

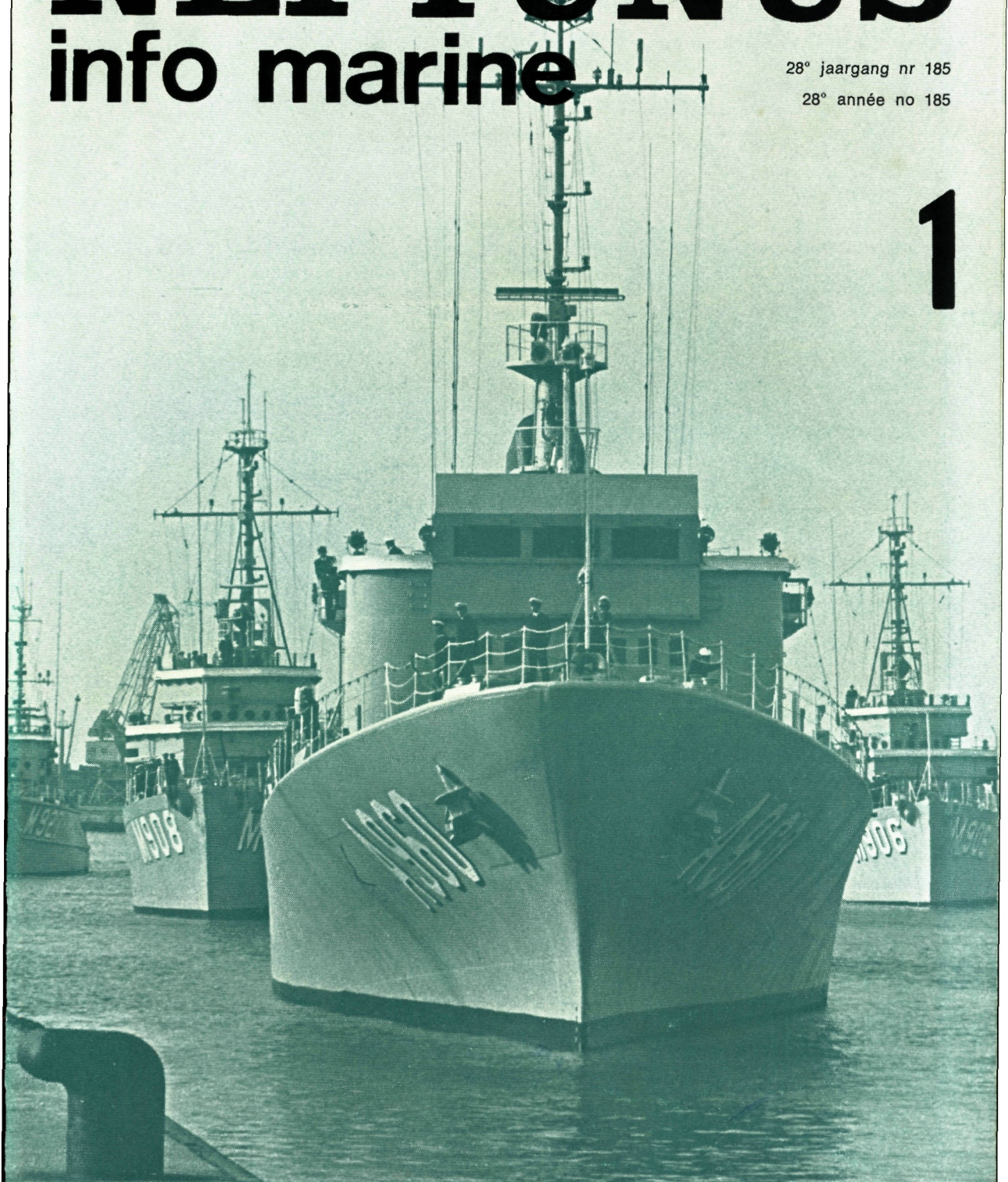
NEPTUNUS

info marine

28° jaargang nr 185

28° année no 185

1



twemaandelijks maritiem tijdschrift 1980 - 1981

revue maritime bimestrielle



Leurs Majestés

*Le Roi Baudouin
et La Reine Fabiola*



Hunne Majesteiten

*Koning Boudewijn
en Koningin Fabiola*

Foto :

Belgisch Instituut
voor Voorlichting en Dokumentatie

Photo :

Institut Belge
d'Information et de Documentation

NEPTUNUS

info marine

juli 1980
juillet 1980

28e jaargang nr 1
28e année no 1

LID



MEMBRE

sommaire neptunus

inhoud neptunus

de belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog (XII) door j. verleyen	2
une marine flamande méconnue de minderhout par j. dams et c. phister	18
op zoek naar de nautische fenix door fkp (r) w. van houdt	24
le raid sur zeebrugge par j.m. de decker de brandeken	40
de zee en de kunst door norbert hostyn	46
postzegelnieuws - oorlogsschepen op postzegels door eerste meester chef a.a. jacobs	48
afin que se perpétue la tradition par st.-bernard du spuiikom	51
maritiem panorama door h. rogie	56
la route surface sans construction par j.p. duperroy	60
woorden uit de zeemanskist - schepelingen door oppermeester j.b. dreesen	62
bibliographie - bibliografie par j.c. bötting	64
de westdiep story door luitenant ter zee van imschoot	70

inhoud info-marine

sommaire info-marine

info-marine
info-reserve
neptunus winkeltje - la boutique neptunus

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

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

Directeur publiciteit - publicité
V. Ségaert b.p. 17, 8400 Oostende

Ventes - Abonnements
Verkoop- en Abonnementendienst
Compte 280-0400779-12 ou 473-6090311-30
de Neptunus/Oostende
Rek. 280-0400779-12 of 473-6090311-30
van Neptunus/Oostende
200 F gewoon - normal
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 :
E. De Grieck, F. Dumont, A. Van den Driessche, J. Arys, E. Van Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet, M. Verboven, J. Dreesen, E. Pouillet, A. Dryepondt, A. Schram, H. Rogie, U. Derycke, A. Devreese.

De Belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog (XII)

Door J. Verleyen

DE H.77 « GILDA », HET VAARTUIG VAN DE LEGENDE...

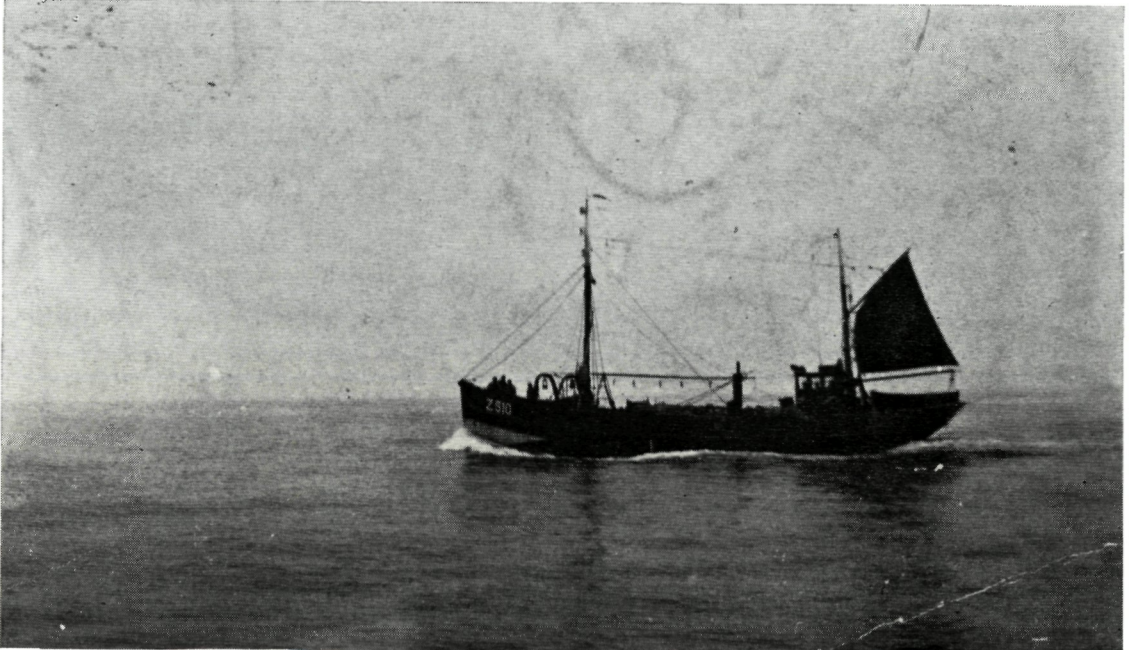
Van de talrijke Belgische vissersvaartuigen die aan de ontruiming van de Frans havens hebben deelgenomen, zijn enkele goed gekend gebleven. Sommige verdienen een titel van rekordhouder zoals de O.86 « Georges-Edouard », rekordhouder van het aantal vervoerde soldaten. Wij hebben erover gesproken in NEPTUNUS 79/80 nr. 5. Binnenkort zullen wij de verhalen publiceren over de H.73 « André-Robert-Denise », rekordhouder van het aantal ontruimde havens en over de Z.50 « Lydie-Suzanne », en H.40 « Bertha-Leon », rekordhouders van het aantal reizen tussen Duinkerke en Engeland. De lezer heeft reeds vastgesteld dat zekere vaartuigen in het « Gulden Boek van het Zeewezen » ingeschreven zijn terwijl andere vaartuigen die niet minder hebben gepresteerd in dit ereboek niet vermeld zijn. Recente opzoekingen bij de Historische Dienst van de Franse Marine hebben zelfs namen of nummers van tot nu toe onbekende vaartuigen aan het licht gebracht. Over de H.77 « Gilda »,

De Z.510 (vóór de oorlog H.49) « De Blauwvoet »
... hetzelfde uitzicht dan de H.77 « Gilda »

vaartuig waarvan de schipper alhoewel gekwetst zijn schip toch in Engeland heeft teruggebracht, heeft men veel gesproken terwijl nochtans vaartuig en bemanning totaal verdwenen zijn. Daarom verdient de H.77 « Gilda » de titel van « vaartuig van de legende ».

Verdwijning zonder spoor of zo goed als...

De H.77 « Gilda » was een houten vaartuig van 24,86 N.T. en 69,64 B.T. gebouwd in 1936 te Zeebrugge, op de scheepswerven DE BACKER en uitgerust met een motor van 150 P.K. en met radio. Dit was dus een groter schip dan vele andere en het was ook veel sneller dan schepen uitgerust met een motor van 100 P.K. of minder. Dit is een zeer belangrijk punt om de rol van dit vaartuig te begrijpen. Het schip was eigendom van reder Petrus LATRUWE uit Heist. Tijdens de oorlog was het vaartuig vanuit Brixham bedrijvig en verdween met man en muis in december 1942 zoals wij zullen zien. Twee volle jaren lang hebben Theophiel DE GROOTE en andere vrienden gezocht om een foto van het



vaartuig te vinden en dit zonder resultaat noch bij de familieleden van de bemanning en van de reder, noch bij de scheepswerven die door de overstromingen van 1 februari 1953 erg geteisterd werden. In december 1979, ter gelegenheid van de Algemene Vergadering van de Federatie er Belgische Zeelieden van de oorlogen 14/18 en 40/45, heeft Voorzitter R. RYCX nog een oproep gedaan aan de talrijke aanwezige leden. Drie leden hebben onmiddellijk geantwoord dat zij dachten dit kostbaar document in hun bezit te hebben. Jammer genoeg, werden wij opnieuw teleurgesteld. De ene na de andere liet weten dat hij niets gevonden had. Er werd toch een « zantje » teruggevonden doch... zonder afbeelding van het vaartuig. Al wat ontdekt werd is een foto van het schip bij het begin van de aanbouw. Deze afbeelding bevindt zich in een visserscafé te Zeebrugge. In deze omstandigheden, hebben wij besloten een foto van een dergelijk vaartuig te zoeken. Theophil DE GROOTE heeft ons een foto van de Z.510 (vóór de oorlog H.49) « De Blauwvoet » overhandigd. Dit houten vaartuig van 22,19 N.T. en 59,57 B.T. werd in 1937 op dezelfde scheepswerven DE BACKER te Zeebrugge gebouwd. Dit is een punt van groot belang want deze ambachtelijke scheepswerven van houten vaartuigen hadden ieder hun eigen stijl. Het vaartuig was ook uitgerust met een motor van 150 P.K. en met radio en was eigendom van reder Petrus UTTERWULGHE uit Heist. Onze vriend Theophil heeft ons bevestigd dat beide vaartuigen, ondanks een licht verschil van tonnemaat, hetzelfde uitzicht hadden.

Wat de bemanningsleden betreft, hebben wij reeds laten weten dat de twee mannen die in 1940 aan boord waren sedert lang overleden zijn. Dank zij het Gemeentebestuur van Krokke-Heist en in het bijzonder Diensthoofd A. DESMIDT, hebben wij de volledige identiteiten bekomen :

— GHESELLE Andries, Pieter, geboren te Heist-aan-zee, op 7 maart 1884, gehuwd met DEPAEPE Natalie, Rosalie, overleden te Heist-aan-zee, op 21 juni 1945 ;



Dries GHESELLE
Antwerpen
1945

— VERBEKE Charles, geboren te Heist-aan-zee, op 4 maart 1915, gehuwd met GHESELLE Madeleine, overleden in zee, op 17 oktober 1967.

Dries GHESELLE die de bommen te Duinkerke, de vliegende bommen te Antwerpen en al de oorlogsgerevaren getotseerd had, verloor het leven ten gevolge van een dom ongeval. Hij had pas zijn werk



Karel VERBEKE
te Newlyn-Penzance
1940

van visser hernomen. Hij was thuis gekomen en hij was moe. Hij had zijn gasvuur aangestoken om iets te koken en viel slapend in zijn zetel. Destijds waren nog onderbrekingen in de levering van gas; zogezegde « coupures », Degene die de oorlogsjaren hebben gekend zullen zich dit herinneren. Het gas werd « afgesneden » en de vlam verdween. Later kwam het gas terug. Dries is aan het slapen gebleven en dit... voor eeuwig !

Karel VERBEKE, bijgenaamd « Karel Prume », zou integendeel een meer glorieuze dood vinden bij het vergaan van de Z.443 « Mercator », op 17 oktober 1967. Zijn naam prijkt op één van de veertien memorieplaten van het ereplein aangelegd in het domein van het Nationaal Visserijmuseum te Oostduinkerke ter nagedachtenis van de honderden op zee omgekomen Vlaamse vissers.

Wij mogen dus oprecht spreken van een verdwijning zonder spoor of bijna.

En toch werd erover officieel gesproken tijdens de oorlog...

De naam van de H.77 « Gilda » komt op al de lijsten van schepen die aan de ontruiming van Duinkerke hebben deelgenomen. Bij ministerieel besluit van de Minister van Verkeerswezen te Londen van 21 juli 1941, werden de namen van Andries GHESELLE, schipper, en Charles VERBEKE, matroos, resp. onder nr. 302 en 303 in het « Gulden Boek van het Zeewezen » ingeschreven en dit wegens hun deelneming aan de ontruiming van Duinkerke met de H.77 « Gilda ».

In nummer 1 van het tijdschrift « MARINE » van dezelfde 21 juli 1941, het eerste Nationale Feest werkelijk in het buitenland gevierd, verschijnt een artikel van de Heer Georges DEPOORTER, gewezen Waterschout te Nieuwpoort en thans Ere-Kapitein-ter-Zee bij onze Zeemacht, alias « Kapitein Viooltje ». In dit artikel : « De Belgische Vissersvloot in Frankrijk, Mei-Juni 1940 », wordt de H.77 « Gilda » vermeld. Wij zullen later op dit artikel terugkomen want de melding heeft betrekking op de laatste overtocht vanuit Saint-Vaast-la-Hougue tot Falmouth.

Een jaar later, opnieuw in « MARINE » van juni 1942, vinden wij een artikel waarvan afschrift hieronder :

« EENVOUDIGE HISTORIE
« door P.V.

« 'Meneere, 'k zoen willen weerkeren aan boord
« van mijn schip'.

« Met deze woorden werd ik in de eerste dagen « van juli 1940 begroet door een visser die mij op « mijn nederig bureeltje was komen bezoeken.

« Natuurlijk is dit geen zeer belangrijk voorval op « zich zelf : en toch heeft dit op mij een diepere « indruk gemaakt dan vele vragen, soms zeer aan- « doenlijke, die, in de eerste maanden na de over- « romping van ons land en de daardoor veroor- « zaakte uitwijking onzer vissersbevolking naar En- « geland, tot mij zijn gericht geworden.

« De man die mij deze woorden toestuurde had « niets weg van de kloeke, stevig gebouwde visser « die men zich gewoonlijk voorstelt. Integendeel « leek hij eerder zeer tener en alleen zijn door « zeewater en zon getaand gelaat liet vermoeden « dat hij werkelijk tot de gelederen onzer taai vis- « sers behoorde.

« Wat mij het meest verwonderde in het verlangen « van die brave mens was zijn gevorderde leeftijd. « Wanneer veel zeelieden niet beter wensten dan « gedurende enige tijd aan de gevaren der zee te « kunnen ontsnappen, was het vurig verlangen van « die man, op 56-jarige ouderdom, en wanneer het « oorlogsgevaar op zee in hevigheid dreigde toe te « nemen, ten spoedigste terug in te schepen om « zijn alledaagse bedrijvigheid te hervatten.

« En wat in deze historie nog merkwaardiger is, is « de wijze waarop onze vriend te Londen was ge- « raakt. Ziehier zijn lotgevallen.

« Op 18 mei 1940 verliet het vaartuig H... « G... « de haven van Zeebrugge. De bemanning bestond « uit twee leden, onze vriend als schipper, en een « matroos. Een zeker aantal passagiers waren in- « gescheept. De aftocht was pijnlijk, er moest van « de ene naar de andere haven worden gevaren « totdat eindelijk het schip voor bijzondere dienst « werd opgeëist.

« Misschien is het beter het verhaal van belang- « hebbende zelf aan te halen, « Hij vertelt dus :

« « De 30e mei kwamen wij te D... aan in een dikke « mist veroorzaakt door het branden der olietanks « aan wal. Wij scheepten zo spoedig mogelijk een « groot aantal Franse en Engelse soldaten in, als- « ook de bemanning van een schip dat vóór de « haven gezonken werd. Dit alles gebeurde onder « een hevig bombardement, terwijl kranen in de dok- « ken vielen en pakhuizen instortten. Toen wij klaar « waren om te vertrekken werd een torpedo ge- « worpen vanuit een Duits vliegtuig, die naast ons « vaartuig in het water ontplofte. »

« « De H... werd gans opgelicht, ik verloor het even- « wicht en werd over de lier in het visruim gewor- « pen, terwijl ik het bewustzijn verloor. Ik leed he- « vige pijnen in de rechter borstkas die ik getracht « heb te stillen met kompressen. Ik slaagde er « evenwel in het vaartuig buiten te brengen en naar « R... te sturen. Aldaar werd ik met een ziekenwa- « gen vervoerd naar het hospitaal, alwaar werd « vastgesteld dat ik drie ribben gebroken had ».

« De held dezer historie was dus nog niet goed « ontslagen uit het hospitaal dat zijn hart opnieuw « de zwerfverijen op zee verlangde.

« Hij wist nochtans wat het varen gedurende oor- « logstijd betekent. Reeds in 1914-18 had hij zee- « dienst verricht ; hij werd vereerd met de « Herin- « neringmedaille » en met de inschrijving op de « « Rol der Marine ». Sedert september 1939 had « hij zich reeds kunnen rekenschap geven van in

« deze oorlog voor de zeelieden beschoren lag, hij « heeft een grote proef doorstaan te D... en, niet- « tegenstaande zijn gevorderde ouderdom, wilde hij « nog varen.

« Aan zijn verlangen werd voldaan. De terugkeer aan « boord van zijn schip werd hem vergemakkelijkt, « hij kon herbeginnen te varen en hedendaags niet- « tegenstaande zijn 58 jaren is hij steeds paraat om « aan de bevolking dezer eilanden een smakelijk « visje te bezorgen.

« Uit zulk hout zijn onze Vlaamse vissers gehakt !

Wij hebben onmiddellijk Dries GHESELLE (56 j. in 1940 en 58 j. in 1942) en zijn H.77 « Gilda » her- kend. Wij vernemen dat hij in 14/18 gehecht is ge- weest aan het gemobilizeerde Belgisch Leger. Wij krijgen ook bevestiging van het feit dat zij op za- terdag 18 mei (eerste dag van de ontruiming van de Belgische vissersvaartuigen) Zeebrugge verlaten hebben en dat zij maar met twee bemanningsleden aan boord waren. Dit is een punt van belang want zij waren ook maar met twee te Duinkerke. Niemand had dus het boord verlaten. Wij vernemen ook dat een maand na zijn ontschepping te Ramsgate Dries GHESELLE het hospitaal had verlaten en zich bij de diensten van de Belgische Marine bevond om te vragen aan boord van zijn schip zo vlug moge- lijk terug te mogen keren.

In de krant « ONAFHANKELIJK BELGIE », uitgege- ven te Londen door de Belgische Regering, nummer van donderdag 6 augustus 1942, vinden wij een artikel waarvan uittreksels hieronder :

« « EEN HELDHAFTIGE BLADZIJDE IN ONZE « GESCHIEDENIS

« Het aandeel van de Belgische Zeelieden bij de « ontruiming van Duinkerken ».

« Een mededeling aan de pers

« De H. Camille GUTT, Belgisch Minister van Lands- « verdediging, heeft een bezoek op het Brits Mi- « nisterie van Informatie afgelegd. De militaire eer « werd aan de Minister bewezen door een detache- « ment van de Home Guard dat vervolgens door « hem geschouwd werd.

« Tijdens een vergadering, welke plaats had onder « voorzitterschap van de H. Ernest THURTLÉ, Parle- « mentair Sekretaris van het Ministerie van Informa- « tie en waarop een groot aantal journalisten aan- « wezig waren, heeft de H. GUTT een uiteenzet- « ting gegeven over de deelneming van de Belgi- « sche vissers aan de evacuatie van Duinkerken « in juni 1940 :

« Het aantal jonge Belgische vissers die in de « Belgische Sectie van de Royal Navy dienst doen « groeit met de dag aan, zodat men thans vaak in « de Britse zeehavens jonge mariniers ontmoet wier « afkomst door het woord « Belgium », bovenaan de « rechtermouw van hun uniform, aangeduid is. Er « zijn er velen onder hen die bovendien op de borst « de linten van een Engelse decoratie, van een ere- « teken van de Verbonden en van een Belgische de- « koratie, hulde van het Vaderland, dragen. Voor het « merendeel behoorden zij tot de bemanningen « van de vissersboten die zich hadden onderschei- « den gedurende de evacuatie van Duinkerken waar- « van hierna een uiteenzetting betreffende de « Belgische deelneming volgt ».

Minister Camille GUTT geeft dan korte inlichtingen

over enkele boten die uit Engeland vertrokken en namelijk over de patrouilleboot A.5 (van het Marine Korps), de O.86 « Georges-Edouard », de O.225 « Guido Gezelle », de O.227 « Cor Jesu » en de O.274 « Maréchal Foch ». Hij spreekt verder over de vissersvaartuigen die vanuit Franse havens vertrokken zijn en geeft individuele inlichtingen betreffende de N.49 « Onze Lieve Vrouw van Vlaanderen », de N.59 « Getuigt voor Christus », de H.42 « Pharaïlde », de H.77 « Gilda », de Z.2 « Anna-Marguerite », de Z.11 « Zwaluw » en de Z.50 « Lydie-Suzanne ». Ten einde spreekt de Minister over de sleepboten « Elbe », « Thames », « Max », « Vulcain » en « Goliath ».

Wat de H.77 « Gilda » betreft, heeft de Minister letterlijk verklaard :

« De H.77 « Gilda », 70 ton, vertrekt op 30 mei « naar Duinkerken en neemt een groot aantal Engelse en Franse soldaten aan boord. Op de terugweg wordt zij door vliegers aangevallen en de schipper GHESELLE wordt bij de ontploffing van « een bom erg gekwetst, hij blijft niettemin aan het roer en brengt zijn beschadigde boot naar de haven van Dover ».

Anderzijds beschikken wij over een foto van het overhandigen van « Zee-eretekens » aan helden van de ontruiming van Duinkerke, op zaterdag 30 januari 1943 voor het Stadhuis van Newlyn-Penzance. Karel VERBEKE komt voor op deze foto.

Laten wij nog bijvoegen dat wij ons goed herinneren een uitzending van de Belgische Radio te Londen (waarschijnlijk in 1941) te hebben beluisterd. In deze uitzending was er sprake van de ontruiming van Duinkerke en het geval van de gekwetste schipper die zijn vaartuig naar Engeland teruggebracht had, was vermeld. Er was ook sprake van de kapitein van de s.s. « Julia » wat liet vermoeden dat dit vrachtschip te Duinkerke was geweest en van deze bemanning die naar Duinkerke was teruggekeerd om een gestrand vaartuig terug te brengen (geval van de O.274 « Maréchal Foch »).

Ooggetuigen hebben ons reeds verteld over de H.77 « Gilda » te Duinkerke...

Dank zij de verklaringen van Camille VERMOTE, schipper van de N.59 « Getuigt voor Christus », en van August DECROP, motorist van dit vaartuig (zie NEPTUNUS 78/79 nr. 4), weten wij dat de H.77 « Gilda » leider was van een konvooitje vertrokken vanuit Saint-Vaast-la-Hougue op 31 mei rond 11 u. 's morgens. Het konvooitje bestond namelijk uit de H.77 « Gilda », de N.59 « Getuigt voor Christus », de H.16 « Emma-Leon » met schipper Jozef VLIETINCK, bijgenaamd « De Veereman » (zie NEPTUNUS 79/80 nr. 3) en de D.G.772 « Sainte Julienne » van Grevelingen, onder gezag van Belgische schipper Engel VERLEENE. De 1e juni, rond 8 of 9 u. 's morgens, was het konvooitje in de rede van Dover om naar Duinkerke te vertrekken. Bij het binnenvaren van Duinkerke, op zondag 2 juni rond 1 u. 's morgens, werd de N.59 door een torpedoot aangevaren en verloren. Met de D.G.772 hebben de opgepikte drenkelingen nog een tiental minuten, tussen wrakken, moeten binnenvaren om zich bij de reeds aan een steiger gemeerde H.77 te voegen en erop over te stappen. Dit gebeurde onder een hevige bombardement. De lucht hing vol met « fla-

res » die door vliegers uitgeworpen waren en het was zo klaar als bij daglicht. Na een twintigtal minuten is de H.77 vol soldaten vertrokken (alleen Franse soldaten uit alle rangen).

« Op de H.77, verklaart August DECROP, waren zij maar met twee mannen, de schipper Dries GHESELLE en motorist of matroos Karel VERBEKE. Waar de andere bemanningsleden gebleven waren weet ik niet. De schipper was gewond wegens een val aan boord. Karel VERBEKE, met de bijnaam « Karel PRUME » was een moedige jongen en hij heeft, bij de evacuatie, veel verdienstelijk werk gedaan. Enkele jaren geleden, is hij verdrongen op zee ».

Wij weten dat Dries GHESELLE en Karel VERBEKE vanaf het vertrek uit Zeebrugge maar met twee bemanningsleden aan boord waren en dat niemand het schip had verlaten. Het schijnt wel dat voor de terugreis Karel VERBEKE alleen aan boord beschikbaar stond na de val in het ruim van schipper Dries GHESELLE bij de ontploffing van een bom. Hij was echter bijgestaan door mannen van de Franse Marine Nationale en door de bemanning van de N.59. August DECROP heeft deze terugreis als volgt beschreven :

« Om beurten, stonden wij op de uitkijk of aan het wiel. Met het dagen, waren wij al een goed einde « gevaren, toen het, opeens, potjemist werd. Wij stopten en lieten ons drijven en gelukkig, na een uurtje, klaarde het op wij ontwaarden op een 50-tal meter van ons een visbak volgeladen met « Duitse krijgsgevangenen, die ook naar Engeland « gebracht werden. Wij vaarden verder en door « een misverstand en te weinig zicht, liepen wij « nog vast op de Goodwin Bank. De H.16 trok er « ons af. In de namiddag kwamen wij dan te Ramsgate aan... ».

Wij weten nog dat, bij de ontschepping te Ramsgate, de bemanningsleden van de gezonken N.59 « Getuigt voor Christus » door de Britse havenpolitie slecht ontvangen werden. Zij werden zelfs in de gevangenis opgesloten wegens gebrek aan identiteitsstukken (verloren bij het vergaan van de N.59) en ook bij gebrek aan inschrijving op de monsterrol van de H.77 die zij aan wal meebracht.

Een officiële bevestiging...

De lezer zal opgemerkt hebben dat, tot nu toe, een zeker verwarring in zake juiste data bestaat. Reeds ter gelegenheid van het onderzoek van het geval van de N.59 « Getuigt voor Christus » waren wij tot de conclusie gekomen dat de N.59, de H.77, de H.16 en de D.G.772 samen op zondag 2 juni bedrijvig waren geweest en dit niettegenstaande de aarzelingen van August DECROP. Dit keer en om een lieve uitdrukking van onze vriend August DECROP zelf te gebruiken mogen wij beweren dat wij de « kinderen van God ons Heertje » zijn geweest.

