre Moscou et Tirana.

L'intérêt porté par l'U.R.S.S. à la côte égyptienne naquit à cette époque. A partir de 1960, l'U.R.S.S. allait aider à la modernisation des chantiers d'Alexandrie. La guerre des six jours lui fournit l'occasion de s'y établir, ainsi qu'à Port-Saïd. Puis, elle utilisa les mouillages de Soloum et de Marsa Matruh. Les nombres des unités soviétiques stationnées dans les ports égyptiens reste important, en dépit du fait que depuis 1972 le Président Sadate s'est séparé des experts et conseillers soviétiques auxquels il avait fait appel quelques mois plus tôt. En Syrie, le port de Lataquie est une escale de repos et de ravitaillement. En Algérie, des livraisons de matériel de guerre ont eu lieu à Mers-el-Kébir, mais aucun navire de guerre soviétique n'a encore été autorisé à pénétrer dans la base. En revanche, leurs escales sont de plus en plus nombreuses à Bône.

Le transfert à Naples, en 1972, de l'état-major naval de l'Otan qui se trouvait à La Valette, dans l'île de Malte, fut un succès moral pour l'Union Soviétique. Les accords anglo-maltaïes du 26 mars 1972 stipulent cependant que, sauf en cas de détresse, les bâtiments de guerre des pays du Pacte de Varsovie ne sont pas admis à utiliser les installations portuaires de Malte.

En fait, dans l'ensemble de la Méditerranée, la marine soviétique s'est affranchie de la nécessité de bases fixes. Des campagnes hydrographiques très poussées lui ont permis de trouver d'excellents mouillages, en dehors des eaux territoriales des pays riverains : à Soloum ; à Cythère, au sud de la Crète ; au cap des Trois Fourchettes, au large de la Marce ; dans le golfe d'Hammamet (Tunisie) ; dans le Hurt Bank, à l'est de Malte ; près de l'île d'Alboran, non loin de Gibraltar. Des recherches identiques se poursuivent actuellement dans le détroit de Sicile.

L'autonomie de la flotte est assurée par un escadron d'une vingtaine de bâtiments : remorqueurs, navires-ateliers, ravitailleurs, pétroliers, etc. Le ravitaillement en vivres frais est assuré par des navires marchands relâchant à Gibraltar et dans les ports italiens. Sauf pour les grosses réparations la flotte soviétique de Méditerranée est indépendante des installations portuaires.

Dans le Pacifique, l'U.R.S.S. n'envoie que des navires scientifiques, notamment à l'occasion de ses essais de missiles stratégiques. De 1959 à 1965, elle a essayé de s'implanter dans les ports d'Indonésie : la prise du pouvoir par le général Suharto l'a contrainte à y renoncer. Rien à espérer, non plus, à Singapour. Aucune facilité disponible dans cet océan. La marine soviétique ne s'en est pas moins engagée dans une politique de présence, renforcée par l'importance croissante de la flotte marchande.

L'Océan Indien est peut-être le seul secteur où des résultats réellement positifs ont été obtenus en matière de bases et de points d'appui.

En automne 1973, lors de son voyage à New-Delhi, Mr Brejnev a obtenu des facilités pour les sous-marins soviétiques dans le port indien de Visakhapatnam. Depuis 1971, le port de Berbera, en Soma-

lie, reçoit régulièrement des unités de la force navale soviétique de l'Océan Indien.

En Mer Rouge, l'U.R.S.S. ne manifeste sa présence qu'avec discrétion mais elle peut, en cas de besoin, utiliser le port soudanais de Port-Soudan et le port yéménite de Hodeïda. Aden est un point de relâche pour ses navires-ateliers et ses pétroliers ravitailleurs.

Au total, de nombreux mouillages et points d'appui, mais peu de bases dignes de ce nom, du style Singapour ou Subic Bay, qui sont non seulement coûteuses mais requièrent un personnel à terre considérable. On comprendra qu'il est difficile de faire fonctionner, dans ces conditions, des unités de combat modernes mettant en œuvre les dernières réalisations de la technologie navale.

C'est ici que joue son rôle la marine marchande soviétique, dont l'exécution de missions strictement commerciales ne constitue que la part visible de l'activité. C'est à elle qu'il appartient de se substituer aux bases que les soviétiques n'ont pas ; c'est à elle qu'il appartient de renseigner la flotte, de la ravitailler, de lui fournir les navires-ateliers et toutes les facilités de réparation et autres que l'on trouve normalement dans une base.

Quoi d'étonnant, dès lors, qu'au cours des vingt dernières années, la marine marchande soviétique se soit hissée de la 26^e à la 6^e place dans le classement des flottes marchandes mondiales ?

C'est en 1956 que Nikita Kroutchev engagea l'URSS dans une politique globale de puissance maritime, dont l'un des objectifs était d'aider l'action politique dans le tiers monde. « Show the flag ! ». Trois chiffres illustrent l'ampleur de cet effort : 8 millions de tonneaux en 1965, 12 millions en 1970, 25 millions d'ici 1980. A l'heure actuelle, le tonnage marchand soviétique dépasse les 13 millions de tonneaux, dont 55 % de cargos, 35 % de pétroliers et 10 % de paquebots.

La marine marchande russe est d'ailleurs la plus jeune du monde : près de 75 % de ses navires ont moins de dix ans (pour 45 % dans la marine marchande britannique). En 1980, les Russes ne seront pas loin de disposer de la flotte marchande la plus moderne et la plus diversifiée du monde. L'U.R.S.S. commerce aujourd'hui avec plus de 80 pays, en utilisant ses propres navires. Elle pratique, en outre, des tarifs très inférieurs à ceux des marines occidentales : 50 % de moins sur les lignes vers le Moyen-Orient et l'Inde : de 40 à 70 % de moins sur les lignes entre l'Europe et l'Amérique Centrale.

- « Les tarifs soviétiques sont absolument injustifiables du point de vue commercial », déclarait récemment un porte-parole de l'Association britannique des armateurs.

Avis partagé par les Lloyds qui considèrent la marine marchande soviétique comme « un défi formidable, dont le but est d'accaparer le transport des marchandises ».

La flotte commerciale est de plus en plus un instrument de pénétration politique. Les mots d'ordre et les armes suivent les marchandises. En outre, les cargos sont la propriété de monopoles d'Etat et peuvent être rapidement transformés en bâtiments militaires auxiliaires. Entre-temps, ils servent à l'entraînement des personnels de la Marine de guerre dans les eaux que les bâtiments de guerre estiment opportun d'éviter.

Il en est de même pour la flotte de pêche qui occupe une place importante dans les réseaux de renseignement et d'espionnage soviétiques. Pas un exercice naval occidental sans la présence fortuite et inopinée (!) de chalutiers russes bardés de dispositifs d'écoute, d'antennes et de radars !

Ces yeux et ces oreilles camouflés en bateaux de pêche innombrables, puisés d'après les dernières statistiques du Lloyd's Register of Shipping l'Union Soviétique possède 643 des 902 chalutiers de plus de 2.000 tonnes que compte la flotte de pêche mondiale et 122 des 139 navires-usine de plus de 10.000 tonnes.

Aussi paradoxal que cela puisse paraître, le plus grand nombre des navires marchands et de pêche soviétiques ont été construits dans des chantiers navals étrangers. Il fallait, en effet, permettre aux chantiers nationaux de se consacrer avant tout à la construction de navires de guerre. A commencer par les sous-marins.

L'U.R.S.S. possède aujourd'hui 189 sous-marins dotés d'engins nucléaires et 76 unités conventionnelles. Et l'amiral Gorskhov s'est donné comme objectif de remédier au plus tôt aux déficiences que présente sa marine dans les autres catégories de vaisseaux.

En matière de porte-avions, il restait tout à faire : 15 pour les Etats-Unis contre 0 pour l'U.R.S.S. Les Russes sont en train de combler ce retard avec la construction des porte-hélicoptères « MOSKVA » et « LENINGRAD » et des porte-avions classiques de 35.000 tonnes « KIEV » et « MINSK ». D'après l'U.S. Defence Intelligence Agency, le « KIEV » devrait entrer en service cette année et le « MINSK » en 1978.

La marine soviétique a transformé en appareils de reconnaissance navale une force de bombardement qui avait fait son temps. Le Badger, rayon d'action : 4.000 miles et le Bear, deux fois ce rayon d'action, sont les appareils qu'on repère le plus souvent au cours des exercices Otan et le long des routes maritimes les plus fréquentées par les marines occidentales.

Depuis vingt ans, l'amiral Gorskhov a usé de son influence au sein du haut commandement naval soviétique pour obtenir une marine de guerre mieux équilibrée. L'accent a été mis notamment sur la reconnaissance aérienne comme nous venons de le voir, l'aviation portée et les navires amphibies. La marine soviétique dispose aujourd'hui de 17.000 fusiliers marins bien entraînés.

Les résultats obtenus au cours de ce dernier quart de siècle sont impressionnants, il faut le reconnaître. Cette marine, dont le pavillon flotte désormais sur toutes les mers du monde, comporte néanmoins des déficiences. Graves. Dont la presse s'est fait l'écho, il y a peu, en révélant les événements qui se déroulèrent à bord du contre-torpilleur lance-missiles, « STOROJEVOI » en novembre 1975.

Mais cela, c'est une autre histoire !

MAIS...

Que tout ne soit pas rose dans la marine rouge, le monde l'a appris avec la nouvelle de la mutinerie du destroyer lance-missiles « STOROJEVOI » (Sentinelle) qu'avaient décelée, dès le 8 novembre dernier, les services d'écoute suédois. Elle démontre que le colosse naval soviétique a des pieds d'argile.

Un des éléments les plus importants de l'affaire n'a pourtant pas été souligné par la presse occidentale, qui a mis la cause de la révolte de l'équipage du « STOROJEVOI » sur le compte exclusif des mauvaises conditions de vie à bord et de la discipline d'acier imposée aux marins soviétiques. Ces éléments sont effectivement entrés en ligne de compte. Mais le principal est que l'équipage du destroyer était presque entièrement composé de sous-officiers et de matelots baltes, originaires surtout de cette Estonie et de cette Lettonie rayées de la carte après la seconde guerre mondiale par Staline et que Kroutchev et Brejnev ont tenté de russifier. Sans grand succès semble-t-il.

C'est d'ailleurs dans le port letton de Riga que les 270 hommes du « STOROJEVOI », venus pour commémorer la Révolution soviétique, se rebellent. Leur officier en second en tête. Les mutins enferment les quelques officiers et marins fidèles à Moscou dans la cabine du commandant.

Puis, ils appareillent en pleine nuit pour tenter de gagner les côtes de Suède. Tout le monde à bord est à la veille, aux postes de combat. On est habitué à l'Amirauté aux missions spéciales, aussi l'appareillage du « STOROJEVOI » à une heure insolite passe-t-il inaperçu.

A 33 nœuds, son allure maximum, dans le golfe de Riga le destroyer fonce vers la liberté.

Tout le monde est toujours à la veille, aux postes de combats, dans la salle des machines. Tant et si bien qu'on oublie un peu les prisonniers ligotés dans la cabine du commandant. Un de ceux-ci, l'officier-radio du bord réussit à se dégager de ses liens. Il force la porte de la cabine et se précipite, dans les coursives obscures, vers le poste de transmission. Sur la fréquence radio d'alerte, il lance un S.O.S. à l'état-major de la Flotte : « Mutinerie à bord du « STOROJEVOI ». Faisons route vers la pleine mer ».

Aussitôt - moins de quinze minutes plus tard -, la chasse contre les mutins s'organise. Dirigée par l'amiral Gorshkov lui-même, qui donne l'ordre d'arrêter coûte que coûte la fuite du destroyer vers la liberté.

Parce que son arrivée en Suède aurait eu un effet désastreux sur tous les peuples asservis de l'URSS et parce que le « STOROJEVOI », l'un des derniers destroyers lance-missiles de la classe « KRIVAK » sortis des chantiers de Kaliningrad, est un navire ultra-moderne qui ne devait pas tomber entre des mains occidentales.

Les « KRIVAK », dont la flotte rouge possède actuellement une dizaine d'exemplaires, sont des destroyers rapides, de taille relativement petite mais dotés d'une impressionnante puissance de feu : un SSM 10 à 4 missiles de 18 milles nautiques de portée pour les objectifs de surface ; deux SAM 4 « sol-sol-air » à rampe double de 9.000 mètres de portée ; quatre canons doubles de 76 mm AA entièrement automatiques ; deux lance-roquettes ASM MBU de 16 tubes chacun et, enfin, huit tubes lance-torpilles anti-surface et anti-sous-marins de 533 mm.

Propulsé par une turbine de 50.000 CV équipant deux hélices, le « KRIVAK » peut filer 33 nœuds et, à 18 nœuds, son rayon d'action est de 4.000 nautiques. Il est doté, en outre, de l'équipement électronique le plus perfectionné : 7 radars, un sonar de coque et un sonar remorqué. Le dernier cri de la technique.

Deux avions de reconnaissance prennent l'air pour tenter de repérer le navire fugitif, tandis que vingt-neuf chasseurs et bombardiers se tiennent prêts à décoller. « Il faut couler le « STOROJEVOI » plutôt que de le laisser atteindre un port suédois », a ordonné l'amiral Gorshkov.

Tous feux éteints, le « STOROJEVOI » poursuit sa route à grande vitesse évitant, grâce à ses propres systèmes d'écoute et de repérage, les navires qui se trouvent dans les parages. L'exaltation et l'espoir grandissent à bord, où l'on ne s'est pas aperçu que l'officier-radio avait réussi à se libérer et où l'on ignore par conséquent qu'une dizaine de bâtiments se sont lancés, canons démuselés, à la poursuite du fugitif.

La réalité s'impose à l'aube, avec l'apparition des navires de poursuite dans le sillage du « STOROJEVOI » suivie bientôt de celle des avions de reconnaissance, qui le survolent à plusieurs reprises en battant des ailes pour lui intimer de faire demi-tour. Le destroyer conserve son cap.

Vers 7 heures 30 apparaissent les chasseurs-bombardiers à l'étoile rouge. Ils viennent de l'est, à 150 mètres d'altitude environ, bout d'aile contre bout d'aile, en deux vagues. Et, sans sommation-radio préalable, c'est l'attaque du « POTEMKINE » à l'envers !

Les officiers sur la passerelle et les hommes qui équipent les pièces anti-aériennes les voient se doubler pour se mettre en file, effectuer un quart de boucle de manière à se placer en travers de la cible et plonger au raz des vagues pour effectuer une passe de tir à la hauteur des superstructures du destroyer, dont ils fracassent les œuvres vives par une grêle d'obus et de balles de canons légers et de mitrailleuses.

Les pièces anti-aériennes du « STOROJEVOI » créent autour du navire un barrage de feu intense. Mais c'est inutile. Les chasseurs bombardiers, au décollage, ont reçu des ordres. Six appareils font cent à nouveau vers le destroyer, étalés en éventail pour disperser le tir de celui-ci, mais convergeant vers un point central. Ils volent en palier presque au faite des vagues. Et c'est, encore une fois, l'enfer.

Atteint par plusieurs bombes, le « STOROJEVOI » compte bientôt une cinquantaine de tués et blessés. Par radio, les agresseurs lui font savoir que la plaisanterie a assez duré. Au prochain tour, ce sera un tir de missile air-surface. De quoi faire sauter le navire et le réduire en miettes. La partie est par trop inégale. Les mutins renoncent à poursuivre le combat. On stoppe les machines. A huit heures, en cette matinée du 8 novembre 1975, le « STOROJEVOI » est arraisonné par deux gardes-côtes. Il se trouvait à moins de 30 nautiques des côtes suédoises.

Quarante-huit heures plus tard, vingt des meneurs jugés sur le champ sont condamnés à mort et fusillés, dès le verdict rendu. Le reste est envoyé en déportation. Le navire est remis en état dans un délai record. Tout l'équipage est renouvelé. Au cours des semaines qui suivent, le « STOROJEVOI » participe à de multiples manifestations officielles. Aux dernières nouvelles, il serait en mission « de prestige » dans l'Océan Indien. L'ordre règne, à nouveau, dans la flotte rouge...

Mais le monde sait, désormais, que la contestation en U.R.S.S. ne se limite pas aux milieux intellectuels.

Qu'il y ait des problèmes dans la marine soviétique, les services de renseignement de l'Otan ne l'ignorent pas depuis qu'ils ont en main un rapport adressé à l'Amirauté par le capitaine de frégate Andréi Volkov. Un rapport qui est un cri d'alarme devant l'accroissement des cas d'indiscipline en haute mer : ordres d'officiers non exécutés, voies de fait envers des supérieurs, sabotages mêmes.

C'est la mise hors d'état volontaire d'une tubulure qui serait à l'origine de la perte d'un sous-marin nucléaire en 1974, dans la Baltique...

La cause de tout cela ? Le rapport Volkov l'attribue à la durée trop longue des croisières, à la discipline trop rude et à l'aménagement trop rudimentaire des locaux réservés aux équipages. Les normes d'habitabilité sont très inférieures à celles des bâtiments occidentaux. L'espace et les commodités consacrés au logement, à la cuisine, au service médical, au sanitaire, à la vie de tous les jours sont minimaux, voire inexistantes. Le service en devient extrêmement dur.

Cette absence de confort à bord est le prix de la politique navale de l'U.R.S.S., dont la flotte est conçue en fonction des missions qu'on entend lui voir remplir : être à même à tout moment de couper les routes maritimes occidentales. Priorité, donc, à la vitesse et à la puissance de feu.

D'où la place énorme prise sur les unités russes par les machines et approvisionnements en munitions. Peu confiant semble-t-il dans l'efficacité de ses appareils électroniques de conduite de tir, l'état-major multiplie en effet les fusées de manière à compenser par le nombre de coups tirés le manque de précision des armes. Les marins du « STOROJEVOI » n'eurent pas le temps d'utiliser toutes leurs munitions.

L'odyssée dramatique de leur navire a démontré que les causes précitées n'étaient pas les seules et que le besoin de liberté poussé jusqu'au paroxysme par un long asservissement est encore le plus efficace des détonateurs de mutinerie.



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

II^{ème} Bal de Gala de la Force Navale

A OSTENDE - KURSAAL

Le 4 février 1977

maritiem panorama

Door HENRI ROGIE

Deze bijdrage tot ons maritiem panorama brengt een bondig overzicht van de scheepvaartactiviteit van onze kusthavens tijdens het eerste semester 1976.

A. OOSTENDE

1975 was voor de Oostendse handelshaven een vrij gunstig jaar

Vooraleer het eerste semestriële bilan van de Oostendse handelshaven onder de loep te nemen, brengen wij een beknopt overzicht van de scheepvaartactiviteit tijdens het jaar 1975. Zoals wij het breedvoerig aantoonde in ons maritiem panorama van het Neptunusnummer 1/76, was 1975 voor de stadshaven van de Ensorstad een vrij gunstig jaar geweest. Inderdaad, de zeegoederentrafiek had er een groeiritme van 6 % gekend, terwijl de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge hun jaarbilan afsloten met een negatief expansiecoëfficiënt van respectievelijk 22 %, 13 % en 14 %. In absolute cijfers werd 920.528 ton goederen verscheept in de drie dokken van de Oostendse handelshaven, hetzij 828.573 ton bij aanvoer (+ 3 %) en 91.555 ton bij afvoer (+ 43 %).

Deze bevredigende cijfers, geboekt in volle recessieperiode, waren vooral te danken aan de activering van drie belangrijke trafieken, te weten die van chemicaliën, grint en vee. Anderzijds wist de Oostendse stadshaven de achteruitgang van de aanvoer van petroleumderivaten tot een minimum te beperken, wat in vrij grote mate bijdroeg tot dit gunstig eindbilan.

1976 levert andermaal uitzonderlijke resultaten op

Laat ons nu de havenactiviteiten van het eerste halfjaar 1976 even onder de loep nemen. De gegevens ons verstrekt door de Havenkapiteindienst van Oostende met betrekking tot deze periode wijzen op een verdere progressie van het scheepvaartverkeer in de handelshaven. Merken wij wel op dat deze bijdrage uitsluitend handelt over de activiteiten van de handelshaven, d.w.z. het havengedeelte van Oostende beheerd door het stadsbestuur. De passagiershavens van de R.M.T., ook staatshaven genoemd, komt derhalve hier niet in aanmerking. Wij zegden dus dat de cijfers betreffende het 1ste semester 1976 andermaal zeer bevredigend waren. Zo werden tijdens de beschouwde periode 545 zeeschepen in de stadshaven binnengeloodst, met een gezamenlijke tonnenmaat van 373.407 B.N.T. Tijdens de overeenstemmende periode van 1975 was bij aankomst 433 eenheden genoteerd, met een globale tonnage van 275.920 B.N.T. Dit betekent voor 1976 een aanwinst van 25 % qua binnengevaren

handelsschepen en van 35 % wat betreft de totale tonnenmaat die zij vertegenwoordigden. Met deze uitzonderlijke resultaten werden de meest optimistische vooruitzichten dan ook ruimschoots overtroffen.

Zeegoederenverkeer kende een « boom » van liefst 49 % tijdens 1ste semester 1976

Een vierde handelsschepen in meer langszij de Oostendse stadskaaïen had logischerwijze een gelukkige weerslag op de zeegoederentrafiek van de Ensorstad. Zo werd - steeds voor het 1ste halfjaar 1976 - niet minder dan 553.504 ton goederen bij aanvoer genoteerd, tegenover 345.850 ton tijdens de eerste zes maanden van het vorige jaar. De vooruitgang bedroeg derhalve liefst 60 %, waaraan een uitzonderlijk groeiritme. Daarentegen boekten de ladingen een verlies van 24 %, hetzij 39.225 ton in 1976 tegenover 51.729 ton het jaar voordien. Verklaaren wij onmiddellijk dat dit negatieve resultaat het gevolg was van de staking die in juni laatstleden plaats had in het U.C.B.-bedrijf van Zandvoorde. Hierdoor werden weken lang alle afvoer van chemische produkten stopgezet.

In totaal bekomen wij dus een trafiek van 592.729 ton goederen per zeeschip als bilan voor het eerste semester 1976. Aangezien het overeenstemmend halfjaar van 1975 met een totaal van 397.569 ton vracht was afgesloten, bedraagt het expansiecoëfficiënt van het Oostendse zeegoederenverkeer 49 %. In een periode van uitgesproken laagconjunctuur mag dit bilan ongetwijfeld als een buitengewoon goede prestatie bestempeld worden.

1ste sem.	Aanvoer	Afvoer	Totaal
1975 :	235.840 t.	51.729 t.	397.569 t.
1976 :	553.504 t.	39.225 t.	592.729 t.
	(+ 60 %)	(— 24 %)	(+ 49 %)

Verhoogd aanvoercijfer te danken aan modernisering van haveninstallaties

De oorzaak van de terugloop van het totale afvoercijfer is reeds verklaard. Wat nu de spektakulaire vooruitgang van de goederenaanvoer betreft, merken wij vooral een vrij grotere import van petroleumprodukten en grintsoorten die een respectievelijke meerwaarde van 28.000 ton en 160.000 ton boekten. De verhoogde grintaanvoer - afkomstig uit de Engelse zuidkust - is in hoofdzaak te danken aan de modernisering van de Oostendse diepwaterkaai, waar de grintzuigers komen meren. Deze kaai werd inderdaad vóór enkele jaren over een lengte van 350 meter volledig herbouwd, terwijl vorig jaar de montage voltooid werd van twee reuze-

portaalkranen geleverd door de Boomse Metaalwerken. Wat de progressie van de import van petroleumderivaten betreft - in hoofdzaak stookolie - schrijven wij dit toe aan een lichte verbetering van de economische conjunctuur op gebied van energievoorraad.

Volgende tabel brengt een overzicht van de evolutie der voornaamste aanvoertrafieken, die bijdroegen tot het merkwaardige resultaat van dit 1ste halfjaarlijkse bilan 1976. Merken wij op dat de aangehaalde cijfers **meerwaarden** zijn ten opzichte van het 1ste semester 1975.