Inderdaad dank zij de welwillende tussenkomst van Kolonel R. VAN ONSEM, Hoofd van de Historische Dienst van de Belgische Strijdkrachten, bij Contre-Amiral P. DUVAL, Hoofd van de Historische Dienst van de Franse Marine Nationale te Vincennes (Pavillon de la Reine), heeft de Maitre Principal D. LEMAIRE voor ons lange dagen werk gepresteerd en het archief over de ontruiming van Duin-

kerke en andere Franse havens grondig onderzocht. Wij danken zeer deze drie verdienstelijke militairen. Wij hebben also de lijsten van de ontschepingen te Ramsgate bekomen. Deze lijsten werden aan Fregat Kapitein PLANTE, Franse verbindings-officier te Ramsgate, overhandigd. Het is te Ramsgate dat de meeste soldaten uit Duinkerke door Belgische vaartuigen aangevoerd werden. De lijsten hebben betrekking op de 30 en 31 mei, de 1, 2, 3 en 4 juni 1940. Zij zijn opgesteld in vijf kolommen: uur van aankomst; naam van het schip; aantal Britse soldaten; aantal geallieerde soldaten (gewoonlijk Fransen) en « verscheidenen » (various). De inschrijving van de namen van de vaartuigen is gedeeltelijk gebrekkig en er is bijna nooit een nationale lichte aangeduid. Naast namen, vinden wij soms kenmerken die behoorlijk aan vissersvaartuigen behoren, soms meldingen zoals: 1 lifeboat, 2 launches, 1 small drifter, tug, trawler, tender, dinghy in tow. De ellende van de ontruiming herleeft in deze lijsten. Doden werden zelfs aan wal gebracht. Daarenboven zijn zekere aanbrenghen geteld van 2, 3 of meer vaartuigen samen.

Voor **zondag 2de juni**, vinden wij de volgende meldingen: 09.30 u., Gilda, 09.35 u., Lorenz (?), 09.35 u., St. Julienne, samen 173 geallieerde soldaten plus « 5 Dutch refugees ». Tussen deze « Dutch refugees » bevonden zich zeker de drie bemanningsleden van de N.59 « Getuigt voor Christus ». De Britse overheid die het Westvlaams van onze vissers had gehoord heeft hen zeker als Hollanders beschouwd. De Britten begrijpen dikwijls moeilijk het Vlaams en de leuze « This is duble Dutch for my » is wel bekend. Het volgend vaartuig komt twintig minuten later, op 09.55 u. en het is de « Emma Lion » (sic) met 29 geallieerde soldaten aan boord. Op te merken valt dat de « officiële » cijfers van geredde soldaten door velen betwist worden en als « benaderend » of liever als een minimum dienen beschouwd te worden. Nu begrijpen wij alles, het verlies van de N.59 rond 1 u. 's morgens vóór Duinkerke, het binnenvaren gedurende een tiental minuten met de D.G.772, het vertrek van de H.77 een twintigtal minuten later, een uurtje stop in de morgenmist, de stranding op de Goodwin Bank en de hulp van de H.16. De H.77 (sneller) komt de eerste gevolgd door de D.G.772 en de tragere H.16 komt twintig minuten later.

Een tweede reis naar Duinkerke...

Dank zij dezelfde lijsten van Fregat-Kapitein PLANTE en opnieuw dank zij een korrekte inschrijving, mogen wij beweren dat de H.77 « Gilda » vanuit Ramsgate naar Duinkerke terugvertrokken is. Wij vinden namelijk de volgende melding voor maandag 3de juni: 08.20 u., Gilda, 67 geallieerde soldaten en 16 « Belgians ». Wie waren deze Belgen? Een vorig verslag van de Maitre Principal Dominique LEMAIRE had reeds gemeld: « H.77 GILDA (DUN-« QUERQUE) (Armée à Ramsgate le 2 juin et ramena « de Dunkerque 80 soldats) (Cf Archives de la Marine, sous-série TTN2 5, document « renseignements sur l'évacuation de Dunkerque, juin 1940 » et rapport du capitaine de frégate Plante ». Wij weten dat schipper Dries GHESELLE onmiddellijk na de eerste ontscheping te Ramsgate op zondag 2de juni naar het hospitaal werd vervoerd maar er is formeel te vermoeden dat Karel VERBEKE aan boord is gebleven en de tweede reis naar Duinkerke met

mannen van de Franse Marine Nationale heeft gemaakt.

Het schijnt dat de H.77 « Gilda » daarna op eigen kracht en altijd met Karel VERBEKE aan boord tot Saint-Vaast-la-Hougue is teruggekomen. Wij vinden inderdaad geen melding van dit vaartuig in het konvooi op 6 juni door de sleepboot GOLIATH gesleept.



Ere-Kapitein-ter-zee Georges DEPOORTER
Foto genomen in april 1942, te Greenwich, juist vóór zijn inscheping a/b H.M.S. « Queen Emma » (oorlogsnaam van de Nederlander « Koningin Emma »). Hij was toen Luitenant R.N.R. en er was nog geen groot verschil met de Waterschout te Nieuwpoort van 1940.

Speciale zending naar Saint-Valery-en-Caux of « Mission 44 »...

In de artikelen betreffende de N.58 « Abel DEWULF » (NEPTUNUS 78/79 nr. 6) en de H.16 « Emma-Leon » (NEPTUNUS 79/80 nr. 3) hebben wij reeds gezegd dat deze zaak het voorwerp van een bijzonder artikel zou uitmaken en dat het gaat over een andere zending dan deze waarvan Ere-Luitenant-Kolonel (R.) P. EYGENRAAM in NEPTUNUS 74/75 nr. 2 het relaas heeft gegeven. Daar de H.77 « Gilda » de konvooileider van deze zending was is het gepaste ogenblik gekomen ervan te spreken.

Deze zending was ons reeds in het kort gekend door het logboek van de N.58 « Abel DEWULF » (zie bijlage in NEPTUNUS 78/79 nr. 6) waarvan uittreksels hieronder:

« 14 juni : vertrokken naar St.-Valery-en-Caux 's
« morgens om 5 u. met de H.77, H.51, N.58. Gilbert
« en Maurice hebben mij voor het vertrek verlaten.
« Ik heb 2 Franse Mariniers als bemanning gekre-
« gen door de Heer DEPOORTER, Waterschout, die
« aan boord van de H.77 mede vertrok. Bij Antifer
« door kleine Franse torpedoboot gestopt en ge-
« vraagd waar wij naartoe gingen : deze liet ons we-
« ten dat St.-Valery-en-Caux reeds 2 dagen bezet
« was door den duitsch. Daarna bij Antifer bij

« brandend passagierschip geweest ; vele doden
« dreven er rond. Dan teruggekomen tot voor Le
« Havre ; op zijde gegaan van halfgezonken Franse
« stoomboot om mitrailleurzen af te doen ; na 1.30
« u. terug vertrokken daar het daar te gevaarlijk
« was van de vliegers. Enkele uren later zwaar ge-
« bombardeerd door een twintigtal Duitse vliegers.
« Gelukkig niemand getroffen.
« 15 juni : rond 6 u. 's morgens terug aangekomen
« te St. Vaast-la-Hougue... »

Saint-Vaast le 12 Juin 1940

1ère REGION MARITIME

-o-o-o-o-o-

BASE DE SAINT VAAST LA HOUQUE

-o-o-o-o-o-o-o-

n° 44

-:- O R D R E -:-

O B J E T : Convoi de chalutiers belges à destination de Saint-Valéry en Caux.

Monsieur le Commissaire de la Marine Belge DEPOORTER en service à la Base de Saint-Vaast prendra la direction du convoi de cinq chalutiers belges en bois qu'il conduira à Saint-Valéry en Caux pour assurer l'évacuation des habitants.

Il quittera la rade de Saint-Vaast demain matin vers 6 h 00 dès l'étale de basse mer.

Il aura sous ses ordres le Second-Maitre de manoeuvre PAVILLARD et 5 gabiers qu'il répartira sur les cinq chalutiers de son convoi.

Ces hommes seront armés de fusils, de revolvers et de deux fusils mitrailleurs.

Il ralliera Saint-Vaast avec son convoi en emmenant le plus grand nombre de réfugiés que des bâtiments pourront embarquer en sécurité.

Si les circonstances de temps obligaient le convoi à relâcher le port à atteindre serait soit Grandcamp soit Port en Bessin.

Monsieur DEPOORTER a reçu les ordres secrets indiquant le chenal de sécurité jusqu'à Antifer et la position des épaves dangereuses.

Le convoi est composé de :

H 51 - NAVIS MARIA

N 58 - ABEL DEWULF

H 4 - ANTOINETTE

H 77 - GILDA

Z 41 - YVONNE

Tous volontaires.

Le Capitaine de Corvette MAUDUIT LARIVE
Commandant la Base de Saint-Vaast la Hougue

DESTINATAIRE

M.le Commissaire DEPOORTER

COPIES

Secteur Cherbourg
P.M. (Section Mob.)
Archives.

Wij hebben dus aan Hippoliet BEYEN, de moedige schipper van de N.58 « Abel DEWULF », een meer uitgebreid verslag gevraagd.

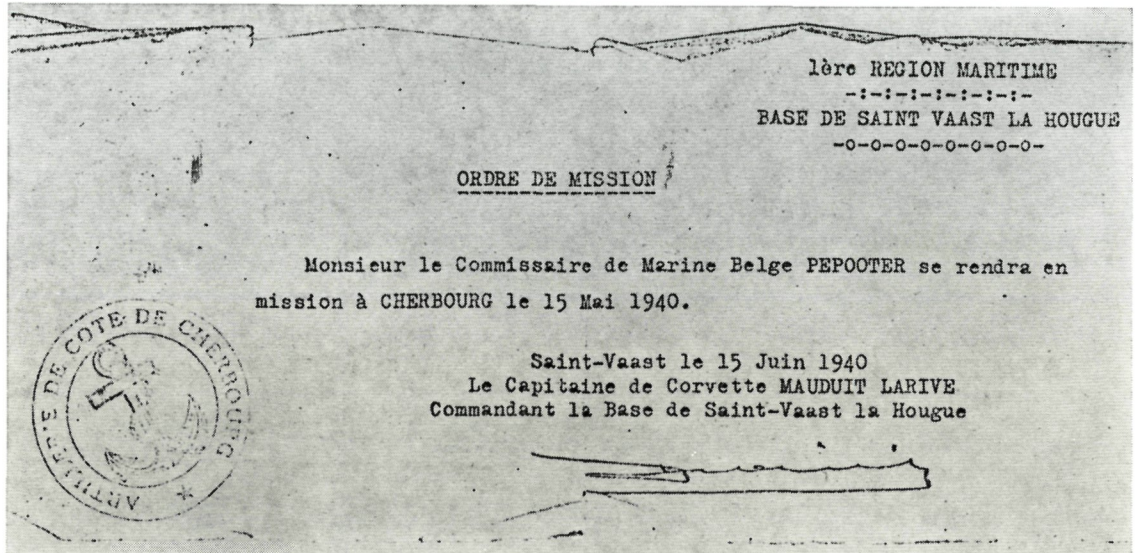
« Betreffende de speciale zending te Saint-Valery-en-Caux, ben ik zeker dat dit gebeurde op 14 juni. Om 4.30 u. 's morgens is de Heer DEPOORTER met de motorloodsboot aan boord gekomen. Hij had mijn schip nodig. Ik mocht eraf gaan. Ik zegde tegen hem dat ik aan boord zou blijven maar dat mijn bemanning zou eraf gaan. Hij was akkoord en hij zou mij een andere bemanning bezorgen. Gilbert DECOSTER en Maurice VAN-DENABEELE zijn dus niet gegaan. De Heer DEPOORTER is dus rond 6 u. teruggekomen met 2 Franse Marinen en wij zijn dan te samen met de H.77, H.51, H.4 en H.41 (van deze laatste weet ik niets zeker en ik ben dat misschien vergeten) vertrokken voor deze tragische reis naar Saint-Valery-en-Caux. Na enkele tijd is de H.4 teruggekeerd. De Heer DEPOORTER was aan boord van de H.77 die was bewapend met 2 mitrailleurzen. De N.58 en de H.51 hadden elk 2 Franse matrozen met elk een geweer en enkele kogels.

« Bij Antifer, hebben wij onze Belgische « Piriapolis » van de Compagnie Maritime Belge die in brand stond gezien. Hij was geankerd en lag naar het Westen met veel slagzijde over stuurboord. Wij zijn nog een heel eind in Noordoostelijke richting gevaren. Ik was de buitenste en wij vaarden op zekere afstand van elkander. Ieder schip heeft dus de lijken die op het water dreven gezien waar het passeerde en ik kon U verzekeren dat ik er genoeg gezien heb. Wij zijn daar doorgevaren en het was gruwelijk. Ik was er ziek van. Wij zijn dan nog een hele tijd in N.O. richting doorgevaren. Er dreven ook veel open boten. Wij gingen kijken van de ene naar de andere, in de hoop mogelijke overlevenden te vinden maar allen waren maar ledig. Wij waren dan reeds van Oosten Cap Antifer maar daar is er dan een Franse Marine vedette naar ons toegevaren. Zij kwam uit het Oosten. Zij is naar de H.77 gevaren en vroeg aan de Heer DEPOORTER waar wij naartoe vaarden. Hij antwoordde: « naar Saint-Valery-

« en Caux ! ». Zij zegden hem dat het al twee dagen bezet was. Dan hebben wij het bevel gekregen terug te keren, terug dwars door al deze drijvende lijken benoorden de brandende « Piriapolis », richting Le Havre. Voor de haven van Le Havre gekomen (deze was reeds bezet door de Duitsers), zijn wij langs zij van de half gezonken Franse stoomboot « SYRIE » gevaren en hebben onze schepen aan het achterschip vastgemaakt. Deze was geankerd en lag met de voorsteven naar het Westen. De Heer DEPOORTER is met de marinen van het konvooi aan boord gegaan. Zij zijn naar de brug van het schip gegaan en hebben dan de machinegeweren afgedaan. Ook enkele bemanningsleden van de H.77 en van de H.51 zijn aan boord geweest. Ik ben aan boord gebleven. Er lagen ook doden aan boord van dit schip. Toen de Franse marinen enkele machinegeweren hadden afgedaan, is de Heer DEPOORTER naar mij toegekomen en zei: « Het is hier veel te gevaarlijk (er vlogen altijd Duitse vliegtuigen over het schip, ook soms Engelse of Franse). Wij gaan terug naar Saint-Vaast ! ». Wij hebben ongeveer twee uren langzijde geweest. Het was 18 u. toen onze terugvaart begon. Rond 18.30 u. werden wij gebombardeerd door 22 Duitse vliegtuigen die zeer hoog vlogen. Wij waren op zekere afstand van elkander en begonnen zig-zag te varen. Al de bommen die zij smeten ontploften op het water maar er werk gelukkig niemand getroffen. Daarna zijn wij doorgevaren naar Saint-Vaast. De H.51 en de N.58 zijn met de dageraad in St. Vaast aangekomen. De H.77 was reeds vroeger aangekomen. Dat was dan zaterdag 15 juni. Ik kwam met mijn N.58 langzijde van de N.53 (*) die

(*) De N.53 was de « André-Lucienne » het schip van Lucien DECRETON de onscheidbare vriend van Hippoliet BEYEN (zie NEPTUNUS 78/79 nr. 6)

« Ordre de mission » gekregen bij de terugkeer van de H.77 « Gilda » vanuit Antifer (met de twee foutea)





Bij gebrek aan foto en om de H.77 « Gilda », vaartuig van de legende, te laten herleven, hebben wij beroep gedaan op een jonge Vlaamse tekenaar van legendarische en fantastische taferelen. Aan de hand van foto's heeft Wim LEYBAERT de gekwetste Dries GHESELLE gesteund door Karel VERBEKE te Duinkerke zo gezien.

« voor anker lag tussen St. Vaast en het Fort van « St. Marcouf. De bemanning van de N.53 heeft « mijn schip helpen terug voor anker leggen. Ik « was doodvermoeid en uitgeput na deze droevig- « heden ».

Jozef VLIETINCK, alias « De Veereman », de koelbloedige schipper van de H.16 « Emma-Leon » (zie NEPTUNUS 79/80 nr. 3), heeft ons verklaard dat hij vrijwilliger is geweest op voorwaarde dat Waterschout DEPOORTER meekwam. Deze was echter vastbesloten mee te gaan. Daar de motor van de H.16 niet volledig in orde was, werd voorgesteld met de H.77 « Gilda » te gaan. Hij herinnert zich nog goed dat de bemanning van de H.77 uit de volgende personen samengesteld was: Waterschout Georges DEPOORTER, Karel VERBEKE, Leopold MARTONY, Maurice DESCHRIJVER en Jozef VLIETINCK. Hij herinnert zich nog goed dat zij de monsterrol van de Franse zinkende stoomboot (dus de « SYRIE ») hebben medegebracht.

Ere-Kapitein-ter-zee Georges DEPOORTER heeft ons wat volgt verklaard :

« Ik ben nog in het bezit van een paar originele « stukken betreffende deze poging tot ontruiming. U « bemerkte dat de « Ordre N° 44 » op 12 juni werd « gegeven en dat wij op 13 juni moesten vertrekken. « In feite, zijn wij nog een dag later, dus op 14

« juni, vertrokken. De « Second-Maitre de manoeu- « vre » PAVILLARD waarvan sprake in de tekst, « heeft mij vergezeld aan boord van de H.77 « Gil- « da ». Ik herinner mij nog goed dat wij op de heen- « reis naar Le Hâvre een konvooi van Franse oor- « logsbodems die vanuit Le Hâvre terugkwamen « hebben ontmoet. Dit smaldeel was onder het ge- « zag van een admiraal die ons gevraagd had waar « wij naartoe vaarden. Op ons antwoord : « naar « Saint-Valery-en-Caux », heeft hij ons begroet. Daar- « op heeft PAVILLARD mij gezegd : « Ce n'est pas « bon signe cela, Commandant. Ce n'est jamais un « bon signe quand un amiral vous salue ». De tal- « rijke lijken die op zee rondreven waren afkomstig « van de « Niobé » die Le Hâvre met vele vluchtelin- « gen aan boord had verlaten. Toen wij ter plaatse « kwamen was het schip reeds volledig onder wa- « ter verdwenen. Ik had eerst een groot aantal « meeuwen gezien die boven de zeevlakte rondvlo- « gen en ik zei bij mijzelf dat op deze plaats iets « abnormaal moest gebeuren en dat wij moesten « gaan kijken. Ik zal U iets zeggen. Ik heb nog niets « tegen de meeuwen en ik zal aan deze dieren geen « kwaad berokkenen maar sedertdien genieten deze « vogels niet meer van mijn sympathie. U moest « zien op welke manieren zij de drijvende lijken en « vooral de ogen van de drenkelingen aanvallen. Het « was afschuwelijk om te zien, al deze drijvende « lijken van mannen, vrouwen en kinderen! Aan « boord van de « SYRIE » hebben wij ook enkele

« lijken gezien. In de voorpiek bevond zich namelijk « het levenloze lichaam van een jonge vrouw. « Heel vroeg in de morgen van 15 juni, was de H.77 « Gilda » terug te Saint-Vaast-la-Hougue en ik moest « onmiddellijk naar Cherbourg gaan om aan de « plaatselijke Admiraliteit verslag te geven. Op de « « Ordre de Mission » bemerkt U dat dit papierke « rap getijpt werd met twee zware fouten (PEPOO- « TER en « 15 mai 1940 »). De datum van 15 juni « 1940 boven de handtekening van Capitaine de « Corvette MAUDUIT-LARIVE brengt toch het be- « wijs dat wij op 15 en niet op 14 juni teruggekomen « zijn ».

Graag zouden wij nog meer inlichtingen over deze « Mission 44 » geven en het is te hopen dat andere ooggetuigen nog zullen teruggevonden worden. Laten wij toch opmerken dat deze nutteloze zending het standpunt van Ere-Luitenant-Kolonel Paul EYGENRAAM in zijn mededeling over de ontruiming van Saint-Valery-en-Caux (NEPTUNUS 74/75 nr. 2) volledig bevestigt. Deze auteur liet inderdaad opmerken dat een grote verwarring bij de Geallieerden bestond en hij heeft geschreven :

« Le manque de liaison des alliés et leurs communi- « cations déficientes apparurent au lendemain de « la chute de la cité. Alors qu'elle se trouvait entiè- « rement aux mains des Allemands, soit le 13 juin, le « navire français « GRANVILLE » et le bâtiment « anglais « TRANSFERRY » se présentèrent encore « en rade valéricaise dans l'espoir d'arracher quel- « ques militaires à la captivité. Quand ils furent à « portée de canon de la côte, la « Wehrmacht », « démasquant ses batteries, ouvrit un feu mortel. « Le Lieutenant de Vaisseau MARECHAL, comman- « dant le « GRANVILLE », et tous ceux qui l'en- « touraient sur la passerelle furent tués ».

Het was dus nog denkbaar dat men op 12 juni te Saint-Vaast-la-Hougue onwetend was dat in de vroege uren van deze dag voor Saint-Valéry-en-Caux Franse en Britse vaartuigen en ook de Belgische O.187 « Amélie-Mathilde » (ter plaatse verloren), Z.4 « Buffalo Bill », Z.7 « Gustaaf-Rachel », Z.49 « Albatros » en H.73 « André-Robert-Denise » onder het vuur van de Luftwaffe zich hardnekkig bezig hielden met de laatste mogelijke ontruimmingen en dat dezelfde dag deze plaats in de handen van ROMMEL gevallen was. De poging van de « GRANVILLE » en van de « TRANSFERRY » van 13 juni was reeds het gevolg van de verwarring en de poging van ons konvooitje op 14 juni was nog meer ondenkbaar. Dank zij de providentiële tussenkomst van deze Franse vedette, zijn onze vaartuigen en bemanningen aan het vuur van ROMMEL ontsnapt. Zij verdienen een bijzondere hulde.

Laten wij nu eindigen met enkele inlichtingen over de vaartuigen.

De « Niobé » waarvan zoveel dode drenkelingen op de zeevlakte rondreven was een stoomboot van 1684 B.T. gebouwd te Blyth (United Kingdom) in 1920. Het schip was eigendom van de Rederij « Société Navale Caennaise LAMY et Cie » met thuishaven te Gent. De zinkende « SYRIE » aan boord waarvan onze mannen nog opgeklommen zijn, was een stoomboot van 2460 B.T. gebouwd in 1909 op de scheepswerven « Ateliers et Chantiers de France » te Duinkerke. Zijn vroegere naam was « Saint-Thomas ». In 1940 was hij eigendom van de

Rederij « Compagnie de Navigation de l'Afrique du Nord » met thuishaven te Le Havre. Het Belgische gemengde motorschip « PIRIAPOLIS » was een prachtige nieuwe eenheid van de « Compagnie Maritime Belge » van 7340 B.T. en gebouwd in 1938 op de scheepswerven Cockerill te Hoboken. Op te merken valt dat wij, bij de ontruiming van Le Havre, de stoompakketboot « ALBERTVILLE » van 10.629 B.T. gebouwd te Saint Nazaire in 1928 ook verloren hebben. Dit schip was ook eigendom van de « Compagnie Maritime Belge » en werd eveneens door vijandelijke vliegtuigen in brand gestoken. Volgens de Verbroedering der Belgische Zeelieden ter Koopvaardij 1914/1918 en 1940/1945, werden het s/s « ALBERTVILLE » en het m/s « PIRIAPOLIS » resp. op 11 en 13 juni aangevallen, gelukkig evenwel zonder slachtoffers te betreuren. Volgens onze betreunde deskundige P.E. SCARCERIAUX, grepen de twee aanvallen op 11 juni plaats, (ALBERTVILLE om 15.45 u. en PIRIAPOLIS om 17.10 u.).

Wat onze Belgische vissersvaartuigen betreft, hebben wij nu beter kennis gemaakt met de H.77 « Gilda » en wij hebben vastgesteld dat hij altijd de snelste was (dank zij zijn motor van 150 P.K.). Anderzijds zijn wij reeds op de hoogte van de uitzonderlijke prestaties van de N.58 « Abel DEWULF » en van de H.51 « Navis Mariae » die samen aan de ontruiming van Duinkerke hebben deel genomen (zie NEPTUNUS 78/79 nr. 6). De H.51 « Navis Mariae » is, volgens onze documentatie, te Saint-Vaast-la-Hougue gebleven. Na de oorlog kwam dit vaartuig terug in de vaart onder nummer Z.511. De Z.41 « Yvonne » heeft, volgens de in ons bezit zijnde inlichtingen, twee reizen tussen Engeland en Duinkerke gedaan en het is te hopen dat wij de gelegenheid zullen krijgen aan dit vaartuig een artikel te wijden. Het vaartuig werd te Saint-Vaast-la-Hougue door de Duitsers in beslag genomen en is verloren gegaan. Ten slotte bestaat er een klein meningsverschil wat het laatste vaartuig betreft, de H.4 « Antoinette ». Wij hebben hierboven gezegd dat Hippoliet BEYEN verklaard heeft dat de H.4 na enkele tijd teruggekeerd is. Anderzijds heeft de schipper en/of reder van dit vaartuig (waarschijnlijk Emiel SAVELS) na de oorlog verklaard dat hij wegens zijn zwakke motor (48 P.K.!) het contact met het konvooitje zeer vlug heeft verloren en dat hij tot Cherbourg is teruggekeerd. Nochtans is Ere-Kapitein-ter-zee Georges DEPOORTER nog van mening : « Wij zijn met vijf vaartuigen vertrokken en wij zijn met vijf vaartuigen teruggekeerd ». De H.4 heeft later toch Engeland kunnen bereiken. Zijn oorlogsthuishaven was Brixham en hij werd zelfs zwaar beschadigd bij het ontploffen van een opgeveste zeemijn bij het inhalen van de korre. Hij kwam toch terug in de vaart na de oorlog onder nummer Z.485 maar dit keer met een tweedehandsmotor van 65 P.K.

De samenstelling van ons konvooitje volgens P.K. was dus :

H.77 « Gilda » - 69,64 B.T. - Zeebrugge 1936 - 150 P.K. - Reder Petrus LATRUWE ;
N.58 « Abel DEWULF » - 29,35 B.T. - Oostende 1937 - 90 P.K. - Reder Hippoliet BEYEN ;
H.51 « Navis Mariae » - 24,60 B.T. - Zeebrugge 1932 - 75 P.K. - Reder A. VANDIERENDONCK ;
Z.41 « Yvonne » - 22,15 B.T. - Zeebrugge 1927 - 70 P.K. - Rederij Raphaël HUYSEUNE ;
H.4 « Antoinette » - 20,18 B.T. - Heist a/z 1929 - 48 P.K. - Reder Emiel SAVELS.

De ontruiming van Saint-Vaast-la-Hougue...

Dankzij de getuigenissen van Theophiel DE GROOTE van de H.42 « Pharaïde » (NEPTUNUS 78/79 nr. 1) en van Jozef VLIETINCK van de H.16 « Emma-Leon » (NEPTUNUS 79/80 nr. 3) weten wij reeds dat de H.77 « Gilda » op 18 juni 1940 met de laatste vaartuigen, Saint-Vaast-la-Hougye heeft verlaten.

Ere-Kapitein-ter-zee Georges DEPOORTER, destijds Waterschout te Nieuwpoort, heeft daarop geschreven zoals hierboven gezegd. Onder de schuilnaam van « Kapitein Violtje » heeft hij niet gearzeld, in het eerste nummer van MARINE van 21 juli 1941, onze « Gilda » met naam en nummer te melden. Wij geven hieronder een uittreksel van dit artikel : « De Belgische Vissersvloot in Frankrijk, Mei-Juni 1940 »:

« Rond de 15de juni hadden de meeste schepen te « rug Saint Vaast vervoegd, de meeste met ver- « brijzelde voor- en achterstevens, en andere averij. « Zij droegen alle de sporen van wat zij doorge- « maakt hadden. Sommige konden voorlopige her- « stellingen ondergaan, maar vele waren praktisch « in zinkende toestand.

« Op 18 juni bevonden de Duitse troepen zich dicht « bij Saint Vaast la Hougue, en kreeg de Comman- « dant bevel om de basis te ontruimen met al zijn « manschappen en de soldaten van het garnizoen. « Deze waren eerst in het fort van La Hougue ver- « zameld geweest om weerstand te bieden, terwijl « het vlagschip « Courbet » de Duitse kolom bom- « bardeerde die van Carentan oprukte, enige mijlen « bezuiden van La Hougue.

« De evacuatie van het fort verliep zonder noemens- « waardige incidenten, behalve enige bommen van « twee laagvliegende Duitse vliegtuigen. De be- « doeling was eerst om naar Brest te varen met « al de Belgische sloepen, doch enerzijds moesten « een zeker aantal achtergelaten worden om reden « dat zij in zinkende toestand verkeerden en ander- « zijds was de snelheid van sommige niet groot « genoeg om de zes mijl snelheid van het convooi « te volgen. Deze laatste staken rechtstreeks over « naar Brixham, terwijl de patroeljevaartuigen « Na- « dine » en « Jacques MORGAND » met de Belgi- « sche motorboot 11 en de vaartuigen H.77 « Gil- « da », H.41 « Jacomina » en Z.72 verder voeren.

« Heel deze vloot vertrok van Saint Vaast om 14 « uur en 's anderendaags avond rond 19 uur kreeg « men een grote rookwolk in het zicht op de peil- « ling van Brest. Bij het benaderen van de kust « besloot de Commandant, na de raad ingewonnen « te hebben van zijn officieren, binnen te lopen in « l'Abervrac'h », een inham aan de kust om in- « lichteningen in te winnen. Toen de « Nadine » bin- « nenvoer ontmoette het een zeilbootje waarvan de « bemanning de Commandant verwittigde dat de « Duitsers het dorp binnenrukten en dat Brest « reeds ontruimd was. Twee mariniers die passagier « waren op het bootje, stapten dan op de « Nadine » « over, alsook een jongen van 16 jaar die uit Brest « was gevluht.

« Het convooi voer ongestoord weer buiten en na « enige discussie tussen de Officieren, werd koers « gezet naar Ouessant, met de hoop meer inlichtin- « gen te kunnen inwinnen voor de verder te volgen « koers.

« Rond 23 uur bij Ouessant gaf een Franse torpedo- « jager het morsesen « PLYMOUTH » doch doordat

« kolen, water en proviand ontbraken, kon het kon- « vooi slechts Falmouth bereiken ».

Wij bemerken dus dat de H.77 « Gilda » tijdens deze laatste tragische uren de « Nadine » (met Water- schout Georges DEPOORTER aan boord) altijd heeft vergezeld. Karel VERBEKE was nog altijd aan boord. De Belgische motorboot 11 is eveneens ver- meld en Ere-Kapitein-ter-zee Georges DEPOORTER is er nog altijd fier op. Zijn eigen redeloodsboot van Nieuwpoort had hem tot Saint-Vaast-la-Hougue ver- gezeld en werd dan aan het flottilje van het Loods- wezen toegevoegd. Ter vervanging kreeg Water- schout Georges DEPOORTER de redeloodsboot nr. 11 van Antwerpen. Deze motorboot heeft hem ver- gezeld tot in Engeland dankzij de moed en de koelbloedigheid van een driekoppige bemanning samengesteld uit schipper J. DAVELOOZE, motorist PEVRE en als matroos... de echtgenote van deze motorist. Mevrouw PEVRE heeft zich daarbij goed gedragen en het is te hopen dat wij de gelegenheid zullen vinden om deze dappere Belgische zee- vrouw als model voor onze huidige Damar's voor te stellen. Onmiddellijk na de oorlog heeft echter het Bestuur van het Zeewezen in een verslag ge- publiceerd in een van de eerste naoorlogse num- mers van « Wandelaer » (november 1945) onder de titel van « Verliezen en Vernielingen van het drijvend Materiaal der Rijksmarine » een bijzondere hulde aan de redeboot nr. 11 gebracht :

« ... Daarenboven, van de 13 motorbootjes die de « loodsdienst op de rede van Vlissingen, Zeebrugge, « Oostende en Nieuwpoort verzekerden, was er « maar één, nr. 11, dat er in geslaagd was Engeland « te bereiken, hetgeen trouwens al een hele presta- « tie was, vermits zulk bootje slechts 14 m. lang en « met een motor van 60 P.K. uitgerust is. Nu is het « terug in België na gedurende gans de oorlog een « zware taak te hebben vervuld. Al de andere gin- « gen nabij de Franse kust verloren ; sommige had- « den Cherbourg kunnen aandoen. »

Op ons verzoek heeft de zeer verdienstelijke Contre- Amiral P. DUVAL, Hoofd van de Historische Dienst van de Franse Marine Nationale verslagen waarvan uittreksels hieronder laten opstellen :

« Saint-Vaast-la-Hougue avait servi de refuge à de « très nombreux bâtiments de pêche français et « belges, repliés des ports du Nord, et de point de « formation pour certains des petits convois mis en « route pour l'évacuation de Dunkerque.

« Le Commandant de la Base était le Capitaine de « Corvette (R.) MAUDUIT-LARIVE, son second 1^e « Lieutenant de Vaisseau (R.) HAMON.

« Le 14 juin la section de chalutiers armés dieppois « AD 57 « Nadine » et AD 337 « Jacques MORGAND » « repliée du Hâvre (évacuée le 12 juin) et sous les « ordres de l'Enseigne de Vaisseau LE SIEUTRE, « fut mise aux ordres du Capitaine de Corvette MAU- « DUIT-LARIVE. La section arriva le 15 à 17h00 à « Saint-Vaast-la-Hougue.

« Le 18, les deux commandants sont convoqués à « terre. Le Lieutenant de Vaisseau HAMON leur ap- « prend que les troupes allemandes approchent rapi- « dement et que la défense du fort est décidée. « Ordre est donné aux deux chalutiers de mouiller « le plus près de terre possible, canons braqués « sur la route du fort.

« Mais à 16h00, cet ordre est annulé et tout le personnel militaire (marins et soldats) est transbordé sur les deux dragueurs (250 hommes au total).

« Appareillage à 18h30 pour Brest où l'Enseigne de Vaisseau LE SIEUTRE compte débarquer ses trou-pes. Mais, apercevant de loin sur Brest les colonnes de fumée signalant les incendies des dépôts de combustibles, il décide de les débarquer à l'Aberwrac'h, où il arrive le 19 juin à 20h00. Il est rallié par six marines de Brest montés dans une embarcation qui lui apprennent l'arrivée des Allemands à Lesneven. Aucune réponse du sémaphore qui paraît évacué. La section repart pour faire route au Sud, mais rencontre au large d'Ouessant un torpilleur français qui lui donne l'ordre de rallier Plymouth.

« La « Nadine » étant à court d'eau, de vivres et de charbon, fait route sur Falmouth où les deux bâtiments mouillent le 20 juin 1940 vers midi.

« Les navires français à Falmouth furent saisis par les Anglais le 3.07.40 ».

Ere-Kapitein-ter-zee Georges DEPOORTER heeft met grote belangstelling kennis genomen van deze Franse verslagen en besloot als volgt: « U bemerkt dat mijn relaas en dit van de Franse overheden overeenstemmen. Een jaar na de gebeurtenissen had ik dus wel de waarheid in MARINE van juli 1941 geschreven ».

Wij moeten dus veronderstellen dat de H.77 « Gilda » met Karel VERBEKE aan boord te Falmouth op 20 juni 1940 aangekomen is. Enkele dagen later moest Waterschout Georges DEPOORTER afscheid nemen van zijn Franse vrienden van de Marine Nationale. Dit gebeurde in zeer pijnlijke omstandigheden want er was reeds sprake van een Britse bedreiging de Franse vaartuigen in beslag te nemen. Capitaine de Corvette MAUDUIT-LARIVE overhandigde hem een dankbrief en, zoals reeds gezegd, kregen de Belgische vissers die ter plaatse waren, een vergoeding vanwege de Franse Admiraliteit.

Wat Brest betreft, laten wij eindigen met twee opmerkingen. Sedert de ramp van de « Amoco Cadiz » in 1978 is het oord « l'Aberwrac'h » waarvan sprake in het verhaal overal en triestig gekend. Anderzijds, op 14 juni a.s., zullen de Koninklijke Maatschappij « Vriendenkring der Officieren van de Veldtochten 14/18 en 40/45 - Afdeling Antwerpen » en haar Voorzitter Ere-Luitenant-Kolonel (R.) Paul EYGENRAAM een gedenkplaat te Brest laten inhuldigen. Na Saint Valery en Caux, na Duinkerke en na Cherbourg, zullen de Belgische vaartuigen die aan de ontruimingen hebben deelgenomen, aan de eer komen. Wat Brest betreft zal er sprake zijn van de vaartuigen van onze twee grote baggerondernemingen: « DECLOEDT en Zonen » en « Société Générale de Dragage » (nu Dredging International). Er zal ook sprake zijn van degenen die op weg waren naar Brest en daar niet meer mochten binnenvaren, van degenen die tijdens deze laatste nacht van 19 tot 20 juni 1940 tussen Brest en Ouessant hebben rondgekruist om eindelijk Engeland te bereiken zoals de H.42 « Pharaïde », de O.153 « Prins Boudewijn » en andere. De H.77 « Gilda » was erbij!

Verblijf te Brixham en verlies van de H.77 «Gilda»...

Ten gevolge van de verdwijning van al de acteurs, de bemanningsleden van 1940 en de bemanning

die aan boord was bij het verlies van het vaartuig weten wij niet veel over de twee volgende oorlogsjaren en ook de twee laatste jaren van de H.77 « Gilda ». Wij hebben reeds gezien dat Dries GHESELLE een maand na de ontruiming van Duinkerke het hospitaal had verlaten en dat hij wenste onmiddellijk terug aan boord van zijn schip te gaan. Wij hebben ook gezien dat Karel VERBEKE op zaterdag 30 januari 1943 voor het Stadhuis van Newlyn-Penzance met het « Zeeëretken » vereerd werd. Brixham was de oorlogsthuishaven. Het vaartuig heeft met andere bemanningsleden gevaren.

Reeds op 22 augustus 1942, dus ongeveer vier maanden voor het verlies, werd een bemanningslid slachtoffer van een ongeval. Wij vinden namelijk in de lange lijst van de oorlogsslachtoffers van de visserij de volgende melding:

VERMOOTE Frans, Oostduinkerke, 3.01.1913, 22.08.1942, H.77, Overboord.

Vier lijnen verder op dezelfde lijst vinden wij:

POTS Albert, Coloraine, 11.08.1916, 12.12.1942, H.77, Mijntploffing;

LENAERS Arthur, Adinkerke, 14.09.1911, 12.12.1942, H.77, Mijntploffing;

MALLEFEYT Louis, Heist, 9.01.1904, 12.12.1942, H.77, Mijntploffing;

MALLEFEYT Constant, Heist, 10.09.1928, 12.12.1942, H.77, Mijntploffing;

POTS Arthur, Oostende, 28.06.1911, 12.12.1942, H.77, Mijntploffing;

BULTEEL Amandus, De Panne, 1.05.1920, 12.12.1942, H.77, Mijntploffing.

Na lange opzoekingen hebben wij, zoals gezegd, een santje gevonden. Dit prentje draagt geen afbeelding van het schip doch er is wel op vermeld dat het ongeval aan de Zuidkust van Ierland vermoedelijk in de nacht van 12 tot 13 december 1942 heeft plaats gehad. In het « Visserskapelleke » te Heist hangt er als votief een reddingsgordel ter ere van de H.77 « Gilda » en van Louis MALLEFEYT en van zijn zoon Constant.

Wij mochten dus wel oprecht spreken van een « verdwijning zonder spoor of zo goed als ».

De laatste oorlogsmaanden van Dries GHESELLE...

Dank zij de getuigenis van Theophiel DE GROOTE weten wij dat Dries GHESELLE zijn laatste oorlogsmaanden en tegelijk de laatste maanden van zijn leven als vrijwilliger in het hulpflotielje van Antwerpen heeft doorgebracht. Theophiel heeft ons het leven te Antwerpen (met de vliegende bommen in de lucht en de vijandelijke kikvorsmannen in het water) verteld in zijn verhaal over de H.42 « Pharaïde » (NEPTUNUS 78/79 nr. 1) en Henri ANRYS heeft een paar bladzijden van zijn boek « Congé pour mourir » aan deze dappere vrijwilligers gewijd. Waarschijnlijk is Dries voor de eerste keer na zoveel jaren thuis teruggekomen ter gelegenheid van de Kerst- of Nieuwjaarkavakantie.



TER ZALIGER GEDACHTENIS

aan de

BEMANNING van de H. 77 "GILDA"

Verongelukt aan de Zuid Kust van Ierland
vermoedelyk in de nacht van 12 tot 13n December, 1942.

Arthur POTS—Schipper.

geboren te Oostende 28-6-1911.

Echtgenoot van Evelyne Vynck.

Albert POTS—Stuurman.

geboren te Waterside-Coillery 11-8-1916.

Echtgenoot van Marie Vynck.

Arthur LENAERS—Motorist

geboren te Adinkerke 14-9-1911.

Echtgenoot van Henriette Klutsch.

Amandus BULTEEL—Matroos.

geboren te De Panne 1-5-1920.

zoon van Emile Bulteel en van Emma Hoepeline.

Louis MALLEFEYDT—Matroos.

geboren te Heist a/z 9-1-1904.

Echtgenoot van Eugenie Vandewalle.

Constant MALLEFEYDT—Jongen.

geboren te Heist a/z 10-9-1928.

zoon van Louis Mallefeydt en Eugenie Vandewalle.

Legendarische schepen sterven niet...

Dit is normaal en de H.77 «Gilda» zal herleven. De Vlaamse letterkundige Johan BALLEGEER uit Lissewege die eveneens conservator is van het Sincfalamuseum te Knokke-Heist, werd door de oorlogsavonturen van onze Vlaamse vissers en vooral door de tragische en legendarische geschiedenis van de H.77 «Gilda» geïnspireerd. Hij is druk bezig aan het schrijven van een nieuwe roman getiteld : «De H.77 is gebleven». Het gaat hier over een roman met historische achtergrond. De lezer zal opnieuw vanuit Zeebrugge vluchten, aan de ontruiming van Duinkerke meenemen, Engeland bereiken en in dit land verblijven om eindelijk met het schip in de lucht te vliegen. Het hoofdpersoonage is misschien wel Constant MALLEFEYDT, beter gekend onder zijn lapnaam «Stantje Bloaze» wiens vreedzaam kwajongensleven op 10 mei 1940 bruusk werd afgebroken en die op de leeftijd van 14 j. en drie maanden op zee moest sterven. Hij mocht juist sedert drie maanden meevaren ! Johan BALLEGEER schrijft graag over historische en ook maritieme onderwerpen. Hij heeft namelijk een boek geschreven over de Oostendse Compagnie en dit boek getiteld : «De Scheepsjongens van de KEYSERINNE» wordt juist herdrukt. Hij werkt zorgvuldig en gebruikt b.v. de artikels uit NEPTUNUS als documentatiebron. Wij wensen hem veel moed en veel sukses. Een dergelijk populair literair werk zal wellicht meer dan een gedenkteken bijdragen tot het bewaren van de heldendaden van onze Vlaamse vissers tijdens W.O. II bij de toekomstige generaties.

Doodsantje van de H.77 «Gilda»

« Beminde ouders in België, vaarwel, in het rijk hiernamaals

« zullen wij elkander weerzien ».

« Vrienden en kennissen leert deze les van ons, als de zee

« slaat, slaat ze hard en zonder genaden, weest dus immer

« bereid ».

Wij danken hartelijk de talrijke personen die ons bij de opzoekingen hebben geholpen.

Mei 1980 VERLEYEN Jean



Avez-vous déjà la

«Cravate force navale» ?

Hebt U reeds een

«Zeemachtdas»

ONZE VISSERS

De artikelenreeks van onze medewerker Jean Verleyen, heeft de enorme verdienste dit hardwerkend deel van onze bevolking - de vissers - in de schijnwerper te plaatsen. De rol die zij gespeeld hebben tijdens de laatste wereldoorlog is door te weinig mensen gekend, hoofdzakelijk omdat onze vissers bescheiden mensen zijn, die niet graag met hun heldendaden te koop lopen. De redactie van Neptunus beschouwd het als een eer regelmatig bijdragen te kunnen publiceren. Vanwege de heer Raymond Borrey mochten we een reeks merkwaardige foto's uit de oorlogsjaren 1943 te Brixham ontvangen. Dokumenten welke we hier graag afdrukken.





Foto boven : Gustaaf, Robert, Oscar en Raymond BORREY aan het werk in Brixham (1943).
Foto onder : Belgische Vissersvloot.





Foto boven : Gustaaf, Robert, Oscar en Raymond BORREY aan het werk in Brixham 1943.

Foto onder : Belgische Vissersvloot Brixham 1943.



Robert, Gustaaf, Oscar en Raymond BORREY aan het maken van een mast voor de Belgische vissers te Brixham 1943.



Une marine flamande méconnue de Minderhout

Par J. Dams et C. Pfister

Les Musées Royaux des Beaux-Arts de Belgique possèdent depuis 1859 une toile de Hendrik van Minderhout. Cette peinture aux dimensions importantes (H.: 1m.80, L.: 2m.71) (1) porte comme titre « La Flotte espagnole à Mardyck ». (photo n° 1) Malgré la rareté relative du sujet par rapport à la production anglaise ou hollandaise de cette époque, il semble bien que cette oeuvre soit restée dans le purgatoire des réserves. Les récentes expositions maritimes, telles « En rade, la vie au rivage des ports européens » (Anvers, 1973) ne la mentionnent pas.

Essayons donc, en un premier temps, de décrire l'ensemble des scènes reproduites.

Photo 1 (Copyright A.C.L. Bruxelles)

Description du sujet

De gauche à droite :

— une estacade en bois, assez élevée, surmontée de quelques pièces d'artillerie.

— Ensuite un important vaisseau à deux ponts dont nous voyons la poupe en fer à cheval dans tout son détail, richement ornée et sculptée. Il déploie une partie de ses voiles : de la proue à la poupe elles sont déjà ferlées :

la civadière et son perroquet sur le mât de beaupré, le petit hunier sur le mât de misaine,

le grand pertoquet et le grand hunier sur le grand mât.



A l'arrière-plan, un autre vaisseau aussi impressionnant émerge de la brume, ou plus exactement de la fumée, due probablement, non à des tirs au canon, mais aux opérations de calfatage. Nous les voyons très bien sur le bordé droit du vaisseau à l'étoile, et cela explique la présence de petites embarcations autour de lui.

— le milieu du tableau représente une grande échappée vers le large : une barque longue à deux mâts, très appréciée des Dunkerquois jusqu'à la fin du XVII^e siècle pour effectuer leurs entreprises de course. A l'arrière-plan, émerge un important banc de sable sur lequel est échouée probablement une autre barque longue. Dans le lointain, enveloppés dans une légère brume, quatre vaisseaux, à l'ancre sans doute, les voiles fêlées.

Sur la droite de la toile, un groupe de trois vaisseaux fait pendant à celui de gauche, mais de dimensions plus réduites et plus sobres de décoration. Il y règne une grande agitation : tous sont en train de déferler leur grément, le hunier du grand mât sur le navire entouré de quelques barques, le hunier et la misaine sur le navire dont la proue pointée en direction du rivage.

A l'extrême droite, l'estran, quelques petites silhouettes dominées à l'arrière-fond par de très hautes dunes desquelles émerge une tour quadrangulaire.

Reste la scène du premier plan qui se déploie sur toute la longueur du tableau. Deux jolies embarcations attendent ; sur chacune d'elles une fanfare joue en l'honneur d'une dame habillée d'une riche robe d'un jaune éclatant. Beaucoup de précautions sont prises : d'une part deux valets la portent pour qu'elle ne se mouille pas, les rameurs d'autre part font tout leur possible pour faire avancer le canot vers l'estran. Le canot, peint de frais, décoré à la poupe est revêtu de toile flottant au vent. L'escadre s'attend donc à la visite d'un haut personnage et avait préparé la réception en conséquence.

Derrière la silhouette féminine, se déploient quelques hommes richement vêtus ; capes, dentelles, chapeaux ; un homme d'Eglise tout de noir habillé, ensuite les montures, enfin un carrosse tiré par quatre chevaux.

En conclusion, nous serions tentés de changer le titre du tableau de la manière suivante : « Visite ou inspection de l'escadre espagnole à Mardyck ». Mais tout cela suppose, en premier lieu, que la scène se passe bien à Mardyck et que la flotte soit bien espagnole.

Analyse topographique

Depuis la fin de la Trêve de Douze Ans jusqu'au traité de Münster, le littoral flamand fut très souvent témoin d'importants combats navals se déroulant de Gravelines à Ostende. Le lieu a donc son importance.

Certes, sur la charpente de l'estacade est inscrit très lisiblement « Mardika Relicta ». L'inscription, très claire en elle-même, ne vaut que si tous les éléments du tableau sont identifiés. Ils sont au nombre de trois.

a) le banc de sable et la rade.

Le banc de sable s'appelle le Schurken. Il sépare la haute mer de la Fosse de Mardyck où mouillent les vaisseaux du premier plan. Une carte intitulée « Havre de Duynkerke et places voisines » par le Capitaine Pieter Codde montre la situation en 1614. Le Fort de Mardyck existe déjà, sans être mentionné face à lui le « Scheurtjen », avec en dessous le chiffre 3 (probablement des brasses). C'est le plus ancien document connu à ce jour sur cette portion du littoral. Il est peu explicite ; mais intervient alors l'historien Faulconnier qui, dans sa « Description Historique de Dunkerque » éditée à Bruges en 1730, publie nombre de documents originaux du XVII^e siècle. En particulier, page 11 du livre VI, il illustre son commentaire de quatre cartes sinon levées, du moins utilisées par Van Langren, probablement Michel-Florent, le mathématicien du Roi Philippe IV. Ces cartes datées de 1624, 1625, 1639 et 1645, nous montrent l'évolution du littoral. En 1624, le Schurken domine la marée basse de douze pieds. C'est la scène dépeinte ici, puisque les vaisseaux sont presque hors de l'eau. La profondeur de la Fosse n'est plus alors que de quatre pieds. Quarante ans après, le Schurken engraisse et si la profondeur reste la même, la largeur de la Fosse se réduit : les navires doivent y mouiller en file indienne. Le banc de sable se soude au continent vers 1658. Le Schurken était alors un véritable rempart naturel qui interdisait aux Hollandais toute attaque directe sur la flotte au mouillage, protégée en plus par le fort de Mardyck. Un extrait des comptes de la ville en 1623 indique bien leur situation respective : « ... livraison de deux grands tonneaux servants de signale pour mettre sur le banc nommé Het Schurken, à l'opposite du nouveau fort près de Mardycke... ».

b) le fort de Mardyck.

Si nous nous en tenons à la correspondance officielle de la Cour d'Espagne, Mardyck apparaît pour la première fois dans une lettre d'Isabelle en date du 13 octobre 1623. Elle donne ses recommandations à Jean van de Wouwere, commis du Conseil des Finances, préposé à la surveillance du Fort de Mardyck. Ce dernier devient une véritable citadelle en miniature, très bien représentée sur une gravure de 1625 (photo n° 2). Nous avons tracé dans la correspondance de ces divers renforcements du Fort (en particulier la lettre d'Isabelle du 5 novembre 1625). C'est un point stratégique d'importance capitale. Qui tient Mardyck, tient Dunkerque : cette dernière ville, pendant toute l'époque espagnole, reste exposée aux plus graves dangers. Le Cardinal-Infant demande en vain, en août 1642, un crédit particulier pour assurer la défense du port flamand. Le Marquis de Castel-Rodrigo reconnaît, en avril 1646, que cette place est mal fortifiée, et ne peut être défendue sans le concours de l'armée entière. (2)

Aussi est-ce sans étonnement que nous constatons que d'âpres luttes se déroulent à partir de 1644, date de la prise de Gravelines par Gaston d'Orléans. L'année suivante, les Espagnols perdent, puis reprennent Mardyck. Le Duc d'Enghien se rend maître une nouvelle fois du terrain, et Dunkerque doit capituler le 11 octobre 1646. Une lettre du Gouverneur d'Estrades nous permet d'avoir une idée de l'état des lieux en septembre 1650, soit quatre ans

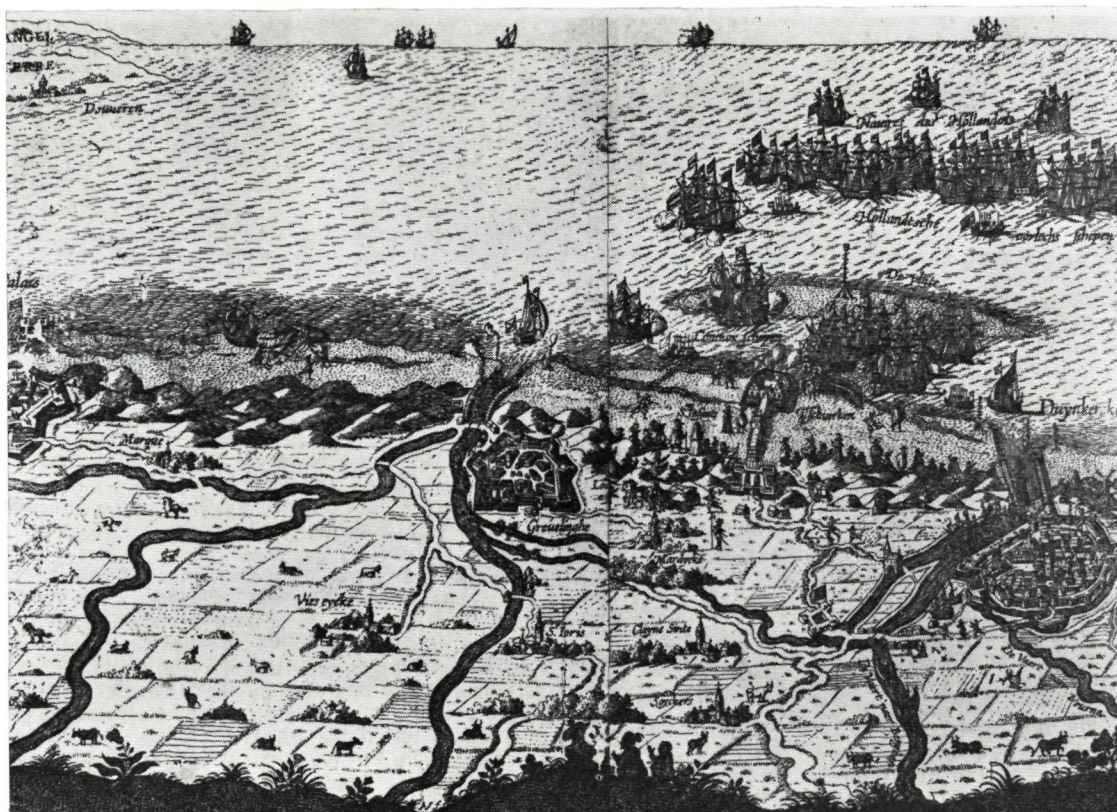


Photo 2. La visite de l'Infante Isabelle à Dunkerque en 1625 (Gravure de la Bibliothèque Nationale, Estampes Va, 125.)

après la bataille : « ... le fort de bois de la rade de Mardyck est à demi tombé et les canons renversés, le pilotage ayant été emporté par la mer... c'est une perte irréparable et qui donnerait liberté aux vaisseaux ennemis d'y venir demeurer comme les amis... » (3)

c) troisième élément topographique : les dunes.

A l'extrême droite de la toile, s'étale l'estrans dominé par de hautes dunes. Dans le lointain, une tour apparaît : c'est l'actuel beffroi de la ville de Dunkerque. En réalité, pour l'époque qui nous concerne, c'est encore la tour de l'église Saint Eloi, formant un seul ensemble. Ces dunes et le clocher de la grande église sont d'une extrême importance pour les navigateurs d'alors. Citons un extrait des *Flambeaux de la Mer* (Amsterdam, 1694) qui explique les manœuvres d'approche pour entrer à Dunkerque : « Mettez le grand clocher de Dunkerque à la première haute dune grise qui est au côté oriental de la ville, alors il sera au sud et quart sud de vous, tenez-le ainsi et cinglez... ». Cette grande dune grise est parfaitement représentée dans le Sanderus.

La topographie ne faisant plus de problème, passons à la scène du premier plan.

Analyse du sujet

La scène se résume en le déplacement d'une dame de très haute qualité, rendant visite à l'escadre espagnole.

De Charles-Quint à Louis XIV, Dunkerque n'a connu qu'un seul passage de cette importance effectué par une femme : c'est celui de l'Archiduchesse Isabelle. La chance veut que nous ayons le carnet de notes de son chapelain Philippe Chifflet (Bibliothèque de Besançon). Il relate dans le menu détail le séjour de l'Infante du 13 août au 6 novembre 1625. (4)

Dès le samedi 16 août, elle inspecte le Fort de Mardyck, décrit de la manière suivante par Chifflet : « assez avant dans la mer, lorsqu'elle est enflée, et construit de bois de charpenterie, haut d'environ douze ou treize pieds en forme de boulevard qui sert de plateforme sur laquelle sont posés six demy-canons, les bouches tournées vers les vaisseaux de l'ennemi. » (photo n° 2).

Les visites furent nombreuses, voire quotidiennes. En effet, la flotte est devenue le cordon ombilical qui relie la Péninsule Ibérique à ses provinces du Nord. L'or, les troupes fraîches, les nouvelles urgentes arrivent par cette voie. En 1625, la Flotte royale compte une vingtaine de vaisseaux. Ils ne sont pas les seuls : à l'arrière-plan du tableau nous en voyons d'autres qui ne sont pas espagnols. Ils font partie de la puissance escadre hollandaise qui exerce son blocus entre août et novembre de chaque année. Aussi n'y a-t-il pas un jour sans escarmouche qui, la plupart, se réduisent à des échanges d'artillerie à longue distance.