Aanvoertrafieken	Schepen Toename	Lossingen Toename
Grintsoorten	+ 72	+ 160.663 t.
Petroleumprod.	+ 26	+ 28.391 t.
Schroot	+ 9	+ 3.707 t.
Fosfaten	+ 6	+ 17.061 t.
Chemicaliën	+ 4	+ 2.893 t.
Vee	+ 3	+ 1.913 t.

Overzichtelijk beschouwd, mogen wij vooropstellen dat de expansie van het Oostendse zeegoederenverkeer vooral te danken is aan de vooruitstrevende politiek die de stedelijke verantwoordelijken voeren op gebied van havenmodernizatie. Voegen wij daarbij een verbetering van de economische activiteit, reeds merkbaar in het domein van de zeehandel. Hiervan getuigt de progressie van bepaalde industriële trafieken zoals aangetoond in tabel hierboven.

* * *

B. ZEEBRUGGE

Expansieritme Zeebrugse zeegoederentrafiek — 13 % in 1975

Zopas publiceerde de M.B.Z.I. het eerste semestriële bilan van huidig jaar m.b.t. de activiteiten van de Zeebrugse haven. Vooraleer over te gaan tot een beknopte analyse van deze statistieken, lijkt het ons wel nuttig even terug te blikken op de prestaties van vorig jaar.

De jaarcijfers voor 1975 waren voor de Zeebrugse havenactiviteiten een duidelijke weerspiegeling geweest van de economische recessie. Dit was onmiddellijk te merken aan het aantal binnengevaren tankers dat met 14 % regressieerde, terwijl hun globale tonnage met ca. 1/4 achteruitging. Ook containerschepen en andere koopvaardijsschepen boekten een lichte regressie. De ferryschepen zorgden evenwel voor een ruime compensatie zowel in aantal (+ 795 eenheden) als in tonnenmaat (+ 37 %). Hierdoor was het totaalcijfer der binnengelooste zeeschepen tot 7.452 gestegen, hetzij een aanwinst van 656 eenheden, terwijl hun globale tonnage 23,5 miljoen B.N.T. had bereikt, wat 8 % meer was dan in 1974. En duidelijke weerspiegeling hiervan vinden wij in het geboekte goederenverkeer, dat wij best met volgende overzichtelijke tabel illustreren:

Aanvoer '75	Afvoer '75	Tot. + verg. '74
Globale zeegoederentrafiek		
9.465.970 t.	2.639.329 t.	12.105.299 t.
(616 %)	(— 4 %)	(— 13 %)
Containergoederen		
834.634 t.	659.271 t.	1.493.905 t.
(— 2 %)	(— 16 %)	(— 8 %)
Ferrygoederen		
1.194.337 t.	1.384.454 t.	2.578.791 t.
(+ 17 %)	(+ 8)	(+ 12 %)
Ruwe aardolie		
5.101.834 t.	—	5.101.834 t.
(— 28 %)		(— 28 %)

Scheepvaarttrafiek 1ste halfjaar 1976 gunstig voor tankers en ferryboten

Tijdens het eerste semester van huidig jaar liepen 3.802 zeeschepen met een gezamenlijke tonnenmaat van 11.185.410 B.N.T. de Zeebrugse haven binnen. In vergelijking met de overeenstemmende periode van vorig jaar betekent dit een aanwinst van 95 eenheden en + 2 % in tonnenmaat. Andermaal regressieerde het aantal binnengelooste containerschepen en hun globale tonnage, terwijl de klassieke koopvaardijsschepen alleen in tonnenmaat achteruitgang boekten. Opnieuw boekten de ferryboten - meer bepaald de carferryschepen - een vrij belangrijke vooruitgang met 120 eenheden meer en 5 % aanwinst in tonnage t.o.v. het eerste halfjaar 1975. Voor deze 3 scheepstypen vinden wij dus de algemene trend terug welke het vorige jaar kenmerkte.

Anders is het evenwel gesteld met de evolutie van de tankertrafiek en dit mag ongetwijfeld als een teken van economische heropleving aangezien worden. Weliswaar daalde het aantal binnengevaren tankers met 17 eenheden, doch hun globale tonnenmaat ging met ruim 12 % omhoog. Als samenvatting brengen wij nu volgende overzichtelijke tabel van de scheepvaarttrafiek in de Zeebrugse haven tijdens het 1ste semester 1976:

Ferryboten	2.313 (+ 120)	5.881.688 t. (+ 5 %)
Containersch.	316 (— 71)	1.623.662 t. (— 3 %)
Petroleumtank.	275 (— 17)	2.318.037 t. (+ 12 %)
Andere koopv.	898 (+ 43)	1.362.023 t. (— 21 %)
Totaal	3.802 (+ 95)	11.185.410 t. (+ 2 %)

Heropleving van goederenaanvoer over zee levert + 17 % als groeiritme

Een weerspiegeling van de zojuist ontlede scheepvaarttrafiek vinden wij logischerwijze terug in de evolutie van de goederenaanvoer over zee. Deze bereikte 4.695.813 ton tegenover 4.012.600 ton voor de eerste zes maanden van vorig jaar, wat een merkwaardige expansie van 17 % betekent. Even vergelijken: voor het dienstjaar 1975 boekte de globale aanvoer een terugloop van 16 %, terwijl voor het 1ste trimester 1976 reeds een positief expansieritme van 6 % genoteerd werd. **De heropleving van de aanvoertrafiek over zee blijft derhalve in vrij gunstige zin evolueren, en dit is wel de bijzonderste vaststelling bij de ontleding van dit eerste semestriële bilan.**

Deze bevredigende vooruitgang is in hoofdzaak te danken aan de uitzonderlijke meerwaarde bij de aanvoer van ruwe aardolie (+ 1/2 miljoen ton) en ferrygoederen (+ 125.000 ton). De toename vergeleken bij het 1ste semester '75 geeft ons respectievelijk + 24 % en + 21 %. Dit was ruimschoots voldoende om de lichte regressie vastgesteld bij de aanvoer van containergoederen (— 3 %) en bouwmaterialen (— 9 %) goed te maken. Qua import van crude oil even deze vergelijking: dienstjaar 1974: + 5 %; dienstjaar 1975: — 28 %; eerste trimester 1976: + 16 % en 1ste halfjaar 1976: + 24 %. **Mag deze gunstige evolutie als een teken van economische heropleving geïnterpreteerd worden?** Hier volgt het overzicht van de 4 voornaamste aanvoertrafieken van de Zeebrugse haven voor wat betreft het 1ste semester van huidig jaar:

1. Ruwe aardolie	2.334.283 ton	+ 24 %
2. Bouwmaterialen	738.958 ton	— 9 %
3. Ferrygoederen	700.527 ton	+ 21 %
4. Containergoederen	427.525 ton	— 3 %
Totale aanvoer	4.695.813 ton	+ 17 %

Mindere export van containergoederen en oliederivaten verantwoordelijk voor — 11 % afvoertrafiek

Wat nu de afvoer over zee betreft, brengt het 1ste semestriële bilan van dit jaar een totaal van 1.239.241 ton goederentrafiek tegenover 1.393.614 ton tijdens het overeenstemmend halfjaar 1975. De regressie is hier nogal scherp afgetekend: — 11 %. Andermaal vergelijken: — 4 % voor het dienstjaar 1975; — 20 % voor het 1ste trimester 1976. Blijkbaar is men « le creux de la vague » voorbij en evolueert de afvoer naar een langzame heropleving. Ook de Oostendse handelshaven had de afvoertrafiek tijdens het voorbije halfjaar een hoog negatief expansieritme gekend, nl. — 24 %. **Hieruit blijkt duidelijk dat onze uitvoer over zee nog altijd naar de nodige stimulans zoekt om zijn peil van vóór de economische crisis van 1973 te heroveren.** Nu volgt het overzicht van de 3 bijzonderste afvoertrafiek van de Zeebrugse haven tijdens het voorbije halfjaar:

1. Ferrygoederen	746.742 ton	+ 6 %
2. Containergoederen	313.391 ton	— 18 %
3. Petroleumderivaten	87.419 ton	— 63 %
Totale afvoer	1.239.241 ton	— 11 %

De gevoelige terugloop van de afvoer tijdens het voorbije halfjaar is in hoofdzaak te wijten aan de regressie van de containertrafiek (— 70.000 ton of — 18 %) en vooral aan de catastrofale achteruitgang van de trafiek der petroleumderivaten, welke liefst met 150.000 ton of — 63 % regresseerden t.o.v. het 1ste semester 1975. De vooruitgang van de afvoer der ferrygoederen was echter niet voldoende (46.000 ton of + 6 %) om dit verlies te compenseren.

In globo ruim 1/2 miljoen ton goederen meer bij een expansieritme van 9 %

Een aanvoer van 4.695.813 ton goederen over zee en een afvoer per zeeschip van 1.239.241 ton vracht geeft ons derhalve een globale zeegoederentrafiek van 5.935.054 ton ten voordele van de Zeebrugse haven voor het 1ste halfjaar 1976. Voor het overeenstemmend semester van vorig jaar beliep dit cijfer 5.406.214 ton zodat het expansieritme van het maritieme goederenverkeer van onze Noordzeepoort een bevredigende 9 % bedraagt. Wij herhalen het: het is dank zij de duidelijke heropleving van de aanvoer van crude oil en de verdere gunstige evolutie van de ferrygoederentrafiek zowel bij aan- als bij afvoer, dat dit vrij positief resultaat kon bereikt worden. Niet zo verheugend evenwel is de vaststelling van de konstante regressie van het containerverkeer, dat bij de afvoer het meeste uitgesproken is. Een overzicht van het expansieritme van het Zeebrugse goederenverkeer (aan- en afvoer) lezen wij in volgende tabel:

Jaar	Groeiritme	Jaar	Groeiritme
1973	+ 20 %	1ste trim.	— 0,8 %
1974	+ 10 %	1ste sem.	+ 9 %
1975	— 13 %		

Hieruit blijkt dat 1973 waarachtig een uitzonderlijk jaar was geweest. De opdagende laagconjunctuur remde deze expansie ietwat af in 1974, terwijl de grote « klop » zich vorig jaar bijzonder hard liet gevoelen. Het 1ste trimester van dit jaar leverde reeds een lichte heropflakking, welke tijdens de voorbije maanden april, mei en juni vrij duidelijke vormen aannam. **In het licht van deze vaststelling, mogen wij reeds beweren dat wij eindelijk « au bout du tunnel » zijn geraakt qua economische conjunctuur en maritieme wereldhandel?**

Tot slot van onze beknopte analyse brengen wij een samenvatting van dit eerste semestriële bilan 1976 op gebied van zeegoederenverkeer in de Zeebrugse haven:

	Aanvoer	Afvoer	Tot. trafiek
1-6/75	4.012.600 t.	1.393.614 t.	5.406.214 t.
1-6/76	4.695.813 t.	1.239.641 t.	5.935.054 t.
	(+ 17 %)	(— 11 %)	(+ 9 %)



Nu reeds in uw agenda noteren !!!

II^e Galabal Zeemacht

TE OOSTENDE - KURSAAL

Op 4 februari 1977

Le naufrage du Navire-Ecole belge «Comte de Smet de Nayer»

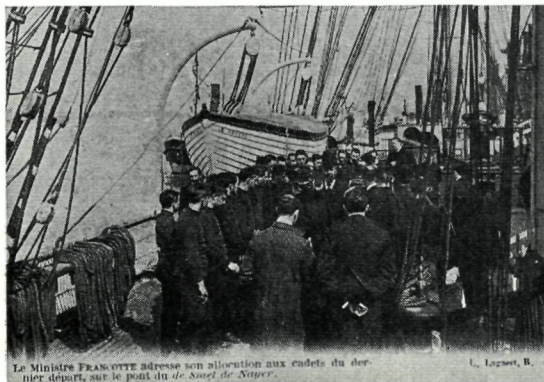
Par J.M. de DECKER de BRANDEKEN

(Les photos ont été gracieusement mises à la disposition par Mr. Werner Debaere)

Parmi les milliers de navires qui, chaque jour, quittent les ports, certains sont destinés à être « sans retour », à mourir non pas sous le chalumeau ou le marteau des démolisseurs, mais à disparaître de mort violente. Les ennemis du navire sont nombreux : le feu, les glaces, la tempête, la brume, les récifs, l'homme lui-même parfois.

Parfois aussi, le désastre qui l'engloutira peut prendre naissance dans ses propres flancs. Le navire-école belge « COMTE de SMET de NAYER » en fournit la démonstration tragique, voici soixante-dix ans.

Beaucoup de monde sur les quais d'Anvers, ce matin du 11 avril 1906, pour assister au départ de ce beau voilier, un trois-mâts carré âgé de deux ans à peine, destiné à l'amarinage des cadets de la marine marchande belge. Un de ces long-courriers « de bois et de toile », dont la haute voilure gonflée par le vent évoque la course et la flibuste. Destination : l'Afrique du Sud. Cargaison : du ciment à livrer à Natal.



Le ministre FRANCHOTTE adresse son allocution aux cadets du dernier départ, sur le pont du « Smet de Nayer ».

L. Laguer, B.

Le ministre FRANCHOTTE adresse son allocution aux cadets du dernier départ.

A bord, c'est la fiévreuse activité précédant les grands départs. Sur les quais, parents et amis des élèves suivent avec intérêt le ballet des cadets réglé au sifflet par les officiers. Pour cacher l'émotion, on échange des lazzis, des plaisanteries.

Mais voici le moment de larguer les amarres. C'est l'appareillage dans la fièvre. Les coeurs se serrent, les yeux se mouillent, les mouchoirs s'agitent. Hâlé par un remorqueur crachant rageusement sa fumée,

le « COMTE de SMET de NAYER » s'éloigne lentement sur les eaux grises de l'Escaut. Au premier coude du fleuve, il n'est déjà plus qu'une silhouette parmi beaucoup d'autres. Une silhouette qu'on ne reverra plus sur l'Escaut, ni nulle part ailleurs. Tout est en place pour une terrible aventure qui reste, aujourd'hui encore, le plus grand drame vécu par des Belges sur le théâtre de la mer.

Ils sont 59 à bord. Un « pacha », routier chevronné, le capitaine Fourcault ; le lieutenant van Zuylen van Nijvelt, premier officier ; les lieutenants Wenmackers, Van Essche et Célis ; l'aumônier Cuypers, avec sa carrure de trappeur, sa grosse face tannée, son poil gris et sa moustache roussie par le brûle-gueule, le médecin Molitor, les professeurs Van den Plas et Van Den Bossche, vingt marins et trente cadets de moins de 18 ans.

Après avoir mouillé à Flessingue, le « COMTE de SMET de NAYER » quitte l'embouchure de l'Escaut le 13 avril. Une bonne brise souffle. Les voiles sont hissées aux mâts de misaine et d'artimon, puis au grand mât. Et bientôt 3.000 mètres carrés de toile se gonflent dans la gloire du vent. Le pavillon belge est envoyé. Le voilier vogue fièrement vers la haute mer, direction sud.

Le 15 avril, il rencontre le paquebot « PRINCESSE-ELISABETH ». Navigation rapprochée pendant une demi-heure, au cours de laquelle on fait passer d'un bateau à l'autre des lettres des cadets pour leurs familles. Et déjà, le grand voilier, les voiles gonflées par la brise sud-sud-ouest, disparaît à l'horizon.

Pour toujours.

Rien, pourtant, ne laisse encore présager le drame. Tout va pour le mieux à bord. Les cadets, aidés par les hommes d'équipage manœuvrent bien sous la direction des officiers. On file cinq nœuds, allure que le vent frais permet d'augmenter encore le lendemain. Et le surlendemain. Au prix de quelques paquets de mer, il est vrai, mais sans qu'il y ait motif à inquiétude. D'ailleurs, le 17 avril au soir, bien que la mer restât grosse, le vent mollit.

- Ainsi, mes garçons seront amarines dès le début du voyage, confia Fourcault en souriant à l'aumônier Cuypers.

Une demi-heure plus tard, lorsqu'il regagne sa cabine, après un bref entretien avec le second, qui venait de prendre son quart et le maître d'équipage qui venait de terminer sa ronde, le sourire du commandant Fourcault a disparu. Il vient d'apprendre que le « bosco » a constaté un pouce d'eau dans



Le navire-école « COMTE de SMET de NAYER ».

la cale 2. Rien d'inquiétant en soi : il s'agissait vraisemblablement d'infiltrations causées par les paquets de mer qui avaient arrosé les panneaux au cours des heures précédentes. Mais avec un chargement de ciment, qui boit l'eau comme un buvard... Le maître d'équipage avait reçu instruction de sonder à nouveau toutes les trois heures et de rester discret sur cette mission.

Le commandant Fourcault ne pouvait pas ne pas se rappeler que son navire était né sous une mauvaise étoile. Lancé moins de deux ans auparavant, il avait chaviré à quai alors qu'on procédait au remplissage des réservoirs d'eau. Renfloué, il avait été aménagé pour augmenter sa stabilité. Les essais sous voile avaient été satisfaisants, mais la vitesse du voilier n'était pas très élevée. « Un beau sabot, mais un sabot » avaient déclaré certains experts.

Durant son premier grand voyage, au Chili, le « COMTE de SMET de NAYER » avait réalisé une honnête moyenne, mais à son retour à Anvers, on avait constaté que la coque était fatiguée. Il avait fallu remplacer de nombreux joints et rivets.

D'où l'inquiétude de Fourcault. La coque n'avait-elle pas fatigué à nouveau ? Ne serait-ce pas la cause des infiltrations d'eau dans la cale ?

Le 18 avril, à six heures du matin, le maître d'équipage Vandeputte frappe à la porte de la cabine du commandant. Son visage parle pour lui. Quatre pouces d'eau dans la cale et les réservoirs. Fourcault monte sur la dunette. Le vent a fraîchi. Le « COMTE

de SMET de NAYER » file dix nœuds avec une certaine gîte à babord. Ceci explique peut-être cela. L'officier de quart ne signale rien d'anormal. Il sait que le navire est lourd et se redresse lentement. « Faites serrer les perroquets », commande Fourcault. La mer est grosse. Les lames s'écrasent sur la lisse bâbord. La coque travaillait visiblement. La coque travaillait et il y avait de plus en plus d'eau dans la cale. S'il y avait rapport de cause à effet, la catastrophe était inéluctable.

Trois hommes seulement étaient au courant de cette rentrée d'eau. Fourcault, le second, van Zuylen van Nyvelt et le maître d'équipage, Vandeputte. A bord, la vie continuait comme à l'ordinaire. Dans l'entrepont, les cadets suivaient les cours des professeurs Van den Plas et Van Den Bossche. Les matelots s'acquittaient de leurs tâches. Le cuistot s'affairait autour de ses fourneaux. Le voilier examinait un foc de rechange. L'aumônier jouait avec le chien. La vie continuait, mais seul, Fourcault savait qu'elle était menacée.

En fin de matinée, d'énormes paquets de mer inondèrent les dortoirs et la cuisine. Le maître d'équipage fit écoper l'eau avec des seaux. Fourcault fit rétablir les perroquets avec l'espoir d'améliorer l'équilibre du navire. Le baromètre, stationnaire, restait bas. Pas de changement de temps à espérer dans l'immédiat. Le « COMTE de SMET de NAYER » ne craignait pas le gros temps, il était construit pour étaler les tempêtes. Mais il était de plus en plus lent à s'élever à la lame.



Durant l'après-midi, le vent se calme un peu, mais la houle reste forte. Le voilier roule de plus en plus fort, embarquant à chaque coup des paquets de mer. La gîte devient vraiment préoccupante. Les derniers sondages de la cale révèlent une nouvelle montée d'eau. C'est une véritable masse liquide que le navire roule à présent dans ses flancs. Il devient urgent de se mettre à pomper.

Dès lors, Fourcault réunit son équipage, auquel il s'était gardé jusque là de communiquer ses inquiétudes, et lui annonce sans autre détail que le navire fait eau et que des mesures de sécurité s'imposent. Le maître d'équipage est chargé de mettre en route la pompe à vapeur. Des équipes sont affectées aux pompes à main.

Les cadets ne manifestent aucune émotion, ils sont trop novices pour se rendre compte de la gravité de la situation. Les matelots, eux, s'étonnent de cette voie d'eau, après une semaine de mer seulement, alors que le navire n'a reçu aucun choc.

Les plus anciens se rappellent que le « COMTE de SMET de NAYER » est né sous une mauvaise étoile. Ils se souviennent que lors de son baptême, la marraine avait dû s'y reprendre à deux fois pour casser la bouteille de champagne contre l'étrave, ce qui était un mauvais présage. Il y avait eu ensuite les incidents après le lancement et les réparations à effectuer après la première croisière. En outre, on avait appareillé de Flessingue un vendredi 13, un vendredi-saint de surcroît... On sait que les marins sont volontiers superstitieux.

Quoi qu'il en soit, et sans laisser apparaître leur désarroi, ils se mettent à pomper. Mais la bataille est perdue d'avance. A la tombée du jour, il devient évident que les pompes à main seront impuissantes à étaler la rentrée d'eau. Et il ne reste qu'elles, car la pompe à vapeur, à demi submergée, refuse désormais tout service.

Pour le « COMTE de SMET de NAYER », rongé par un mal mystérieux dont l'évolution, en quelques heures, est devenue foudroyante, l'heure de l'agonie a sonné. Sa cargaison de ciment a joué le rôle d'éponge ; son poids est devenu tel que le navire est condamné à couler bas. Son réservoir à lest complètement rempli d'eau, il subissait à la fois la pression de celle-ci à l'intérieur de la coque et les violents coups de mer à l'extérieur. Sa résistance ne pouvait plus durer très longtemps.

Un instant d'espoir fou, pourtant, au cours de cette tragique nuit du 18 au 19 avril : la vigie signale les feux d'un navire à contre-bord. Deux feux blancs assez lointains.

- Un miracle, murmure l'aumônier Cuypers Aussitôt, les fusées jaillissent du voilier, dont les longues traînées rouges rayent la nuit basse. La rapidité de la réaction dit assez que son équipage n'attendait plus rien du « COMTE de SMET de NAYER », et que l'espoir d'être sauvé ne pouvait venir que de l'horizon. Espoir déçu, car les deux feux blancs ne brillaient plus. Il était quatre heures du matin.

Une dernière inspection du navire révèle au capitaine Fourcault qu'il ne commande plus qu'une épave. Près de deux mètres d'eau dans les cales. Une multitude de craquements, d'éclatements, de déchirures rauques. Le pont du « COMTE de SMET de NAYER » est au ras des vagues. Il n'y a plus une seconde à perdre, il est plus que temps de prendre les dispositions d'abandon.

Un premier canot, celui de bâbord, est descendu. Précipité avec violence contre le flanc du navire, il chavire. Le second, celui de tribord, connaît le même sort entraînant ses trois occupants dans l'eau sombre à peine éclairée par le petit jour gris. Les vagues furieuses les empêchent de saisir les bouées de sauvetage qu'on leur lance du pont à l'aide de cordes.

Chez les cadets, c'est l'affollement. Terrifiés, ils sont tous rassemblés sur le « spardeck », au pied du grand mât, écartés par les matelots qui craignent que leur inexpérience ne soit la cause d'une fausse manœuvre.

Le grand canot est descendu avec d'innombrables précautions pour éviter qu'il connaisse le même sort que les deux précédents. Mais il a à peine touché l'eau





*Un groupe de cadets du Navire Ecole, sombré en avril 1906
Een groep kadetten van het Schoolschip, vergaan in April 1906*

qu'un grosse lame le précipite contre la coque du voilier et le fait chavirer. Par chance les amarres qui le retiennent au navire n'ont pas été brisées. Un matelot s'offre pour essayer de le redresser. On le descend à l'aide d'un cordage. Au péril de sa vie, recouvert sans cesse par les lames de plus en plus fortes, risquant vingt fois d'être fracassé entre l'embarcation et la coque, il arrive à redresser le canot.