Neanmoins, il est difficile de reconnaître l'Infante

Isabelle dans cette frêle jeune femme habillée de jaune, d'autant que les costumes des cinq personnages qui l'entourent ne sont point de son époque, mais du milieu du siècle, l'époque de l'Archiduc Léopold-Guillaume. Connaissant mal la composition de cette cour, il nous est impossible d'identifier les individus qui sont sur cette plage.

Passons-donc aux navires ; pouvons-nous relever leur identité ? La décoration de la poupe est souvent d'un précieux secours, car il y avait souvent correspondance entre le nom du vaisseau et sa décoration chargée de symbolisme. En 1625, l'un des chapelains de l'Infante, Chifflet, nous signale le fait : le 4 novembre, Isabelle va se rendre compte du déséchouage d'une patache hollandaise jetée sur le sable par la tempête du 23 octobre. L'aumônier écrit : « C'est une patache ou iachte (yacht) qu'on appelle Lyon Rouge à cause d'un lion rouge qui est à la poupe. »

Sur le plus grand des vaisseaux (photo n° 3), le château arrière est décoré d'un balcon soutenu par une série de cariatides qui représentent des ottomans, fort reconnaissables à leur turban, et porte aussi une gigantesque étoile surmontée de deux angelots. (5) Sur le vaisseau de droite, la poupe est plus sobre de décor : pas de balcon mais un simple tableau sur lequel est peint un écu enserré dans le panache d'une heaume imposant (photo n° 4). Le détail le plus intéressant se révèle être l'écu : il est de forme hispano-flamande et porte les armes de la Biscaye, ce qui est très logique. Les ports espagnols les plus proches de la Flandre sont ceux de Biscaye, à tel point que

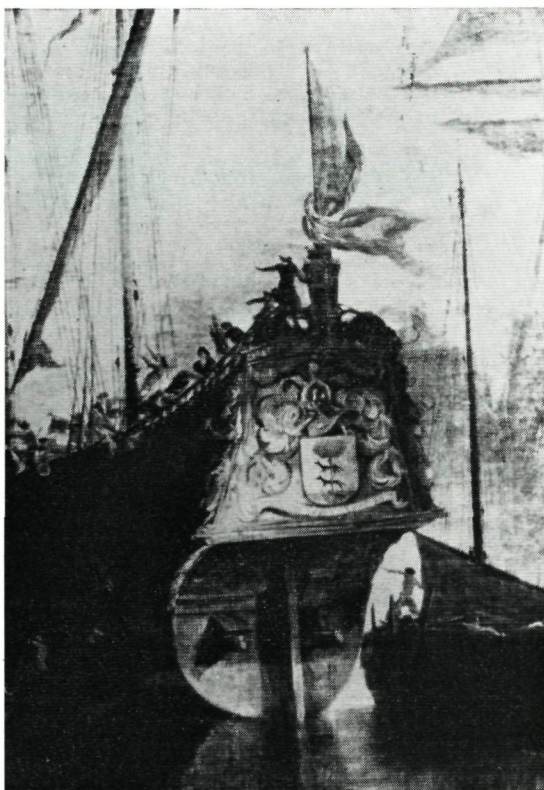
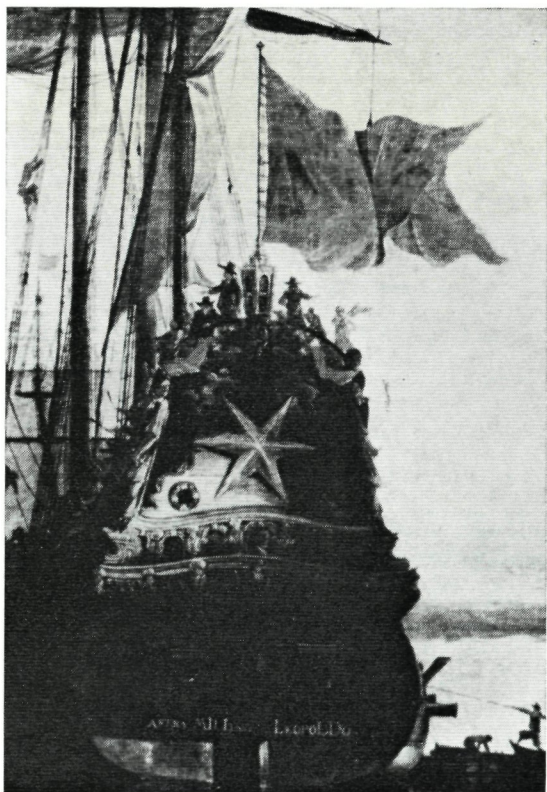


Photo 4. Copyright A.C.L. Bruxelles



Philippe IV prévoit un port de refuge spécialement affecté à la Flotte de Dunkerque à Los Pasajes (à cinq kilomètres de San Sebastian) en 1627. Ce navire appartiendrait donc à la Flotte Royale.

Mais à cette époque, la flotte espagnole compte plusieurs escadres bien différenciées : une opérant en Méditerranée, une en Amérique, en particulier devant le Brésil, enfin une pour les mers nordiques. Cette dernière est couramment désignée sous le terme de « Escadre de Dunkerque », et elle possède la particularité d'arbore le pavillon des Ducs de Bourgogne. C'est justement cet emblème qui se déploie avec nonchalance au dessus du château arrière du navire à l'étoile ; il porte le « sautain écoté », c'est-à-dire les fameux bâtons noueux qui devaient « rosser le Roi de France ». Nous sommes bien en présence de navires de l'escadre flamande. (6) Si l'identité du pavillon n'y suffisait pas, l'hypothèse serait corroborée par la présence en dessous du fanal des armes du Comte de Flandre inscrites dans un ovale. Le titre exact du tableau est donc : « Le mouillage de l'Escadre de Dunkerque », ou mieux « L'Armada de Flandre devant le Fort de Mardyck ».

Cette identification permet d'expliquer partiellement le choix des Turcs comme décoration du château arrière. Il n'est peut-être pas dû simplement à l'évolution du goût (pensons à l'importance de l'Orient dans l'oeuvre de Rembrandt). Les navires de l'escadre de Flandre combattirent plusieurs fois les barbaresques et ramenèrent de nombreux prisonniers à Dunkerque (1628, septembre 1640, avril 1642, juillet 1643). (7)

Datation du tableau

Elle est extrêmement facile dans la mesure où un chronogramme nous la livre, et ce chronogramme est très clair dans l'inscription à la gloire de l'Archiduc Léopold-Guillaume, peinte sur le navire à l'étoile :

astra MILlitant LeopoLDO (photo n° 3)

qui signifie :

M = 1000
I = 1
L = 50
I = 1
L = 50
L = 50
D = 500

1652 (8)

Nous sommes donc en présence de l'oeuvre la plus précoce de Hendrik van Minderhout, né à Rotterdam en 1632. De ce peintre il existait en 1964 soixante et onze tableaux repérés. (9) Ce sont en général des vues de ports plus ou moins imaginaires teintées d'un orientalisme factice. Les toiles conservées aux Musées de Dunkerque, Bergues, Saint-Omer sont de cette veine. La toile étudiée appartient à un tout autre univers : le récit historique prime, la fidélité au cadre, aux circonstances s'impose d'emblée, avec de nombreux détails réalistes (les équipages de marins, les chiens devant le carrosse, les joueurs de cartes assis à l'extrême droite). Tout cela nous ramène à une autre oeuvre signée et datée représentant le port de Bruges en 1653. (10) Nous avons donc devant nous une oeuvre de jeunesse, hollandaise d'esprit. Un argument supplémentaire nous est fourni par le tableau lui-même et par l'inscription dont nous avons parlé : « Astra militant Leopoldo », que nous pouvons traduire grossièrement en « Que les astres servent Léopold » ou « Que les astres soient favorables à Léopold ». Si nous consultons la « Correspondance de la Cour d'Espagne » publiée par Lonchay, Cuvelier et Le-

fevre, nous voyons que l'Archiduc Léopold-Guillaume écrit de Bruxelles pour la première fois à partir de 1647. Il gouverne les provinces fidèles jusqu'en 1656. Nous avons donc une fourchette chronologique qui situe l'oeuvre. Mais Dunkerque capitule le 11 octobre 1646. Il est difficile d'imaginer alors une commande officielle de la part de Madrid ou de Bruxelles. Par contre, le 16 septembre 1652, l'Archiduc en personne reçoit la reddition du Comte d'Esttrades, le Gouverneur français de Dunkerque. Il est donc très logique de placer la commande de l'oeuvre dès la fin de l'année 1652, et nous sommes un peu surpris de l'extrême rapidité d'exécution de la part d'un tout jeune peintre. Pouvons-nous retrouver l'origine du tableau ? Le contenu politique de la toile est évident, la glorification de l'Archiduc est des plus visibles. Une institution ou une personne quelconque dut passer commande. Les ordres de paiement de l'Archiduc révèlent le nom de David Teniers le Jeune, mais pas celui de Minderhout. (11) Sommes-nous alors en présence d'une commande locale, par exemple des échevins de Dunkerque, heureux de se retrouver sous l'étendard du Roi Catholique ? Malheureusement les comptes de la ville ne mentionnent pas un tel achat. Il en est de même pour le compte de Bergues de 1652. (12) Pour l'instant l'origine de l'oeuvre nous échappe.

En guise de conclusion, nous reprendrons les termes du R.P. Hambye : « Les historiens modernes hollandais et espagnols soulignent sans difficulté le rôle capital joué par la Flotte des Pays-Bas dans les guerres menées par l'Espagne contre les provinces rebelles et contre la France... l'Armada du Nord valait mieux, beaucoup mieux que la plupart des escadres de la Péninsule. En Flandre, il y avait plus d'organisation, plus de régularité, surtout plus de savoir-faire et de compétence. » (13)

Nous sommes très heureux de pouvoir enfin la montrer réellement : notre iconographie maritime, celle des Pays-Bas espagnols est, pour l'époque, des plus limitée, ce qui explique que la dernière histoire maritime des Anciens Pays-Bas fasse la part trop belle aux Provinces Septentrionales. (14)

Notes

- (1) Titre actuel « La Flotte espagnole à Mardyck » acquis par M. Etienne Le Roy en 1859, n° d'inventaire : 1432, n° de catalogue : 309.
- (2) H. Lonchay, J. Cuvelier, J. Lefevre : « Correspondance de la Cour d'Espagne sur les affaires des Pays-Bas », T. III, p. 523.
- (3) Dr. L. Lemaire, « Dunkerque sous la première domination française », in Bulletin de l'Union Faulconnier, T. 20, 1923, p. 281.
- (4) Dr. L. Lemaire, « L'Infante Isabelle, Gouvernante des Pays-Bas à Dunkerque », in Bulletin de l'Union Faulconnier, T. 23, 1926, pp. 111 à 208.
- (5) Notre ami Jean Verleyen nous signale le rapport qu'il pouvait peut-être avoir entre cette étoile et la comète qui traversa le ciel des Pays-Bas Méridionaux à la fin de l'année 1652. Cette année-là, l'Archiduc Léopold avait remporté une série de succès, presque inexplicables, sur la France. Il avait reconquis Gravelines, Mardyck et Dunkerque. En réalité, il sut profiter de l'anarchie provoquée en France par la Fronde dirigée contre Mazarin alors que Louis XIV était encore enfant. Mais, en ces temps, quand on parlait des astres, beaucoup pensaient à l'astrologie et très peu à l'astronomie. Du coup, l'opinion publique établit un rapport entre les succès de l'Archiduc Léopold et le passage de la comète. Van Langren fit un rapport, le comparant à un autre passage de comète qu'il avait observé à Ostende en 1618 et l'accompagna de commentaires qui prouvaient qu'il ne croyait en rien à l'astrologie. (J. Verleyen, « L'Écluse Jean-Bart à Mardyck », in Sirène, n° 114, déc. 78/janv. 79, p. 23).

- (6) Ch. Terlinden : « Les tableaux d'histoire au Musée Royal d'Art Ancien à Bruxelles ». Publication du Patrimoine des M.R.B.A. Conférences de 1940-41, apporte d'utiles précisions au sujet des oriflammes : ainsi le grand-mât du vaisseau de gauche porte le pavillon et la flamme aux couleurs d'Ostende et de Bruges (p. 34).
- (7) Ed. Hambye S.J., « L'Aumônerie de ma Flotte de Flandre au XVII^e siècle », Louvain, 1967, p. 112.
- (8) Ch. Terlinden, op. cit., signale simplement que « deux inscriptions chronographiques... donnent toutes les précisions désirables sur la date de l'évènement » mais sans fournir la démonstration. La lecture d'un chronogramme ne paraît pas évidente.
- (9) C. Duits : « Hendrik van Minderhout » dans Duits Quaterly, 1964, n° 5, pp. 10 à 16. « Comme l'indique l'auteur, il y a impossibilité matérielle à situer ce tableau en 1653 puisque le bassin représenté n'est inauguré qu'en 1665. Cette dernière date est d'autant plus plausible qu'en 1852 l'érudit Couvez mentionne l'oeuvre comme étant datée de 1665. Il y eut sans doute modification lors de la restauration du tableau en 1876 probablement. »
- (10) Voir notice dans le catalogue « Stadsgezichten » 1977 par Dr. A. Janssens de Bisthoven.
- (11) J. Lefèvre : « La Cour de l'Archiduc Léopold-Guillaume 1647-1652 » in « Archives, Bibliothèques et Musées de Belgique », 1928, n° 5. Notons que le manuscrit s'arrête à la date du 31 décembre 1652. Connaissant les difficultés de trésorerie, les paiements étaient effectués avec beaucoup de retard. Aussi ne faut-il pas exclure la possibilité d'une commande de la part de l'Archiduc ou de son entourage.

(12) Nous avons pensé à une commande locale ; en effet, lors de la prise de la ville par les Français en 1646, l'ensemble des corsaires dunkerquois se réfugient à Ostende. La population est nettement hispanophile. Les corsaires ; les corsaires participent au blocus de leur ville d'origine lors de sa reprise en 1652. Leurs navires portent donc le pavillon d'Ostende, mais sont en réalité dunkerquois. Ce fait pourrait alors expliquer l'empres-

sement de passer commande pour relater ce retour glorieux à la ville natale et la rapidité d'exécution.

(13) Ed. Hambye, S.J., op. cit., p. 158.

(14) « Maritiem geschiedenis der Nederlanden », De Beer Maritiem Bossum, T. 1 et 2, 1977.

Pourtant Ch. Terlinden avait fait remarquer que « seule la source monumentale attire l'attention sur ce fait dont les sources écrites ne parlent presque pas. »



goekint

een naam die
vertrouwen schenkt !

industriepark oostende

tel. 80 28 01

NIEUW

Stijlvol bierglas met groot wapen Zeemacht in vierkleurendruk, type « Celtic » enkel te verkrijgen bij Neptunus.

Lanceerprijs : 75,- Fr, inclusief BTW.

Wegens de breekbaarheid van dit artikel gebeuren er geen verzendingen.

NOUVEAU

Magnifique verre à bière, type « chope » avec les grands armoiries de la Force Navale en couleur, uniquement en vente chez Neptunus.

Prix : 75,- Fr, TVA comprise.

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



Op zoek naar de Nautische Fenix

Door FKP(R)D. Van Houdt W.F.J.

Gebruik werd gemaakt van in de pers verschenen gegevens, aangevuld door hypothesen.

OUD WORDEN EN JONG BLIJVEN...

Eénmaal de definitieve plannen van een oorlogsschip goedgekeurd, zet zich een onomkeerbaar proces in : de **veroudering**.

Geen enkel vaartuig weerstaat hieraan. Reeds vóór het van stapel loopt, is ergens ter wereld een idee geopperd of een technische vinding gedaan, welke er eens zal toe bijdragen dat het vaartuig zijn gevechtswaarde verliest, dient afgeschreven voor sloop, of in de strijd vernietigd wordt.

Veelal is het niet zozeer de **structuur** van het schip die aan de basis van de veroudering ligt. Meestal zijn het de detectiemiddelen en de wapensystemen die niet meer passen in het kader van de gewijzigde omstandigheden.

De veroudering kan niet opgeheven worden ; ze kan wel vertraagd of tegengegaan worden door periodisch **moderniseren**. Tal van scheepstypes kenden alzo een tweede, of zelfs derde jeugd, na - al dan niet verstrekkende - **ombouw**.

Door evenwel reeds vóór de bouw, tijdens het opmaken van de plannen, de nodige schikkingen te treffen kan later moderniseren veel vergemakkelijkt worden.

Een eerste mogelijkheid bestaat in het voorzien van een groot **groei-potentieel** door « open ruimten » te voorzien voor latere aanwending.

Een tweede mogelijkheid schuilt in het zodanig aanbrengen van detectiemiddelen en wapensystemen dat **alternatieve keuzen** gemakkelijk te verwezenlijken zijn. Dit laat ook toe, vertrekkend van één basistype, varianten te ontwikkelen met optimale geschiktheid voor meer gespecialiseerde opdrachten.

... DOOR GROEI,....

Bij het ontwerp van de fregatten van de « Leanderklasse » werden voornoemde mogelijkheden niet uit het oog verloren. Van 1959 tot 1972 liepen ruim 40 schepen van dit type van stapel. Ze zijn in dienst bij vijf verschillende marines. De structuur van al deze schepen is praktisch identiek (enkel de breedte-over-alles werd gewijzigd voor de laatste productiereeks).

Oorspronkelijk bestonden de wapensystemen uit :

- a) Wasp-helikopter met dieptebommen, anti-duikboot-torpedo's (onderwaterdoelen) of geleidetuigen (oppervlaktedoelen).
- b) Klassiek geschut : geschutstoren met twee 115 mm stukken ; tevens twee 40 of 20 mm stukken (oppervlakte- en luchtdoelen).
- c) Vierdubbele Seacat (oppervlakte- en luchtdoelen).
- d) Antiduidbootwapen : een drieloopsmortier voor dieptebommen (onderwaterdoelen).

De detectiemiddelen omvatten o.a. een sonar voor korte en middelgrote afstand in een intrekbare koepel onder de romp.

Onder invloed van de zich wijzigende omstandigheden, om te moeten komen aan de wensen van buitenlandse kopers en ten einde een taakverdeling in de eigen strijdkrachten mogelijk te maken, werden de wapensystemen aangepast door uitbreiding of vervanging.

Zo treft men nu combinaties aan met :

- a) 2 of 3 lanceerinrichtingen voor Seacat.
- b) Lanceerinrichtingen voor antiduidboottorpedo's.
- c) Ikara (tegen duikboten - grote reikwijdte).
- d) Exocet (tegen oppervlaktedoelen - grote reikwijdte).
- e) Overwogen wordt de Seacat te vervangen door Seawolf en
- f) een ander type helikopter met meer mogelijkheden in te schepen.

Soms werden de geschutskoepel en de mortier verwijderd. Soms bleef de geschutskoepel behouden.

Op meerdere schepen van dit type werd V.D.S. (variable depth sonar) aangebracht. Dit bijkomend detectiemiddel laat toe onderzeedoelen op te sporen **onder** temperatuurlagen in het water welke voor de normale sonar ondoordringbaar zijn. Daar dit toestel zich in onverstoord water bevindt is zijn reikwijdte ook aanzienlijk groter dan die van een sonar-toestel dat aan boord opgesteld is (Fig. 1).

De waarde als A/S vaartuig wordt aldus aanzienlijk verhoogd.

Het fregat van de « Leander-klasse » geeft aldus blijk van een een uitzonderlijke weerstand aan veroudering.

Deze eigenschap is te wijten aan het grote **groei-potentieel** eigen aan het oorspronkelijke plan en aan de ruime **keuzemogelijkheden** wat bewapening betreft. Zelfs het aanbrengen van wapensystemen welke ten tijde van het oorspronkelijk ontwerp enkel in conceptie (of helemaal niet) bestonden, blijkt mogelijk.

Op te merken valt dat detektiemiddelen en wapensystemen steeds een **homogeen** geheel vormen.

... EN DOOR VOORAF GEPLANDE CHIRURGIE

De Ingalls Shipbuilding division van Litton Industries ontwikkelde voor de LHA's van de « Tarawa »-klasse (40.000 ton) een gans nieuwe constructiemethode welke erin bestond vooraf klaargemaakte - en ingerichte - scheepsdelen (modules) samen te voegen op een wijze die meer leek op « bandwerk » uit de auto-industrie dan op klassieke scheepsbouw.

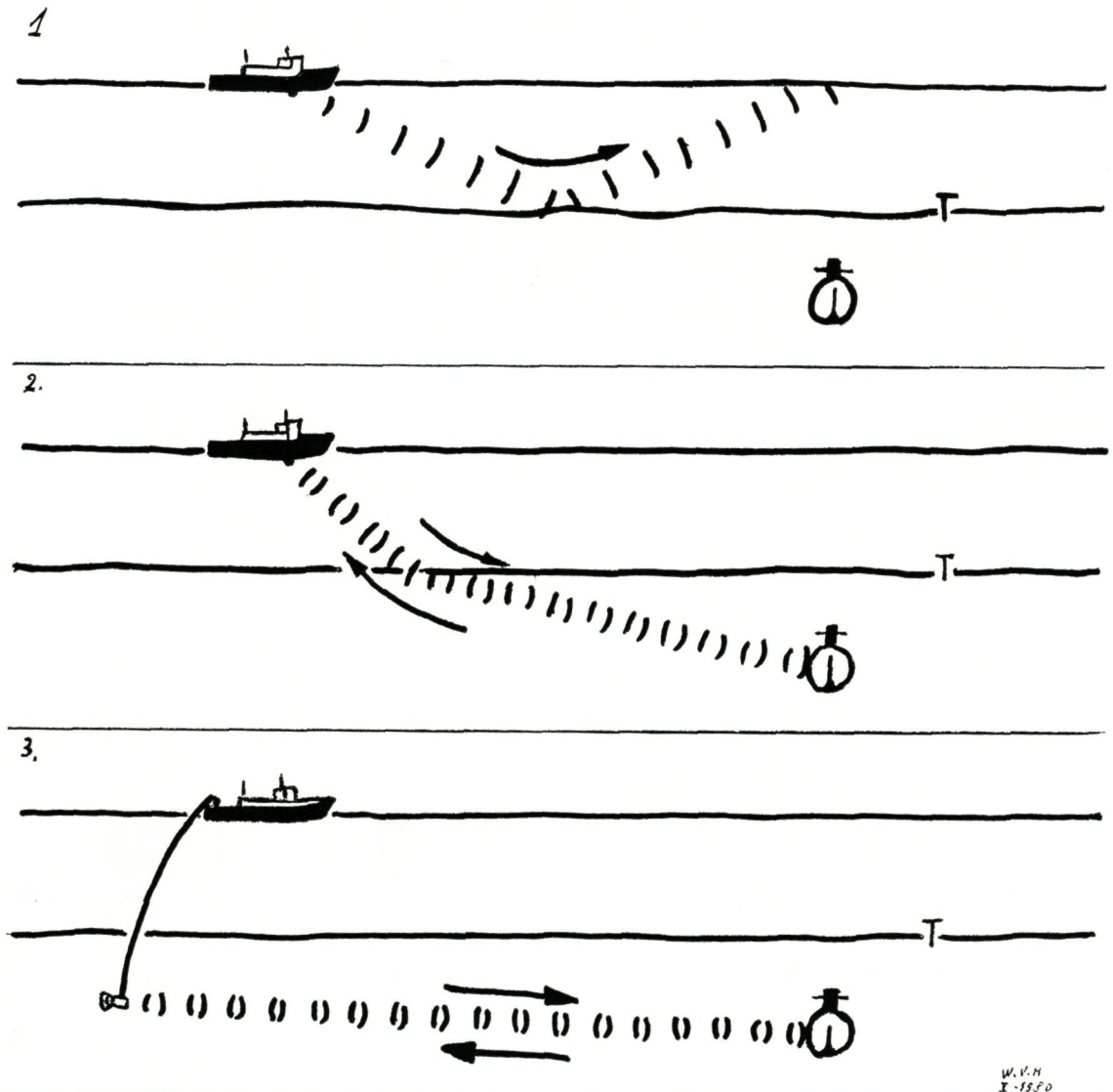
Verder doorgedacht liet de « **module-bouw** » toe de « Spruance »-klasse destroyer te ontwikkelen.

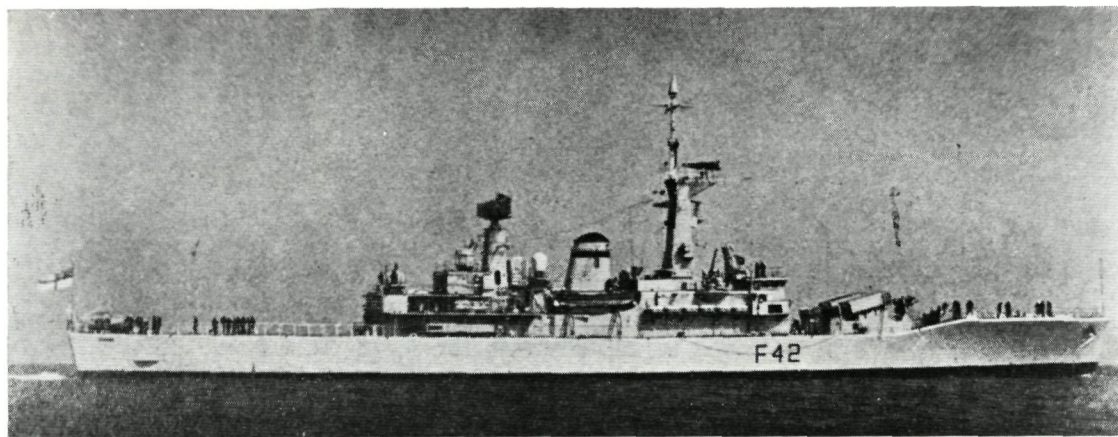
Van 1972 tot heden werden meer dan 30 schepen van dit type besteld waarvan het overgrote deel reeds opgeleverd werd. Zeer waarschijnlijk zal de bouw nog voortgezet worden.

Het succes van deze klasse is te danken aan het

Fig. 1. Vergelijking ingeschepte en gesleepte actieve Sonar

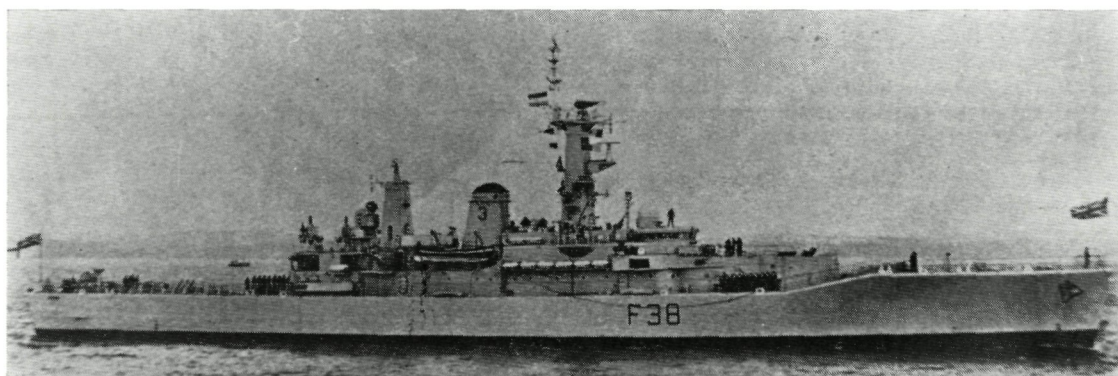
1. Weerkaatsing door temperatuurlaag (T): geen contact.
2. Buiging door temperatuurlaag (T): wel contact doch de lokalisatie is fout.
3. Variable Depth Sonar (V.D.S.) onder temperatuurlaag (T): wel contact en juiste lokalisatie.





PHOEBE (Exocet Groupe) U.K. « Leander Class »

Photo Wright & Logan



CHARYBDIS (Leander Class)

Photo C. and S. Taylor



ARETHUSA (Ikaragroup) U.K. (Leander Class)

Photo C. & S. Taylor

Gegevens LEANDER-Klasse

Waternverplaatsing : 2500 T - 2900 T

Afmetingen 113,4 x 12,5 x 5,5 m

of 113,4 x 13,1 x 5,5 m

Voortstuwing : 2 assen - 2 stoomturbines - \pm 30.000 pk.

Elektriciteit : geleverd door de turbines en tevens door twee diesel generators.

Snelheid : 30 knopen.

Bemannig : 250 à 265 koppen.

Sommige schepen hebben een detachement mariniers aan boord.

feit dat vertrokken werd van één vaste romp en krachtige voortstuwingsmiddelen. Uitgaande hiervan werden modules ontworpen welke bewapenings- en detektiesystemen bevatten.

Dit laat toe :

- Verschillende **varianten** samen te stellen in functie van de uit te voeren opdrachten, en dit bij de bouw.
- Door vervanging van bepaalde modules **van de ene variante over te gaan naar een andere**, en dit na de bouw.
- Naar gelang nieuwe wapen- en detektiesystemen ontwikkeld worden deze in **nieuwe modules** onder te brengen en oudere schepen te moderniseren op vlugge en efficiënte wijze door het vervangen van een « verouderde » module door een nieuwere.

Vooraf deze laatste mogelijkheid is zeer belangwekkend. Ze laat toe het schip aan te passen aan volstrekt nieuwe omstandigheden. Waarschijnlijk zal dit het grootste voordeel van de modules blijken.

Door de bouwers worden op dit ogenblik een tiental varianten aangeboden.

In het kader van dit artikel zijn vooral van belang :

- De « basis »-versie : duikbootbestrijdingsdestroyer.
- De « gemoderniseerde » versie : duikbootbestrijdingsdestroyer met meer mogelijkheden.
- De « omgevormde » versie : luchtverdedigingsvaartuig, tevens antiduikbootdestroyer. Alle reeds genoemde versies zijn helikopterdestroyers. Het gebruik van V/STOL vliegtuigen wordt mogelijk bij :
- De « vergrootte hangar » versie.

Al deze versies beschikken over de standaard romp en de standaardvoortstuwings.

De antiduikbootuitrusting van deze versies is weergegeven in volgende tabel.

Versie	Boegsonar	V.D.S.	Grote afstand detektie	luchtvaartuigen	ASROC	torpedo buizen
Basis	AN/SQS	AN/SQS	of TACTAS	1 Seaking of	8	2 voor MK 46
Gemoderniseerde	53	35		2 LAMPS	2	torpedo's
Omgevormde					4	
Vergrootte Hangar					2 Seaking of 4 LAMPS of 1 V/STOL	8

Een eerste opmerking is dat de nieuwe LAMPS III Helikopter (Light Airborne Multi Purpose System) een uitbreiding vormt van de detektie-inmiddelen en wapensystemen van het vaartuig doch tevens een autonoom A/S systeem is (time on target 3 uur op 90 km afstand of één uur op 280 km).

Het tuig beschikt daartoe over :

- een gesleepte MAD (Magnetic Anomaly Detector)
- 25 sonobuoy's met ontvangpost aan boord van de helikopter
- 2 A/S torpedo's

Een tweede opmerking is dat de schepen uitgerust zijn met V.D.S. of TACTAS (Tactical Towed array Sonar).

In beide gevallen betreft het gesleepte Sonar.

Het onderscheid :

- Waar V.D.S. de detektie-mogelijkheden van het schip uitbreidt in de diepte, doet TACTAS dit vooral in een horizontaal gebied.
- De meeste types van Sonar zenden zelf geluidsgolven uit en vangen de weerkaatste « echo » op (actieve sonar). TACTAS luistert naar de geluiden die het doel zelf voortbrengt (passieve sonar-hydrofoon).
- Het gebruik van actieve sonar verradt de aanwezigheid van de gebruiker. Passieve sonar is « discreter ».

Een derde opmerking : detektie-inmiddelen en wapensystemen vormen een homogeen geheel :

- Een contact in de onmiddellijke omgeving wordt bestreden met torpedo's.
- Een verder verwijderd contact wordt bestreden met « Asroc ».

c) Een zeer verwijderd contact geeft aanleiding tot het gebruik van helikopters als zelfstandig duikbootzoeker en -bestrijder.

Samenvattend :

1. Veroudering kan bestreden worden door : **verbouwing**.
2. Dit wordt vergemakkelijkt indien het vaartuig beschikt over een ruim **groeipotentieel** of indien **keuzemogelijkheden** (detectiemiddelen en wapensystemen) voorzien zijn.
3. Grotere schepen kunnen zo ontworpen worden dat - door gebruik te maken van **modules** - de detectie- en wapensystemen vlog vervangen kunnen worden.
4. Detectie- en wapensystemen dienen een **homogeen geheel** te vormen.

DE JEUGD DER ANDEREN

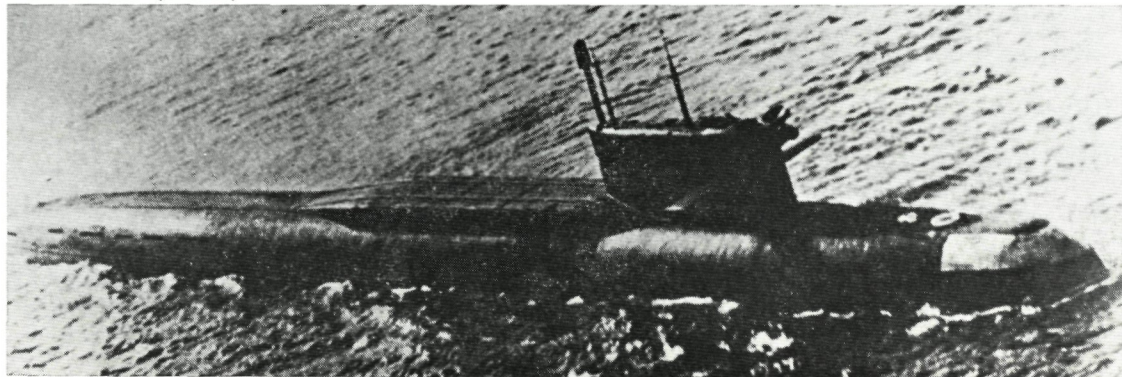
De dreiging die uitgaat van de Sowjet onderzeevloot doorliep meerdere tijdvakken - elk met eigen kenmerken.

Een eerste tijdvak vangt aan kort na W.O. II. Zeer grote aantallen duikboten van verschillende klassen liepen van stapel. Ze waren duidelijk geïnspireerd door Duitse voorbeelden. Het waren « klassieke » duikboten welke met « klassieke » A/S middelen te bestrijden waren. De snelheid onder water was kleiner dan (of gelijk aan) die aan de oppervlakte ; ze was - betrekkelijk - laag.

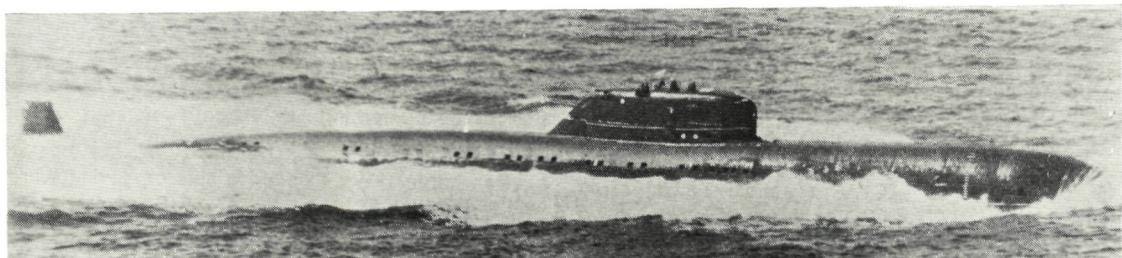
Kenmerkend voor deze periode is de « Whiskey »-klasse (1951-1955). Nu nog zijn ± 160 schepen van dit type in gebruik of in reserve bij de Sowjet marine.

Uit dezelfde periode stamt het « Zulu »-type, waarvan omgebouwde exemplaren de eerste ballistische

YANKEE-Klasse (U.S.S.R.)



CHARLIE-Klasse (U.S.S.R.)



tuigen vervoerden die door de Sowjet Unie ingescheept werden aan boord van duikboten.

Volgend, **benaderend**, overzicht geeft bouwperiode, aantal exemplaren nu in dienst in de Sowjet vloot en snelheid boven en onder water.

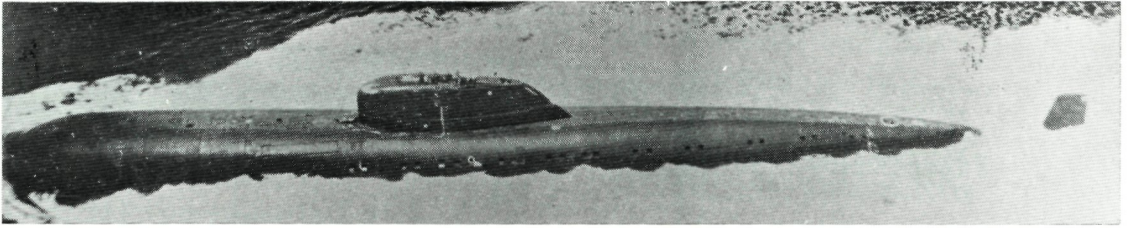
51 - 55	Whiskey	160	17/	en 15 knopen
51 - 55	Zulu	19	18	en 15 knopen
56 - 67	Foxtrott	60	18	en 17 knopen
58 - 61	Romeo	12	18	en 15 knopen
58 - 62	Gulf	22	17,5	en 17 knopen
62 - 67	Juliett	16	16	en 16 knopen

Men merkt op dat dit tijdperk niet bruusk eindigt doch dat de productie geleidelijk afneemt.

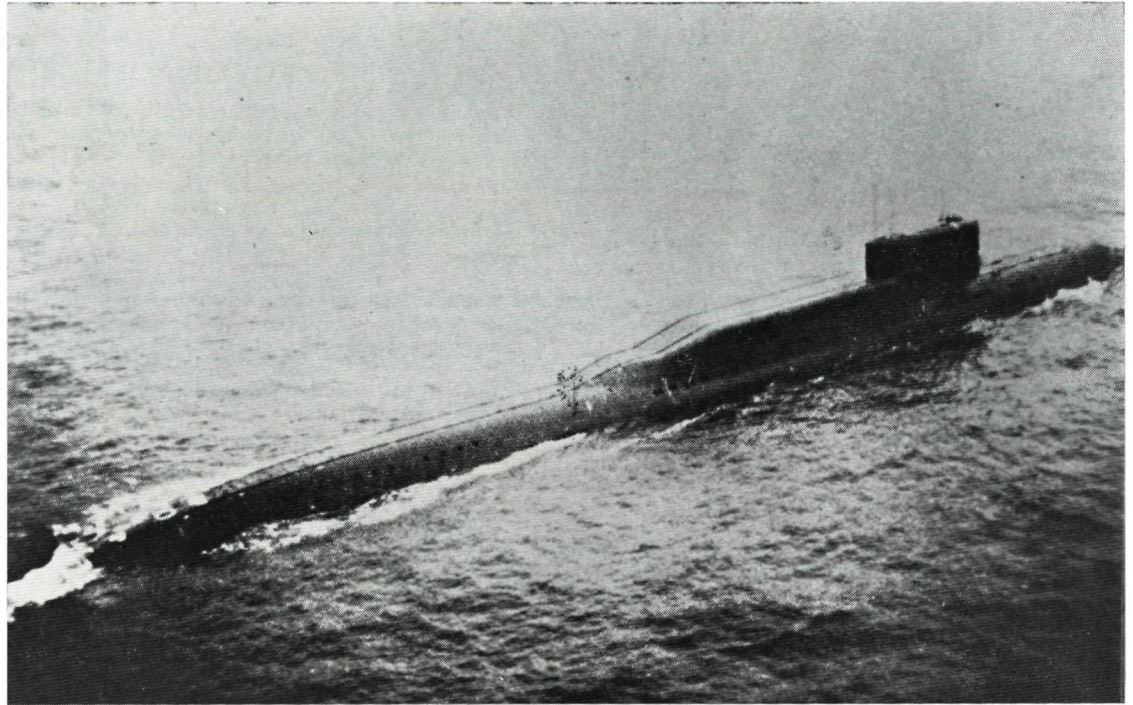
Een tweede tijdvak vangt aan in 1958 met de « November » SSN- ei « Hotel » SSBN-klassen. Door gebruik te maken van krachtige nukleaire aandrijfmiddelen gaat de snelheid met een sprong omhoog en de snelheid onder water wordt hoger dan die aan de oppervlakte. De vormgeving van de romp en de afwerking van de scheepshuid zijn evenwel niet voldoende aangepast aan deze nieuwe snelheden en maken deze boten zeer luidruchtig en dus betrekkelijk gemakkelijk op te sporen.

Dit nadeel wordt reeds gedeeltelijk opgeheven met de « Echo I en II » SSN-klassen en met de « Yankee » SSBN-klasse schijnt het euvel grotendeels verholpen. Deze schepen zijn tevens de eerste die worden uitgerust met ballistische tuigen met grote reikwijdte. Sommige bronnen melden dat de productie van deze klasse gestopt werd in 1974, andere menen te mogen besluiten dat ze langer - (of nog steeds) - voortgezet werd (of wordt).

Uit het einde van deze periode stammen de « Charlie »- en « Victor »-SSN klassen, gekenmerkt door hun hoge snelheid onder water.



CHARLIE II-Klasse (U.S.S.R.)



DELTA-Klasse (U.S.S.R.)

De « Charlie »-klasse omvat ook de eerste Sowjet-duikboten in staat om - onder water - SS-N-7 cruise-missielen af te vuren tegen oppervlakteschepen.

De benaderende karakteristieken zijn :

58 - 62	Hotel	9	20 en 22 knopen
58 - 63	November	13	20 en 25 knopen
60 - 62	Echo I	5	? ?
63 - 67	Echo II	28	20 en 22 knopen
64 - 74?	Yankee	34	? en 30 knopen
67 - ?	Victor	20 ?	26 en 31 knopen
68 - ?	Charlie	12-16 ?	? en 30 knopen

Tijdens deze periode werden heel wat minder klas-sieke duikboten in productie genomen. Twee nieu-we types zagen (voor zover bekend) het licht : de « Tango »-SSK klasse en de « Bravo »-klasse.

De eerstgenoemde is een soort antiduikboot-duik-boat uitgerust met torpedo's en - mogelijk - SS-N-15 (vergelijkbaar met Subroc).

De laatstgenoemde dient blijkbaar als doel bij anti-duikbootoefeningen.

De karakteristieken zouden zijn :

68 - 79?	Bravo	4 of 5?	? minstens 16
----------	-------	---------	---------------

70 - ? Tango meer dan 7 16 en 20 knopen? De derde periode vangt aan in 1969 met het ver-schijnen van de « Delta »-SSBN klasse. Deze nu-kleair aangedreven klasse vormt nu - samen met de « Yankee »-SSBN klasse - de ruggegraat van de Sowjet SSBN vloot.

Over deze klasse is zeer weinig bekend daar ze zich meestal ophoudt in de Noordelijke Poolzee. Wel wordt er een onderscheid gemaakt tussen drie onderklassen I, II en III. De laatste groep werd aan-vankelijk ook aangeduid met de naam « Typhoon ». Volgens nieuw-bekend geworden gegevens is de « Typhoon » een afzonderlijke klasse - ze is moge-lijk afgeleid van de Delta I, meer waarschijnlijk is echter dat ze ontstond uit éénzelfde programma.

De « Delta-klasse » zou opgebouwd zijn met de technologie ontwikkeld in de voorgaande periode. De meeste zorg werd besteed aan de geluidbestrij-ding (voortstuwing, pompen), vormgeving (hydrody-namische weerstand) en afwerking van de scheeps-huid (rompopeningen).

Deze technologie is niet statisch en de 2e en 3e onderklasse geven de gemaakte vooruitgang weer.

De « Typhoon » daarentegen schijnt hetzelfde pro-gramma als basis te hebben doch met een meer

experimenteel karakter. Het zou voornamelijk gaan om het uitproberen van spits-technologie overgenomen uit andere takken van de industrie. Zo zou door aanwending van nieuwe metaallegeringen (titanium?) een veel grotere rompsterkte bekomen zijn. Dit zou voor gevolg hebben dat deze duikboot zeer diep zou kunnen duiken. Tevens zou hij veel beter weerstaan aan de ontploffing van de gebruikelijke A/S wapens.

Ervaringen opgedaan met de «Typhoon» vonden ook hun toepassing in de «Delta II en III» SSBN klassen. De voornaamste bevoorordigde schijnt echter de volledig nieuwe «Alpha»-SSN klasse te zijn, welke na een «valse start» een ware **anti-duikboot-duikboot** werd. Ze heeft nu blijkbaar een zeer grote onderwatersnelheid en zeer goede geluidsdemping. Tevens bestaat de quasi-zekerheid dat de romp op bijzondere wijze bekleed werd om het weerkaatsen van geluid van vreemde oorsprong tegen te gaan (Sonar).

Een andere begunstigde blijkt de «Charlie II»-SSN klasse, nu bewapend met SS-N-15 en eveneens een **anti-duikboot - duikboot**.

Tijdens deze periode wordt de productie van diesel-elektrische duikboten voortgezet en de nucleair aangedreven «Victor» SSN klasse wordt verder ontwikkeld als **anti-duikboot - duikboot**.

Naast de ontwikkeling van nieuwe klassen is het aanpassen van bestaande duikboten voor bepaalde doeleinden de oorsprong van tal van onderklassen. **Gelijklopend daarmee worden de schepen gemoder-niseerd.**

Zo zou uit enkele foto's kunnen afgeleid worden dat sommige Sowjet-duikboten nu uitgerust zouden zijn met een raketsysteem tegen helicopters. Alhoewel gerechtvaardigde twijfel kan bestaan aan de juistheid van dergelijke deducties zouden, in geval ze juist blijken, de gevolgen zeer verstrekkend zijn. De duikbootbestrijding zou voor een groot deel op een nieuwe wijze dienen aangevat.

Verder dient opgemerkt dat alle duikboten (mogelijke uitzondering de «Bravo-klasse») uitgerust zijn voor het lanceren van 533 mm torpedo's afgeleid van de M-57. Zonder twijfel is de reikwijdte opgevoerd en mogelijk ook de snelheid.

Sommige schepen beschikken over de SS-N-15, te vergelijken met de Amerikaanse Subroc anti-duikbootraket welke ondergedoken afgevuurd kan worden en ± 30 mijl reikt.

Waar het Amerikaanse wapen afgevuurd wordt uit de normale torpedo-lanceerbuizen zou dit - volgens sommige bronnen - voor het Sowjetsysteem niet het geval zijn. Indien deze versie juist is zouden enkel de dieselelektrische «Tango»-klasse en de nucleaire «Charlie II»-klasse over dit wapen beschikken.

Andere schepen («Charlie I-klasse») zouden beschikken over onder water afgevuurde cruise-missiles (SS-N-7) tegen oppervlakte schepen. Normale reikwijdte ± 30 mijl. Deze reikwijdte zou groter kunnen zijn indien koerscorrectie door helicopters toegepast wordt. (Vereist samenwerking met oppervlakteschepen)

Om het nog steeds bouwen van de «Yankee»-klasse en zijn bewapening bestaan uiteenlopende

meningen. Verwezen wordt naar «Toen kwam er een beer met een lange staart» (Neptunus 178) waar één hypothese toegelicht werd.

Samenvattend :

1. Tot voor kort had de produktie van nucleair aangedreven Sowjet-duikboten uitgerust met ballistische tuigen (SSBN) voorrang. Nu worden geleidelijk meer aanvals- en antiduikboot-duikboten (SSN) gebouwd.
2. De **moderne** Sowjet-duikboten zijn :
 - a. snel,
 - b. stil,
 - c. in staat diep te duiken,
 - d. goed bestand tegen klassieke antiduikbootwapens,
 - e. voorzien van wapens met grote reikwijdte zowel tegen duikboten als tegen oppervlakteschepen en mogelijk ook tegen helicopters.
3. Te voorzien is dat binnen zeer korte tijd de Sowjet onderzeeboot op **alle** wereldzeeën een **numeriek en kwalitatief machtsoverwicht** zal doen gelden.

Het neutraliseren van dergelijk overwicht dient tijdig aangevat om te voorkomen dat een blijvend en doorslaggevend on-evenwicht ontstaat.

Eén manier waarop dit kan geschieden is het moderniseren van bestaande antiduikbootstrijdkrachten door ze te voorzien van aangepaste detektiemiddelen en wapensystemen.

Volgende hypothese licht toe hoe dit zou kunnen gebeuren.

JEUGDIGE ZINTUITGEN...

Detektiemiddelen

Het gebruik van actieve Sonar verraadt de aanwezigheid van de gebruiker. Een duikboot kan in dit geval zijn tegenstander lokaliseren lang vóór hij zelf ontdekt wordt en kan desgewenst tegenmaatregelen nemen.

Passieve Sonar heeft dit nadeel niet; hydrofoons zijn diskreet, ze luisteren enkel en zenden zelf geen geluid uit; dit is een duidelijk voordeel.

Een nadeel is dat één enkele hydrofoon niet àl de gegevens kan verstrekken nodig voor de lokalisatie van het doel.

Passieve Sonar neemt alle onderwatergeluiden op. Uit deze massa inkomende signalen tracht men die af te zonderen welke niet van natuurlijke oorsprong zijn. Deze dienen vervolgens herkend als zijnde al dan niet afkomstig van een duikboot.

Het maken van dit onderscheid was aanvankelijk de taak van gespecialiseerd personeel waarbij in de praktijk opgedane ervaring en oefening van het gehoor van uiterst groot belang waren. Door het aanwenden van geluidsonopnamen werd het mogelijk de opleiding te rationaliseren en enigszins in te korten.

Door het beroep doen op menselijke zintuigen deed zich evenwel een drievoudige begrenzing gelden :

- gehoorprykkels beneden een bepaalde drempelwaarde worden niet waargenomen,
- zwakkere gehoorprykkels worden evenmin waargenomen wanneer gelijktijdig veel sterkere prikkels aanwezig zijn,
- enkel gehoorprykkels binnen het frequentiegebied van ± 50 C/s tot ± 15 Kc/s worden door het menselijk oor waargenomen.

Door elektronische spitsvondigheden werd de ontvangst verbeterd. Het minste resultaat werd echter geboekt waar het er op aankam verschillende geluiden van elkaar te scheiden. Op korte termijn is echter een doorbraak te verwachten op dit terrein (indien ze niet - buiten weten van het publiek - reeds geschied is).

Het feit dat trillingen (dus ook geluidsgolven) ontleed kunnen worden en terug te brengen zijn tot de som van een aantal basisvormen die wiskundig te omschrijven zijn, zal toelaten geluiden afkomstig van duikboten - wiskundig omschreven - op te slaan in een kunstgeheugen en desgewenst onder wiskundige en/of grafische vorm terug op te roepen. Nieuwe, door een hydrofoon opgevangen signalen, kunnen eveneens ontleed worden en - langs wiskundige en grafische weg - vergeleken worden met de vooraf opgeslagen gegevens wat desgevallend identifikatie voor gevolg heeft.

Door gebruik te maken van signalen van meerdere - niet op één lijn gelegen - hydrofoons kan een vrij nauwkeurige lokalisatie van de geluidsbron gebeuren. Langs elektronische weg kunnen de bekomen gegevens overgebracht worden naar een centrale plotinrichting, en naar een wapenplot, **dit alles in een minieme tijdsperiode** (Fig. 2)

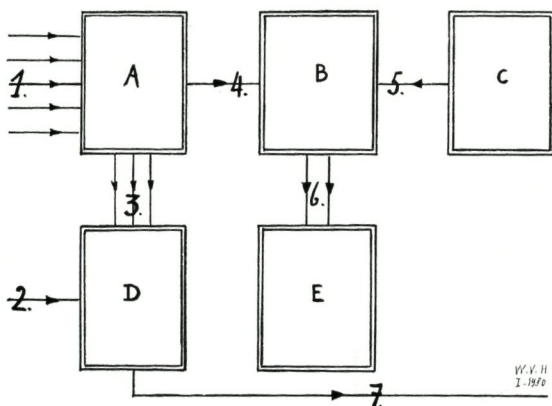


Fig. 2. Blokschema signaalbehandeling

- Inkomende signalen worden geanalyseerd en omgezet in wiskundige vorm.
- Vergelijken van inkomende signalen (in wiskundige vorm) met reeds opgeslagen signalen.
- Kunstgeheugen met in wiskundige vorm opgeslagen signalen.
- Lokalisatie-eenheid.
- Vergelijken van inkomende signalen en reeds opgeslagen signalen (signalen in grafische vorm).
 - Van hydrofoons afkomstige signalen.
 - Van eigen navigatie afkomstige signalen. (nodig om zo exact mogelijk de hydrofoons te lokaliseren en zodoende ook de eventuele geluidsbron)
 - Drie signalen voor exacte lokalisatie van geluidsbron.
 - Inkomend signaal (omgezet in wiskundige vorm) voor vergelijking.
 - Signalen 4 en 5 voor grafische vergelijking.
 - Lokalisatie van geluidsbron naar centrale plot (eventueel ook naar wapenplot).

Van groot belang is dat op deze wijze signalen vallend buiten de gehoorsorganen (50 c/s - 15 Kc/s) van de menselijke operator behandeld kunnen worden. Dit maakt zelfs de meest moderne duikboot een luidruchtig tuig.

Dit systeem maakt het gebruik van meerdere hydrofoons nodig. Daar deze zich zoveel mogelijk in ongestoord water dienen te bevinden, worden ze bij voorkeur op ruime afstand achter het schip gesleept op niet al te grote diepte. Dit laat het gebruik toe in ondiep water en op plaatsen met gestoord onderwaterreliëf. De aanwezigheid van temperatuurlagen heeft voor gevolg dat de lokalisatie het uitzicht krijgt van het omschrijven van een zone waarin het doel zich bevindt.

Daar één mikrofoon meestal bijzonder geschikt is voor geluidsoptnamen in één welbepaalde frequentieband, dient elke hydrofoon te bestaan uit verschillende mikrofoons en wel zodanig dat het gamma der waargenomen signalen zich ook ver buiten de normale gehoorsgrens uitstrekt.

Het geheel zou aldus bestaan uit een sleeplijn (tot 20 mijl lang) waaraan op regelmatige afstanden - door middel van verbindingsdozen - hydrofoons bevestigd. In beperkt vaarwater wordt slechts een deel van het tuig uitgezet. Vaartuigen met gering motorvermogen moeten het stellen met een «ingekorte versie»; schroeven met regelbare bladstand laten in dit geval een optimaal gebruik toe van het beschikbare motorvermogen. (Fig. 3)

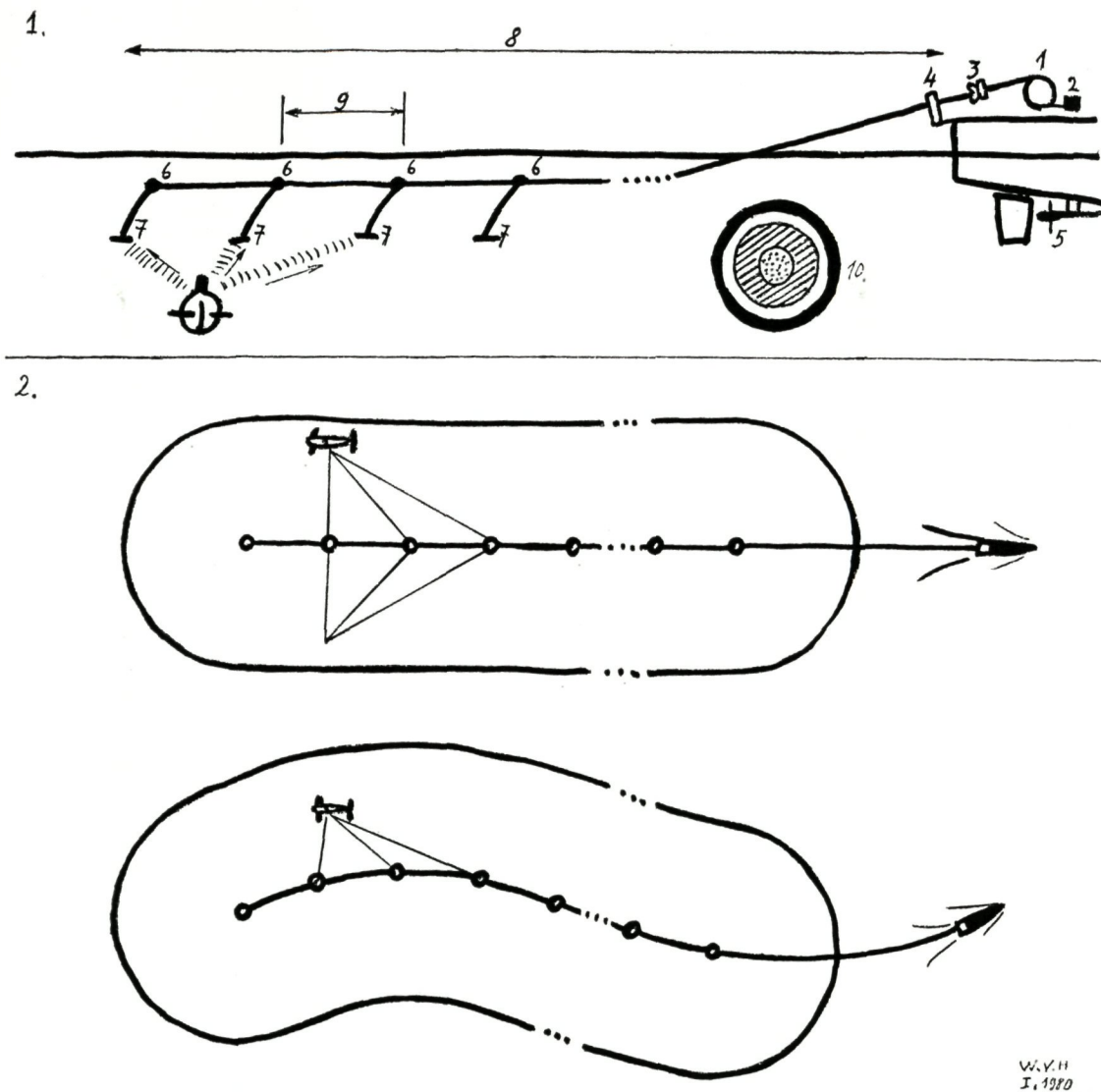
Door regelmatige koerswijzigingen, of door het aanbrengen van hydrodynamische deflektorplaten op de verbindingsdozen, kan bekomen worden dat de hydrofoons niet op één enkele lijn liggen.