Pendant ce temps, d'autres matelots se sont portés vers le gaillard d'avant où se trouvent encore deux embarcations, mais il est impossible de s'en approcher, le pont noyé les isolant des naufragés. Bilan du désastre : un seul canot à flot, à moitié rempli d'eau, pour les 56 hommes restant à bord du « COMTE de SMET de NAYER ». Encore fallait-il qu'ils puissent l'atteindre !

Debout à l'arrière, le commandant Fourcault donne l'ordre aux cadets de sauter à la mer et de tenter de rejoindre le canot. Toujours groupés autour du grand mât, paralysés par la peur, les pieds déjà dans l'eau, les jeunes gens ne paraissent pas se rendre compte que c'était maintenant ou jamais. Il fallut que les matelots donnent l'exemple et que le lieutenant Van Zuylen les encourage pour qu'ils se décident à franchir la lisse.

Chaque fois qu'un homme sautait à la mer, l'aumônier Cuypers le bénissait d'un geste large en lui donnant l'absolution.

- Sauvez-vous maintenant, Monsieur l'aumônier, lui dit le commandant Fourcault.

- Je reste près de vous commandant. J'ai trop de travail, répond l'abbé Cuypers.

Même réponse du lieutenant van Zuylen, qui ne veut pas prendre à bord du canot la place d'un de ses hommes.

- Allez-y. Il leur faudra un officier pour les diriger et les aider à regagner la terre.

- Les trois lieutenants sont là pour cela.

- Je vous ordonne de partir.

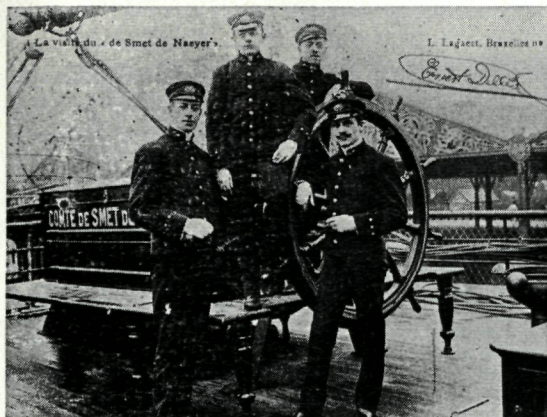
- Je partirai lorsqu'il n'y aura plus personne de l'équipage à bord.

Une vingtaine d'hommes restaient encore sur l'épave.

- Mais qu'attendent-ils donc. Allez vous autres, cria Fourcault.

Son cri se perdit dans un énorme bruit d'explosion. La coque du « COMTE de SMET de NAYER » venait de se briser en deux, au tiers arrière de sa longueur. Les drisses cassent. Les voiles sont arrachées. Leurs lambeaux durs comme des lames frappent les hommes, les renversent, les assomment, les jettent à la mer. Les vagues qui écrasent leurs masses furieuses sur le pont balayent tout sur leur passage. Un craquement terrible. Le tonnerre semble foudroyer le navire. C'est le mât d'artimon qui vient de s'abattre sur le pont fracassant tout sous son poids.

Il est sept heures dix, ce dix-neuf avril. Dans la lumière blanche du matin, le « COMTE de SMET de NAYER », coupé en deux, la poupe et la proue se dressant obliquement vers le ciel, disparaît dans un grand tourbillon au milieu du fracas des lames et avec un long bruit d'aspiration.



Quelques secondes plus tard, il ne reste à la surface de la mer que quelques épaves noires surnageant sur un tourbillon d'écume.

Ils sont 22, une majorité de cadets, serrés dans le canot à deux cents mètres du lieu du naufrage, hébétés, les yeux agrandis par l'effroi, à se retrouver seuls sur l'immensité grise de l'océan, à prendre finalement conscience de la précarité de leur sort. Ecrasés par leur propre faiblesse, la presque totalité des membres de l'équipage a péri en luttant désespérément pour tenter de les sauver, ne comprenant pas comment ils sont encore en vie, anéantis par l'ampleur d'un drame auquel ils n'étaient pas préparés.

Anéantis au point de ne pas lever le petit doigt pour essayer de repêcher quelques autres survivants, agrippés l'un à un tonneau, l'autre à un espar, un autre encore à une cage à poules, qui nagent désespérément vers le canot et, malgré leurs efforts, dérivent loin, toujours plus loin.

Au point d'hésiter à prendre à bord quatre rescapés qui nagent vigoureusement vers le canot dont ils attendent visiblement que les occupants fassent force de rames vers eux. Il s'agit d'un cadet, d'un matelot et de deux lieutenants : Wenmackers et Célis.

- On est déjà trop comme cela, on va chavirer ! On peut les excuser, ce sont des gosses dont le plus âgé a moins de vingt ans. Il faudra qu'un matelot, un peu plus âgé, avance l'argument : « On a besoin des officiers pour nous conduire à terre » pour que les hésitations soient dissipées et qu'on laisse les quatre hommes monter à bord du canot.

Aussitôt, Wenmackers prend le commandement.

- Je vous tirerai de là, affirme-t-il. Nous sommes à vingt-quatre heures de la terre. Nous avons assez de provisions pour tenir le coup jusque là. Mais il faudra souquer dur. Le salut dépendra de votre discipline.

Le canot est endommagé et il fait eau. Il faudra écoper avec des bidons vides. Des équipes sont formées qui rameront à tour de rôle. Au sommet d'un mât de fortune, on hisse une voile faite de vêtements grossièrement assemblés. Le moral revient, car on sent à bord du canot qu'on a affaire à un chef, et on se met à écoper et à souquer.

Wenmackers, en fait, a menti, mais il n'avait pas le choix. On n'est pas à vingt-quatre heures de la côte, mais à cinq jours. Les provisions se réduisent à trois livres de chocolat, un baril d'eau et deux bouteilles de « peptone ». De quoi tenir un

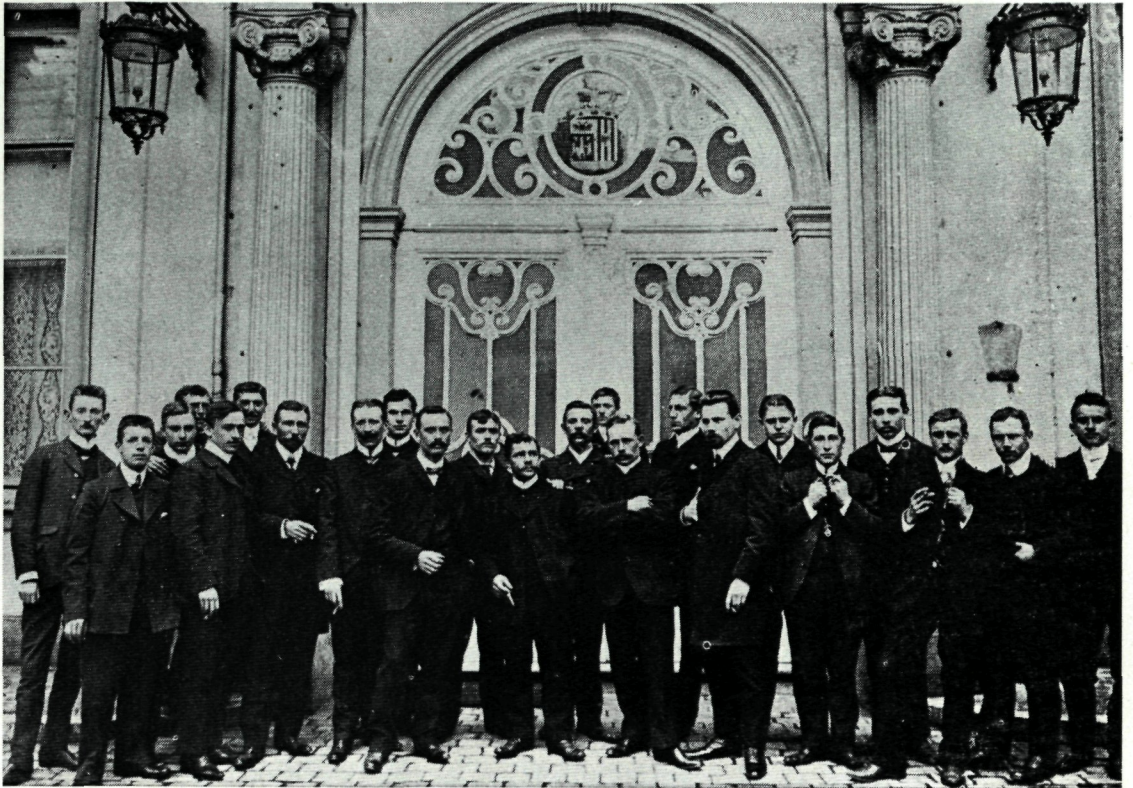
jour tout au plus. Le seul espoir de survie est la rencontre d'un navire. Esprit fondé, car on se trouve dans le golfe de Gascogne, très fréquenté, mais fort mince espoir malgré tout, car l'océan est vaste et le canot du « COMTE de SMET de NAYER » si petit !

Durant toute la matinée du 19 avril, les rescapés ramèrent avec force, soutenus par les encouragements du lieutenant Wenmackers. Dieu sait pourtant si la partie était dure. L'embarcation, surchargée n'avancait que lentement, embarquant à chaque lame un peu forte. Mais les cadets, ayant retrouvé confiance, ramaient et écopaient à tour de bras. En début d'après-midi, la lutte contre l'océan devenant de plus en plus dure, la fatigue se faisant sentir et la mer restant désespérément vide, le découragement succéda à l'espoir. La distribution d'une demi-tablette de chocolat et de quelques gorgées d'eau par personne, à midi, assortie de l'annonce qu'il n'y aurait plus rien avant sept heures du soir, souleva quelques murmures. La promesse, fallacieuse, que tout le monde mangerait à sa faim le lendemain et même plus si certains le voulaient, ne récolta que quelques sourires vite éteints.

Wenmackers, lui-même, n'y croyait plus. Les gosses n'avaient plus les forces physiques voulues, ni les ressources morales pour tenir longtemps encore. Le lieutenant avait surestimé la résistance des cadets et il commençait à regretter maintenant de leur avoir menti. Que se passerait-il le lendemain, lorsque les vivres seraient épuisés et qu'aucune côte n'apparaîtrait à l'horizon ? Et qu'il ne pourrait plus cacher à ses hommes que la mort lente était désormais la seule issue à leurs épreuves ?

Les hommes les plus solides relaient désormais plus souvent qu'à leur tour leurs camarades les plus épuisés pour qui manœuvrer une rame est devenu une entreprise surhumaine. Le lourd silence qui règne à bord du canot, la solitude de la mer, le souvenir de la tragédie vécue rongent impitoyablement le moral des naufragés comme l'acide sur l'acier. Plus personne ne se fait illusion sur le sort qui l'attend. Chacun s'en remet, faute de mieux, à la Providence.

Et la Providence se manifeste, à quatre heures, sous la forme d'une voile qui apparaît à l'horizon. C'est le lieutenant Célis, l'autre officier de l'embarcation, qui l'a aperçue. « Un navire ! ». Quelques secondes se passent avant que les occupants du canot ne réalisent la signification de ce cri. Quelques secondes encore avant qu'ils ne se rendent compte que le lieutenant Célis n'avait pas été victime de son imagination ou d'une illusion d'optique, et c'est le délire. On crie, on hurle comme si ces clameurs pouvaient être entendues par le trois-mâts lointain, à une dizaine de milles environ, dont l'existence ne fait plus de doute, on agit désespérément des morceaux de toiles, des maillots, les rames, tout ce qu'on peut agiter. On est sauvé ! On est sauvé, pour autant qu'à bord du trois-mâts une vigie ait repéré de son côté le canot du « COMTE de SMET de NAYER ». Pour le lieutenant Wenmackers, cela semble peu probable vu la distance. Pour mettre la chance de son côté, il faut donc, tenter de s'approcher du voilier et pour ce faire se mettre en travers de sa route. Wenmackers, pourtant, hésite à donner l'ordre de changer de cap car, en ce faisant, il choisissait de s'éloigner de la terre et, en cas d'impossible poursuite, condamnerait ses hommes à une mort certaine.



Les survivants, de gauche à droite : inconnu ; Sacré ; Ulser ; inconnu ; Cornerade ; Denecker ; Van der Plasse ; Dr. Molitor ; Meulemeester ; Wenmaeckers ; Taeymans ; Vandeputte ; Van Strydonck ; Vermeulen ; Celis ; Vandenberghe ; Van den Bossche ; Dubois ; inconnu, pas visible ; Van Maele ; Netels ; Barbaix ; Veys ; Beelaerts.

Mourir pour mourir, autant avoir tenté l'impossible. Wenmackers choisit le navire et fait modifier la route du canot. Le hasard était désormais maître du destin des naufragés. Deux heures d'attente, interminables, durant lesquelles leur sort fut sur la balance. Décidé comme le lieutenant à jouer le tout pour le tout, le docteur fait procéder à une nouvelle distribution de vivres. Les dernières tablettes de chocolat, les dernières réserves d'eau, les deux bouteilles de « peptone » y passent.

Vers six heures, alors que la nuit tombe doucement et que le désespoir est prêt à fondre de nouveau sur les malheureux, ils voient le trois-mâts changer de cap et se diriger vers eux. On les a vus. Ils sont sauvés. Sauvés ! Une demi-heure plus tard, les hommes du « COMTE de SMET de NAYER » se retrouvent à bord du « DUNKERQUE », un trois-mâts français faisant route vers Hambourg, dont le commandant ne peut dissimuler sa stupéfaction :

- Il n'y avait donc que des mousses sur ce bateau-là !

Le drame qu'avait été le naufrage du « COMTE de SMET de NAYER » était terminé, sauf pour les familles des trent-trois victimes qui y avaient laissé la vie. Le mystère qui entoure sa disparition ne faisait que naître. Il n'a toujours pas été dissipé. Qu'il y ait eu mystère, on s'en rendit compte dès l'arrivée du « DUNKERQUE » à Douvres, quelques jours plus tard, lorsque le remorqueur « GRANVILLE » proposa au capitaine du voilier français, Morfouace, de prendre en charge les rescapés pour les rapatrier à Ostende par le premier paquebot venu

et qu'il se heurta à un refus. Les naufragés du « COMTE de SMET de NAYER » désiraient continuer leur voyage, à bord du « DUNKERQUE » jusqu'à Hambourg. Ils avaient les nerfs très éprouvés et redoutaient la foule.

Le lieutenant Wenmackers confirma cette décision au patron du « GRANVILLE ». Il attendait des ordres du gouvernement belge, auquel il avait transmis la liste des survivants. Il se borna, visiblement contrarié, à déclarer que le naufrage était dû à une voie d'eau dont on ne s'expliquait pas la cause. Il fallait attendre les conclusions de l'enquête qui ne manquerait pas d'avoir lieu.

Et le « DUNKERQUE » appareilla pour Hambourg. Le lendemain, le naufrage du « COMTE de SMET de NAYER » faisait la une de la plupart des journaux français, anglais et belges. On avait fait de la copie au départ des déclarations laconiques du lieutenant Wenmackers, mais on s'étonnait quand même du mutisme des naufragés et de leur porteparole. On comprenait le souci de celui-ci de réserver à son gouvernement la primeur de son récit. Mais de là à refuser de répondre à quelques questions, bien anodines, sur les circonstances du drame, cela créait un certain malaise !

Ce malaise fut ressenti le plus profondément en Belgique, pour laquelle la perte du navire-école constituait une catastrophe nationale, d'autant plus que la liste des disparus n'avait toujours pas été publiée. Intolérable angoisse pour les familles des membres de l'équipage. On cria au scandale. On rappela les avatars qu'avait connus le « COMTE de



Les deux derniers survivants, à gauche Mr. G. Denecker (Ostende), à droit le Prof. Vanden Bossche (Anvers).

(Après que cet article a été rédigé, le Prof. Van Den Bossche est décédé le 18 septembre 1976 ainsi que Monsieur De Necker le 1 décembre.)

SMET de NAYER » depuis son lancement. On affirma qu'il avait été construit au rabais avec de mauvais matériaux. De nombreuses demandes d'interpellations furent déposées à la Chambre.

Le gouvernement ne se décidant toujours pas à publier la liste des rescapés, les rumeurs les plus folles circulèrent. Le « DUNKERQUE » avait coulé à son tour, en Mer du Nord, Il n'y avait pas de survivants !

Le trois-mâts français, qui se portait le mieux du monde, arriva à Hambourg le 28 avril. Les journalistes l'y attendaient, nombreux. Tout comme à Douvres, les rescapés refusèrent de leur parler. A la nuit tombante, encadrés par des forces de police, ils débarquèrent et furent conduits à la gare. Le gouvernement belge redoutant apparemment des manifestations à leur arrivée à Bruxelles, ils furent débarqués à la frontière, et, séparés en petits groupes qui prirent des trains différents.

A leur arrivée, ils furent tous interrogés longuement. Il appartenait désormais aux enquêteurs de faire toute la lumière sur le drame. Il fallait faire vite si l'on voulait apaiser l'opinion publique, qui ne s'expliquait pas l'extraordinaire discrétion des rescapés au sujet des circonstances du naufrage. Cela cachait quelque chose. Quoi ?

En ce début du mois de mai 1906, la Chambre fut le théâtre de débats houleux au cours desquels on remit à nouveau en question la qualité de la construction du voilier-école, « Un bateau pourri ! » ; on déclara sur base du témoignage de certains rescapés que personne à bord ne savait comment déclencher la mise à l'eau des canots de sauvetage ; on prétendit que les officiers, n'ayant pas su maîtriser la panique de l'équipage, s'étaient montrés inférieurs à leur tâche, que faute d'un commandement ferme la plus grande confusion avait régné

au moment de la catastrophe, que des matelots avaient pris de force la place des cadets à bord de la seule baleinière utilisable, etc., etc...

Le gouvernement n'eut pas de peine à répondre que le « COMTE de SMET de NAYER » avait été classé en première catégorie par les experts du Lloyd, à la suite d'essais de solidité et de navigabilité ; que dans des circonstances du même genre, la faiblesse momentanée d'hommes frappés par le malheur avait donné lieu à des incidents semblables dans beaucoup de naufrages et que l'héroïsme de commandant Fourcault, du lieutenant van Zuylen et de l'aumônier Cuypers, étaient dignes des grandes traditions de la mer. Le mystère, un certain mystère, n'en subsista pas moins. Dont les experts n'apportèrent jamais l'explication.

L'enquête menée en vue de déterminer les causes du naufrage et d'en établir éventuellement les responsabilités n'aboutit à aucune conclusion précise. Le « COMTE de SMET de NAYER » avait emporté son secret avec lui au fond de l'océan.

* * *

Le navire-école belge eut un remplaçant, le « COMTE de SMET de NAYER II », auquel succéda « l'AVENIR ». Celui-ci navigua sous les couleurs belges jusqu'en 1932, date à laquelle il fut vendu à un armateur finlandais qui le céda, cinq ans plus tard, à la Hamburg-America Line. Rebaptisé « ADMIRAL KARPFANGER » le voilier revint à sa destination première : un navire-école. Il sombra corps et biens au large du Cap Horn, au retour de son premier voyage, une croisière d'amarinage qui l'avait mené d'Hambourg en Australie. 62 hommes, dont 40 cadets se trouvaient à bord.

Tout comme celui du « COMTE de SMET de NAYER », le naufrage de « l'AVENIR » demeura inexpliqué.

Crisisbeheer

Door
Vloot-Admiraal
Sir Peter HILL - NORTON
Voorzitter Militair Comité NAVO

Het Atlantisch bondgenootschap, bestaande uit vijftien geografisch zeer verspreide soevereine staten, heeft een vrij gecompliceerde machinerie nodig om ervoor te zorgen dat de regeringen volledig op de hoogte zijn van de feiten wanneer er zich een crisis voordoet, een zaak van fundamenteel belang wil men met één doel voor ogen tot snelle, samenhangende en positieve politieke beslissingen komen.

Er zijn vaak definities gegeven van hetgeen men zich ten doel stelt met deze handelwijze die « crisisbeheer » wordt genoemd, maar de duidelijkste omschrijving heb ik gevonden bij de Amerikaanse hoogleraar Lipson. « Een crisis, » zegt hij, « is een geschil tussen twee regeringen of groepen van regeringen over een kwestie die essentieel geacht wordt voor de levensbelangen van één of beide partijen. Daarbij laaien de gevoelens uitzonderlijk hoog op, met de mogelijkheid van een gewelddadige explosie. Een dergelijke crisis wordt beheerd indien er een voor beide partijen aanvaardbare oplossing wordt gevonden, zonder dat men zijn toevlucht neemt tot geweld. Zij wordt met succes beheerd indien de daaraan ten grondslag liggende bronnen van conflict ook voor de toekomst worden weggenomen. Met een variant op Clausewitz zou men kunnen stellen dat de internationale politiek bestaat uit het voorkomen van oorlog met andere middelen ». Dit is de definitie die ik in dit artikel zal gebruiken.

Tot dusver heeft de NAVO echter op deze manier niet met een crisis hoeven te worstelen. Natuurlijk zijn er op zichzelf staande redenen tot ernstige bezorgdheid geweest, maar bij geen daarvan was het bondgenootschap betrokken als een collectieve eenheid, zelfs niet op het niveau van een eenvoudig alarm, d.w.z. de eerste en voorbereidende fase van het NAVO Alarm System. Het feit dat crises die alarmsmaatregelen vereisen zich niet hebben voorgedaan of vermeden zijn, mag beschouwd worden als een succes voor de alliantie, al hebben sommigen deze toestand toegeschreven aan een algemene aarzeling om onaangename beslissingen te nemen of zelfs aan het ontbreken van de machinerie die voor snelle politieke raadpleging in snel veranderende situaties zoals de Hongaarse opstand en de inval in Tsjecho-Slowakije zo noodzakelijk is.

Maar indien wij denken aan hetgeen de Sowjets voor ogen hebben en aan hun groeiend vermogen om hun doelstellingen te bereiken, dan kunnen wij op een gegeven dag voor zo'n crisissituatie komen te staan, waarbij wij er dan naar moeten streven om de toestand in handen te nemen voordat hij zodanige proporties aanneemt dat onze belangen in het gedrang komen. Alvorens evenwel te onderzoeken welke middelen de geallieerden in een dergelijke situatie ten dienste staan, dienen wij enige jaren in de tijd terug te gaan en een nog vrij recent verleden in ogenschouw te nemen.

Tot vrij kort geleden bezat het bondgenootschap in het geheel geen instrumenten voor een collectief crisisbeheer. Met de aanvaarding van het flexibele antwoord als defensieconcept lag de nadruk niet meer op de leerstelling van de totale oorlog met weinig of geen waarschuwingstijd - en dus weinig of geen tijd, of zelfs noodzaak, voor collectief overleg - maar op een strategie die ervan uitgaat dat er in de politiek-militaire situatie waarschijnlijk eerst een toenemende verslechtering komt voordat er een aanval wordt ontketend. Gedurende deze waarschuwingstijd zou de NAVO trachten alle mogelijke maatregelen te nemen om een feitelijk uitbreken van vijandelijkheden te voorkomen en, mocht dit laatste toch gebeuren, het antwoord daarop in de hand te houden. Het invoeren van deze strategie bracht de noodzaak met zich mee om binnen het bondgenootschap effectieve regelingen te treffen die het proces van het crisisbeheer mogelijk zouden maken. Iedereen die er enigszins van op de hoogte is hoe zo iets op nationaal vlak wordt georganiseerd, begrijpt welke omvangrijke en ingewikkelde problemen hiermee aan de orde kwamen.