De sleeptouw zelf dient zo dun en glad mogelijk uitgevoerd. Dit vermindert niet alleen de kracht nodig voor het slepen, doch beperkt tevens het opwekken van bijgeluiden die de goede werking der hydrofoons enigszins zouden hinderen, doch vooral de aanwezigheid van het tuig aan eventuele tegenstanders zouden verraden.

Passieve sonar vereist heel wat minder energie dan actieve sonar daar geen seinen worden uitgezonden en de volumineuze voedingskabels kunnen dan ook vervallen. De elektriciteit nodig voor het versterken van de inkomende signalen kan geleverd worden door vervangbare batterijen meegevoerd in elke hydrofoon.

Het overbrengen der ontvangen signalen kan geschieden door gebruik te maken van gemoduleerd licht dat door haardunne glasvezels in de kern van de kabel geleid wordt. Een zeer voornaam voordeel van het aanwenden van licht als transmissiemiddel is dat geen elektromagnetisch veld wordt opgewekt en dat alzo vermenging van signalen welke door naast elkaar liggende geleiders gaan, volstrekt onmogelijk wordt. Tevens wordt het verstoren of vervalsen der signalen onuitvoerbaar en ze onderbreken is enkel mogelijk door de kabel te vernietigen.

Door de geringe doormeter van de afzonderlijke geleiders kunnen alle signalen van de verschillende hydrofoons gezonden worden door een bundel glasvezels van enkele millimeter totale doorsnede. Wel zijn lijnversterkers nodig doch deze zijn van ge-



W.V.H
I, 1980

Fig. 3

I. Schema gesleept detektiesysteem

1. Opbergtrommel.
2. Aandrijfmechanisme.
3. Geleiderollers - tevens inrichting voor het knippen van het tuig.
4. Bestrijken of bespuiten met zelfpolijstend polymeer; het toestel dient op een soepele steun angebracht.
5. Schroef met regelbare bladstand.
6. Aftakkingen naar hydrofoons - tevens lijnversterkers en eventueel hydrodynamische deflektorplaten.
7. Hydrofoons met meerdere breedband-mikrofoons - tevens lokale signaalversterkers.
8. Totale lengte tot 20 mijl.
9. 0,8 tot 1,2 mijl tussen hydrofoons.
10. Doorsnede kabel met (van binnen naar buiten):
 - glasvezelgeleiders in kern
 - bekleding met koolstof- of aramidevezels
 - gladde huid
 - laag zelfpolijstend polymeer

II. Lokalisatie van de geluidsbron door meten van tijdsverschillen waargenomen door 3 mikrofoons.

Liggen deze op één lijn dan bestaat een « spiegelbeeld » positie. Dit kan voorkomen worden door koerswijzigingen. Ook kan hetzelfde resultaat bekomen worden door hydrodynamische deflektor-platen op de aftakdozen aan te brengen. In dit geval kan een rechte koers gevaren worden.

NOTA : Het detektiegebied is op de tekening aangeduid door een lijn. Dit is niet volledig juist. De reikwijdte hangt namelijk af van de amplitude (sterkte) en frequentie (toonhoogte) van het geluid bij zijn bron.

Lage tonen planten zich verder voort vergeleken met hoge tonen welke - aan de bron dezelfde amplitude hebben.

ringe omvang en kunnen, samen met hun voedingsbatterijen in de verbindingsdozen ondergebracht worden.

De glasvezels zijn zeer soepel en sterk en kunnen een aanzienlijk deel van de sleepkracht opvangen. Door deze kern te bekleden met nieuwe « exotische » vezels (koolstof- of aramidevezels) ontstaat een kabel welke over de nodige mechanische sterkte beschikt, dun, licht, veerkrachtig en soepel is.

De gladheid kan bevorderd worden door

- a. deze kabel te bekleden met een laag kunststof, en tevens,
- b. te bespuiten met zelfpolijstende polymeren, dit als laatste verrichting vóór het uitzetten.

Door de soepelheid van de kabel, en door zijn geringe doormeter, wordt het mogelijk deze op te bergen op trossen van betrekkelijk kleine omvang welke - voor het inhalen - aangedreven worden door een motor met gering vermogen. Ook hierbij spelen gladheid en laag gewicht een gunstige rol. Alhoewel dergelijke kabel het schip slechts weinig hindert in zijn bewegingsvrijheid kan het nodig zijn het tuig met spoed vrij te zetten. Een « guillotine » geplaatst tussen de geleiderollers op de achterplecht van het schip maakt dit mogelijk.

Samenvattend :

1. Het detektiesysteem zou toelaten geluidsbronnen op te sporen in een zone welke zich **achter** het schip uitstrekt en een lengte heeft van ± 20 mijl ; de breedte van het gebied zou tot 5 mijl kunnen bedragen.
2. De lokalisatie van de geluidsbron zou vrij nauwkeurig zijn ; in ongunstige omstandigheden zou de geluidsbron nog steeds in een **wel omschreven zone** kunnen gesitueerd worden.
3. Herhaalde **koerswijzigingen** zouden bijdragen tot de nauwkeurigheid van de lokalisatie.
4. Het systeem is zeer **diskreet**, d.w.z. dat het eventuele doel geen nuttige inlichtingen overmaakt, dit in tegenstelling met de actieve Sonar.
5. Het is geschikt voor installatie aan boord van betrekkelijk kleine schepen.

... JONGE SPIEREN ... Wapensystemen

Het wapensysteem dient de mogelijkheden geboden door de detektie-inmiddelen ten volle te benutten en hun eventuele tekortkomingen te verhelpen.

Het dient in staat te zijn het doel te benaderen en het vervolgens te vernietigen.

De **reikwijdte** van het wapensysteem dient groter te zijn dan deze van de detektie-inmiddelen (30 tot 35 mijl) daar onvolkomenheden in de lokalisatie dienen gecompenseerd en rekening dient gehouden met de eigen bewegingsmogelijkheden van het doel. Teneinde deze laatste faktor zo klein mogelijk te houden is een **minimale reaktietijd** en **snel benadering** van primordiaal belang.

De eigenlijke aanval dient voorafgegaan door een **nauwkeuriger lokalisatie** door het wapen zelf uit te voeren, desgevallend in meerdere stadia en in steeds engere gebieden. Het is niet uitgesloten dat de uiteindelijke aanval het karakter van een achtervolging krijgt zodat de **snelheid** van het wapen van groot belang is. **Het eigenlijk wapen zou dus een torpedo met eigen zoekinrichting zijn.**

Een torpedo alleen volstaat echter niet. Hoe kort de reaktietijd ook, er verloopt ongeveer een half uur of meer vóór de snelste torpedo de uiterste grens van het detektiegebied bereiken kan. De snelheid van het tuig zeer hoog opdrijven zou zeer vernietigende kavitatatieproblemen op de romp van het tuig verwekken. Een doorslaggevende vooruitgang wat onderwatersnelheid aangaat is niet in het voorzicht.

Een kleine ingeschepte helikopter biedt evenmin een oplossing daar door de tamelijk lange reaktietijd van de helikopter het voordeel van zijn snelle verplaatsing verloren gaat. Een grotere helikopter, uitgerust met eigen detektie-inmiddelen, kan wel nuttig werk verrichten doch is evenwel slechts in te zetten vanop grotere schepen.

Het vergroten van de reikwijdte van het « Asroc » wapen behoort tot de technische mogelijkheden doch nu reeds is de installatie te omvangrijk voor kleinere vaartuigen.

De grondgedachte van de « Ikara » (Australië) en van de « Malafon » (Frankrijk) schijnt meer mogelijkheden te bieden : **een onbemand miniatuurvliegtuig draagt de torpedo tot dicht bij het doel.**

Het wapensysteem zou dus een tweeslachtig karakter krijgen :

- a. **Een luchtgedragen vervoermiddel**
- b. **Een « zoekende » torpedo.**

Vereist is een torpedo met zeer gevoelige akoestische zoekinrichting (passief en actief) en meervoudige aanvalsmogelijkheid zowel tijdens het zoeken als tijdens de achtervolging. Voor het goed functioneren van deze inrichting is een tuig met veranderlijke snelheid gewenst.

De zoekinrichting dient ook in ondiep water goed te werken (onderscheiden van valse echo's) en tevens dient de torpedo ook in diep en zeer diep water zijn mogelijkheden te behouden.

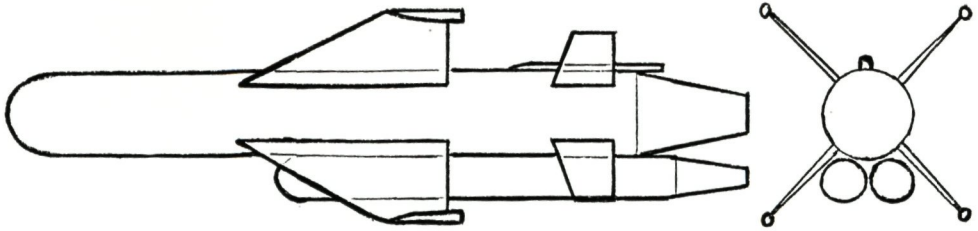
Om de onnauwkeurigheden van het gesleepte detektie-inmiddel te compenseren is een grote autonomie in tijd en afstand te voorzien.

De explosieve kracht moet in staat zijn rompen te vernietigen welke aanzienlijk sterker zijn dan tot nu toe gebouwd werden. Dit kan gebeuren door een grotere explosieve lading of door krachtiger springstof of nog door de ontploffing te laten gebeuren in contact met de scheepshuid.

Een laatste vereiste is dat de torpedo « slim » genoeg dient te zijn om elektronische en akoestische « anti-duikboot-listen » door het doel aangewend, te doorzien.

Het blijkt dus dat de gestelde eisen zeer zwaar zijn. Nochtans zou de nieuwe Britse « Sting ray »

1.



2.

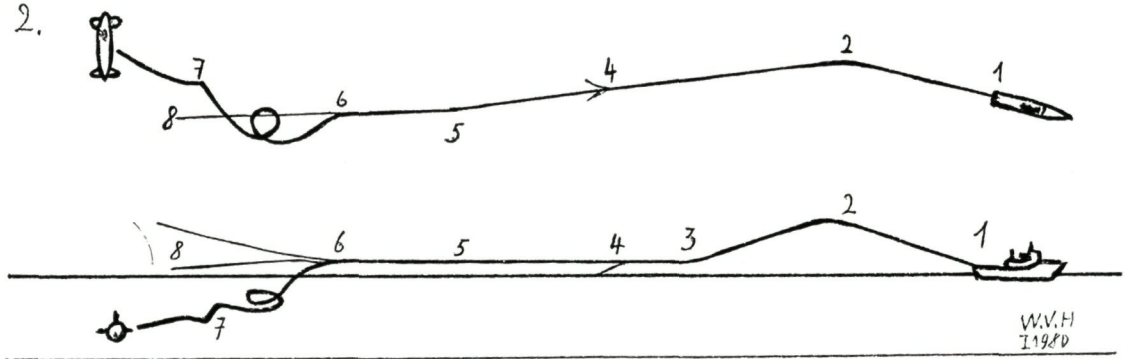


Fig. 4

1. Principe schets van de hypothetische wapendrager.

- Er dient allereerst opgemerkt dat de getekende verhoudingen dienen aangepast aan die van de te vervoeren torpedo. Zijn gewicht beïnvloedt de oppervlakte van de draagvlakte; dit kan gebeuren zonder dat de spanwijdte van de vleugels buitenmatig opgedreven wordt. (vooropgezette maten $\pm 1 \times 1 \times 5$ m)
- De uiteinden van de vleugels dragen :
 - a) radioaltimeter
 - b) radio-ontvanger voor afstandsbesturing
 - c) laser-ontvanger voor afstandsbesturing
 - c) Radarresponder en laserreflektor (kattenoog)
- Het achterste deel van de romp draagt de hoofdmotor. De startmotoren bevinden zich tussen de onderste draag- en stuurvlakken.
- Boven het achtereind van de romp merkt men de leidingen voor het bijladen der batterijen, het programmeren van de torpedo en de radio-altimeter en tevens voor het ontsteken der motoren (navelstreng).
- Het tuig wordt bewaard in een container waarvan voor- en achterdeksel verwijderd worden door overdruk bij of kort voor het aanzetten van de motoren.

2. De aanwending

1. Start met vaste hellingshoek ($\pm 20^\circ$) en vaste richting.
2. Op ± 125 m hoogte zijn de startmotoren leeggebrand en wordt de radio-altimeter ingeschakeld. Eerste koerscorrectie in richting van het doel.
3. Kruishoogte (15 tot 50 m).
4. Startmotoren zijn afgekoeld en worden afgeworpen.
5. Nieuwe koerscorrectie ingevolge verplaatsing van het doel.
6. Torpedo te water.
7. Zoek-, achtervolgings- en aanvalstrajekt.
8. De volledige reikwijdte van het wapensysteem is ± 30 mijl; de afstand tussen 1 en 3 bedraagt ± 4 mijl.

torpedo op betrekkelijk korte tijd aan te passen zijn. Gebruik met de «Ikara» werd tijdens zijn ontwikkeling in aanmerking genomen.

Zeer weinig gegevens werden tot nog toe bekend gemaakt. Volgende maten werden afgeleid van foto's van proefmodellen:
doormeter: 324 mm.
lengte: 2,3 tot 2,5 m.
geschat gewicht: 200 kg. tot 300 kg.

Het vergroten van de autonomie van de torpedo zou zowel de lengte als het gewicht opvoeren.

Een geschikt transportmiddel voldoet aan volgende eisen:

- a. Draagvermogen aangepast aan lading en voorzieningen om deze te water te laten.
- b. Reikwijdte 20 - 30 mijl
- c. Minimale reactie-tijd
- d. Snelle verplaatsing
- e. Mogelijkheid van koersaanpassing tijdens de vlucht.
- f. Eenvoud van onderhoud en opslag
- g. Lanceerinrichting eenvoudig en compact.
- h. Diskreet.

Volgend - hypothetisch - tuig zou aan deze eisen voldoen. Het leunt aan bij reeds bestaande systemen (Fig. 4)

Het algemeen voorkomen doet enigszins denken aan de Frans-Italiaanse «Otomat» (kruisttuig tegen oppervlakteschepen). Een spoelvormige romp, gedragen door vier, kruisvormig opgestelde, draagvlakken en evenveel controlevlakken, wordt voortgestuwd door een straalmotor met vaste brandstof en met een stuwkracht van 400 tot 420 kg. Ook twee start-raketten met vaste brandstof zijn voorzien. Otomat II wordt na de start aangedreven door middel van een turbojet-motor met vloeibare brandstof en heeft een reikwijdte van ± 120 mijl. Het gebruik van vaste brandstof bevordert een goedkopere constructie en laat meer nuttige last over de kortere trajecten toe. Tevens zouden opslag en onderhoud vereenvoudigd en de startvoorbereidingen verminderd worden zodat een korte reactietijd mogelijk is. De kruisvormige opstelling der draagvlakken laat het opbergen in, en het lanceren uit, een container met vierkante doorsnede toe. Deze container kan aan boord vast opgesteld worden. Hij maakt een hoek van $\pm 20^\circ$ met het horizontaal vlak en is naar achter gericht.

Het tuig wordt afgevuurd en klimt tot een hoogte van ± 120 m waar het onder controle van de afstandsbediening komt. Vervolgens daalt het tot lagere hoogte en zet het zijn weg voort, aan hoge snelheid en onder controle van een «radio-altimeter»; eventuele koerscorrecties worden door de afstandsbediening bevolen. (Deze regelt ook het te water laten van de eigenlijke torpedo). Het behoud der aangegeven koers wordt bekomen met een autopiloot steunend op laser-gyro's; enkel de eigenlijke correcties worden bevolen vanuit de bevelscentrale. Dit systeem wordt «laser-gyro strap-down with tele-command update» genoemd en is heel wat minder vatbaar voor storingen, dan volledige telegeleiding. Het is ook heel wat diskreter.

Het is ook de diskretie die vereist dat de motoren koud zijn wanneer ze in zee terecht komen. Het typisch geluid dat warm metaal maakt wanneer het in water terecht komt zou de vijand een à te duidelijke waarschuwing geven. De beide startmotoren kunnen daarom na het leegbranden enige tijd meegevoerd worden en pas na afkoeling afgeworpen worden. Voor de hoofdmotor is deze eenvoudige oplossing moeilijker toe te passen. De brandstofvoorraad dient immers toereikend te zijn voor het maximaal af te leggen traject; zodoende zal hij niet steeds volledig verbruikt zijn wanneer het doel genaderd is. Ideaal zou daarom zijn dat deze motor op enige afstand van het doel zou stilgelegd worden en zou afkoelen tijdens de dan volgende glijvlucht. Deze oplossing stelt wel enige pyrotechnische problemen doch deze zijn niet onoverkomelijk. Eventueel kan ook overwogen worden het vliegtuigje zijn weg te laten voortzetten na het afvuren van de torpedo. Dit zou echter de constructie heel wat moeilijker maken.

De koerswijzigingen kunnen per radio bevolen worden terwijl de posities van respectievelijk doel en wapentuig gevolgd worden door middel van de gesleepte akoestische detektiemiddelen en van de eigen radar. Deze werkwijze is niet volledig diskreet en tegenmaatregelen van het doel zijn niet uitgesloten.

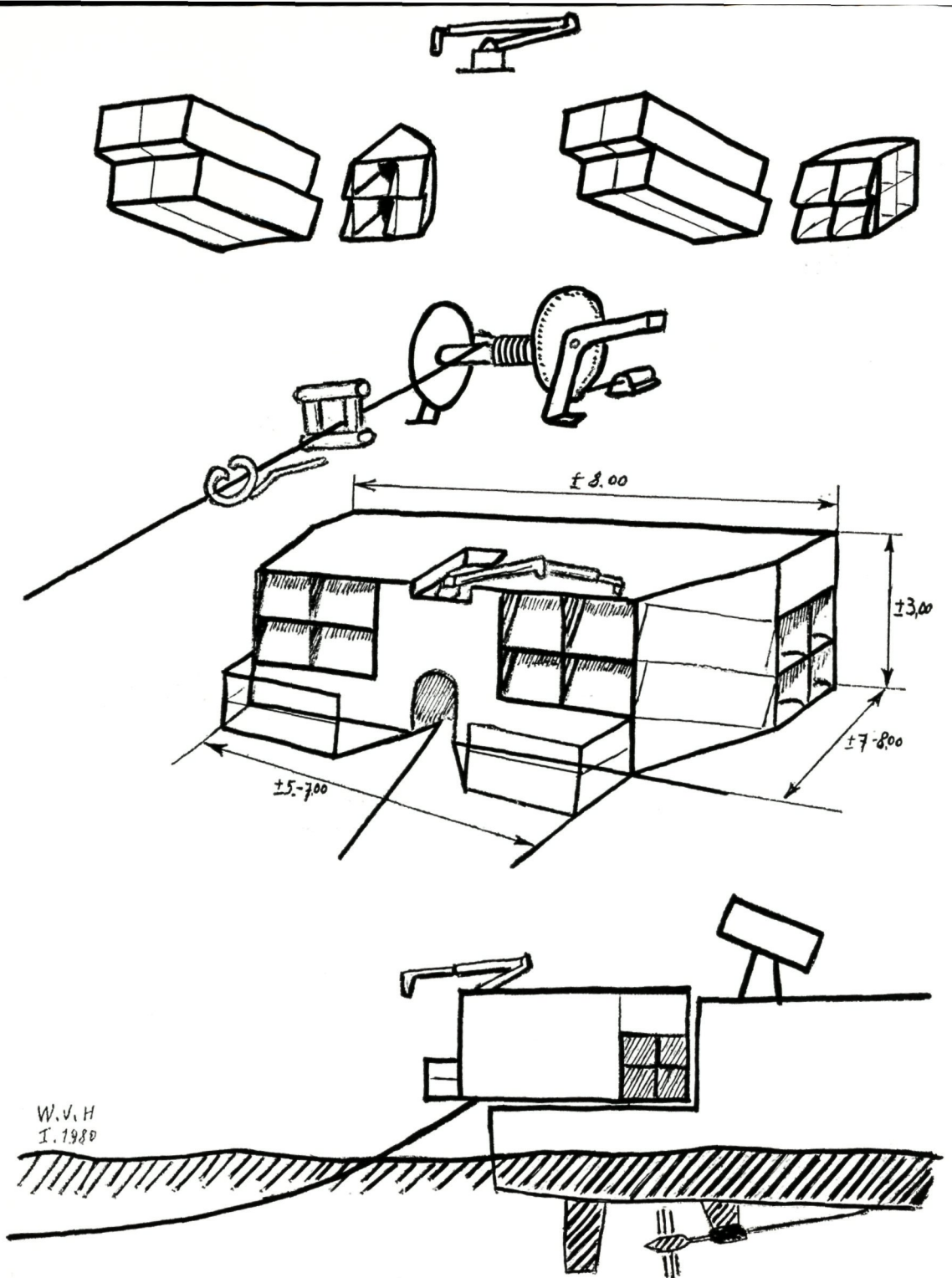
Een alternatief systeem is dus zeer gewenst. Dit kan gebaseerd worden op de «écarto-metrie», reeds toegepast bij de telegeleiding van het TOW-anti-tankwapen waar ze in het infrarode spectrum werkt. Het systeem dient dan wel aangevuld te worden door een afstandmeter welke bij TOW overbodig is.

Gezien de reikwijdte veel groter is dan deze van het antitankwapen zou het infrarode licht beter vervangen worden door laserstralen welke zowel voor de plaatsbepaling van het tuig, als voor de overbrenging van de stuurbevelen aan te wenden zijn. Verschillende componenten van dit systeem bestaan reeds doch - voor zover bekend - zal het omschreven geheel nog verdere studie vergen.

Door beide alternatieve telegeleidingssystemen aan te brengen bestaat de mogelijkheid het gebruik aan te passen aan de omstandigheden en aan eventuele tegenmaatregelen het hoofd te bieden.

De installatie voor zenden en ontvangen van de laserstralen dient zo hoog mogelijk op de structuur van het vaarttuig aangebracht en de vluchthoogte van het geleide tuig zal tamelijk hoog (± 50 m.) dienen te zijn. Bij gebruik van radar alleen kan ze heel wat lager zijn (± 15 m.). In dit geval dient het tuig een radar-responder mee te voeren gezien zijn gering weerkaatsend oppervlak en zijn nabijheid met de zeeoppervlakte. Het gebruik van kunststoffen bij de constructie verkleint overigens zijn «radar-signatuur». Voor gebruik van laser-lokalisatie is een reflektor («katoog») te voorzien. Radio- en laserontvangers brengen de koersbevelen over aan de enkelvoudig uitgevoerde stuurorganen en aan de inrichting voor het afwerpen van de torpedo.

De torpedo dient voorzien van een inrichting die het tuig beschermt bij het te water gaan. Indien de «Stingray»-torpedo als wapen fungeert volstaat wellicht de remvalscherf die voorzien is voor het gebruik van dit wapen vanuit vliegtuigen.



W.V.H
I. 1980

Fig. 5

MODULE

Bovenaan :

- a) hydraulische kraan
- b) twee viervoudige containers met vlamdeflektors
- c) detectiesysteem : trommel met motor
sleeplijn
geleiderollers
inrichting voor aanbrengen van zelfpolijst
end polymeer

Midden :

Gesloten module welke bovengenoemde delen bevat.

Een loopbrug is voorzien voor gebruik bij behandeling van de hydrofoons, het laden van de containers en aanlegmanoeuvres.

Samenvattend

1. Tweeslachtig wapensysteem.
2. Korte reaktietijd en snelle nadering.
3. Diskretie en weerstand aan tegenmaatregelen.
4. Eenvoud van opslag, onderhoud en opstelling aan boord.
5. Onnauwkeurigheid van detektiemiddelen gecom-penseerd door « tele-command update » en « ver-standige » torpedo zodat homogeen geheel ge-vormd wordt.
6. Geschikt voor gebruik zowel in diep als in on-diep water.
7. Steunt voor groot deel op beschikbare techno-logie.

Materiële uitvoering

Het aanpassen van een bestaand vaartuig kan ge-schieden door het aanbrengen van het gesleepte detektiemiddel en van het wapensysteem als afzon-derlijke elementen op nog beschikbare plaatsen van het vaartuig en door aldus gebruik te maken van zijn groeipotentieel.

Het is van belang dat hierbij de reeds aanwezige uitrusting behouden blijft daar het nieuwe geheel werkzaam is in een gebied dat zich op zekere afstand achter het schip bevindt en daardoor geens-zins de nabije bescherming van het vaartuig kan verzekeren. Het zou dus zeer onverstandig zijn de bestaande mogelijkheden van het schip te ver-zwakken.

De hydrofoons, de sleepkabel en de hulpmiddelen voor het behandelen er van (trommel met aandrijf-motor, geleiderollers, inrichting voor aanbrengen van zelfpolijstend polymeer, hydraulische kraan) wor-den best op of in het achterschip aangebracht.

De containers met geleide tuigen kunnen op een der dekken opgesteld worden en wel zodanig dat het schootveld van de reeds bestaande wapens vrij blijft. Door het gebruik van telegeleiding is de op-stelling van de containers niet kritisch, alhoewel een uitlijning in de algemene richting van het de-tekatiegebied gewenst is. Mogelijk dat vlamdeflectors dienen voorzien en dat koeling met water- of nevel-sproeiers dient aangebracht.

De elektronische delen van het geheel horen nood-zakelijk in de bevelscentrale van het schip aange-bracht en met de reeds aanwezige uitrusting geïntegreerd. Er dient plaats gevonden voor de uit-rusting eigen aan de detektiemiddelen. Indien niet reeds aanwezig dient een inrichting opgesteld om de gegevens van de eigen navigatie te registreren en door te geven aan de lokalisatie-eenheid.

De inrichting voor plaatsbepaling en telegeleiding door middel van laserstralen dient zo hoog moge-lijk opgesteld en zal het aanbrengen van een stabilisatieinrichting noodzakelijk maken. Indien reeds een « tracking »-radar aanwezig is kan de in-stallatie evenwel solidair met de radarantennes op-gesteld worden, op één gestabiliseerd voetstuk.

Het onderbrengen van de grote delen van wapen-systemen en detektiemiddelen in een **module** zou de zaak erg vergemakkelijken. (fig. 5). Dit is zeker het geval voor schepen welke zo gebouwd zijn, dat

zich achter het opperdeck nog een lager gelegen achterdek uitstrekt.

Wel is waar dat de scheepsuitrusting die zich reeds op dit achterdek bevindt zou dienen verplaatst, doch dit weegt niet op tegen het voordeel dat de be-staande wapensystemen en detektiemiddelen on-gewijzigd behouden zouden kunnen blijven en dat slechts een gering deel van het schip bij de ver-bouwing zou betrokken worden. Ook zou de voor-bereiding van de verbouwing reeds voor een groot deel kunnen geschieden terwijl het schip nog in de vaart is.

Deze werkwijze zou eveneens de standardisatie in de hand werken en toelaten zwaar beschadigde modules te vervangen in een minimale tijdsperiode. Bijgaande schets dient enkel als illustratie van de algemene vorm van zulk een module. De uiteinde-lijke vorm en afmetingen hangen af van de be-schikbare ruimte op het achterdek en van de maten van de wapencontainers.

De principe-tekening toont hoe de samenstellende delen in één module kunnen verenigd worden en aangebracht kunnen worden op een fregat of korvet. Het aantal containers kan vergroot of verminderd worden naar gelang de behoeften en de beschik-bare plaatsruimte. Desgewenst kunnen ook nog meer containers opgesteld worden op de dekken van het vaartuig om de totale capaciteit van het wapensysteem op te voeren.

Voor grotere schepen is het mogelijk twee trommels op te stellen en twee afzonderlijke lijnen met hydrofoons uit te zetten. Fig. 6.

Door gebruik te maken van hydrodynamische de-flektorplaten kunnen deze dan gespreid worden en kan een veel bredere detektorgebied gecontroleerd worden.

Eventueel kan een enkele lijn op dezelfde wijze uitgerust worden zodat het detekatiegebied niet noodzakelijk recht achter het schip dient te liggen.