De voorzieningen die thans binnen de NAVO bestaan, zijn gebaseerd op de aanbevelingen van een speciaal comité van ministers van defensie dat in 1966 werd opgericht. Dit comité had tot voornaamste taak bepaalde aspecten van de nucleaire strategie te onderzoeken, maar bij nader inzien bleek dat vele van de procedures en instrumenten die nodig waren voor onderlinge raadpleging over het gebruik van kernwapens, evenzeer van toepassing waren op al het politieke overleg en op alle besluitvorming in een periode van verhoogde spanning.



Vloot-Admiraal Sir Peter HILL-NORTON, Voorzitter Militair Comité (Nato Photo).

Basisconcepten

Het systeem waarmee crisistoestanden in de hand moeten worden gehouden, gaat uit van bepaalde en vrij voor de hand liggende basisconcepten:

1. De Noordatlantische Raad (of voor defensieaan- gelegenheden het Comité voor Verdedigingsplan- nen - DCP) is in het bondgenootschap het hoogste gezag.
2. Alle beslissingen door de Raad of door het DPC genomen geven uitdrukking aan de collectieve wil van de regeringen der lidstaten. Binnen de Raad of het DPC wisselen de regeringen van gedachten en werken - naar mag worden verhoopt - over alle belangrijke kwesties een gezamenlijk standpunt uit. Het overleg bestrijkt politieke, militaire, economi- sche en een hele reeks andere onderwerpen. Hier- bij is vermeldenswaardig dat er om via de nor- male diplomatieke kanalen dezelfde resultaten te bereiken - waarbij dus elk land afzonderlijk de an- dere veertien consulteert - niet minder dan 105 bila- terale contracten over elk te behandelen punt no- dig zouden zijn.
3. Volgens de overeenkomst van Lissabon van 1952 hebben de lidstaten aan hun permanente vertegen- woordigers in de Raad de verantwoordelijkheid overgedragen om hun regeringen in alle aspecten te vertegenwoordigen.
4. De Raad of het DPC wordt in tijden van crisis aan de militaire kant ter zijde gestaan door het Militair Comité en aan de civiele kant door een aantal civiele comité's met deskundigen op het ge- bied van politieke zaken, economie, civiele mobili- satie en voorlichting.

Het laatste basisgegeven is dat de NAVO-bevelheb- bers hun instructies krijgen van het NAVO-hoofd- kwartier te Brussel.

Ik moet er hier op wijzen dat de rol van de Raad en het DPC in tijd van oorlog nooit volledig is om- schreven. In de loop der jaren zijn er echter zekere regels aanvaard waarbij de Raad en het DPC be- langrijke verantwoordelijkheden hebben gekregen in tijden van groeiende spanning. Uitsluitend op militair terrein omvatten die de collectieve besluit- vorming t.a.v. het in phases in werking stellen van het NAVO Alarm System evenals andere voorzorgs- maatregelen zoals, om er maar enkele te noemen, het in stelling brengen van de strijdkrachten die onmiddellijk dienen te reageren, het in actie bren- gen van marine-eenheden die voor bepaalde geval- len paraat worden gehouden en het goedkeuren van gevechtsregels.

De machinerie

Na deze achtergrond geschetst te hebben wijd ik thans aandacht aan de machinerie die voor het crisisbeheer tot dusver is opgezet en die in twee aspecten kan worden verdeeld: de materiële appa- raat en de procedures op nationaal vlak.

Wat de materiële faciliteiten betreft, waren snelle, veilige en betrouwbare verbindingen voor het uit- wisselen van gegevens en ter bevordering van over- leg en besluitvorming een eerste vereiste. Via het NAVO verbindingssysteem, dat geheel automatisch is en over een satelliet beschikt, staan thans alle hoofdsteden in contact met het hoofdkwartier te Brussel en met de drie opperbevelhebbers (1).



Generaal Alexander M. HAIG, Geallieerde opperbevelhebber Europa (SACEUR) (Nato Photo).

(1) De Geallieerde Opperbevelhebber Europa (SACEUR), de Opperbevelhebber Atlantische Oceaan (SACLANT) en de Opperbevelhebber Kanaalzone (CINCHAN).



Admiraal Isaac C. KIDD, Jr. (USN) opperbevelhebber Atlantische Oceaan (SACLANT) (Nato Photo).

Admiraal Sir John TEACHER (UK) opperbevelhebber Kanaalzone (CINCHAN) (Nato Photo).



Naast dit verbindingssysteem dat uiteindelijk zal opgaan in het geïntegreerde verbindingssysteem van de NAVO, bestaat er het « Secure Voice » telefoonnet dat vier jaar geleden bescheiden werd opgezet en mettertijd het hele bondgenootschap zal omvatten.

Vervolgens was er een situatiecentrum nodig op het hoofdkwartier te Brussel waar gegevens uit de lidstaten en van de militaire bevelsinstanties konden worden verzameld, beoordeeld en weer konden worden doorgespeeld naar soortgelijke centra in de nationale hoofdsteden en NAVO-commandocentra. Het situatiecentrum, dat thans een feit is geworden, is eveneens verantwoordelijk voor het presenteren van informatie aan de ambassadeurs in de Raad en het DPC en aan de militaire vertegenwoordigers in het Militair Comité.

Dit zijn de twee voornaamste instrumenten die ons ten dienste staan. Gemeten naar sommige nationale maatstaven zijn zij nog niet verfijnd genoeg en er moet dus nog veel aan gedaan worden. Ik kom hier in dit artikel nog op terug.

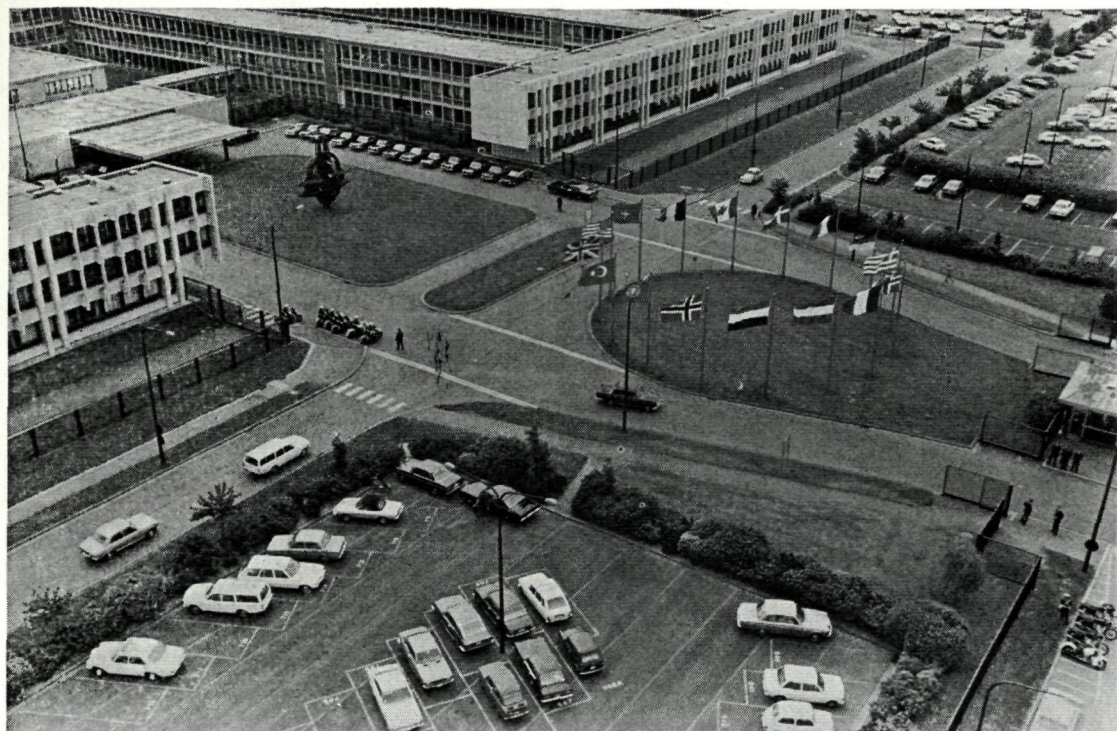
Gezamenlijke procedures

Zoals ik reeds vermeld heb, heeft men in de afgelopen vijf of zes jaar een compendium samengesteld van gezamenlijke procedures. De eerste daarvan heeft betrekking op het uitwisselen van gegevens en informatie, uitgaande van het standpunt dat veertien of vijftien regeringen, indien zij het eens willen worden over een gezamenlijke actie, moeten uitgaan van dezelfde fundamentele gegevens.

De voorzieningen waarmee men in 1969 is begonnen, komen hierop neer dat inlichtingen afkomstig uit een hoofdstad naar het NAVO-hoofdkwartier in Brussel en naar de hoofdkwartieren van de drie NAVO-opperbevelhebbers worden doorgesonden. Informatie van bijzonder belang wordt door alle hoofdsteden onmiddellijk doorgesonden naar alle eindstations van het NAVO-verbindingssysteem.

Het beoordelen van militaire informatie op internationale basis en de interpretatie die door de NAVO-opperbevelhebbers aan die informatie gegeven wordt, zijn van grote waarde omdat wij een breed spectrum van talent en kennis tot onze beschikking hebben. Wat de meer algemene politiek-militaire gebeurtenissen betreft maken de lidstaten elkaar, het hoofdkwartier in Brussel en de NAVO-opperbevelhebbers voortdurend deelgenoot van hun visie op de situatie. Dit is een procedure die uitgaat van een door de ministers van defensie aanvaard beginsel dat de lidstaten hetgeen zij weten met alle andere lidstaten moeten delen, teneinde in een snel veranderende situatie een tijdig overleg op grond van gemeenschappelijke gegevens mogelijk te maken. Het zou uiteraard onlogisch zijn en zelfs gevaarlijk indien sommige landen zich nog met een situatie vertrouwd zouden moeten maken op een moment dat er gezamenlijk beslissingen getroffen moeten worden.

Deze uitwisseling geeft een zeer noodzakelijk inzicht in de gedachtengang en de opvattingen van alle lidstaten en op het hoofdkwartier in Brussel wordt dit proces nog aangevuld door voorzieningen die erop gericht zijn om te komen tot een gezamenlijke politiek-militaire beoordeling door het gehele bondgenootschap van een bepaalde actuele situatie. Een dergelijke algemene beoordeling zou



Luchtfoto van de hoofdingang NATO-hoofdkwartier.

(Nato Photo).

in een periode van spanning uiteraard van eminente waarde zijn, omdat het veel gemakkelijker wordt om het over een bepaalde gedragslijn eens te worden zodra men de gebeurtenissen op dezelfde wijze interpreteert.

Kortom, wij hebben de verbindingen, wij beschikken over gezamenlijke fundamentele gegevens en wij hebben methodes uitgewerkt om de binnenkomende inlichtingen te beoordelen - op nationaal vlak, op het niveau van de opperbevelhebbers en, in groeiende mate, op het Brusselse hoofdkwartier van de NAVO.

Hoe reageert het bondgenootschap ?

Dit brengt ons tot de vraag hoe het bondgenootschap komt tot een gezamenlijke reactie wanneer er zich een werkelijke crisis voordoet, een reactie die uiteraard door de omstandigheden gedicteerd wordt. Bij het bepalen hoe er gereageerd dient te worden staan voor de Raad of het DPC vrij veel opties open. Deze variëren van diplomatieke en economische maatregelen via het hele spectrum van voorbereidende stappen voorzien in het NAVO Alarm System tot gezamenlijke plannen voor militair optreden.

De meeste diplomatieke en economische maatregelen zouden slechts van toepassing zijn aan het lage eind van de crisiscurve, maar dat wil nog niet zeggen dat zij onbelangrijk zijn. Naarmate de spanning echter toeneemt, zullen militaire stappen zoals het in stelling brengen van fronttroepen, een versterking van de flanken, het uitvoeren van tactische plannen of het uitbreiden van de strijdkracht, zich steeds sterker aan de regeringen opdringen en in het DPC hun weerspiegeling vinden.

Bij dit alles dient één kritieke factor niet over het hoofd gezien te worden, nl. de last die op de Raad en het DPC gelegd wordt, hetgeen tijdens manoeuvres steeds duidelijker is geworden.

Indien het werkelijk ernst wordt, zou die druk op de Raad en het DPC aanzienlijk groter worden, zodat de ambassadeurs of hun plaatsvervaarders en het Militair Comité ongetwijfeld dag en nacht bijeen zouden moeten zijn.

Daarom dienen er middelen te worden gevonden waardoor bepaalde beslissingen, vooral die het NAVO Alarm System betreffen, overgelaten kunnen worden aan een multinationaal lichaam beneden het niveau van de Raad en het DPC. Er zijn in die richting al stappen gedaan.

Met de methodes van overleg en besluitvorming die ik reeds beschreven heb, dient een zeer delicaat evenwicht bewaard te worden, zodat men enerzijds voorkomt dat de situatie ernstiger wordt en anderzijds dat de tegenpartij wordt geprovoceerd. Het hoofddoel moet echter zijn dat, mocht het crisisbeheer falen, het sein voor de vereiste militaire maatregelen teegn een aanval op het juiste moment gegeven wordt.

Dit brengt mij op de ingewikkelde verhouding tussen het element waarschuwingstijd en het functioneren binnen die tijd van het NAVO Alarm System. Dit probleem wordt thans onderzocht door een gezamenlijke werkgroep van de internationale militaire staven in Brussel. Ik zal hier niet verder op ingaan, maar de kwestie komt neer op het omzetten van strategische waarschuwingstijd in voorbereidingstijd en het systematisch gebruikmaken daarvan teneinde onze defensiepositie te verbeteren. Een maximaal gebruik van de waarschuwings-

tijd is geheel en al afhankelijk van de wil en de vastbeslotenheid van de betrokken regeringen en normaal gesproken is unanimité binnen de besluitvormende organen van de NAVO daartoe een eerste vereiste.

Heerst er geen unanimité in Raad of DPC, in het bijzonder waar het kernwapens betreft, dan dient de Raad/DPC de betrokken kernmogendheid of -mogendheden een overzicht te geven van de nationale gezichtspunten, waarna in dit geval de uiteindelijke beslissing bij de laatste ligt.

Slotsom

Hoewel het bondgenootschap dus de mechanische middelen (waaran overigens nog gewerkt wordt) bezit om tot gezamenlijke beslissingen te komen, blijven politieke wil en vastbeslotenheid het vitale element vormen.

Kort samengevat, komen de middelen die voor de gezamenlijke besluitvorming geschapen zijn, hierop neer :

1. Het NAVO-verbindingssysteem dat nog volledig geïntegreerd dient te worden en nog voor veel verbetering vatbaar is. Dit gebeurt ook, maar er is veel tijd en veel geld mee gemoeid.
2. Het situatiecentrum op het hoofdkwartier te Brussel, door militairen bezet maar onder civiel gezag. Ook dit behoeft qua organisatie nog veel verbetering en aanzienlijke militaire versterking voor belangrijke manoeuvres en crisistoestanden. Maar het bestaat, het functioneert en wordt snel beter.
3. De serie politiek-militaire oefeningen waarbij na een betrekkelijk eenvoudig begin thans vrijwel alle ministeries in de nationale hoofdsteden betrokken zijn die een bijdrage tot het crisisbeheer kunnen leveren. Ministers nemen daar thans persoonlijk aan deel.
4. Rechtstreekse deelneming van de huidige leden van het DPC aan de serie WINTEX oefeningen.
5. Procedures voor een betere doorstroming van inlichtingen en politiek-militaire gegevens binnen het gehele bondgenootschap.

6. Voorzieningen voor het uitwisselen van nationale beoordelingen van de situatie en voor het vormen van een politiek-militair totaalbeeld door het bondgenootschap als geheel.

En tenslotte zijn er bij het verlichten van de last voor de Raad en het DPC in tijden van werkelijke crisis enige vorderingen gemaakt. Toch blijf ik ervan overtuigd dat de ambassadeurs gesteund zouden moeten worden, zowel op hun eigen werkniveau als op dat van de besluitvorming.

Nu er zich wellicht nieuwe perspectieven voor ons openen, lijkt het van het hoogste belang dat de procedures voor het crisisbeheer voortdurend getest, bijgeslepen en verbeterd worden, want daarin ligt onze essentiële bescherming tegen het gevaar dat het bondgenootschap op een gegeven ogenblik verrast wordt door een plotselinge verandering in het internationaal klimaat. Dit wordt gedaan en de ministers hebben het verzoek gekregen om door het leveren van meer inlichtingen en nationale interpretaties daarvan bij te dragen tot het streven naar een solide fundamentele databank op internationale schaal.

Hun wordt thans eveneens verzocht om met hun nationale hulpmiddelen mee te werken aan het bestuderen van de politiek-militaire opties die het bondgenootschap in tijden van spanning ter beschikking staan. Het ligt voor de hand dat het crisisbeheer met andere verplichtingen en vereisten moet wedijveren om over de essentiële mankracht en andere middelen te beschikken. Maar het dient hoog op de lijst van onze prioriteiten te staan.

De NAVO is een democratische instelling en, zoals alle democratische lichamen, kan zij slechts langzaam tot een gemeenschappelijk standpunt komen. Tijdens een crisis zullen de regeringen echter onvermijdelijk snelle beslissingen voor een gezamenlijke gedragslijn moeten treffen. Om dat mogelijk te maken dienen de nodige middelen en procedures te bestaan, dienen zij door iedereen in het bondgenootschap begrepen te worden en moeten zij onmiddellijk voor gebruik gereed zijn.



woorden uit de zeemanskist

kompas

Door Oppermeester J.B. DREESEN

Oorspronkelijk was het kompas een instrument ter bepaling van de magnetische meridiaan en van de richting waarin men zich ten opzichte daarvan beweegt. Het voornaamste onderdeel van dit instrument is een vrij draaibare magneetnaald. Het werd inzonderheid gebruikt om de koers van een schip op zee te bepalen. In de moderne tijd gebruikt men daartoe ook op andere principes berustende instrumenten, die echter eveneens met de traditionele naam KOMPAS worden aangeduid.

De naam kompas heeft het vermoedelijk gekregen van de cirkelvormige schijf, de roos, waarop de windstreken aangegeven staan. Wanneer die windroos op het kompas geplaatst werd kunnen we enkel maar gissen. Een feit is dat de ROSA VENTURUM of WINDROOS veel ouder is dan het kompas. De benamingen van de acht voornaamste winden echter vinden hun oorsprong bij de TEMPEL DER WINDEN te Athene die door ANDRONICUS CYRRESTES gebouwd werd.

De oudst gekende windrozen op PORTULANI of ZEILKAARTEN van de Middellandse zeevaarders hebben onveranderlijk de acht voornaamste punten gemerkt met de initialen van de volgende winden: TRAMONTANA, GRECO, LEVANTE, SCIROCCO, OSTRO, AFRICO (of LIBECCIO), PONENTE en MAESTRO. Bij het merken van het Oosten werd echter een kruis gebruikt in plaats van de L van Levante. Het Noordpunt is op de oudste kompaskaarten aangeduid met een brede pijlpunt van een speer alsook met de T van Tramontana. Geleidelijk aan ontwikkelde een onbekend gebleven artiest omstreeks 1492, door een combinatie van deze twee tekens een Fleur de Lis. Tekens die nu nog gebruikt worden. Het kruis voor de aanduiding van het Oosten was tot omstreeks 1700 nog gebruikelijk, vermoedelijk als een overblijfsel van de kruistochten.

De tussenwindstreken op de kompaskaarten die het totaal van acht op twee-en dertig streken brachten is naar alle waarschijnlijkheid het werk van Vlaamse zeevaarders.

Het Middelnederlandse COMPAS (tenaamder ook in het Engels) kwam voor in de betekenis van cirkel. Vermoedelijk is hieruit die van ZONNEWIJZER ontstaan en werd de naam via een tussenbetekenis WIJZERPLAAT aan een UURWERK gegeven. Zo schrijft KILIAEN voor COMPAS = HORLOGIUM VIATORUM. Het woord komt uit het Oud-Frans COMPAS. Kompas in de betekenis van passer, cirkel en uurwerk zijn in het Nederlands sedert lang verouderd.

De ontdekking van de magneet of van de metalen magneetnaald, die na aanraking met de magneet het Noorden ging aanwijzen, en de toepassing ervan in de navigatie werd reeds aan diverse volkeren toegeschreven. De Chinezen, Arabieren, Grieken, Etrusken, Finnen, Italianen werden achtereenvolgens als ontdekkers vernoemd.

De mening dat de Chinezen de uitvinders van het Kompas zijn begint van langsom meer veld te verliezen, alsook de opvatting als zouden het de Arabieren zijn geweest. Beide volkeren beschikten reeds vroeg over magneten, maar de kompassen die de Chinezen tot het eind van de 18de eeuw gebruikten waren zo onvolmaakt en van zo weinig nut voor de zeevaarders dat ze op de meest gebruikelijke routes gewoon achterwege gelaten werden. De Arabieren gebruikten zeer lang kompassen waarbij de naald in een vlottende visvorm besloten zat, zoals die door de Italianen gebruikelijk was voor zij de naald op een pin plaatsten. Hoogst eigenaardig is ook dat er niet meer wisselwerking is geweest op dit gebied tussen Chinezen en Arabieren, als men bedenkt dat volgens bepaalde bronnen de Chinezen reeds in de 9de eeuw over zee handel dreven met de havens van de Perzische Golf en de Rode Zee.

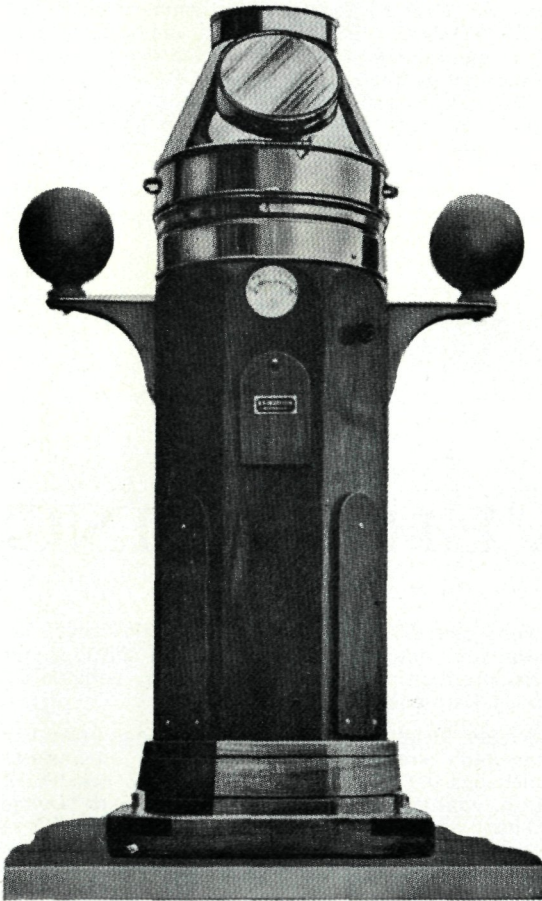
Typisch is ook wel dat de Polynesiërs op de Stille Oceaaneilanden, die naar onze begrippen zeer grote reizen maakten en waarvan men mag vermoeden dat ze velerlei contacten met de Chinezen en Arabieren hadden, geen kompas gebruikten, ja zelfs

niet kennen. Hoe en waar het kompas ontstond blijft voorlopig een open vraag. In dit bestek lijkt het echter nuttig even de evolutie ervan in herinnering te brengen aan de hand van de tot nog toe gekende geschreven bronnen.

Zo schrijft Alexander NECKAM, omstreeks 1187 in een verhandeling « DE UTENSILIBUS » over een naald die aan boord van de schepen werd meegevoerd en die nadat ze op een draaipunt was geplaatst en tot rust was gekomen, de zeelieden toeliet hun koers te bepalen als de Poolster door de bewolking onzichtbaar was. In een ander werk « DE NATURIS RERUM » schrijft hij « Zeelieden die door de bewolking geen zon of sterren kunnen zien en daardoor HET NOORDEN VERLIEZEN, raken een naald aan met een magneetsteen, die dan gaat ronddraaien en wanneer ze tot rust gekomen is, het Noorden zal aanduiden ».