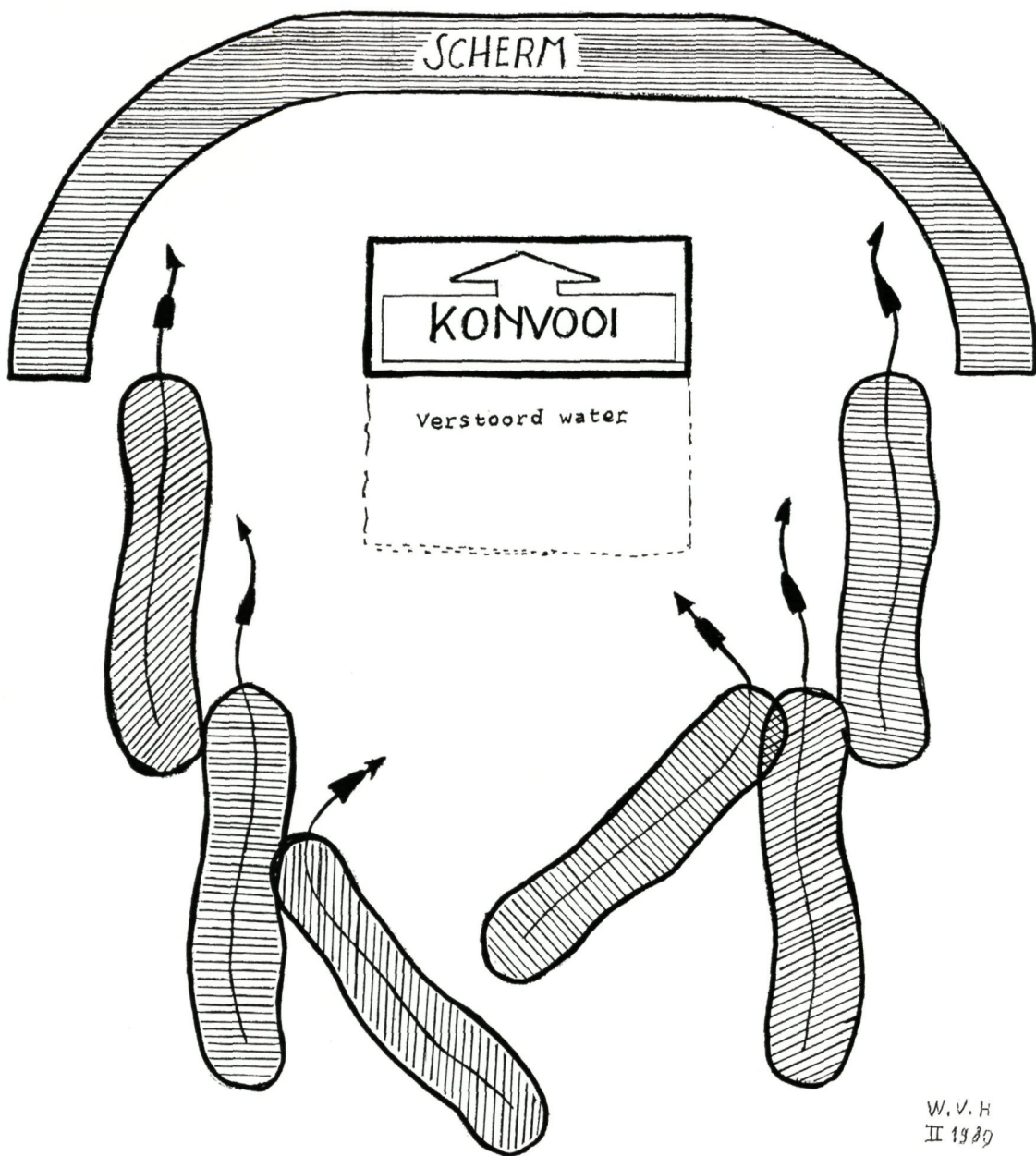
... EN EEN FRISSE GEEST ...

Techniek en tactiek

Het uitwerken van tactiek en techniek voor een hypotetisch detektie- en wapensysteem zou al te ver voeren, zolang deze systemen niet een meer concrete vorm hebben. Het kan dan ook niet de be-doeling zijn hier een echte « gebruiksaanwijzing » op te stellen. Wel kan nagegaan worden of een der-gelijk geheel, indien het tot ontwikkeling wordt ge-bracht, aan een behoefte zou voldoen.

In het verleden bepaalde het toeval veelal of een opererende duikboot kans op sukses had. Het was de prooi die zich naar de jager toebewoog en niet omgekeerd. Reeds bij het eerste contact diende de situatie gunstig te zijn voor de jager, zoniet ont-snapte de prooi.

In konvooi gegroepede koopvaardij-schepen wer-den in de gevaarszone vergezeld door antiduikboot-schepen. Deze vormden een scherm vóór en op de flanken van het konvooi zodat een duikboot welke zich in aanvalspositie bevond, ontdekt en vernietigd kon worden vóór het konvooi werkelijk be-dreigd werd.



W. V. H
II 1989

Fig. 7

Konvooi bescherming

- Het «klassieke» scherm begeleidingsschepen vóór het konvooi wordt hier aangevuld door schepen uitgerust met het gesleepte detektiemiddel en het beschreven wapensysteem.
- Inzetten van luchtmacht vóór het konvooi.

Door het verschijnen van zeer snelle duikboten bestaat nu echter de reële kans dat een konvooi door deze duikboten achtervolgd en benaderd wordt langs de achterzijde, waar de hiervoor beschreven antiduikboottechniek moeilijk of niet kan aangewend worden. Door het voorbijvaren van de talrijke schepen wordt het oppervlaktewater dermate omgewoeld dat een duikboot zich vrij in deze zone bewegen kan. De gewone ingescheepte Sonar wordt hier zodanig verstoord dat hij niet bruikbaar is. Het uitbreiden van het scherm antiduikbootvaartuigen omheen dit gebied van verstoord water zou echter een dusdanig groot aantal schepen vereisen dat het ondoenlijk wordt.

Een oplossing zou erin bestaan, de schepen welke op de flank varen en deze die achter het konvooi aanvaren uit te rusten met het hiervoor beschreven passief gesleept detektiesysteem en de bijhorende wapens (Fig. 6).

Op deze wijze zou eenzelfde graad van beveiliging kunnen bekomen worden zonder het aantal begeleidingsschepen al te ras te verhogen.

Een bijkomend - doch zeer groot - voordeel van dit systeem zou er in bestaan dat ook torpedo's met grote reikwijdte, op het konvooi afgevuurd, geruime tijd vóór ze hun doel bereiken kunnen, op te sporen en te lokaliseren zijn. Het wordt hierdoor mogelijk actieve tegenmaatregelen te treffen. Deze zouden kunnen bestaan uit het aanwenden van een miniatuur «Asroc» opgesteld aan boord van de koopvaardijsschepen zelf. Op deze wijze zouden de lange-afstandstorpedo's kunnen vernietigd worden in het gebied tussen het scherm en het eigenlijke konvooi. Het zeerecht laat immers toe dat een koopvaardijsschip bewapend wordt, mits het zijn wapens enkel aanwendt voor eigen beveiliging.

Het is nu ook mogelijk een konvooi te laten beschermen door helikopters en eventueel ook door V/STOL vliegtuigen welke opereren vanop één of meerdere containerschepen welke deel uitmaken van het konvooi (Fig. 6).

De nodige logistieke steun kan dan geleverd worden vanuit containers. Eventueel kunnen ook bemanningsverblijven en vluchtleidingscentrale in standaardlaadkisten ondergebracht worden. Op de lading kan een vliegdek aangebracht worden, gebouwd volgens het principe van de welbekende Bailley-brug dit samen met uitelkaar-neembare loodsen. Het aldus aangewende schip zou een deel van zijn nuttig laadvermogen prijsgeven, doch dit wordt ruim vergoed door de verhoogde kansen op een veilige overtocht voor het hele konvooi.

De meegevoerde luchtstrijdkrachten zouden duikboten kunnen aanpakken welke geen onmiddellijke bedreiging vormen. Dit laat toe de wapens aan boord van de begeleidingsschepen te sparen voor dringende gevallen en zou ook de kosten per actie drukken dit in vergelijking met het aanwenden van de wapens aan boord van de begeleidingsschepen.

Indien helikopters van het type LAMPS III (of gelijkwaardige) meegevoerd worden, zouden deze, vór voor het konvooi uit, op verkenning kunnen gaan. Dat zou kunnen helpen vijandelijke duikboten uit de weg te gaan, vóór ze het konvooi opgemerkt hebben. Indien dit niet mogelijk blijkt kunnen de luchtstrijdkrachten de bestrijding van de duikboten

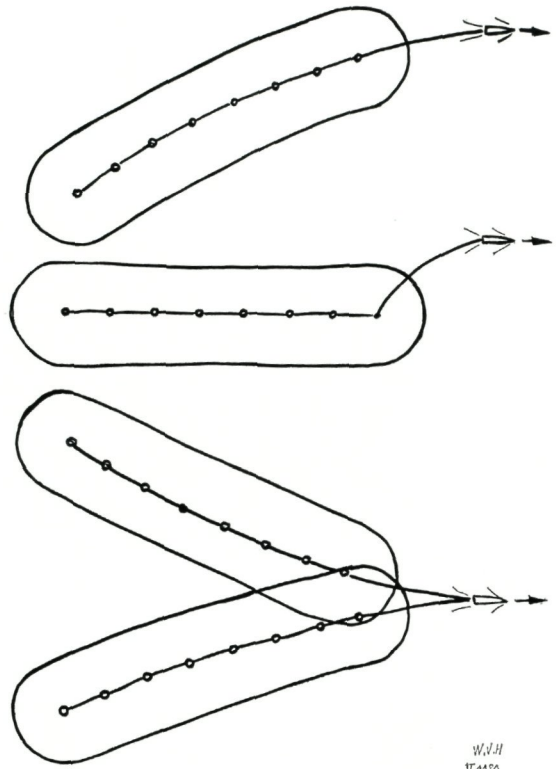


Fig. 6
Hydrodynamische deflektorplaten
Deze laten toe het detektiegebied te vervormen of het te verplaatsen ten opzichte van het sleepende schip.
Grotere schepen kunnen ze aanwenden om meerdere sleeplijnen vrij te houden van elkaar en het detektiegebied te verbreden.

aanvatten, lang voor het konvooi zelf de gevaarlijke zone genaderd is.

... KENMERKEN DE FENIX ... Slotbeschouwingen :

- Een echte nautische Fenix zal wel nooit ontdekt worden.
- Toch is het mogelijk het nuttig bestaan van een begeleidingsvaartuig te verlengen en het een nieuwe jeugd te bezorgen door het aanpassen der uitrusting aan de zich wijzigende omstandigheden.
- Het verschijnen van de nieuwe, snelle en diepduikende Sowjet duikboten stelt nieuwe problemen welke dringend, **zéér dringend**, dienen opgelost.
- Het eenvoudig verbeteren van het nu reeds in gebruik zijnde materiaal volstaat niet. Het hiervoor beschreven detektie- en wapensysteem doet evenwel iets meer. Het verenigt gekende, zij het soms niet of nog niet toegepaste principes met technologie welke reeds aangewend wordt op militair gebied.
- Nochtans is het nodig een werkelijk originele oplossing te zoeken voor het probleem der duikbootbestrijding want **slechts het onkonventionele zal de nautische Fenix een lange jeugd bezorgen.**

Februari 1980

Le raid sur Zeebrugge

Par J.M. de Decker de Brandeken

Cela allait être la première opération moderne de commando sur mer. Au surplus, Winston Churchill devait déclarer à l'époque que c'était le plus beau fait d'armes de la Grande Guerre et qu'il n'avait jamais été surpassé dans l'histoire de la Royal Navy. Il s'agissait d'une véritable opération combinée ; elle devait, un quart de siècle plus tard, inspirer le raid sur Saint Nazaire. Elle répondait parfaitement à la loi impitoyable des commandos : surprendre, frapper vite et fort, détruire !

Elle eut lieu, le jour de la St. Georges, en Avril 1918 et pour théâtre Zeebrugge. Aujourd'hui encore le « coup de Zeebrugge » reste un classique de l'histoire militaire et navale contemporaine.

Pourquoi Zeebrugge ?

« Notre ennemi installé à Anvers, c'est un pistolet braqué sur le coeur de l'Angleterre » avait dit l'homme d'Etat anglais William Pitt, au temps de Napoléon. En 1918, l'ennemi n'était plus le Français, mais l'Allemand qui, depuis près de quatre ans, occupait non seulement Anvers, mais toute la côte belge

L'Allemagne avait fait de Bruges une base pour ses sous-marins et torpilleurs et y avait installé, à l'abri de tout bombardement maritime et aérien, de vastes abris bétonnés, des cales sèches, des arsenaux, des ateliers de réparation et des dépôts d'approvisionnement.

Bruges était - et l'est toujours - relié, d'une part à Zeebrugge par un large canal rectiligne de 10 kilomètres praticable par des croiseurs légers et autres bâtiments de moindre tonnage et, d'autre part à Ostende par un canal plus sinueux utilisable seulement par des unités de petit tonnage.

Ostende et ses bassins étaient utilisés par les sous-marins et les torpilleurs allemands ; Zeebrugge par des bâtiments plus importants. En fait, dans les deux ports ne stationnaient pour de longues durées que les unités assurant les services d'urgence (bâtiments d'alerte, dragueurs et mouilleurs de mines), mais en cas d'opérations, il constituaient les bases de départ des flotilles abritées à Bruges.

Bien plus qu'Ostende, Zeebrugge était le point de départ idéal pour les raids allemands de surface : à quarante milles de Dunkerque, à soixante de Calais, à quatre-vingt de Douvres, les bâtiments al-

lemands avaient à leur portée l'énorme trafic allié traversant le Pas-de-Calais. On comprend dès lors pourquoi Zeebrugge

IL FAUT NEUTRALISER ZEEBRUGGE !

L'offensive menée par les sous-marins allemands, qui se poursuivait depuis 1915 avec des résultats sensibles, prit tout à coup, au début de 1917, une gravité exceptionnelle.

L'Allemagne, après avoir averti le monde entier de ses projets, entama la lutte sous-marine à outrance, sans trêve ni merci, sans égard pour personne. Les Anglais, les alliés et même les pays neutres subirent d'effroyables pertes. Le torpillage du paquebot américain Lusitania provoqua un frisson d'horreur dans le monde entier...

Bientôt, la riposte vint et de nombreux U-Boots restèrent définitivement au fond des mers ! Pour protéger efficacement le trafic indispensable avec le continent, il apparut nécessaire toutefois de neutraliser la base de Zeebrugge, dont les escadrilles s'avéraient particulièrement redoutables pour les convois alliés.

Les Anglais avaient de bonnes raisons de croire que certains des sous-marins basés en Flandre leur filaient entre les doigts pour aller chercher dans l'Atlantique les convois américains. Sans doute avaient-ils créé, pour pallier cette situation, la « Dover Patrol », dont l'activité fut intense au large des côtes belge et française - bombardements d'Ostende et Zeebrugge par « monitors », entretien de champs de mines, raids de vedettes lance-torpilles -, cela ne suffisait pas à empêcher totalement les submersibles ennemis de franchir le Pas-de-Calais.

Il ne fallait pas songer à s'emparer du repaire allemand de Bruges et de ses annexes, Ostende et Zeebrugge, par terre. L'offensive des Flandres était arrêtée par suite des intempéries continuelles, des inondations, et aussi du grave échec allié subi sur le front italien. Les marins ne pouvaient compter que sur leurs propres ressources.

Sir Reginald Bacon, commandant de la patrouille de Douvres avait alors proposé une attaque pour bloquer Zeebrugge et Ostende de la mer, mais il avait montré si peu d'enthousiasme pour une telle aventure, que le premier Lord de la mer, l'amiral



Le vice-amiral Roger Keyes qui dirigea l'attaque sur Zeebrugge.

Rosslyn Wemyss, l'avait fait remplacer par l'amiral Roger Keyes, au début de 1918, qui mit aussitôt au point le plan d'attaque des ports de la côte belge.

Les dangers que comportait l'expédition étaient aussi nombreux que variés. Des champs de mines s'étendaient jusqu'à plusieurs milles du littoral belge. Cependant l'effet de surprise était indispensable, sinon c'était l'échec certain. Il fallait naviguer par nuit noire dans les eaux où les hauts fonds étaient essentiellement mobiles.

La côte des Flandres était défendue, en outre, par une artillerie formidable, dont les canons avaient tous un calibre compris entre 150 et 380 mm. Les batteries « Deutschland », « Wilhelm II », « Aachen », « Cecilie » et autres étaient des ouvrages colossaux, hérissés de blockaus et d'abris bétonnés, destinés à défier les siècles. Des batteries de projecteurs, d'engins lance-fusées éclairantes et de pièces à tir éclairant complétaient ces défenses. Enfin, la rade de Zeebrugge était fermée par un barrage constitué par des bouées supportant des filets d'acier, d'une part, et des péniches remplies de pierrailles et de béton, d'autre part. Entre ces deux obstacles : un étroit passage en chicane qu'empruntait le chenal dragué.

OU FRAPPER ?

L'endroit idéal pour « embouteiller » Zeebrugge était ce chenal. A la cote « zéro », il ne mesurait que trente-six mètres. Il suffisait, donc, théoriquement d'y échouer un bâtiment de cette longueur, mais pour se mettre en travers ce bâtiment aurait dû effectuer une manoeuvre délicate que les réactions de la défense (et plus particulièrement celles d'une demi-douzaine de canons à tir rapide installés à l'extrémité du môle et des torpilleurs amarrés le long des quais de la jetée) auraient rendue impossible. Il fallait donc prévoir un navire de quatre-vingt dix mètres de long.

Une force de débarquement de quelque 1500 volontaires fut mise à l'entraînement, cependant qu'une petite armada était rassemblée dans l'estuaire de la Tamise. Une armada se composant de monitors, de croiseurs légers, de garde-côtes, de bateaux émetteurs de fumée, de canots à moteur, de ferry-boats, de vieux sous-marins, d'antiques croiseurs remplis de ciment, destinés à faire office de « blockships », et de l'ancien « Vindictive », dématé et capitonné de sacs de sable, ce qui le faisait ressembler à un « cirque sur l'eau », dira un témoin de l'expédition.

Les bâtiments à saborder - on en avait pris trois pour faire bonne mesure - étaient les vieux croiseurs légers « Thétis », « Intrepid » et « Iphigenia », que

l'on remplit chacun de 1500 tonnes de béton et d'explosifs. Ces bâtiments étaient sacrifiés, on le savait, mais il ne fallait pas qu'ils le soient avant d'avoir atteint l'entrée du chenal praticable. Et ils avaient toutes les chances de l'être si l'on ne neutralisait pas, au préalable et en priorité les batteries du môle.

Mission impossible si on le tentait par un accostage sur la face intérieure de celui-ci. L'une des batteries installées à son extrémité - trois pièces de gros calibre - battait en effet l'intérieur de la rade, tandis que l'autre - six pièces de 150 mm - pouvait tirer soit vers le large, soit vers la terre. Il fallait donc prévoir l'accostage sur la face extérieure, face au large.

Les navires, chargés de cette mission, étaient le « Vindictive » et deux ferry-boats, le « Daffodil » et l'« Iris ».

Le « Vindictive » fut muni d'un lance-flammes et de mortiers avec, à babord, coté accostage, une douzaine de planches de débarquement articulées le long de la coque, de manière à permettre aux assaillants d'atteindre le mur extérieur du môle qui surplombait la pleine mer de neuf mètres. Equipement similaire pour le « Daffodil » et l'« Iris », dont les superstructures beaucoup plus bas sur l'eau étaient protégées par des plaques de blindage à l'abri des balles.

L'amiral Keyes devait arborer sa marque sur le destroyer « Warwick », tandis que le commandement du « Vindictive » était confié au capitaine de vaisseau Carpenter.

ST. GEORGES' DAY

Après deux départs manqués, en raison des vents qui empêchaient les vedettes côtières, chargées de tendre pendant toute la durée de l'opération un nuage de fumée devant les batteries côtières ennemies, d'exécuter leur approche finale, l'expédition mit le cap sur Zeebrugge le 22 Avril, à midi. La veille de la Saint-Georges ! Après avoir traversé la Manche, l'armada stoppa quelques minutes à vingt milles de la côte belge.

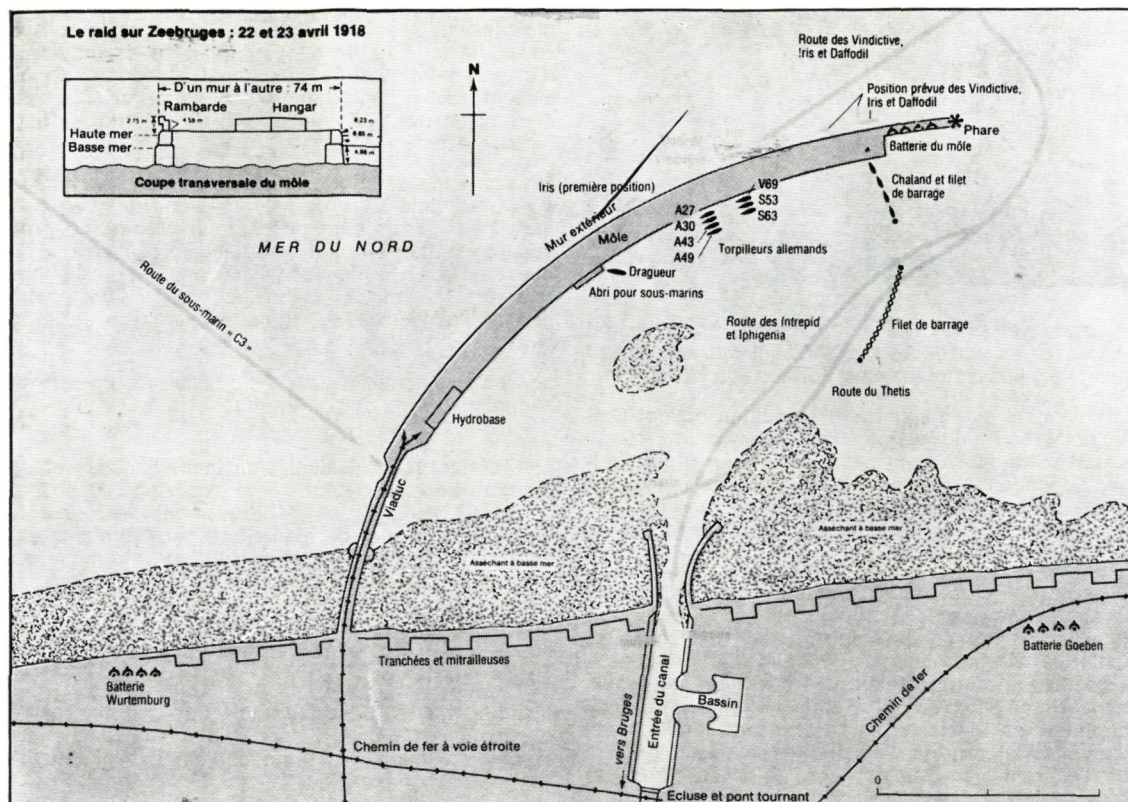
A ce moment, le destroyer « Warwick », battant pavillon de l'amiral Keyes, signala à toute la flotte : « Saint Georges avec l'Angleterre ! ». Du vieux « Vindictive », le capitaine Carpenter répondit : « Puissions-nous tordre convenablement la queue du dragon ! », tout en s'excusant de ce que « l'impertinence était dans l'air ce soir là ! ».

Puis commença la manoeuvre d'approche, au cours de laquelle on versa à tous les équipages une double ration de rhum, cadeau de l'Amirauté à l'occasion du St George's Day.

La pluie s'était mise à tomber empêchant l'aviation d'effectuer les bombardements prévus et les monitors de se placer avec précision. En guise de diversion, ceux-ci se mirent à tirer à grande distance de la côte. Dans la nuit noire, les autres bâtiments marchaient à la boussole, couverts par d'épais nuages de fumée artificielle.

Peu avant minuit, le vent tourna au sud déchirant soudain ce rideau de fumée et démasquant brutalement les assaillants. Mais il était trop tard pour faire demi-tour.

Le raid sur Zeebrugge : 22 et 23 avril 1918



Il était exactement 23 heures 50 lorsque l'action commence.

L'ACCOSTAGE DU VINDICTIVE

Apparemment, les Allemands avaient eu vent de quelque chose car, lorsque le « Vindictive » sortit brusquement de l'obscurité, à moins de 1.400 mètres de l'extrémité du môle, la riposte fut immédiate.

Des projecteurs se mirent à balayer la rade de leurs puissants faisceaux d'argent. Des centaines de fusées éclairantes jaillirent de tous les points de l'horizon. Toute l'artillerie de la côte se déchaina. Le mugissement des sirènes, le claquement sec des mitrailleuses, les hurlements des canons de marine remplissaient l'air. La rade entière de Zeebrugge se transforma en une mer de lumière et de feu, sur laquelle les geysers provoqués par l'éclatement des gros obus projetaient des panaches lumineux. Apocalypse now !

A toute vapeur, le « Vindictive » inclina sa course vers l'ouest et, cassant son erre, vint heurter le mur extérieur du môle par babord avant sous le feu terrible de la batterie des six pièces de 150, pour y débarquer les commandos d'attaque et de destruction.

Les canoniers allemands balayaient littéralement le pont du navire et décimèrent les groupes d'assaut attendant le moment de se hisser sur le mur. Les deux officiers qui devaient en prendre la tête furent parmi les tués. Sur dix-huit passerelles de débarquement, deux seulement restèrent intactes. Les deux

appareils lance-flammes furent anéantis. Plus grave, une forte houle gênait l'accostage et entravait le débarquement.

A cet instant arriva, à point nommé, le « Daffodil », qui avait pris du retard. Appuyant sa proue, à hauteur du mât central, contre les fortes défenses dont avait été doté le « Vindictive », il le poussa de toute la force de ses machines contre le môle. Il restera plus d'une heure dans cette position pétillante portant, au risque de sauter, la pression de ses chaudières au double de la normale et ne put, dès lors, débarquer des détachements d'assaut, à l'exception de quelques hommes.

En attendant, l'« Iris » cherchait à poser les siens à terre à cent mètres à l'ouest du « Vindictive », mais il dansait comme un flotteur et ses échelles se brisèrent contre le béton du môle. Finalement, après avoir subi bien des pertes et des dégâts, il parvint à débarquer ses hommes à l'arrière du « Vindictive ». Mais il était alors 0h55 et l'ordre de retraite allait être donné !

L'ATTAQUE DU MOLE

Quarante cinq minutes plus tôt, les détachements de marines du « Vindictive » s'étaient élancés sur le môle par les deux seules échelles utilisables. Pour s'apercevoir avec honneur que le vieux croiseur avait abordé environ deux cents mètres plus à l'ouest que prévu... et ne pas trouver les points de repère sur lesquels ils devaient se guider.

Environ 350 marins et soldats de l'infanterie de marine réussirent à prendre pied sur le parapet, sous



Embarcations coulées dans la passe au cours du raid.

les rafales obus et des mitrailleuses et dans l'aveuglante clarté de vingt projecteurs braqués sur eux. Un commando de vingt hommes réussit même à atteindre le commissariat maritime du port. Les officiers allemands, qui festoyaient dans la cave, avaient dû quitter précipitamment la table encore recouverte, en guise de nappe, d'un magnifique Union-Jack tout maculé de vin !

La mission des troupes de débarquement était double : faire taire la batterie de 150, qui interdisait aux « blockships » l'entrée de la rade, et créer une diversion en attirant le feu des Allemands sur le môle, détournant ainsi leur attention des bâtiments destinés au blocus et du but réel de l'opération.

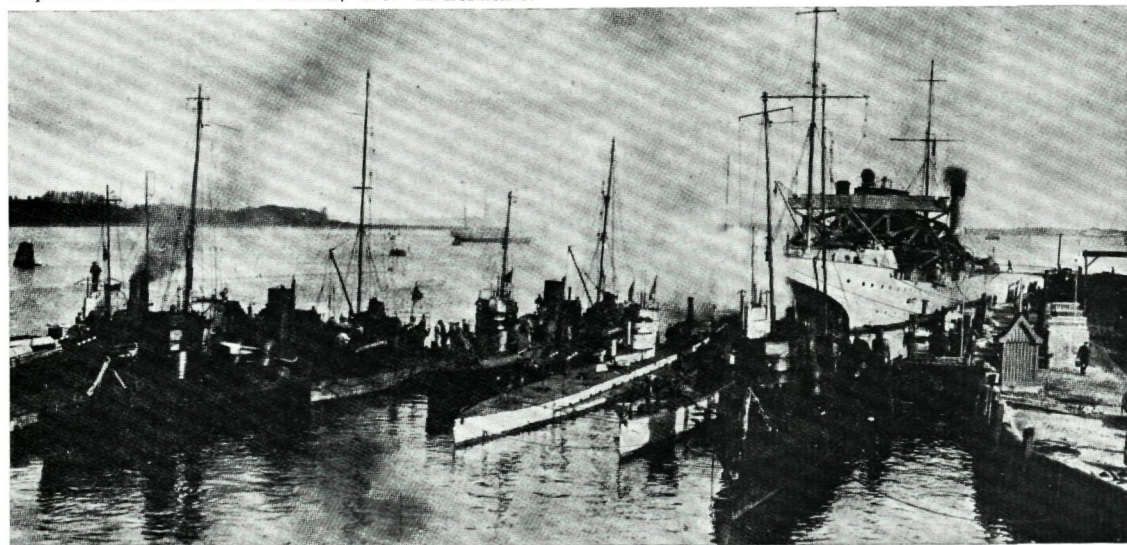
Accessoirement, il fallait tâcher aussi de faire le plus de dégâts possible aux installations portuaires de Zeebrugge.