De magneetnaald gedragen door een stuk hout of stro dat op het water drijft wordt duidelijk beschreven in het gedicht « LA BIBLE GUIOT » door GUOT DE PROVINS, en dat waarschijnlijk uit de dertiende eeuw dateert.

Kardinaal Jacques de VITRY, kruisvaarder en bisschop van ACON in Palestina spreekt anno 1218 in zijn HISTOIRE van een magneetnaald « Zo noodzakelijk om op zee te varen ». Zijn tijdgenoot VINCENT DE BEAUVAIS, noteerde dat de magneetsteen in Arabië wordt gevonden en beschrijft een methode waarbij deze gebruikt wordt om een naald te magnetiseren.



In 1248 noteert Hugo DE BERCY een verandering in de opmaak van de kompassen, waarbij de naald gedragen wordt door twee drijvers in een glazen kop.

In zijn encyclopedie LIVRES DOU TRESOR refereert Brunetto LATIN, anno 1260 naar het kompas. In het jaar 1300 schrijft Haukt ERLENDSSON in een uitgave over de kolonisatie van IJsland, die hij baseerde op teksten van Styrmir KARASON (1245) en van Hurla THORDSON (1284) het volgende :

« Floki, zoon van VILGERD, getrooste zich een grote opoffering, hij loste drie raven die hem de weg naar IJsland moesten tonen, want in die tijd hadden de mannen van het Noorden die de hoge zee bevoeren geen LODESTONES (magneten) ».

Waaruit we mogen afleiden dat in de Scandinavische landen het nautische gebruik van de magneetnaald omstreeks het einde van de 13de eeuw gekend was.

Nochtans zou volgens T. TORFAEUS, het kompas in een doos geplaatst, reeds omtrent 1250 bij de Noeren in gebruik zijn geweest.

Gebruik van naald en steen moeten in Schotland gekend zijn in de tweede helft van de 14de eeuw want BARBOUR schrijft in 1375 dat Koning ROBERT in een reis van ARRAN naar GARTRICK, die in 1306 plaatsvond « NA NEDILL HAD NA STONE » maar stuurde naar een vuur op de wal.

In 1266-1267 geeft Roger BACON in OPUS MAJUS en OPUS MINUS een overzicht van de eigenschappen van de magneetsteen en van het feit dat een gemagnetiseerde drijvende naald zich naar de pool richt.

De vroegste onweerlegbare beschrijving van een op een punt geplaatste kompasnaald komt voor in een merkwaardig stuk van PETRUS PREGRINUS DE MARICOURT en dat EPISTOLA DE MAGNETE noemt. Hij schreef dit in 1269 te Lucera naar Sigurus de FONCAUCOURT. Het eerste deel handelt voornamelijk over de eigenschappen van de magneet. In het tweede gedeelte beschrijft hij een verbeterd drijvend kompas voorzien van een cirkel waarvan elke kwadrant in 90 graden verdeeld is, alsook van een beweegbare kijker om peilingen te nemen. Hij beschrijft dan een nieuw kompas met een naald die op een pin draait en in een doos met een doorzichtig deksel geplaatst is. Het is voorts voorzien van een in koper of zilver gemerkte cirkel en een peiltoestel met kijker.

Voorafgaandelijk aan deze duidelijke beschrijving van een op een punt draaiende kompasnaald gebruikten de Italiaanse zeevaarders reeds lang drijvende magneetnaalden die in dit gedeelte van de Middellandse zee geïntroduceerd waren door kooplieden uit de haven van AMALFI. Dit feit werd vereeuwigd met een zin van een vers geschreven door de dichter PANORMITA « Prima dedit nautis issum magnetis AMALPHIS ». Deze zin werd in 1450 door de historicus Flavius BLONDUS hernomen in zijn boek « ITALIA ILLUSTRATA » en later in 1511 door Baptista PIO.

GYRALDUS die in 1540 over dit onderwerp schrijft, interpreteert de referenties verkeerd en maakt er van op dat de ontdekking van het kompas een uitvinding was van een zekere FLAVIUS. Deze passage wordt later nog een beetje aangedikt en toen werd het dat een zekere Flavio GIOJA van AMALFI in 1302 het kompas uitvond. Het plaatsen van de magneetnaald op een kompasroos is waarschijnlijk afkomstig uit AMALFI.

DA BUTI de DANTE commentator, zegt in 1380 dat de zeevaarders een kompas gebruiken waarin in het midden een pin zit die een rond papier draagt waaronder de magneetnaald bevestigd is en waarvan op de bovenkant een windroos geschilderd staat. Soms was de windroos onder de magneetnaald in de bodem van de doos geplaatst. Deze werkwijze werd gevolgd door NURENBERGSE kompasmakers en ook door SIMON STEVIN van BRUGGE omstreeks 1600.

De CARNADUSRINGEN werden verkeerdelijk toegeschreven aan een Italiaans ingenieur CARDAN. Eigenlijk is het woord afkomstig van het Italiaanse CARDINE dat «hangend en draaiend» betekent. De vroegste beschrijving ervan dateert van 1604. De ontwikkeling van het kompas is zeer langzaam gegaan. In de meeste landen duurde het tot het begin van de 17de eeuw alvorens men van de oude NAALD en ZEILSTEEN afstapte.

Dr Gowan KNIGHT stelt in 1750 voor de meestal gebogen magneetnaalden te vervangen door rechte. Hij stelt ook voor de naalden beter op te hangen. In 1820 rapporteerde Peter BARLOW dat de helft van de kompassen in de Royal Navy niet deugden. Hij stelt voor 4 à 6 magneten onder de kompaskaart aan te brengen. Deze vorm zal in gebruik blijven tot het moderne THOMSON (KELVIN) kompas omstreeks 1876 in gebruik komt. Dit THOMSON-KOMPAS (uitvinding van William THOMSON = Lord KELVIN 1824-1907) is een KOMPAS met DROGE ROOS. Het had uitstekende kwaliteiten en wordt op oudere koopvaardij schepen nog steeds aangehouden. Om de nadelige invloed van de schokken veroorzaakt door het afschieten van het scheepsgeschut te ondervangen kwam men in W.O. I terug tot en VLOEISTOFKOMPAS. Van dan af gaat de evolutie van wat we nu nog steeds een kompas noemen zeer vlug.

Totdaar onze vogelvlucht doorheen de kompaswereld.

Samenstellingen of samenstellende afleidingen van het woord kompas zijn er bij de vleet. Van het in-

strument zelf noemen we de volgende onderdelen: KOMPASHUIS, -KETEL, -LAMP, -NAALD, -PEN, -ROOS, -BEUGEL, -DOP, -GLAS, -KAP, -STREEK, -VLOEISTOF.

Bij het compenseren, dit is het stellen van het kompas, spreekt men van een KOMPASBOEI, -KAAP, -PAAL, -KOERS, -PEILING, -JOURNAAL.

Algemeen kan men spreken van een HOOFD- MOEDER- of STANDAARDKOMPAS. Of van een SCHEEPS-, SLOEPS-, PATENT-, PEIL-, STUUR-, BOL-, DOCHTER-, HANG-, KAJUITS-, TOL-, GYRO-, PEN-, ZONNE-, ZEIL-, ZEE-, ZAK-, VLIEGTUIG-, AFSTANDS-, ZELFSTURENDKOMPAS.

Het woord KOMPAS heeft ook een naam in de sterrekunde. Daar is het een klein sterrenbeeld aan de Zuidelijke hemel dat de wetenschappelijke naam PYXIS draagt. Het bestaat uit een zwakke sterrengroep in de massa van het schip ARGO waarvan het, het kompas voorstelt. De helderste ster is van 4de grootte.

KOMPASKWALLEN (Chrysoara hyoxella) zijn kwalen die op onze kusten voorkomen en enigszins op een kompas gelijken.

KOMPASSCHELPEN (Pecten pleuronectes) zijn schelpen waarop zich aan de binnenkant een reeks strepen vanaf het scharnier verspreiden.

De KOMPASPLANT is een plant die haar bladeren in de richting van de meridiaan plaatst, de randen naar noord en zuid en de platte kanten naar oost en west. Zij doet dit om de grote middagwarmte te mijden en het volle voordeel van morgen- en avondzon te krijgen. In onze streken is de wilde latuwe (Cactuca Scariola) een kompasplant.

HET KOMPAS RECHTZETTEN is een zeemansterm voor het nemen of verstrekken van een hartversterking kort na het vertrek. Als we OP IEMANDS KOMPAS ZEILEN dan volgen we hem in zijn inzichten en in zijn manier van werken. Verandert de stand van zaken in de ongunstige zin dan zegt men dat HET KOMPAS VERDRAAID of VERLOPEN IS. Is er geen behoorlijke leiding meer dan is HET KOMPAS VAN DE PEN. En zo vindt het kompas ook zijn weg in de taal van elke dag.



KERSTVERTELLING

Het was daags voor kerstmis van het oorlogsjaar 1944.

Na een tiendaagse patrouillevaart op de noordelijke aanlooproutes naar Liverpool en Glasgow, liep onze korvet terug naar haar basis in westelijk Schotland.

Op dit gedeelte van de Atlantische Oceaan was het weer allesbehalve dat en het was dan ook met genoegen dat we de Noordierse kust zagen opdagen. Enkele uren later lagen we voor anker. De olie en waterlichters kwamen onmiddellijk langszij en zodra we schoonschip hadden gemaakt lag het schip

weer opgetopt met brandstof en drinkwater. Het was kalm geworden aan boord en in alle logiesten trachtte men uit te vissen hoe in deze verlaten uithoek Kerstmis kon gevierd worden.

Schone liedjes duren echter niet lang. Geen half uur later kraakte de scheepsomroep en vertelde men ons dat 60 mijlen ten westen van MALIHEAD (het noordelijkste punt van Ierland) een Duitse U-boot een koopvaardij schip had aangevallen. Onze opdracht was: onmiddellijk afvaren, de U-boot trachten te vinden en zo mogelijk vernietigen. De sfeer was meteen zoek. Viesgemuts trok iedereen

zijn zeekledij aan en een paar ogenblikken later gingen we anker op. Eer we goed wisten zaten we weer op een zwaar stampend schip tegen de zee op te boksen.

Ter hoogte van Malinhead werd de zoektocht ingezet. Met alle posten bemand en een goed werkend radar en asdic bij de hand, begonnen we op een westelijke zigzagkoers de ogenschijnlijke lege zee af te kammen. Tussen de vele geluiden van wind, zee en schip klonk eentonig de PING van de zich steeds herhalende asdic, teken dat de onderwater uitgezonden geluidsgolven NIETS op hun weg ontmoet hadden.

Heel die lange nacht gebeurde er niets, alleen maar dat we het flink koud kregen, moe werden en er van langzaam meer het land aan hadden. Het was zoeken naar een speld in een hooiberg. En toen was er plots iets...

Wind, zee en schroefgeluiden waren gelijk gebleven maar de Ping kwam er nu langgerechter door. De zendstraal had op haar weg iets ontmoet en zond de echo terug. Onmiddellijk daarna melde de asdic-operateur een onderwatercontact in de 70 graden over stuurboord op een afstand van 2000 yards.

Het werd paniekachtig druk aan boord. Het contact werd ge-localiseerd, een aanvalskoers ingezet en even later ontploften de eerste dieptebommen. Maar het onzichtbare doel was ons telkens te vlug af. Zo gingen uren voorbij tot we na een zoveelste contact de echo voor goed verloren. Het was onder-tussen Kerstmis geworden, maar daar dacht niemand meer aan. De wind was gevallen, de zee afgevlakt en op de lange atlantische deining werden we met weinig vaart naar het Oosten gezet.

En toen kwam plotseling een radarmelding door... Oppervlaktecontact in de 40 graden over stuurboord, afstand 3 mijlen.

De officier van wacht sloeg alarm. In een fractie van tijd rapporteerde men dat de stukken bemand waren. Ze kregen opdracht 40 graden over stuurboord te richten en klaar te houden om een licht-granaat af te vuren.

Juist toen de kommandant dit bevel wilde geven flitste aan stuurboord, op de onzichtbare horizont een licht aan en uit, iedereen aan dek had het gezien.

Dàar was het weer... Deze keer lichtte het feller op... Wat kon dat zijn... Kort-lang, kort-lang, kort-lang... Driemaal de letter a in morsetekenen... Dat was het sein om een ongekend schip op te roepen...

Bijna automatisch had de seiner zijn lamp aangeschakeld, maar de ouwe deed teken om te wachten. Voor de derde maal flitste het licht in de donkere nacht weer op... kort-lang, kort-lang, kort-lang... Even aarzelde de kommandant nog, maar knikte toen instemmend naar de seiner die onmiddellijk in verbinding kwam met het oproepend schip.

Kort daarop lichtte de seinlamp aan de horizon terug op, ditmaal in een afwisselende reeks van korte en lange stoten.

Iedereen aan boord keek naar dat op en neer dansende licht, waaruit de seiner de volgende tekst ontcijferde:

WIJ WENSEN JULLIE EEN MERRY CHRISTMAS.
U-boot 330.

De kommandant, die vanuit zijn hoek stomverbaasd naar de seiner had geluisterd, keek nu ongelovig naar de haastig in de logboek neergeschreven tekst... Even dacht hij na, schreef een paar woorden op een blad papier en gaf het aan de seiner, die de U-boot 330 terug opriep en onze kerstwensen doorgaf.

Het volgend half uur werd voor ons het meest onwaarschijnlijke van gans de oorlog.

Vanaf de radar meldde men dat het voordien gerapporteerde oppervlaktecontact in constante peiling naderde... Een tijd naderen VOELDEN we als het ware hoe we in de duisternis een laag op het water liggende donkere massa ons tot op een halve scheepslengte naderde.

Bij ons aan boord heerste een geladen stilte. De kannoniers hielden de donkere schaduw nauwgezet in het vizier... Stel je voor, een paar meter van ons voer op een evenwijdige koers en met gelijke vaart een Duitse U-boot... dezelfde die ons kerstfeest vergalde en waarop we sedert een nacht en een dag zonder veel succes gejaagd hadden.

Aan boord van de duikboot gingen nu plots de deklichten aan en een groep in groengrijsleder geklede mannen die op en rond de controletoren stonden werd zichtbaar.

Aarzelend ontstak men ook bij ons enkele lichten... En toen gebeurde het...

Op de duikboot hief een stem het « Stille nacht, Heilige nacht » aan, even later ingevallen door de volledige groep die aan dek stond.

Een ogenblik had iedereen bij ons stomverbaasd geluisterd maar toen viel ook heel onze bemanning in met « Silent Night, Holy Night ».

En de twee schepen bleven boord aan boord varen terwijl de bemanningen het eeuwenoude maar steeds weer jonge kerstlied zongen.

Nadat de laatste zangklanken waren weggestorven heerste er een ogenblik stilte... Iemand op ons voordek pakte het allemanseintje beet en gaf duidelijk gescheiden 4 dubbele slagen op de scheepsklok...

Middernacht aan boord, Kerstnacht, vrede op aarde aan de mensen van goede wil.

Van de ene boord naar de andere werden kerstwensen overgeroepen... terwijl de schepen bijna onmerkbaar van elkaar weg begonnen te sturen.

Dat beeld van naar elkaar roepende en wuivende mannen was het laatste dat nog te zien was vóór de deklichten op beide schepen uitgingen.

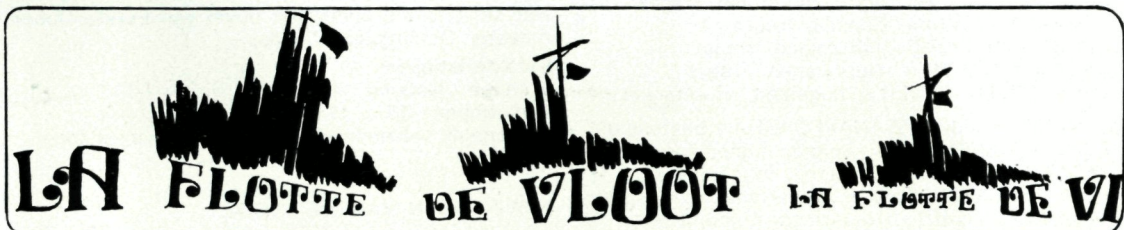
Nog éénmaal melde onze radarploeg een bovenwatercontact, dat echter spoedig nadien van het scherm verdween... de asdic pikte niets meer op... We waren beiden weer heel alleen op de wijde donkere zee in een eindeloze oorlog.

J.B. DREESSEN





INFO MARINE



bezoek vreemde schepen



visites navires étrangers

De Britse « YARMOUTH NAVIGATOR » bracht een routine bezoek aan de haven van Oostende van 21 tot 22 september 1976.

Karakteristieken

Afmetingen : 22,1 x 5,8 x 3,35 m

Bemanning : 8

* * *

Le bâtiment français auxiliaire « HIBISCUS » de la Marine Nationale française effectuait une visite de routine à Herstal du 27 septembre au 1 octobre 1976.

Le navire était placé sous le commandement du Maître Principal Nicolas.

L'équipage était composé de 5 officiers mariniers et 12 quartiers maîtres et matelots.

Caractéristiques

Déplacement : 140 tonnes

Dimensions : 32,43 x 6,45 x 1,70 m

* * *

Het Amerikaanse pantserlandingsschip « FAIRFAX COUNTY » (LST 1193) bracht een routine bezoek aan Antwerpen van 29 september tot 4 oktober 1976.

Het schip stond onder het bevel van CDR A.F. Blockinger.

Karakteristieken

Waterverplaatsing : 8.342 ton

Afmetingen (feet) : 522.3 x 695 x 175

Bemanning : 29 officieren en 306 manschappen

* * *

De Nederlandse eerste flottielje mijnvegers bracht een routine bezoek aan Oostende van 8 tot 15 oktober 1976.

De flottielje stond onder bevel van LCDR W.K. Verboeket.

Karakteristieken

« HNLMS ROERMOND - HNLMS VEERE - HNLMS VENLO - HNLMS DRACHTEN - HNLMS NAARDEN »

Waterverplaatsing : 417 ton

Afmetingen : 149 x 28 x 6,5 feet

Bemanning : 38 officieren en manschappen

« HNLMS VANVERSEDAAL - HNLMS VANDERWEL »

Waterverplaatsing : 169 ton

Afmetingen : 90 x 99 x 18 feet

Bemanning : 14 officieren en manschappen

* * *

Het Duitse vlootbevoorradingsschip « DENMEAD » bracht een routine bezoek aan Oostende van 11 tot 13 oktober 1976.

Karakteristieken

Waterverplaatsing : 143 ton

Afmetingen : 80 x 21 x 6,5 feet

Bemanning : 6

* * *

De Britse « HMS WALKERTON » bracht een routine bezoek aan Brussel van 16 tot 19 oktober 1976.

Het schip stond onder het bevel van Luitenant C.A. Howeson.

Karakteristieken

Waterverplaatsing : 425 ton

Afmetingen : 153 x 28,8 x 8,2 feet

Bemanning : 29

* * *

De Amerikaanse kruiser « USS BIDDLE » en de fregatten « USS BRUMBY » en « USS Mc DONNELL » brachten een routine bezoek aan Antwerpen : « USS BIDDLE » van 21 tot 25 oktober, « USS BRUMBY » van 18 tot 23 oktober 1976.

De schepen stonden respectievelijk onder het bevel van :

« USS BIDDLE » Capt. A.L. Henery, « USS BRUMBY » CDR W.W. Pippenger en « USS Mc DONNELL » CDR R.D. Thomas.

Karakteristieken

« USS BRUMBY »

Waterverplaatsing : 7.930 ton

Afmetingen : 166,7 x 16,7 x 8,7 m

Bemanning : 418

« USS Mc DONNELL » - « USS BIDDLE »

Waterverplaatsing : 3.400 ton

Afmetingen : 126,3 x 135 x 7,3 m

Bemanning : 247

De NAVO Smaldelen STANAVFORLANT en STANAVFORCHAN brachten een niet-officieel bezoek aan de haven van Gent van 26 oktober tot 1 november 1976.

Het NAVO smaldeel STANAVFORLANT bestond uit:

- « HMS NORFOLK », Engeland, lichte kruiser
- « USS TRUETT », USA, fregat
- « HNLMS TJERK HIDDÉS », Nederland, fregat
- « HMCS OTTOWA », Canada, fregat
- « FGS KARLSRUHE », Duitsland, fregat
- « HNOMS NARVIK », Noorwegen, fregat
- « RFA GREEN ROVER », Engeland, vlotanker

Het NAVO smaldeel STANAVFORCHAN bestond uit:

- « BNS DE BROUWER », België, mijnenjager
- « HMS GAVINTON », Engeland, mijnenjager
- « HNLMS ONBEVREESD », Nederland, mijnenjager
- « HNLMS SITTARD », Nederland, mijnenjager
- « HMS BOSSINGTON », Engeland, mijnenjager
- « FGS ULM », Duitsland, mijnenjager

Het NAVO smaldeel STANAVFORCHAN stond onder het bevel van Commodore J.M.H. Cox, aan boord van de « NORFOLK ».

Het NAVO smaldeel STANAVFORCHAN stont onder het bevel van CDR P.L. Bakker, aan boord van de « ONBEVREESD ».

Karakteristieken

STANAVFORLANT

WATERVERPL.	AFMETINGEN	BEM.	
« HMS NORFOLK »	6200 ton	520 x 20 x 54 feet	448
« USS TRUETT »	4100 ton	438 x 26.5 x 46.7 feet	220
« HNLMS TJERK HIDDÉS »	2850 ton	372 x 19 x 41.5 feet	246
« HMCS OTTOWA »	2858 ton	366 x 18 x 42 feet	225
« FGS KARLSRUHE »	2550 ton	361 x 13.5 x 36 feet	208
« HNOMS NARVIK »	1745 ton	317 x 17.5 x 36.7 feet	150
« RFA GREEN ROVER »	11522 ton	460 x 24 x 63 feet	47

STANAVFORCHAN

« BNS DE BROUWER »	780 ton	165 x 172.5 x 35 feet	72
« HMS GAVINTON »	425 ton	153 x 28.8 x 8.2 feet	38
« HNLMS ONBEVREESD »	790 ton	172 x 36 x 10.6 feet	70
« HNLMS SITTARD »	417 ton	149.8 x 28 x 6.5 feet	38
« HMS BOSSINGTON »	425 ton	153 x 28.8 x 8.2 feet	38
« FGS ULM »	420 ton	147 x 27 x 8.5 feet	46

* * *

De Britse « HMS DIOMEDE », « HMS ACHILLES » en « HMS FALMOUTH » bracht een routine bezoek aan Antwerpen van 29 oktober tot 2 november 1976. De schepen stonden respectievelijk onder het bevel van Capt. R. Mc. Queen, Cdr J.F.S. Trinder en Cdr G.A. Plummer.

Karakteristieken

« DIOMEDE » - « ACHILLES »

Waterverplaatsing : 2.860 ton

Afmetingen : 109 x 113 x 12.5 m

Bemanning : 18 officieren en 245 manschappen

« FALMOUTH »

Waterverplaatsing : 2.800 ton

Afmetingen : 109 x 112 x 12.5 m

Bemanning : 18 officieren en 245 manschappen

* * *

De Franse kustsleper « ACHARNE » bracht een routine bezoek aan Oostende van 29 oktober tot 2 november 1976.

Het schip stond onder het bevel van Eerste Oppermeester Dominguez - Vinhas.

Karakteristieken

Waterverplaatsing : 1454 ton

Afmetingen : 51 x 11.5 m

Bemanning : 4 onderofficieren en 8 manschappen

BEWEGINGEN VAN DE VLOOT

Van 27 september tot 8 oktober j.l., ondernam het Squad 219 onder bevel van Korvetkapitein Cornelis en samengesteld uit de « TONGEREN, TURNHOUT, MERKSEM, OUDENAARDE en DINANT » een trainingskruisvaart in het Kanaal en de Noordzee, met als doel een aantal reserveofficieren, kandidaat Luitenant ter Zee, de nodige praktijk te geven.

Van 1 tot 4 oktober was het Squad op routinebezoek te Portsmouth.

* * *

Van 4 oktober tot 22 oktober was de « BREYDEL », onder bevel van Korvetkapitein Degriek, op visserijwacht in de Zuidelijke Noordzee, het Kanaal en de Ierse Zee.

Van 15 tot 18 oktober was de « BREYDEL » op niet-officieel bezoek te St.-Malo.

* * *

Van 5 tot 15 oktober was de « ARTEVELDE » en het Squad 124, samengesteld uit « SPA, NIEUWPOORT en KOKSIJDE », op trainingskruisvaart in het Kanaal teneinde de opleiding van een aantal wederopgeroepen personeelsleden te verzekeren. Van 8 tot 9 oktober werd een routinebezoek gebracht aan Plymouth.

* * *

Van 18 oktober tot 18 december, onderneemt de « ZINNIA » met als commandant, Kapitein ter Zee (SBH) Ir. E. Pouillet, een training- en representatiekruisvaart in de Middellandse Zee. Er wordt aangelegd te Oran, Malta, Patras, Izmir, Port Said, Jidda, Bizerte en Tangiers.

* * *

MARINE BASIS NIEUWPOORT IN RESERVE

In reserve plaatsen van de Marinebasis Nieuwpoort. Op 8 oktober had in de Marinebasis Nieuwpoort een kleine plechtigheid plaats ter gelegenheid van het in reserve plaatsen van deze basis. De Zeemachtsvlag werd gestreken en overhandigd aan luitenant-terzee 1ste Klas R. SERVAIS laatste Korpscommandant van de Marinebasis, die het op zijn beurt overhandigde aan Kapitein-ter-Zee A. SCHLIM Commandant van de Groepering Operaties van de Zeemacht. Op de ontvangst dat de plechtigheid volgde, werd door Luitenant-terZee 1ste Klas Servais, uit naam van het personeel van de Marinebasis en door Korvetkapitein VANDENHAUTE uit naam van het personeel van de Nautische school respectievelijk een check overhandigd van 52.000 en 22.000 fr. voor de VZW « VERENIGING VOOR HULPBETOON IN DE ZEEMACHT ».

Kapitein-ter-Zee A. Schlim dankte uit naam van de voorzitter van de vereniging Admiraal J. VAN DYCK, Stafchef van de Zeemacht, voor de milde giften, die zeker te pas zullen komen in het kader van hulpbetoon in de Zeemacht.



Luitenant ter Zee 1e Kl. R. Servais, laatste korpscommandant Marine Basis Nieuwpoort overhandigt de Zeemachtvlag aan Kapitein ter Zee A. Schlim, Commandant Groepering Operaties.

Historisch overzicht Marinebasis Nieuwpoort

De Marinebasis te Nieuwpoort is van zeer recente datum.

Inderdaad, in 1956 waren de gronden, waar nu de basis van de Zeemacht is opgebouwd, niets meer dan een ongebruikt duinenland, met schorren en een ondiepe kreek langs de IJzer, waar fauna en flora een prachtig reservaat vormden. In deze ondiepe kreek waagden zich toen weleens een zeilboot of een visser met zijn kruisnet, maar dat was dan ongeveer alles. Om concentratie te vermijden in Oostende en om, wegens militair belang, aan de varende eenheden meer verspreiding te geven, werden in 1954 de plannen van de basis ontworpen en kort daarop namen de werken een aanvang. Op 15 juli 1958 was het eerste gedeelte voltooid en werd de basis officieel in gebruik genomen. De Korpsoverste CPF KESTELOOT, werd samen met een handvol officieren, onderofficieren en manschappen met een ware pionniersrol bedeed; er waren geen wegen, geen werkplaatsen noch stadswater, noch elektriciteit en zelfs geen veilige mogelijkheden.

Eens te meer kon de Zeemacht hierbij van de welwillende hulp van de luchtdoelartillerie school dankbaar gebruik maken. In augustus 1958 legden de eerste kustmijnenvegers aan.

In mei 1959 werd de slipway in gebruik genomen. Het geheel der basis was volledig afgewerkt in juli 1961. Het was dan ook in december 1969 dat het reservedepot van de Zeemacht werd omgedoopt tot MARINEBASIS toen een smaldeel M.S.I. (Mine Sweeper Inshore) onze instellingen kwam vervoegen.

De Squad 219, zo heet het smaldeel, had te Nieuwpoort haar thuishaven, en is thans een goed getraind operationeel deel van de Belgische vloot. Ter beschikking van de Nautische school stond op beurt een MSI van het smaldeel. De matrozen, leerlingen van de Nautische school, konden hun theoretische kennis aan de praktijk laten toetsen.

In vreedstijd zorgt onze Marinebasis Nieuwpoort voor de opleiding en de training van haar man-

schappen aan wal en de bemanningen van haar dienstschepen alsmede hun voorbereiding tot de oorlogsvoering.

De basis heeft in haar complex een radar die mijn sektor met alskwade waakzaamheid overkoepelt. Door bediening ervan door gespecialiseerde militairen mag deze dienst zich er zeker op beroepen een effectieve steun te zijn voor de burgerscheepvaart.

De basis zorgt ook voor het onderhoud van de « slip »-werken van eigen en van vreemde eenheden. De onderhoudsploegen van de basis zorgen voor het immer paraat staan van deze schepen. Op 1 oktober 1970, nam Fregatkapitein DE PIERRE het bevel van de Marinebasis over van Fregatkapitein KESTELOOT op rust gesteld.

Gedurende zijn Commando werd de training van het Smaldeel MSI opgedreven en anderzijds werden de prestaties van de slipway en de werkhuizen met 15 procent verhoogd. Dit zeer mooi resultaat werd geboekt, niettegenstaande de grote beperkingen in het personeel. Op 1 januari 1974 gaf CPF DE PIERRE het bevel van de Marinebasis over aan CPF DUMONT.

Na nauwelijks een jaar als korpsoverste gaf CPF DUMONT het bevel van de Marinebasis over aan 1LV SERVAIS op datum van 15 januari 1975.

IN UMBRA CLASSIS

De kernspruk in het embleem van de Marinebasis legt ons uit dat de schepen en het personeel steeds klaar zijn in geval van noodweer als operationele eenheid op te treden.

COMLOGNAV



(Shape Photo).

Le 16 septembre 1976, une excursion à Belœil et au Shape (Maisières) fut organisée au profit d'environ 80 membres du Groupement Logistique.

L'avant-midi il était prévu de visiter le château de Belœil. Malheureusement seul l'accès au parc était autorisé.

L'après-midi, après le lunch pris dans l'un des mess du Shape et la visite guidée des installations suivie d'exposés avec diapositives et film, un drink nous fut offert au nom du Shape.

* * *

BREVETS MILITAIRE

Le 26 août 1976, le CPC Segart, chef de corps, a procédé à la remise des brevets militaire aux miliciens suivants de la levée d'octobre 1975 :

Malfrère A., Heyvaert J., Vanderbeke R., Claesens J.-P., Lecomte W., Calcoen E., Lingier L., Dubron D., Ligneel G., Debruyne F., Lanckriet P., Verslype D., Dejaegher M., Debackere A.



Le Capitaine de Corvette V. Segaert et les miliciens qui ont reçu un brevet militaire.

* * *

HULDE LOUIS GASIA

Op 25 september werd te Hoegaarden in het Museum van Nerum een blijvende stand ingehuldigd ter ere van Luitenant-Kapelmeeester Louis Gasia, stichter van de Muziekkapel van de Zeemacht. De plechtigheid vond plaats in tegenwoordigheid van de heer Jean Gasia, zoon van de Kapelmeeester en van andere leden van de familie.

Geboren te Hoegaarden op 27 januari 1898 vocht Luitenant Louis Gasia in de twee wereldoorlogen. In 1947 werd hij de eerste kapelmeeester van de jonge Zeemacht.

Hij componeerde talrijke marchen, muziekstukken en zelfs processiemarsen zoals deze van Sint-Hubertus.

Hij overleed in 1950 op 52-jarige leeftijd.

De Muziekkapel van de Zeemacht bracht te dezer gelegenheid een huldeconcert in het centrum van Hoegaarden, dit in aanwezigheid van de heer Ker-ryn, burgemeester, het voltallig gemeentebestuur en een talrijk publiek.

* * *

VIERDAAGSE VAN DE IJZER



De Vierdaagse van de IJzer 1976. De deelnemers Zeemacht onder leiding van 1LV Duysburgh.

INTERKORPSWEDSTRIJD



In het kader van de Interkorpsevenwedstrijd voor pistool- en gewerschieten mocht de ploeg van NAVCOMOST een mooie zilveren dienstblad ontvangen en voor wat de volleybalcompetitie betreft was het de ploeg van COMIENAV welke de mooie vaas in de wacht sleepte. Divisieadmiraal J.P. Van Dyck, Stafchef Zeemacht overhandigde de trofeeën respectievelijk aan Fregatkapitein Marin en Fregatkapitein Robyns, hij neemt tevens de deelnemers geluk met hun prestatie.

* * *

SPORTDAG KNM-ZM

Naar aanleiding van de sportkonfrontatie op dinsdag 12 oktober jl., tussen de Koninklijke Marine van Vlissingen en de Marinebasis Bootsman Jansen, die dit jaar te Oostende plaats had, zijn onze « Jantjes » als de besten uit de bus gekomen.

De verschillende disciplines waren: zwemmen, cross, voetbal voor matrozen en onderofficieren, schietwedstrijd, badminton, volleybal voor officieren, onderofficieren en 1e matrozen.

Onze Nederlandse vrienden wonnen echter glansrijk de schietwedstrijd, alhoewel de belgische officieren zo goed mogelijk trachtten te richten, doch in deze discipline werden ze door hun nederlandse collega's de loef afgestoken.

MARINEVELDLOOP VOOR VETERANEN TE BRUGGE - ST.-KRUIS

Op 26 oktober jl., namen een 100-tal veteranen deel aan de Marineveldloop, ingericht door de Sectie Sport van de Groepering Opleiding en Trainning Zeemacht te Brugge.

De verschillende Korpsen gelegerd in West-Vlaanderen betwistten de « Trofee van de Provinciecommandant West-Vlaanderen » terwijl een afzonderlijk klassement werd opgesteld voor de Korpsen van de Zeemacht. De organisators, bezield met de gedachte bij te dragen tot de ontwikkeling van kameradschapsgeest, korpsgeest, goede verstandhouding en fysieke conditie, werden voor hun inspanning beloond door het groot aantal deelnemers, die alalen de voorgeschreven kilometers uitliepen.

Meer dan ooit dwingt het jachtig leven de mensen tot ontspanning; de gemechaniseerde maatschappij vereist beweging. Vele schadelijke stoffen teisteren het lichaam. Tabak, alcohol, chemische producten verwerkt in levensmiddelen, ondermijnen het organisme.

Sport, vooral de lange afstandsloop heeft een zeer heilzame invloed op het gestel en legt de basis voor een langdurige jeugd en goede gezondheid. De deelnemers aan deze 1ste Marineveldloop kijken reeds uit naar de 2de uitgave in oktober 1977. We hopen dat ze mogen volharden in de training en dat vele nieuwe kandidaten zich zullen voorbereiden.

Uitslagen 1ste Marineveldloop voor veteranen

CATEGORIE A

Veteranen van 35 tot 39 jaar (23 deelnemers)

Afstand ± 7 km.

1. DE PREE (CENFORNAV)
2. MOSAR (CENFORNAV)
3. ENGELS (NAVCOMANT)
4. VAN NIEUWENHUYSE (CENFORNAV)
5. DE POORTER (COMLOGNAV)

6. BOTS (COMLOGNAV)
7. WILLEMAERS (DEPOT SYSELE)
8. ROELS (COMLOGNAV)
9. VAN DE BRUAENE (MOB KERN 80)
10. VERHAEGHE (CENREP)

CATEGORIE B

Veteranen van 40 tot 44 jaar (32 deelnemers)

Afstand ± 6 km.

1. ZWAENEPOEL (3e PARA)
2. PORTAELS (NAVCOMANT)
3. CELENS (AA SCH. LOMBARDSIJDE)
4. LEWYLLIE (DEPOT SYSELE)
5. THONE (CMV KOKSIJDE)
6. PAUWELS (NAVCOMANT)
7. NYS (COMLOGNAV)
8. BORREY (COMLOGNAV)
9. SEGERS (DEPOT SYSELE)
10. DEROUS (CENFORNAV)

CATEGORIE C

Veteranen van 45 tot 50 jaar (33 deelnemers)

Afstand ± 5 km.

1. VERGISON (CENFORNAV)
2. DESMET (CMV KOKSIJDE)
3. BONTE (LOG CX IEPER)
4. ROELANDS (CENFORNAV)
5. DELARUELLE (DEPOT SYSELE)
6. SERRIEN (CENFORNAV)
7. CLAEYS (CENFORNAV)
8. LEMAITRE (LOG CX IEPER)
9. NYCKEES (AA SCH. LOMBARDSIJDE)
10. CHERLET (AA SCH. LOMBARDSIJDE)

INTERKORPSEN ZEEMACHT

(Trofee van de Zeemacht)

- | | |
|--------------|------------|
| 1. CENFORNAV | 57 punten |
| 2. COMLOGNAV | 125 punten |

INTERKORPSEN WEST-VLAANDEREN

(Trofee van de Prov. Comd. West-Vlaanderen)

- | | |
|-------------------------|------------|
| 1. CENFORNAV | 57 punten |
| 2. AA SCH. LOMBARDSIJDE | 125 punten |
| COMLOGNAV | 125 punten |



LE PLAN DE RENOVATION DOMANIALE

Le mercredi 6 octobre, le ministre de la Défense nationale et des Affaires bruxelloises, M. Paul Van den Boeynants et le secrétaire d'Etat au Logement, M. Henri-François Van Aal ont concrétisé la partie bruxelloise du plan en signant devant la presse et... devant notaire, un acte de vente. Pour la région bruxelloise, il s'agit surtout d'un acte d'achat, celui de vingt hectares, tous situés dans les dix-neuf communes. En effet, la Défense nationale vient de vendre le Petit-Château, la caserne Prince Albert, la caserne Rollin, l'Arsenal du Charroi, la caserne Prince Baudouin et l'hôpital militaire de Bruxelles. La région bruxelloise a décidé par la voix du Comité ministériel des Affaires bruxelloises d'affecter ces 20 hectares au logement et en priorité, au logement social. Selon Henri-François Van Aal « ces projets sont conçus pour être réalisés en plusieurs phases... Les architectes à qui seront confiés les

travaux devront chercher à intégrer les logements à l'environnement, maintenir les bâtiments encore utilisables, et créer des espaces à fonction diversifiée, de manière à ce que ces grands ensembles de logements soient, dès le départ, conçus comme des quartiers ». Mais précisons que, pour le Département de la Défense nationale, le plan de rénovation domaniale s'étend bien au-delà des problèmes de la région bruxelloise, puisqu'il comporte des cessions de terrain dans l'ensemble du pays. Ces cessions, qui permettent une politique de rénovation urbaine et d'aménagement du territoire puisqu'elles sont réalisées en étroite coordination avec toutes les instances officielles concernées, ont déjà été réalisées dans les villes de Bruges, Namur, Malines, Mons et Anvers. Donc, la mise en pratique de ce plan donne à la Défense nationale l'occasion de moderniser ses principales installations tout en n'écornant pas son budget. Et, d'autre part, les

grands centres urbains peuvent ainsi acquérir des terrains qui leur permettent d'innover en matière d'urbanisme et de logements. Enfin, ce sont là des terrains qui permettraient également de promouvoir des activités culturelles. Le Département de la Culture française dont le ministre responsable est... Henri-François Van Aal est certainement déjà au travail. Madame Rika De Backer, ministre de la Culture néerlandaise a certainement des projets dans ses cartons et gageons que les nouveaux collègues échevinaux seront présents dans les débats. En d'autres termes, un plan de toute première importance qui concrétise le fait que l'armée se préoccupe, sans se soucier uniquement de ses propres problèmes, du développement harmonieux de la Nation.

LEGERMUSEUM « EINDELIJK » OPGEFRIST

Woensdag 10 november jl., hield Defensie-minister P. Vanden Boeynants, in een van de stemmige zaaltjes van de « Cinquantenaire » een persconferentie aangaande het renovatieplan van het Koninklijk Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis. Lichtjes buiten adem - men diende inderdaad 149 treden hoog te klimmen - gaf de minister een overzicht van wat komt.

Het koninklijk museum van het Leger en van de Krijgsgeschiedenis heeft één der belangrijkste verzamelingen ter wereld : meer dan 125.000 museumstukken, gaande van geweren tot vliegtuigen. Daarbij komt een bibliotheek van 350.000 werken, een cartotheek en een prentenkabinet.

Eerst dienen de gebouwen dringend hersteld en aangepast te worden, terwijl de verzameling beter moet worden beschermd.

Renovatieplan

Tijdens het vijfjarenplan 1976-80 gaat Landsverdediging samenwerken met Openbare Werken aan een renovatieplan in drie fasen : volgend jaar wordt begonnen aan het optrekken van een nieuw gebouw voor de wetenschappelijke en administratieve diensten en het bijbouwen van enkele nieuwe zalen. Dan komt de vernieuwing van de zalen « Albert I »

en « 1940-1945 », gevolgd door de architectonische aanpassingen van de andere zalen.

Zeemachtentoonstelling

Pas de jongste tijd werd men zich ervan bewust dat helemaal in de nok van de triomfboog, vlak onder het standbeeld, nog stemmige zalen beschikbaar stonden.

Die worden nu ook aangepast, de grootste (350 m²) voor een permanente tentoonstelling over de Zeemacht, de kleinste (150 m²) zal worden uitgebaut als tentoonstellingsruimte samen met de Dienst voor Toerisme van Brussel (T.I.B.), die ook de naastliggende terrassen op het dak van de bogen zal openstellen als uitkijkpost op het panorama van Brussel.

De nieuwe zalen liggen zesendertig meter of een goede 140 treden boven de begane grond, wat de installatie van 'n lift in één van de zuilen noodzakelijk maakt (dat hebben we persoonlijk kunnen vaststellen !).

Ook de zuilengalerijen halfwege de flank van de gebouwen worden opgefrist en bereikbaar beschikbaar te kunnen gesteld worden voor officiële recepties of ter gelegenheid van grote congressen.

Het einde van de werken aan de triomfboog en zuilengalerijen wordt verwacht tegen de herfst 1977.

Op het budget 1977 zijn voor het geheel van de gebouwen van het legermuseum zestig miljoen voorzien.

Koninklijk Besluit

Drie koninklijke besluiten dit jaar uitgevaardigd, veranderen een en ander aan het statuut en de opdracht van het museum. Een eerste regelt en benadrukt de wetenschappelijke opdracht, een ander voorziet de overheveling van het museum, in geval van oorlog, naar het ministerie van Nationale Opvoeding en-of Kultuur om te vermijden dat de verzameling als oorlogsbuit zou kunnen beschouwd worden. Een derde K.B. geeft rechtspersoonlijkheid aan het patrimonium van het museum, zodat legaten zullen kunnen aanvaard worden en het geheel een beter beheer kan krijgen.



PENSION DE SURVIE

1re modification à l'AR 254 du 12 mars 1936
par la loi du 11 juin 1976

Règle générale : (art 2 § 2 AR du 12 mars 1936)

La pension de survie est due aux veuves et aux orphelins âgés de moins de 18 ans, des militaires ayant été soumis à la retenue sur traitement de salaire au profit de la Caisse des Veuves et Orphelins (CVO) et à partir du 1er janvier 1936 au profit du Trésor Public.

Modification

Il en est maintenant de même pour l'enfant de 18 à 25 ans dans le cas où il existe un droit aux allocations familiales en exécution ou la législation relative aux allocations familiales des travailleurs salariés.

2me modification à l'AR 254 du 12 mars 1936

Règle générale : art. 4

L'orphelin de père et de mère à droit à une pension jusqu'à l'âge de 18 ans à condition que son père ou sa mère ait exercé pendant une année au moins une fonction donnant droit à une pension de retraite à charge du Trésor Public.

Modification

L'âge de 18 ans est remplacé par celui de 25 ans là où il existe un droit aux allocations familiales en exécution de la législation relative aux allocations familiales des travailleurs salariés.

3me modification à l'AR 254 du 12 mars 1936

Règle générale art. 9

La pension de la veuve est augmentée s'il existe des enfants légitimes ou légitimés, âgés de moins

de 18 ans nés du mari défunt et sans distinction de lits, à raison :

- pour le premier enfant de 5 % de la somme qui a servi de base au calcul de la pension.
- pour le second de 3 %.
- pour chacun des autres 2 %.

Ces accroissements peuvent être maintenus au delà de 18 ans si l'enfant se trouve dans la situation envisagée à l'article 58 (infirme).

Modification

L'âge de 18 ans est remplacé par celui de 25 ans dans les cas où il existe un droit aux allocations familiales en exécution de la législation relative aux allocations familiales des travailleurs salariés.

Conclusion :

Là où il est question d'un âge de 18 ans, la nouvelle loi porte celui-ci à 25 ans pour l'octroi des pensions d'orphelins et les majorations des pensions de survie pour enfants à charge. Il est entendu que l'âge de 25 ans ne peut être pris en considération que si l'enfant a également droit aux allocations familiales en vertu de la législation relative aux allocations familiales pour travailleurs salariés.

Procédure :

Les orphelins de père et de mère qui vont avoir 18 ans ou qui ont entre 18 et 25 et pour lesquels le droit aux allocations familiales reste établi ; les veuves qui ont des enfants à charge qui vont avoir 18 ans ou qui ont entre 18 et 25 ans et pour lesquels le droit aux allocations familiales reste établi doivent écrire directement au Ministère des Finances, Administration des Pensions 8ième Direction, Pensions de Survie 25ème Bureau - Place Jean Jacobs, 1000 Bruxelles.

- Demander l'application de la loi du 11 juin 1976
- Mentionner No du Dossier de la pension.
- Mentionner No du dossier auprès de l'office national d'allocations familiales pour travailleurs salariés.
- Mentionner le nom et la date de naissance de l'enfant pour lequel ils sollicitent l'application de la nouvelle loi.

* * *

OVERLEVINGSPENSIEN

1ste wijziging van het KB 254 van 12 maart 1936 door de wet van 11 juni 1976

Algemene regel : (art 2 § 2 KB 12 maart 1936)

Het overlevingspensioen wordt uitbetaald aan de weduwen en aan de wezen tot 18 jaar, van militairen die onderworpen werden aan de afhoudingen op wedde of loon ten voordele van de Kas voor Weduwen en Wezen en vanaf 1 januari 1936 ten voordele van de Schatkist.

Wijziging :

Hetzelfde geldt nu eveneens voor het kind tussen 18 en 25 jaar in die gevallen waarin recht bestaat op kinderbijslag in uitvoering van de wetgeving op kinderbijslag voor loonarbeiders.

2de wijziging van het KB 254 van 12 maart 1936

Algemene regel (art 4 van KB 12 maart 1936)

De wees van vader en moeder heeft recht op een pensioen tot 18 jaar op voorwaarde dat zijn vader of moeder gedurende ten minste één jaar een functie uitgeoefend heeft die het recht op pensioen vanwege de Schatkist opent.

Wijziging :

De leeftijd van 18 jaar wordt vervangen door die van 25 jaar in de gevallen waarin recht bestaat op kinderbijslag in uitvoering van de wetgeving op kinderbijslag voor loonarbeiders.

3de wijziging van het KB van 12 maart 1936

Algemene regel, art 9

Het pensioen van de weduwe wordt uit hoofde van de wettige of gewettigde kinderen beneden de 18 jaar die uit de overleden echtgenoot geboren zijn en zonder onderscheid van bed.

- voor het eerste kind verhoogd met 5 % van de som die als basis gediend heeft voor het berekenen van het pensioen.
- voor het tweede kind van 3 %.
- voor elk der volgende kinderen van 2 %.

Deze verhoudingen kunnen behouden blijven boven de 18 jaar indien het kind zich in de toestand voorzien bij art 58 bevindt (verminkt).

Wijziging

De leeftijd van 18 jaar wordt vervangen door die van 25 jaar in de gevallen waarin recht bestaat op kinderbijslag in uitvoering van de wetgeving op de kinderbijslag voor loonarbeiders.

Besluit :

Waar er sprake was van de leeftijd van 18 jaar brengt de nieuwe wet deze op 25 jaar voor : het toekennen van het pensioen aan de wezen en de toeslag (vermindering) van het overlevingspensioen aan de weduwen die kinderen ten laste hebben.

Het spreekt voor zichzelf dat de uitbreiding tot de leeftijd van 25 jaar alleen maar geldt indien het kind recht heeft op kinderbijslag in uitvoering van de wetgeving op de kinderbijslag voor loonarbeiders.

Werkwijze

De wezen van vader en moeder die de leeftijd van 18 jaar gaan bereiken of die tussen 18 en 25 jaar zijn en voor dewelke het recht op kinderbijslag blijft bestaan ;

De weduwen die kinderen ten laste hebben die de leeftijd van 18 jaar gaan bereiken of tussen 18 en 25 jaar oud zijn en voor dewelke het recht op kinderbijslag blijft bestaan kunnen rechtstreeks een verzoek richten aan het Ministerie van Financiën, Administrati der Pensioenen 8ste Directie, 26ste Bureau Overlevingspensioenen - Jean Jacobsplein - 1000 Brussel.

- Toepassing vragen van de wet van 11 juni 1976.
- Dossiernummer van het pensioen vermelden.
- Dossiernummer bij de Rijksdienst voor Kinderbijslag voor werknemers vermelden.
- Naam en geboortedatum vermelden van het kind voor hetwelk men de toepassing van de nieuwe wet verlangt.

* * *

VERNIEUWING LIDMAATSCHAP

Mogen wij bij onze leden en belangstellenden aandrigen hun bijdrage over te schrijven op onze postrekening 000-0108451-05.

Nieuw initiatief

Voor de bijdrage van 50 fr. heeft ieder aangesloten lid tevens recht op een ongevallevenverzekering van 50.000 fr.

De vereniging voor Hulpbetoon is er in geslaagd deze verzekering op te drijven tot 1.000.000 (inderdaad één miljoen) en dit voor een geringe bijkomende premie van 450 fr.

M.a.w. er zijn dus vanaf heden twee mogelijkheden :

1. Lid aan 50 fr. of verzekerd voor 50.000 fr., onder deze formule vallen tevens de beschermende leden aan 200 fr., weldoende leden aan 500 fr. en ereleden aan 1.000 fr.

2. Lid verzekerd voor 1.000.000 fr., (gelieve dit uitdrukkelijk op uw overschrijving te vermelden). In dit geval betaalt U het lidmaatschap naar keuze, plus een opleg van 450 fr.

RENOUVELLEMENT DE LA COTISATION

Nous demandons à nos membres et futures membres de virer leur cotisation à notre C.C.P. 000-0108451-05.

Nouvelle initiative

Une cotisation de 50 Fr couvre les risques d'accident mortel de chaque membre.

L'Association d'Entraide est parvenue à porter le montant assuré à 1.000.000 Fr (vous lisez bien 1 million) et cela pour une prime de seulement 450 Fr! + cotisation.

Pour résumer, deux variantes s'offrent à vous :

1. membre moyennant paiement d'une cotisation de 50 Fr et courant une assurance accident de 50.000 Fr, tombent également sous cette formule, les membres protecteurs à 200 Fr, membres bienfaiteurs à 500 Fr et membres d'honneur à 1.000 Fr.
2. membre moyennant paiement d'une cotisation de 500 Fr (450 + 50 Fr) et courant une assurance accident de 1.000.000 Fr (veuillez mentionner ceci explicitement sur votre bulletin de virement).
Les membres protecteurs paient dans ce cas 650 Fr, les bienfaiteurs 950 Fr et les membres d'honneur 1.450 Fr.



INFO RESERVE

ASSOCIATION NATIONALE DES ANCIENS DE LA
FORCE NAVALE A.S.B.L.

NATIONALE VERENIGING DER OUDGEDIENDEN
VAN DE ZEEMACHT V.Z.W.

ASSOCIATION BRUXELLOISE DES ANCIENS DE LA
FORCE NAVALE A.B.A.F.N.
BRUSSELSE VERENIGING DER OUDGEDIENDEN
BIJ DE ZEEMACHT B.V.O.Z.M.
VOORBIJE AKTIVITEITEN

12 juni :

Nationaal Souper voor het 10-jarig bestaan van de Nationale Vereniging der Oudgedienden bij de Zeemacht, met afgevaardigden van verscheidene Belgische secties. Het aperitief werd geschonken op het terras van de Basiliek van Koekelberg terwijl de maaltijd onder de Kerk, in de zaal Panthéon - heel mooi versierd met marinevlaggen - opgediend werd.

De kok, een oudgediende van de Zeemacht, had zijn best gedaan om de schotels in een marinestijl voor te stellen. Dit werd zeer bewonderd door allen en zeer gewaardeerd door de hongerige magen... Om goed te vertegen werd er natuurlijk gedanst en toen wij buitengingen, floten en zongen de vogeltjes reeds.

28 augustus :

Zoals ieder jaar hadden we de afvaart van de Lesse in kayak voorzien. Spijtig, door gebrek aan water, moesten wij onze plannen veranderen. Daarom gingen wij allen met vrouw en kinderen (een veertigtal mensen) naar een eilandje op de Maas, te Yvoir. Het werd een gezellige dag, maar rond 3 uur moesten wij schuilen wegens onweer.

Volgend jaar zullen we herbeginnen, maar voor de afvaart van de Lesse voorzien wij een datum in juni.

11 september :

Verbroedering van de Vereniging van Antwerpen : Ondanks de regen werd het toch een goed gevulde dag.

Voormiddag : ontvangst op het stadhuis door de burgemeester van Brussel. Crestwisseling en afgifte van erediploma's.

Dan het « verbroederingsglas » in de « Roi d'Espagne » op de Grote Markt.

's Namiddags : voetbalwedstrijd gewonnen door de oudgedienden van Antwerpen.

Na herdenkingstrofees te hebben aangeboden, werd het aperitief geschonken.

Deze dag werd dan besloten met een « Buffet campagnard » in de Novotel, waar zowel de lekkerbekken als de hongerigen aan hun trekken kwamen. Heel de nacht werd er natuurlijk gedanst, gepraat en gedronken en de Brusselers schonken de Antwerpenaars een Manneken-Pis als souvenir van deze gebeurtenis.

2 oktober :

Nationaal Congres te Herstal : de Nationale President betreurt dat er slechts 8 secties vertegenwoordigd zijn (op 16 bestaande). Alle aanwezigen brachten nochtans een heerlijke dag door, die zoals altijd met de dans eindigde.

9 oktober :

Bal van onze Zustervereniging van Antwerpen : groot aantal BVOZM-leden op het bal (13!). Sympathieke sfeer, aangename omgeving, gelukke avond.

KOMENDE AKTIVITEITEN

Eerste vrijdag van december :

In ons lokaal : wij zijn van plan een cinema-avond te organiseren en hiervoor de medewerking te vragen van de Zeemacht en het Marine Kadettenkorps. Indien U persoonlijke films bezit (dubbel 8 of super 8) betreffende uw legerdienst bij de Zeemacht, komt ermee en laat ze ons zien, het zal ons plezier doen.

Einde januari 1977 :

Verkiezing van een nieuw comité. Hierover spreken we langer in de volgende Azimut-Flash.

* * *

QUELQUES MOTS SUR LES ACTIVITES PASSES

12 juin :

Le souper organisé pour les 10 ans de l'ANAFN a réuni les membres de différentes sections de Belgique. L'apéritif fut pris sur la terrasse de la Basilique de Koekelberg, tandis que le repas était servi au sous-sol, dans la salle Panthéon, décorée par le patron dans le style marin, pour la circonstance. Le cuistot, un ancien de la FN, s'était surpassé pour donner aux plats une présentation marine extraordinaire. Tout cela fut très applaudi mais aussi très apprécié par les estomacs... et pour bien digérer, quelques pas de danse nous menèrent allégrement vers l'aube. Les petits oiseaux chantaient lorsque nous quittâmes les lieux.

28 août :

Comme tous les ans, nous pensions descendre la Lesse en kayak. Malheureusement un manque d'eau changea nos plans et nous nous rendîmes, en famille (une quarantaine de personnes) sur une petite île sur la Meuse, à Yvoir. Très bonne ambiance, mais nous fûmes chassés vers 3 heures par un orage.

Cela ne fait rien, nous recommencerons l'année prochaine, mais pour la descente de la Lesse, nous prévoirons une date en juin. Nous en reparlerons.

11 septembre :

Jumelage avec la section d'Anvers. Malgré une pluie battante et ininterrompue, ce fut une journée très animée.

Avant-midi : réception à l'hôtel de ville de Bruxelles par le bourgmestre. Remise de crests et diplômes. Ensuite, la verre de l'amitié au « Roi d'Espagne », Grand-Place, entre les « nouveaux jumaux ». L'après-midi, match de football, gagné par les anciens d'Anvers. Remise de trophées. Apéritif dans les vestiaires. Le soir, excellent « buffet campagnard » au Novotel, suivi - bien entendu - de danse. Remise à nos amis Anversois d'un Manneken-Pis, gros baisers et... à la prochaine.

2 octobre :

Congrès national à Herstal, dans le cadre de la Quinzaine maritime organisée par cette ville.

Le Président national résume ses impressions et regrette le nombre réduit de sections représentées (8 sur 16 existantes). Tous les membres présents passèrent néanmoins une excellente journée et fraternisèrent avec les Français et les Allemands présents à cette manifestation, qui se termina par un bal très animé.

9 octobre :

Bal de la section d'Anvers. Grosse délégation de l'ABAFN (13 à table !). Ambiance excellente, cadre agréable, très bonne soirée pour tous.

PROJETS

1er vendredi de décembre :

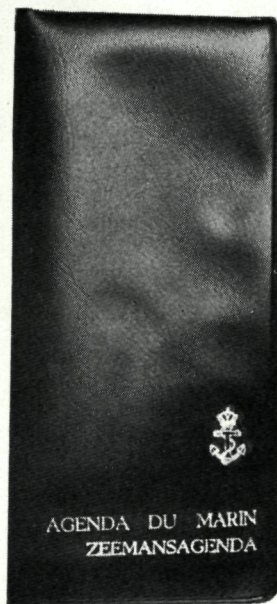
Au local, nous espérons organiser une soirée de cinéma pour laquelle nous demanderons la participation du Corps des Cadets et de la Force Navale. Si vous possédez des films personnels (double 8 ou super 8) datant de votre service à la Force Navale, venez nous les montrer, cela nous fera vraiment plaisir.

Fin janvier 1977 : élection, comme tous les deux ans, d'un nouveau comité. Nous y reviendrons plus longuement dans notre prochain Azimut-Flash.



Avez-vous déjà la
« Cravate force navale » ?

Hebt U reeds een
« Zeemachtdas » ?



ZEEMANSAGENDA

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

M.a.w. de agenda van de zeeman voor de zeeman. Deze agenda kan U vanaf heden bekomen bij Neptunus door overschrijving van 40,- F. (+ 6,5 F. verzendkosten) op onze bankrekening.

AGENDA DU MARIN

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

C'est l'Agenda du Marin pour le Marin! Cet agenda peut être obtenu moyennant un versement de 40,- F. (+ 6,5 F. frais d'envois) à notre compte en banque.

Veilige en renderende beleggingen :

De effecten aan toonder van de ASLK

- GROEIBONS
- KLASSIEKE SPAARBONS
- KAPITALISATIESPAARBONS
- SPAARBONS MET PROGRESSIEVE RENTE

ASLK

ALGEMENE SPAAR- EN LIJFRENTEKAS

Oostende : Kapellestraat 3
Dr. Moreauxlaan 69
Torhoutsesteenweg 160 - 162
A. Pieterslaan 78
Kerklaan 20
Elisabethlaan 3

Bredene : Duinenstraat 324

Gistel : Stationsstraat 69

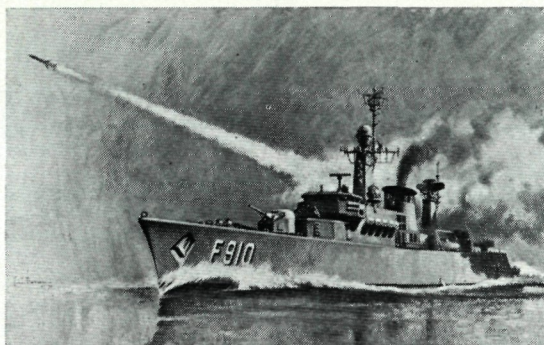
neptunus winkeltje

boutique neptunus

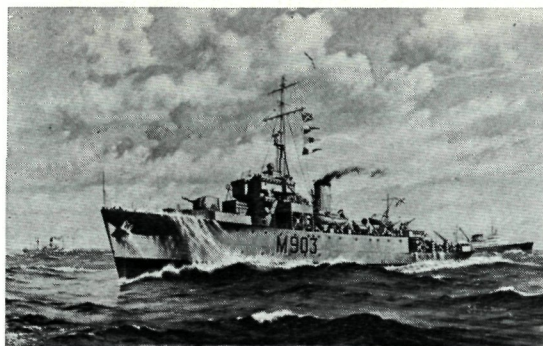
Commandez
dès à présent
vos cartes de vœux 1977



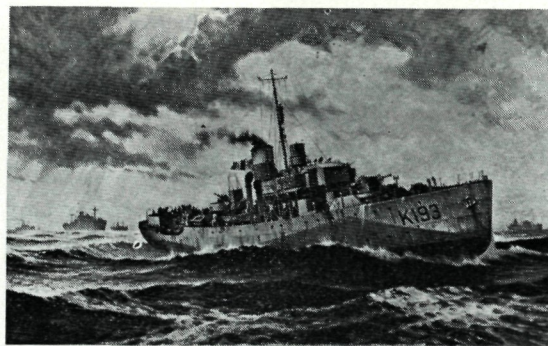
Bestel nu
reeds uw wenskaarten
voor 1977



La Frégate F910 « WIELINGEN »
De Fregat F910 « WIELINGEN »



M903 « A.F. DUFOUR »
Hoogzeemijnenveger, type Algerine
Dragueur océanique, classe Algerine



K133 « H.M.S. BUTTERCUP »
Corvette armée par la Section Belge de la Royal Navy.
Korvet bemand door de Belgische Sektie van de Royal Navy.

Cette série de trois cartes de vœux, exécutée en quadrichromie, réalisée d'après les peintures de l'artiste Jeffrey C. Bevan, peut être commandée chez Neptunus, au prix de 30,— F, T.V.A. incluse.

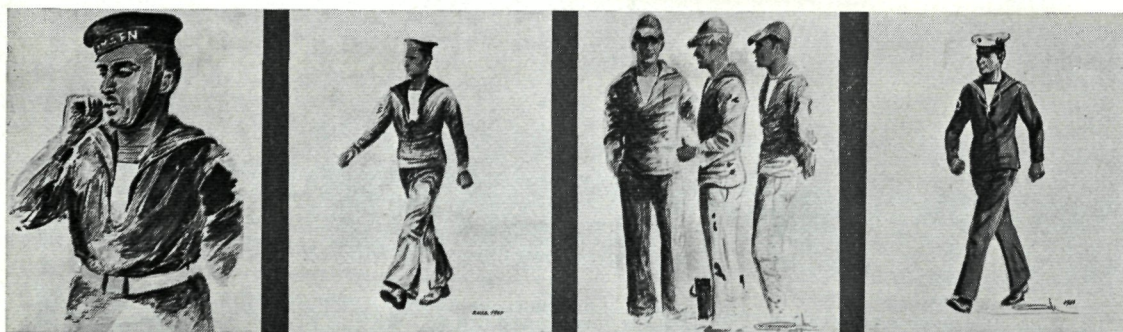
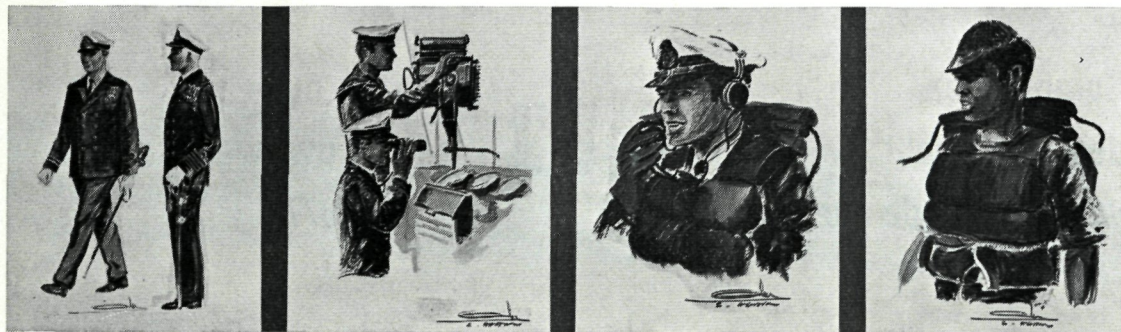
Malgré la hausse énorme du prix de papier et des fournitures d'imprimerie, Neptunus peut livrer ces cartes au prix de 30 F la série.

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 schilderijen van de marinekunstenaar Jeffrey C. Bevan, zijn verkrijgbaar per reeks van drie aan de som van 30,— F, B.T.W. inbegrepen. Niettegenstaande de steeds maar stijgende papier- en drukkosten, kan Neptunus deze kaarten leveren aan de prijs van 30,— F per reeks.

Deze kaarten worden voorbehouden aan de lezers van Neptunus. Bij deze kaarten ontvangt men eveneens de omslagen en een viertalig invoegblad met Kerst- en Nieuwjaarswensen.

boutique neptunus



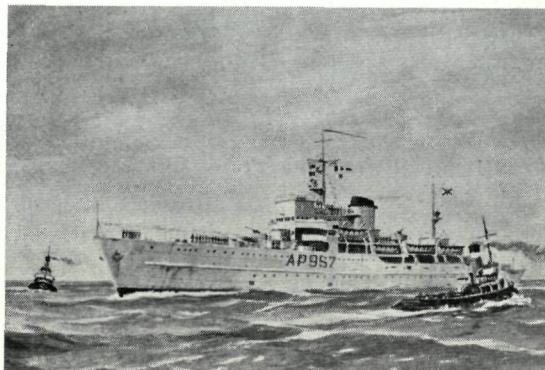
Wenskaarten uniformen, in kleur,
per reeks van 8.
Cartes de vœux «Uniformes»,
série de 8.

Prix spécial de fin d'année :
3,— F pièce, 20,— F les 8.
Sans enveloppes.

Speciale eindejaarsprijs :
3,— F stuk, 20,— F voor 8.
Zonder omslag geleverd.



AP957 « KAMINA »



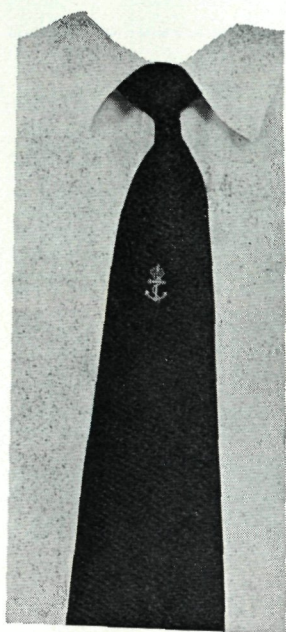
Speciaal voor de « anciens » van de « KAMINA », zeer beperkt
aanbod en voor zover voorradig, deze prachtige vierkleuren-
kaart aan slechts 10,— F + omslag.

Pour les « anciens » du « KAMINA », offre restreinte, exécutée
en quadrichromie, 10,— F la carte, enveloppe comprise.

neptunus winkeltje

boutique neptunus

neptunus winkeltje



LA « CRAVATE FORCE-NAVALE »

Prix : 220,— fr., T.V.A. incluse.

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

DE « ZEEMACHTDAS »

Deze prachtige das is te bekomen tegen betaling van 220,— fr., B.T.W. inbegrepen.

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

BELANGRIJK !

Neptunus stelt U zijn nieuwe gasaansteker voor. De prijs : slechts 170 F, BTW inbegrepen + 25 F portkosten. Zijn elegantie zal U bekoren en zijn degelijkheid vormt een levenslange garantie. Daarbij komt nog de mogelijkheid om slechts voor 20 F, « Zeemacht » of « Force Navale », in te laten graveren of eventueel uw eigen naam of voornaam aan 5 F per letter.

IMPORTANT !

170 F, TVA comprise, + 25 F frais de port, est le prix du nouveau briquet rechargeable proposé par Neptunus. Son élégance vous le fera envier. Sa robustesse vous le fera garder. De plus il vous est loisible d'y faire graver pour 20 F Force Navale ou Zeemacht ou votre propre nom, prénom pour 5 F la lettre.



winkeltje - laatste nieuwigheden

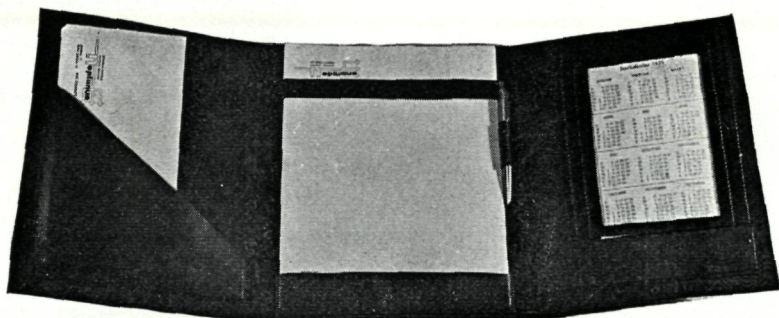
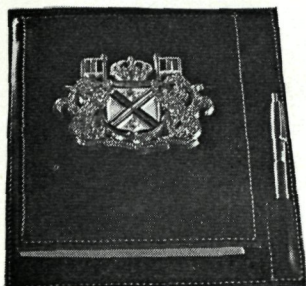
boutique - dernières nouveautés

BLOC NOTE DE BUREAU

En simili-cuir noir ou bleu-marin avec grand écusson colorié Force Navale, stylo à bille et calendrier; format 25 x 19 cm.
 Prix: 300 F, T.V.A. incluse, + 25 F frais de port.

BUREAU BLOC-NOTE

In zwart of marine-blauw simili-leder met groot vierkleurig wapenschild Zeemacht, kogelpen en kalender; formaat 25 x 19 cm.
 Prijs: 300 F, inclusief B.T.W., + 25 F portkosten.



DRIELEDIGE SCHRIJFMAP

Grote drieledige schrijfmap in zwart simili-leder met groot meerkleurig wapen Zeemacht, bijpassende kogelpen en kalender, gevoerd in zwart satijn. Formaat gesloten 28 x 24 cm, open 28 x 70 cm.
 Prijs: 450 F, inclusief B.T.W., + 25 F portkosten.

WANDKALENDER

Zeer mooie eeuwigdurende wandkalender in zwart simili-leder, met meerkleurig groot wapen Zeemacht en thermometer.
 Prijs: 400 F, inclusief B.T.W., + 25 F postkosten.

POCHETTE-ECRITOIRE A 3 COMPARTIMENTS

En simili-cuir noir, avec grand écusson colorié Force Navale, stylo à bille et calendrier, doublé satin noir. Format: fermée 24 x 28 cm, ouverte 27 x 70 cm.
 Prix: 450 F, T.V.A. incluse, + 25 F frais de port.

CALENDRIER MURIAL

Type perpétuel, en simili-cuir noir, avec écusson colorié Force Navale et thermomètre.
 Prix: 400 F, T.V.A. incluse, + 25 F frais de port.

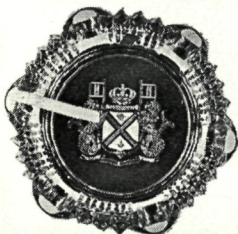


PRACHTIGE ASBAK

Asbak in frans halfkristal op houten onderligger met groot wapen Zeemacht in relief, uitgevoerd in meerdere kleuren. Kan eveneens dienst doen als wandversiering.
 Prijs: 300 F, inclusief B.T.W., + 25 F portkosten.

CALENDRIER DE LUXE

En demi-cristal, sur base en bois; avec grand écusson colorié Force Navale en relief. Peut également être utilisée en décoration muriale.
 Prix: 300 F, T.V.A. incluse, + 25 F frais de port.



drukken is een zaak
beter drukken in onze zaak

drukkerij de typo - offset vuurtoren

voorhavenlaan 37 - 8400 oostende

tel. (059) 70.51.32

United Bonded Stores Dealers n.v.

S.A.

OUDE LEEUWENRUI 8, ANTWERPEN 1



SCANDIAFLEX

MODERNE EN MOBIELE AFSLUITINGEN

J. MORETUSLEI 586 — WILRIJK

louvers
rolluiken
vouwdeuren
vouwanden
zonnetenten
zonneblinden
badafsluitingen

TELEFOON : 27.78.20

International Electronics Service N.V. "INES,,

Terbekehofdreef 54 — 2610 WILRIJK
Tel. 031-28.10.32 (10 lijnen) - Telex 31895

○ Afdeling Marine en Systemen ○

Agenten voor: Anschutz, Amplidan, Bouyer, Decca Isis, Decca Navigator,
Decca Radar, Decca Survey, Hastie, Hovermarine, M.A. De Keijzer, Ginge,
Jungner, Redifon, Ring-Master, Simrad

HANDELSMAATSCHAPPIJ

Demaerel

IMPORT — EXPORT

Dealers to shipchangers and aircaterers
Duty Free Stores and provisions

Telef. 31.98.00 - 32.35.10 - 32.68.06
Telex 33803

Hessenplein 25
2000 ANTWERPEN



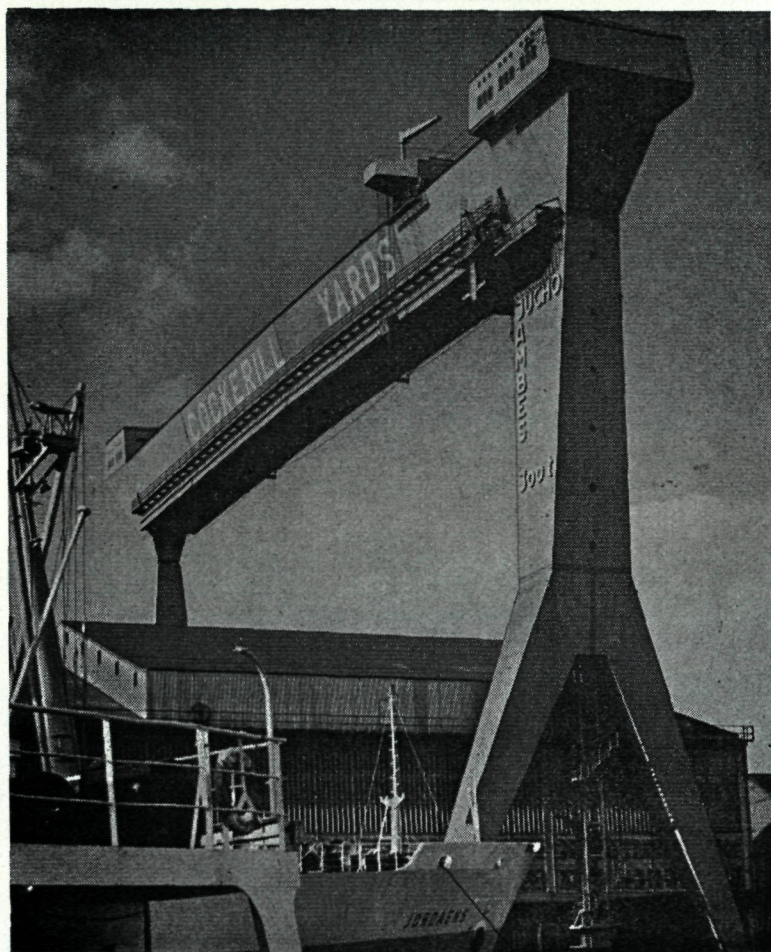
C'est ainsi qu'on écrit **TUC** au Japon

Ainsi les consommateurs japonais reconnaissent le fameux « cracker »
que savourent petits et grands dans le monde entier.

publiart / emad

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

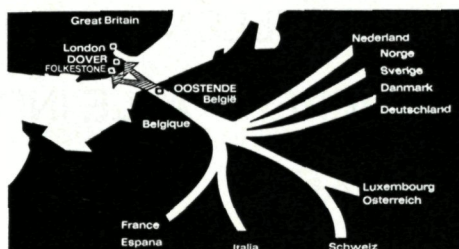
tel. : 031-27.38.80 (10 l.) — telex : COCKYARDS HOB 31.175
telegram : COCKERILLYARDS HOBOKEN



n.v. COCKERILL YARDS HOBOKEN

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

OOSTENDE - DOVER
OOSTENDE - FOLKESTONE



- * Van 9 tot 16 afvaarten per dag, in beide richtingen tussen Oostende, Dover of Folkestone.
- * Gunstige tarieven - Vermindering voor groepen.
- * Speciale reductiebiljetten voor reizen van korte duur:
Reizigers zonder voertuig:
 - Shopping trips (48 u.), winter-weekend excursies en nachttourbiljetten.Automobilisten:
 - Minitours (5 dagen) : forfaitaire prijs (gratis vervoer van de wagen).
 - 48 u. excursies : 50 % vermindering, zowel voor de heen- als voor de terugreis, op het normaal tarief van de wagen + inzittende(n).

Inlichtingen, kosteloze documentatie, enz.

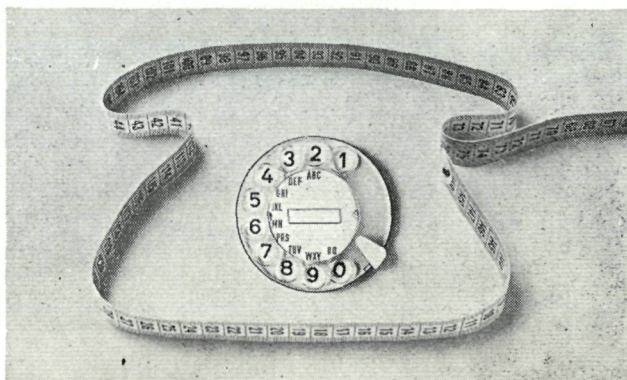
- Erkende reisagenschappen en automobiellclubs.
- Regie voor Maritiem Transport
Belliardstraat 30, 1040 Brussel (tel. 230.01.80)
Natiënkaai 5, 8400 Oostende (tel. 70.76.01).

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 Charleroïsesteenweg 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

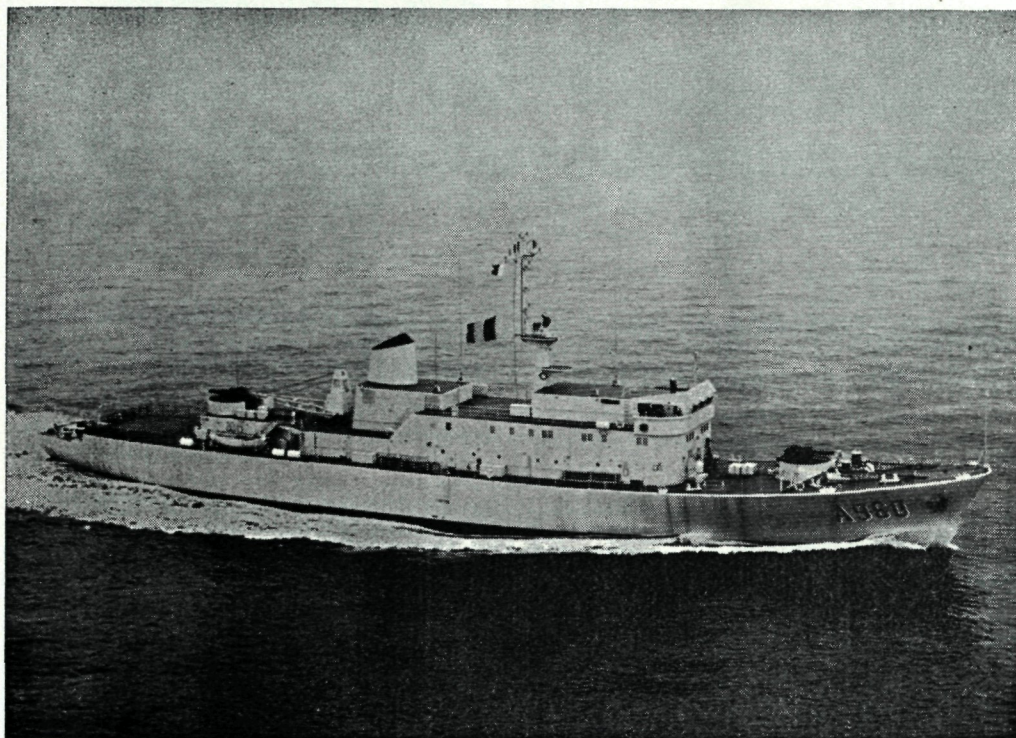
S.A.

Tel. 031 / 71.09.80

Telex 31.140

Telegr.

Boelwerf-Temse

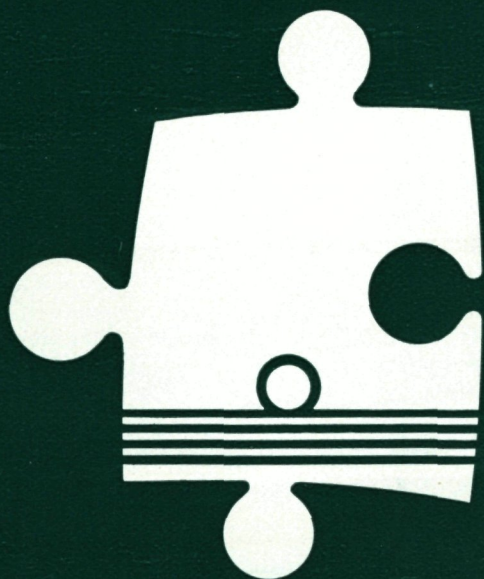


Zeeschepen tot 150.000 ton dw.
Navires de mer jusque 150.000 tonnes dw.

Bouwers van het motorzeilschip « ZENOBE GRAMME », het visserijwachtschip « GODETIA », 4 kustmijnenvegers en van twee fregatten.

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

Nous savons que votre place est... chez nous



Notre flotte moderne, composée de cargos, de minéraliers et de porte-conteneurs, a besoin de vous et de vos capacités. Nous sommes convaincus de pouvoir vous confier la sécurité de nos navires, et de pouvoir assurer la sécurité de votre avenir. La CMB, un armement polyvalent et en pleine expansion compte sur vous pour compléter son puzzle.

CMB

Se présenter avec carnet de marin au Service du Personnel Navigant, Leopolddok 214, 2030 ANTWERPEN ou téléphoner au n° (031) 41.14.80 ext. 391 ou 379.

NOTISATIONS D'HONNEUR - ERE-BIJDRAGEN

on Altesse Royale le Prince Albert de Liège
 Monsieur le Ministre de la Défense Nationale
 Divisieadmiraal J.P. Van Dyck, Stafchef van de Zeemacht
 Admiral de Division Poskin, Bruxelles
 Monseigneur Cammaert, Aumonier en Chef (HON.)
 Divisieadmiraal o.r. Lurquin, Oostende
 Admiral de Division e.r. Robins, Laeken
 Admiral de Division e.r. Petitjean, Dilbeek
 Vereniging Hulpbetoon Zeemacht, vzw
 Capitaine de Vaisseau e.r. Ceulemans
 Capitaine de Vaisseau e.r. Van Waesberghe, Oostende
 Capitaine de Vaisseau e.r. Béatse, Auderghem
 Capitaine de Vaisseau Schlim A., Loppem
 CPV BEM e.r. H. Lemaire, Bxl
 CPV Tanghe, Oostende
 Kapitein Ter Zee o.r. De Poorter, Oostende
 Capitaine de Frégate Liénart J.C., Oostende
 Capitaine de Frégate (R) De Mortier, France
 Regatkapitein Herreman, Oostende
 Lt-Col (R) Mousty, Hamme-Mille
 Regatkapitein Parisis, Gent
 Capitaine de Frégate (R) Bourguignon, Ambassade de Belgique à Madrid
 Capitaine de Frégate (R) Loze, Oostende
 Regatkapitein (R) Van Avermaet, Deurne
 Regatkapitein (R) Willems, Wilrijk
 Regatkapitein (R) De Cooman, Antwerpen
 Capitaine de Frégate (R) Ludwig, Bruxelles
 Regatkapitein (R) Planchar, Antwerpen
 Capitaine de Frégate Hutse, Oostende
 Capitaine de Frégate (R) Mertens G., France
 Lt-Col. Lange, Mil. Attaché, Bxl
 CPF (R) Bekaert, Oostende
 CPF Van Gelder, Mechelen
 Capitaine de Frégate (R) Gillet, Bruxelles
 Capitaine de Frégate Dumont, Nieuwpoort
 Regatkapitein (R) Verrees, Turnhout
 Capitaine de Frégate (R) Delgoffe, Schilde
 Capitaine de Frégate (R) Borgers, Antwerpen
 CPC (R) Maertens de Noordhout, Ch. Tiff
 LtCOL (R) Wauters, Temse
 Capitaine de Corvette (R) Leveau, Linkebeek
 Capitaine de Corvette Ségaert V., Oostende
 Capitaine de Corvette (R) Huysman, Bxl
 Capitaine de Corvette (R) Pecher, Bxl
 Capitaine de Corvette (R) Decrop, Oostende
 Capitaine de Corvette (R) Dorsimont, Dilbeek
 CPC (R) Masure, Oostende
 Korvetkapitein (R) Persoons, Berchem
 Capitaine de Corvette (R) Velghe, Bxl
 Lt V Verheyden, Stene
 ILV (R) de Decker de Brandeken, Ohain
 ILV e.r. Becquaert, Berchem
 ILV (R) Carlier, Keerbergen
 ILV Van Laer, Antwerpen
 ILV (R) Remy, Uccle
 ILV (R) Maertens de Noordhout B., Tiff
 LDV (R) De Sloover, Bruxelles
 LDV (R) Demoulin, Bxl
 LDV Van Der Velde, Wemmel
 LDV (R) Rayé, Kraainem
 EDV (R) Horion, Evere
 EDV (R) Dobson, Antwerpen
 Le Commandant Adrien, Uccle
 Le Capitaine Mertens, Uccle
 L'aumônier Cuyllits, Uccle

LDV Kaufman, Bruxelles
 Major Thibaut, Shape
 2EV (R) Lacroix, Braine-Le-Château
 Le Club Prince Albert, Bruxelles
 Club Officiers, Oostende
 Club Officiers St.-Kruis
 Club Officiers Zeebrugge
 Verbodering Royal Navy, Oostende
 1MP o.r. Schram A., Eernegem
 1MT (R) Pauwels, Langdorp
 Damar Verschooten, Oostende
 Marine Basis Kallo
 Marine Basis Nieuwpoort - Bijzondere Diensten
 Marine Basis St.-Kruis - Bijzondere Diensten
 Marine Kadettenkorps, Mechelen
 Tabagie Onderofficiers, Comservost
 Troepenkantien, Zeebrugge
 De Heer Nicod, Consul der Nederlanden, Brugge
 L'administration communale de Verviers
 L'administration communale de Charleroi
 Gemeentebestuur St.-Truiden
 De stad Knokke
 L'administration communale de Visé
 Het gemeentebestuur van Turnhout
 De stad Brugge
 Le Baron Kronacker, Antwerpen
 Le Comte d'Ursel, Moulbaix
 Mme Vve Timmermans, Oostende
 Mme Vve Flahaut, Den Haan
 Madame Truffaut, Liège
 Monsieur Cassette, Ath
 Monsieur Hosdain, Marcinelle
 Monsieur Hamoir, Etterbeek
 De Heer Boudens, Oostende
 De Heer Verhaeghe, Ixelles
 Monsieur Delahaye, Woluwé St.-Pierre
 Monsieur Dhondt A., Schaerbeek
 Monsieur Geonet, Marcinelle
 Monsieur Pallemmaerts, Bxl
 Monsieur Léonard, Jette
 N.V. Cie Maritime Belge (Lloyd Royal) S.A., Antwerpen
 De Heer Windey, Steendorp
 Koninklijke Nederlandse Gist- en Spiritusfabriek, Brugge
 Monsieur De Keyser, Waterloo
 Anonyme
 De Heer De Bie, Buizingen
 De Heer Dubois, De Pinte
 Caddy-Tailors, Oostende
 Dr. Verhaeghe, Eeklo
 L'association des Amis de l'école autonome de l'Etat, Oostende
 Les Etablissements Brûlé, Schaerbeek
 De Heer Glorieux, Spiere
 S.P.R.L. Martin & Co, Antwerpen
 Les Etains Metten, S.P.R.L., Bas-Oha
 De Heer Deroo, Gent
 De Generale Bankmaatschappij, Brugge
 Monsieur Franckx, Forest
 Monsieur Pierret, Woluwé St.-Lambert
 De Heer E. Van Haverbeke, Oostende
 De Heer Heynen, Antwerpen
 De Heer De State, Ekeren
 De Heer Boonen, Wilrijk
 Monsieur Bierlier, Flémalle-Haute
 De Heer Ingelbrecht, Kapellen
 Monsieur Gérard, Flémalle-Haute
 Cockerill Yards Hoboken
 De Heer Cools, Brugge
 De Heer Deswaene, Ruisbroek
 Phoenix Oil Products, Schoten
 De Heer Wolf, Oostende
 Vereniging der Staatszeeloodsen v.z.w. S.F.R.L. Covesa, Bruxelles
 Le Chevalier Breydel, Bruxelles
 Le Baron de Brouwer, Bruxelles
 Monsieur Houzeau de Lehaie, Mons
 De Heer Degelder, Leuven
 Monsieur Bonnevie J., Oostende
 Informar, Bruxelles
 Monsieur Verlinde, Jette
 De Heer Soetens, Oostende

Hermis Sodales, Oostende
 De Heer Grandjean, St.-Niklaas
 L'Agence Maritime Thomas & Ellis, Uccle
 Club 1MT & MAT COMIENAV, St.-Kruis
 Monsieur Schlim, Arlon
 Monsieur Lamproye, Bruxelles
 Monsieur Van Hauwermeiren, Jette
 Maag Belux, Bruxelles
 Monsieur Roulin, Dinant
 Monsieur Vanderhoven, Renaix
 De Heer Hauglustaine, Hasselt
 S.A. Belliard Murdoch, Antwerpen
 Monsieur De Buck, Bruxelles
 Union de Remorquage & Sauvetage, Oostende
 Monsieur Lenoir, Gaillmarde
 Monsieur Martens, Braine Le Comte
 Mevrouw Verleye, Brugge
 N.V. Kredietbank, Brugge
 De Heer Hausman, Oudenaken
 De Heer Capens, St.-Niklaas
 De Heer Ouaghebeur, Oostende
 De Heer Decoster, Antwerpen
 Le Comte de Launoit, Bruxelles
 De Heer Clarysse, Antwerpen
 Marinebasis Oostende, Bijzondere Diensten
 Royal Yacht Club Oostende
 De Heer Teugels, A.S.L.K. Oostende
 De Heer Elslander, Pulle
 De Heer De Baere, Aalst
 De Heer Rassaert, Den Haag, Nederland
 De Heer De Schoenmaeker, Leuven
 De Heer Delsarte, Fontaine-l'Évêque
 Monsieur Dalrez, Verviers
 Monsieur Dziechciarek, Dampremy
 Monsieur Carly, Bruxelles
 Monsieur Rembout, Bruxelles
 Yacht Club Nieuwpoort
 Monsieur Dr. Houard, Seraing
 Monsieur Van Den Bergh, Bruxelles
 Monsieur Aubinet, Grivignée
 De Heer Van den Bulck, Antwerpen
 De Heer Van Belle, Meerbeke
 Monsieur Fievez, Député, Huy
 Mevrouw Van Winnendaal, Kortenberg
 Monsieur de Brabant, Bxl
 Monsieur Marique, Couillet
 Monsieur D'Hoogh, Bxl
 De Heer Naudts, Oostakker
 De Heer Baeyens, Knokke
 De Heer Pierlins, Lichtaart
 De Heer Soetens, Oostende
 Cercle Nautique F.Aé, Bxl
 Docteur Sas, Bxl
 Marine Kadettenkorps Antwerpen
 Monsieur Van Den Bossche, Bruxelles
 De Heer Van Acker, Merksem
 De Heer Van Gelder, Berghout
 Monsieur Mathy, Liège
 De Heer Lenaert, Wezenbeek-Oppem
 M. Verdeau, Salle Panthéon, Bruxelles
 Accc. Monsieur Van delft, Drogenbos
 De Heer Stevens, Buizingen
 Mej. M.M., Bredene
 Monsieur Werion, Ottignies
 Monsieur Mathot, Hofstade
 De Heer Van Damme P., Brugge
 De Heer Billiet, Roeselare
 De Heer Dingenen, Antwerpen
 De Heer Ribbink, Nederland
 Dr. Strumane, Mol
 De Heer Geerinckx, Knokke-Heist
 De Heer Schalbroeck, Merksem
 De Heer Cleemput, Gentbrugge
 De Heer Cooman, Deurne
 De Heer Stassyns, Oostende
 Monsieur Le Tellier, Wemmel
 Oesterputten Halewyck, Oostende
 Monsieur Mey, Mouscron
 De Heer Janssens, Merksem

Afgesloten op datum van 5 nov. 1976.
 Clôturé à la date du 5 nov. 1976.

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.

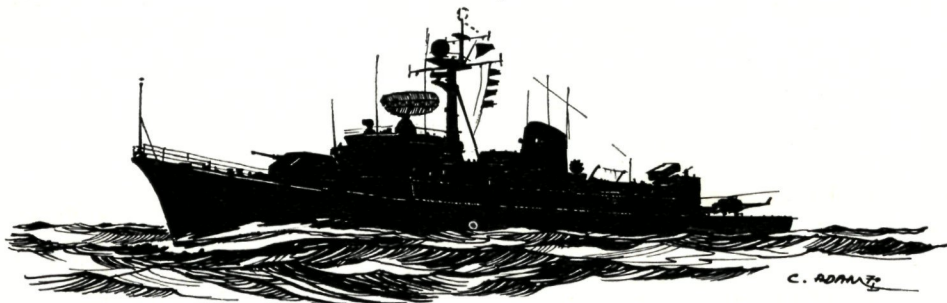
la force navale recrute !!

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

PRENEZ CONTACT AVEC 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 17 h.

Een rekruteringspecialist zal er U te woord staan.

Op weekdagen van 9 u. tot 12 u. en van 14 u. tot 17 u.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever : J.C. Liénart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende
Hoofdredakteur - Rédacteur en chef : E.A. Van Haverbeke - Nieuwpoortswg 20A - 8400 Oostende

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

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

24e jaargang - neptunus 1976-77 - 24e année

nr 163 - no 163

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) — 473-6090311-30 de neptunus — voor rekening 473-6090311-30 neptunus — politiek en confessionneel onafhankelijk — libre de toute attache politique ou confessionnelle — aangesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union de la presse périodique belge

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 1976 by v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.
Clichés : Van Uffelen.

Tel. (091) 25 47 86 Gent