Torpilleurs et sous-marins allemands, avec navire-atelier.

Les deux premiers objectifs furent atteints, mais le troisième ne le fut que partiellement. Les troupes d'assaut payèrent le prix de leur réussite par la perte de plus de 60% de leurs effectifs en tués et blessés.

Le plus dur fut la mise hors d'état de nuire de la batterie de 150, dont les projectiles semaient la mort parmi les assaillants. L'assaut aboutit à la neutralisation des trois pièces en question mais ne réussit pas à en faire autant avec la batterie d'extrémité du môle. Entretemps, au milieu de la tempête de balles et d'éclats d'obus, l'« Iris » avait été atteint par un projectile de gros calibre qui éclata sur le pont, où étaient massés soixante hommes qui attendaient de débarquer : une cinquantaine d'entre eux furent déchiquetés ou tués, et les autres tous grièvement blessés.

De son côté, l'équipe de démolition chargée d'anéantir tout ce qu'elle aurait le temps de détrui-



re sur le môle n'avait pas perdu son temps. La tâche lui fut facilitée par le sous-marin « C3 », dont la mission était la destruction du viaduc, c'est à dire la partie du môle édiflée à claire-voie reliant celui-ci à la terre ferme.

Cette destruction avait un double but : pour l'im-médiat empêcher l'arrivée des renforts allemands sur le môle, pour l'avenir supprimer l'utilisation de la voie ferrée, qui aboutissait à l'extrémité du môle, à des fins militaires. Deux vieux sous-marins, le « C1 » et le « C3 », bourrés d'explosifs et à équipages réduits, devaient se charger du travail. Mais le « C1 » avait été retardé en cours de route. Restait le « C3 ».

LA DESTRUCTION DU VIADUC

Découvert par l'ennemi vers minuit, il avait été encadré par une batterie, puis perdu de vue grâce à un nuage de fumée artificiel tendu à cet instant. Il s'approchait, à présent, en pleine lumière à vive allure vers son objectif. Il se passa alors une chose curieuse : plus le sous-marin approchait du môle moins le tir ennemi se faisait violent. Trompés sur ses intentions, les Allemands s'imaginaient qu'ils s'était égaré et voulaient s'en emparer et capturer son équipage.

Lancé à pleine vitesse, le « C3 » vint s'encastrier entre deux pilotis du viaduc et s'y cala jusqu'à sa tourelle. Sans perdre de temps, son commandant déclencha la mise à feu à retardement et se jeta avec ses hommes dans un youyou - l'hélice du canot à moteur prévu pour la retraite avait été détruite par l'explosion -, qui fut recueilli quelques minutes plus tard par une vedette.

L'explosion du « C3 » avait provoqué une brèche d'une quarantaine de mètres dans la jetée, englobant quelques dizaines d'Allemands qui occupaient cette partie du môle et interdisant le passage aux renforts allemands. Mission accomplie.

L'opération principale restait à effectuer : l'embouteillage du port de Zeebrugge.

SABORDAGES EN SERIE

Il était minuit vingt lorsque, guidés par une vedette et par les fusées éclairantes lancées par le « Vindictive », les trois « blockships », le « Thétis », l'« Intrépide » et l'« Iphigenia », sortant du rideau de fumée et placés en ligne de file, doublèrent le phare du môle, après avoir traversé sans dommage un tir de barrage tendu devant la passe, et pénétrèrent successivement dans la rade.

Le « Thétis », faisant feu de toutes ses pièces, piqua droit sur le barrage. Il coula une des barges de protection, fonça sur les filets d'acier et les entraîna dans son sillage. Le feu des canons lui indiquait l'entrée du chenal. Mais, arrivé à trois cents mètres des estacades qui flanquaient le goulet, il se trouva brutalement immobilisé : ses hélices se trouvaient bloquées par les filets métalliques...

Atteint un grand nombre de fois de plein fouet, flambant de toutes parts, l'héroïque bateau, ayant perdu tout espoir d'arriver plus loin, vu ses voies d'eau, se saborda. Il coula très rapidement dans la passe. Une vedette assura l'évacuation de son équipage sous un feu d'enfer.



Zeebrugge après le raid.

Dans l'estuaire du canal, les vieux croiseurs Iphigenia et Intrepid, coulés bloquent le chenal, avec le Thétis un peu plus à l'extérieur.

Tandis que les batteries allemandes se concentraient sur ce bâtiment, les deux autres « blockships », l'« Intrepid » et l'« Iphigenia », relativement peu atteints, en profitaient pour le doubler et entrer, à leur tour, dans le chenal.

L'« Intrepid », pris à son tour sous le feu concentré des mitrailleuses placées sur les estacades, cassa son erre et amorca l'abattée nécessaire pour obstruer le chenal. Ceci fait, le feu fut mis aux charges explosives et comme le « Thétis », il coula droit. On déplora deux morts au cours de l'évacuation.

L'« Iphigenia », qui le suivait de près, s'aperçut sous les lueurs des projecteurs et des fusées éclairantes qu'un étroit passage subsistait à l'avant de l'« Intrepid ». Il obliqua davantage et se saborda également en travers de celui-ci, obstruant totalement la passe. « Même un bouchon de champagne ne pouvait plus y passer ! », dira le commandant du « Vindictive », le capitaine Carpenter. L'évacuation de l'équipage de l'« Iphigenia » coûta aussi deux morts.

Pendant toute la durée de l'opération, les destroyers « Warwick », « Phoebe » et « North Star » avaient croisé à proximité du phare, protégeant les assaillants contre une éventuelle intervention de torpilleurs allemands venant de la haute mer. A l'horizon, les monitors « Erèbe » et « Terror » continuaient à lâcher leurs formidables bordées sur les batteries de la côte, tandis qu'au loin, derrière l'horizon, le gros de la flotte britannique se tenait prêt à intervenir.

LA RETRAITE

Vers 0 heure 55, considérant le résultat atteint, le capitaine Carpenter, commandant du « Vindictive » donna le signal de retraite. Un coup de signal prolongé signala aux combattants du môle que l'heure était venue de réembarquer. Ils commencèrent immédiatement leur repli et réussirent à ramener à bord la plus grande partie des blessés et des morts. Toujours sous le feu d'une batterie allemande.

Les oeuvres vives du vieux navire avaient été, en grande partie, protégées par le môle lui même, mais toute sa superstructure avait été hachée par la mitraille. A 1 heure 10, la chaîne fut filée. Assisté encore par le « Daffodil » qui écarta son avant, le croiseur abattit sur la droite, et s'arracha du môle. Soixante minutes s'étaient écoulées depuis le début de l'opération de débarquement.

Lentement, - le « Vindictive » n'avait plus de compas, ni d'autres moyens de signalisation que des lampes torches -, toute la flotille reprit la route de Douvres, couverte, comme à l'arrivée, par des nuages de fumée artificielle, et poursuivie jusqu'au delà de l'horizon par le tir des canons Krupp de 305 et de 380.

BILAN DE VICTOIRE

Le bilan de cette expédition que, de nos jours, on aurait qualifiée d'« Opération Bouchon », et qui, au départ, comptait 82 officiers et 1.700 hommes presque tous volontaires, se soldait comme suit, 20 officiers tués, 210 soldats morts ou disparus et 386 grands blessés. Des unités engagées, à part les navires sacrifiés, seul le destroyer « North Star » et trois motor-boats manquaient à l'appel.

La presse allemande annonça, à grands renforts de publicité, que l'attaque avait été un échec total. Des photographies aériennes prouvèrent le contraire. Les trois « blockships » s'étaient sabordés exactement aux points prévus, bloquant le chenal et rendant inutilisable le canal reliant Bruges à Zeebrugge. De ce fait, vingt trois torpilleurs et douze sous-marins allemands se virent immobilisés à Bruges. La base d'hydravions établie au pied du môle, n'étant plus reliée par la voie ferrée à la terre, était désormais inutilisable elle aussi.

« On a qualifié cette action d'audacieuse, dira la capitaine Carpenter. Ce n'est pas le mot qui convient : il aurait fallu dire qu'elle était impertinente ».

La bataille du « St Georges' Day » eut des résultats considérables pour enrayer le développement de la guerre sous-marine allemande - les Allemands durent reporter sur la baie d'Heligoland leur base de départ contre le trafic traversant soit l'Atlantique, soit le Pas-de-Calais -, et pour exalter le moral des armées alliées qui s'apprétaient pour la grande offensive libératrice.

Mais le vieux « Vindictive » ne connut pas les échos de la victoire. Le 9 Mai 1918, au cours d'un nouveau raid, effectué cette fois dans le chenal d'Ostende, le glorieux navire et son valeureux capitaine le commander Goldsal, se sacrifièrent en vain.

Mais ceci est une autre histoire...



Retour à Douvres des marins du Vindictive.



De zee en de kunst

Frans-Balthasar Solvijs

door Norbert HOSTYN, lic. kunstgeschiedenis

Deze keer laten we de 19de eeuw eens links liggen en duiken iets dieper in het verleden, om in Antwerpen te belanden, anno 1760.

1760 : het geboortjaar van Balthasar SOLVIJNS, de enige marineschilder van betekenis die onze contreien in de « pruijkentijd » kende. De meeste kunsthistorici hebben trouwens geschreven dat de 18e eeuw binnen het huidige België alles samen niet veel zaaks was op kunstgebied : niet meer dan een afkooksel van Paris. Dit gaat wel op tot op zekere hoogte, maar laat ons onze 18e eeuw ook weer niet al te veel onderschatten ! Maar toch, marineschilders zijn met een loupe te zoeken : bij ons geen illustere namen als Joseph VERNET, LACROIX DE MARSEILLE of Philippe DE LOUTHERBOURG. Eigenaardig, te meer daar de 18e eeuw toch een periode van betrekkelijke rust en welvaart betekende voor de Zuidelijke Nederlanden.

Balthasar SOLVIJNS dus. Geboren te Antwerpen op 6 juli 1760 als zoon van Maximiliaan SOLVIJNS & Marie-Elisabeth ABELOOS, toonde hij al gauw een uitgesproken artistiek talent. Amper 12 jaar oud won hij een prijs voor tekenen der Stad Antwerpen. Zijn opleiding ontving hij van André-Bernard DE QUARTEMONT (1750-1835), een zeldzame portrettist en historieschilder die professor was aan de Antwerpse Academie.

SOLVIJNS koos echter de richting marineschilderkunst en werd daarin al gauw opgemerkt. Hij had trouwens ook geen concurrenten van betekenis in zijn discipline. Te Brugge was er wel een Jan GAREMIJN (1712-1799), die naast vele genres sporadisch ook zeegezichten schilderde (Oostende), veelal bestemd als salonversiering ; te Gent was er Pieter-Norbert VAN REYSSCHOOT (1738-1795) die voor het huis Brunin aldaar een reeks marines met de schepen van de Oostendse Compagnie had geschilderd. Dat was het dan ook ongeveer.

Van het bestuur te Brussel - we zitten nog volop in het Oostenrijks tijdvak - kreeg de jonge SOLVIJNS omstreeks 1775 de opdracht voor een gezicht op de Antwerpse haven. Het schilderij zou nu te Wien berusten.

SOLVIJNS' aanstelling op 16-jarige leeftijd tot Kapitein van het Fort te Lillo was een blijk van waardering vanwege de regering te Brussel.

Een tijd later zou hij door Aarsthertogin Marie-Christine tot slothoofdman te Laken benoemd worden. In feite was dat niet meer dan een soort eretitel, zodanig dat SOLVIJNS zijn schilderkunstige activiteiten kon verderzetten.

HET MEESTERWERK

Omstreeks 1780 kreeg SOLVIJNS van de Gouverneur-Generaal te Brussel de opdracht een gezicht op de Oostendse haven te schilderen. De haven van Oostende was toen niet zonder belang, mede door het feit dat de Schelde nog steeds gesloten bleef. Er was in het begin van de eeuw al de Oostendse Compagnie geweest, en in 1781 riep Jozef II Oostende uit tot vrijhaven. De vaart op Indië bracht drukte mee. Vele vreemdelingen kwamen hier hun handelskantoren vestigen, de nieuwe weg Oostende - Torhout en het kanaal naar Gent zorgden voor accurate verbindingen met het binnenland...

Het schilderen van zo'n gecombineerd haven- en stadsgezicht nu, was geen lachertje : Joseph VERNET deed er negen jaar over om de voornaamste Franse havens te portretteren : 9 jaar nomadenbestaan. Marseille alléén al, nam een klein jaar in beslag (1753-1754).

Zo moet het ook onze SOLVIJNS vergaan zijn : maanden moet hij besteed hebben aan voorstudies, probeersels, zoeken naar een esthetisch verantwoorde compositie...

Het resultaat was dan ook meesterlijk, een VERNET waardig. SOLVIJNS' gezicht op de haven van Oostende hangt heden ten dage nog te Wien. Het kende onmiddellijk een grote verspreiding door de reproductiegravure van de Parijzenaar Robert DAUDET uit 1783. GAREMIJN inspireerde zich op de gravure en maakte er een gereduceerde kopie van voor de salonbekleding van een Brugse cliënt.

Onder een grandioze hemel zien we op het achterplan links de stad. We herkennen de silhouetten



GEZICHT OP DE HAVEN VAN OOSTENDE
naar de gravure van R. DAUDET.

Een gekend en populair beeld op de Oostendse haven in de eindperiode van het Ancien-Régime. Stylistisch gezien een gaaf werk in de traditie van de neoklassieke landschapskunst.

van de oude Sint-Pieterskerk, van het Stadhuis van de vuurtoren... Helemaal links zien we de masten van talrijke zeilschepen: het bewijs van een drukke havenactiviteit. Het gehele voorplan wordt door een waterpartij ingenomen, verstueld, welhaast rimpelloos. Op het water, enkele grote koopvaardij-schepen, enkele roeiboortjes die de lucht- en waterpartij breken. Uiterst rechts het skelet van een vuurbaak.

Het was wellicht tijdens zijn verblijf te Oostende dat SOLVIJNS in het huwelijk trad. Zijn uitverkorene was een Engelse: Mary-Anne GREENWOOD. Ze kregen drie kinderen, o.a. Henry SOLVIJNS (°Antwerpen, 1817) die carrière maakte in de diplomatie.

We kennen nog een schilderij van SOLVIJNS uit 1787. Het berust in het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen en stelt schepen voor op de rede van een Nederlandse haven. Links zien we een statenjacht, in 't midden een vissersvaartuig en rechts een zeilend bootschip. Dit werk van SOLVIJNS is omwille van zijn zeldzaamheid een der pronkstukken van genoemd museum.

De rest van SOLVIJNS' levensloop is minder interessant in de optiek van ons artikel: bij het uitbreken

van de Brabantse Revolutie in 1793 volgde SOLVIJNS het Brusselse hof naar Wien. Hij verbleef er tot de dood van Marie-Christina.

En dan veranderde zijn levensloop op spectaculaire wijze: met Kapitein Sir Home Riggs POPHAM voer hij naar de Rode Zee en de Indische Oceaan, waar hij ondermeer als cartograaf werkzaam was (1789). Hij leefde een tijd in Hindoestan, leerde er de mensen, hun taal en zeden kennen. Dat resulteerde in een anno 1799 te Calcutta uitgegeven reeks van 250 etsen betreffende de kledij en de levensgewoonten der Hindoes.

Tussen 1808 en 1812 zou SOLVIJNS te Paris een ander etnografisch werk publiceren: « Les Hindous, ou description de leurs mœurs, coûtures, cérémonies, etc. dessinés d'après nature dans le Bengale et représentés en 292 planches ».

SOLVIJNS maakte ook 200 gravures voor een « Voyage pittoresque aux Indes Orientales et la Chine » die nooit het licht zag.

In 1815 werd hij aangesteld als havencommandant te Antwerpen.

Hij overleed er op 10 oktober 1824.



Postzegelnieuws

Oorlogsschepen op postzegels

door Eerste Meester Chef A.A. Jacobs

Er bestaat geen verslag over de gebeurtenis wanneer het schip voor het eerst als oorlogsvaartuig gebruikt werd. Het oudste bewijs van een naar zeegaande marine-expeditie is op een Egyptisch basisreliëf uit \pm 2600 vóór Christus. Daarop zijn schepen te zien van Faraó Sahoere. De opkomst van het Griekse en Romeinse rijk resulteerde in het bouwen van grotere en effectievere oorlogsschepen en troepen-transportschepen.

Rond 1200 vóór Christus versloeg de vloot van de Faraó Ramses III de gekombineerde vloeten van de Libanezen, Syriërs en Filistijnen bij Pelsium. Ze hadden ramstevens, kraaienesten en stevige verchansingen waarachter de roeiers beveiligd waren tegen de pijlen en speren. De bemanningen van de oorlogsschepen bestonden uit slaven en veroordeelden. (Rep. de Guina Equatorial Yv

Rond 500 vóór Christus werd de Griekse trireme met drie rijen roeibanken boven elkaar geïntroduceerd. Grote aantallen van dat soort schepen werden gebruikt bij de slag van Salamis waar Griekenland Perzië versloeg. De staf bestond uit 5 officieren, de kommandant, de stuurman en 174 roeiers. Als gevechtstroepen telde men daarenboven 8 boogschutters en 14 soldaten, wat een totaal maakte van \pm 200 man per schip.

Reeds rond 265 vóór Christus werd in opdracht van koning Gerone II een enorm troepentransportschip gebouwd. De Syracuse, zo heette het schip, had 20 rijen roeibanken, 4 masten en het was uitgerust met 8 belegeringskatapulten. Het schip zou 400 soldaten hebben kunnen vervoeren. De ontwerper was de bekende Archimedes. De Vikingen overheersten met hun vermaarde langschepen de zeeën volledig. Een heerschappij die eeuwenlang zou blijven duren. Een Vikingschip vertrouwde in hoofdzaak op zijn zeilen als voortstuwende kracht, maar als het op vechten aan kwam of de wind niet gunstig was, werden de riemen gebruikt.

In het jaar 1066 werd één der best georganiseerde maritieme operaties van de geschiedenis uitgevoerd. Willem de Veroveraar landde met meer dan 400 oorlogsschepen en 1000 transportschepen in Sussex aan de Engelse kust. De slag bij Hastings werd door





de Engelse posterijen herdacht door de uitgifte van een speciale reeks zegels (Engeland Yv 453 à 460). Aan het eind van het Vikingtijdperk trad een vernieuwing op in de scheepsbouw doordat een zeeslag in die tijd hoofdzakelijk bestond uit gevechten van bemanning tegen bemanning. Hoge schepen hadden dan een voordeel op lagere. Dit leidde tot het bouwen van «kastelen» die moesten dienst doen als gevechtsplatform aangebracht bij de boeg en achtersteven.

Rond 1400 verscheen een nieuw soort schip — het Dantzig-schip — op de noordelijke wateren. Het had een versterkte romp en was gestroomlijnder. De ankerketting ging nu door een kluisgat en boven in de mast werd een kraaienest aangebracht. Ook de Venetianen brachten aanzienlijke verbeteringen aan hun schepen. Schepen met twee masten begonnen gemeengoed te worden op de Middellandse Zee. Ze waren bijna altijd met Latijnse zeilen getuigd. In 1410 beschikte de Christopher of the Tower over drie ijzeren kanonnen die afzonderlijk konden geladen worden. Het waren de oudst bekende voorbeelden van achterladers.

Portugal groeide rond 1430 uit tot een grote maritieme macht. Gedurende de 17e eeuw werd Nederland ook een belangrijke maritieme natie met een sterke oorlogsvloot en een grote koopvaardijvloot. Wrijving tussen Engeland en Spanje ging over in een diepgewortelde vijandschap toen Engeland zich terugtrok uit de groep van katholieke naties. (Spanje Yv 1260). Er werden beslissende zeeslagen geleverd in deze periode. De eerste was de slag bij Lepanto in 1571. Er werd gebruik gemaakt van een nieuw type oorlogsschip, de Galei, behept met 3 tot 4 masten, 30 tot 40 roeiriemen, hoger en zwaarder dan de Galei maar met meer vuurkracht. Er waren 6 van deze schepen bewapend met 50 kanonnen in de vloot van Don Juan (Spanje Yv 1709).

De tweede beslissende zeeslag was de nederlaag van de Spaanse Armada in 1588, één van de belangrijkste gebeurtenissen uit de geschiedenis. De Engelse scheepsbouw onderging een ommekeer. Ongewoon en nieuw waren drie batterijdekken die een opstelling van 100 kanonnen toelieten. De zogenoemde Elisabethaanse Galjoenen kwamen ten tonele (Engeland Yv 550).

Meest bekend uit deze periode is ook de in 1635 in dienst genomen (Sanharino Yv 520) en de viermaster Regent die 141 kleine stukken geschut had, 200 grote bogen en een pijlenvoorraad van 800 bundels.

In de drie zeeslagen tussen 1652 en 1674 kon Nederland zich slechts met moeite tegen het oppermachtige Engeland handhaven. Slechts zeehelden zoals Tromp en De Ruyter konden Nederland nipt van de ondergang redden. (Nederland Yv 410 + 671)

Tegen het eeuweinde waren Engeland, Nederland, Frankrijk, Zweden en Rusland de voornaamste zee-machten.

De ontwikkelingsfase begrepen tussen 1702 (slag bij Rio de Vigo) die de Franse macht fel verzwakte en de slag van Navarino in 1827 die de laatste grote vlootaktie was, uitgevoerd door zeilschepen, kenmerkte zich door een belangrijke vooruitgang in alle takken van de maritieme wetenschap. De Amerikaanse vrijheidsoorlog (1775-1783) was vanaf het



Yv. 466

begin zowel een zee- als een landoorlog. De koloniën bezaten geen officiële zeemacht maar de koopvaardijvloot en hun bemanningen waren niet onbekend met oorlogvoeren. Ze waren steeds bewapend als bescherming tegen zeerovers. Ook streeden ongeveer 2000 kapers tijdens deze oorlog aan de zijde van de Amerikanen. Tegen het einde van de Amerikaanse vrijheidsoorlog had de Britse regering het belang aan de lijve ondervonden van een machtige beweeglijke zeemacht die als steun moest dienen voor een landleger bij een veldtocht (Dominica Yv 466). De slag bij Trafalgar — waarbij Nelson aan boord van de Victory sneuvelde — was de beslissende zeeslag van de Napoleonitische oorlogen, en vestigde de Britse suprematie ter zee voor meer dan 100 jaar.

Het vlaggeschip van het Spaanse smaldeel, de Santissima Trinidad (Spanje Yv 1263), een vierdekker met 130 kanonnen, was het geweldigste oorlogsschip van die tijd. Het gebruik van ijzer en staal, de aanwending van stoommachines en de uitvinding van de scheepsschroef door Joseph Ressel zorgde voor een nieuwe omwenteling in de scheepsbouw. Dat voor oorlogsschepen van deze nieuwigheden gretig gebruik werd gemaakt, is vanzelfsprekend.

Stoomzeilfregatten, korvetschepen, Aviso's, kanonnerboten, torpedoboten, destroyers, kruisers enz... werden volgens deze nieuwe principes gebouwd.

Alle belangrijke zeemachten in de wereld gingen investeren in torpedoboten. In 1884 bezat Rusland de meeste: 115, Frankrijk 50, maar Engeland, vreemd genoeg, slechts 19.



Yv. 659

De Russisch-Japanse oorlog (1904-1905) leerde dat kanonvuur op grote afstand met zwaar geschut doeltreffender was dan een gevecht met allerlei kaliber op korte afstand. Dit leidde tot de ontwikkeling van het slagschip met uitsluitend zwaar geschut (Rusland Yv 2031).

De Britse «Dreadnought» werd ontwikkeld en schepen van vóór deze periode waren geen partij meer voor deze kolossen. Zij werden op hun beurt echter spoedig bedreigd door de onderzeeboot. Ook koopvaardij schepen die vitale voorraden vervoerden kregen enorme klappen te verduren van de U-boten, en pas toen een konvoisysteem werd ingericht werd de U-bootdreiging ontkracht.

In 1917 werd een nieuwe dimensie geschapen in de oorlog ter zee door het invoeren van het vliegdekschip. De ontwikkeling was wel zo dat ook tijdens

de Tweede Wereldoorlog met dit wapen ernstig rekening moest gehouden worden. De Tweede Wereldoorlog volgde een zelfde stramien als de eerste : de onderzeebootmacht van de Duitsers had enorm veel schade aangericht : zowel de koopvaardij- als de oorlogsvloten verkeerden in een hopeloze toestand, de wederopbouw moest weer worden op gang gebracht (Duitsland Yv 794).

Aan het eind van de oorlog was Engeland niet langer de grootste zeemogendheid. Amerika had deze titel overgenomen, niet voor lang echter, want Rusland diende zich als superzeemacht aan.

In 1950 bij het uitbreken van de Koreaanse oorlog haalde de Verenigde Staten een groot aantal van zijn schepen uit de «mottenbollenvloot» (Columbia Yv 659).

De eerste door kernenergie aangedreven onderzeeboot Nautilus werd in dienst gesteld in 1954. In 1959 kwam de eerste Russische nucleaire onderzeeboot, de Leninski Komsomol van de werf (Rusland Yv 3641).

Tegenwoordig worden de vloten van de wereld beheerst door wetenschap en technologie. Een uitgebreide elektronische apparatuur wordt bediend door overgespecialiseerde technici. Van de Engelse oorlogsschepen wordt weleens gezegd dat Haremajesteits Komputers zee kiezen.



Gravelines ou Grevelinge(n)

PAUSE...

Nous n'avons plus grand chose à dire avant d'arriver au Traité des Pyrénées de 1659 qui consacre le transfert de souveraineté sur notre ville. Nous cloterons alors pas quelques considérations sur la frontière qui nous en sépare depuis avec la période d'interruption entraînée par l'annexion de nos régions à la France.

L'abondance de la documentation réunie nous permettra ensuite de consacrer quelques articles à la vie et à l'évolution de Gravelines depuis ce transfert de souveraineté. Cette fois, nous abandonnerons l'ordre rigoureusement chronologique des événements pour faire connaître quelques aspects du passé récent de la ville et même parfois son visage actuel.

J. Verleyen

Anfin que se perpétue la Tradition...

Par St.-Bernard du Spuikom

Ce qui fait la particularité de toutes les marines tant de guerre que marchandes, c'est avant tout une longue suite d'évènements, d'aventures diverses, de faits d'armes remarquables et aussi de traditions.

Un jour, il y a bien des années, un homme passionné des choses de la mer, entreprit de concrétiser et de fixer à sa manière cette longue tradition navale.

Il retraça « L'Histoire de la navigation à travers les âges » non en rédigeant de savants ouvrages techniques ou littéraires, mais au moyen de maquettes réalisées à une échelle variant du 1/72e au 1/400e.

Si tout jeune il n'eut pas la chance de réaliser sa vocation en devenant Marin, l'homme extraordinaire que j'ai rencontré assumait ainsi sa passion. J'ai nommé Léon MOLITOR.

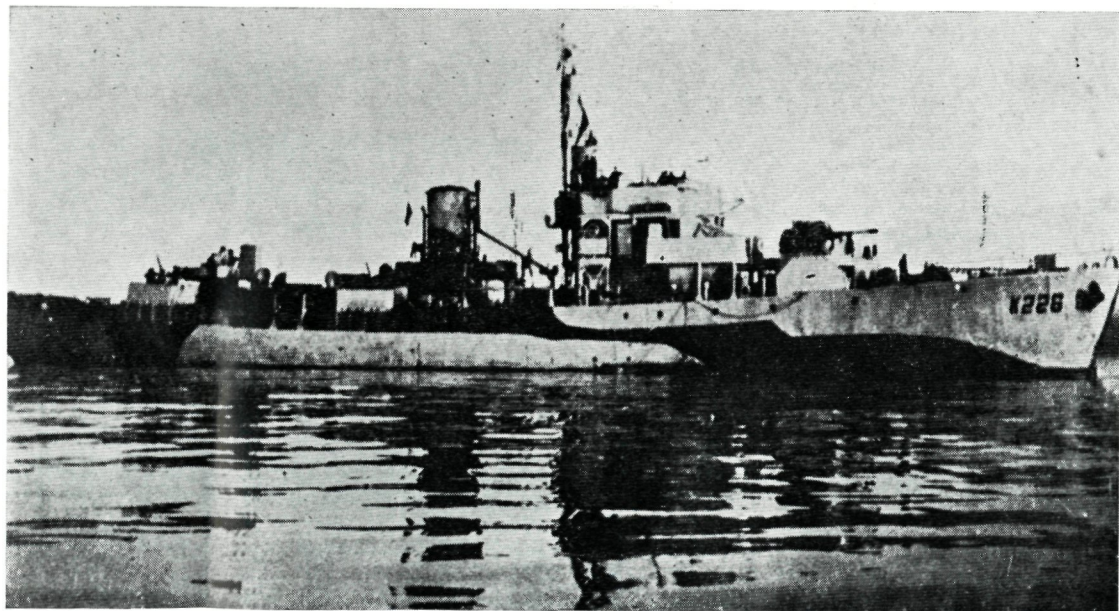
Au fil des ans ce grand maître de la maquette navale se constitua ainsi une collection de quelque 400 bateaux de tous types et de toutes nationalités.

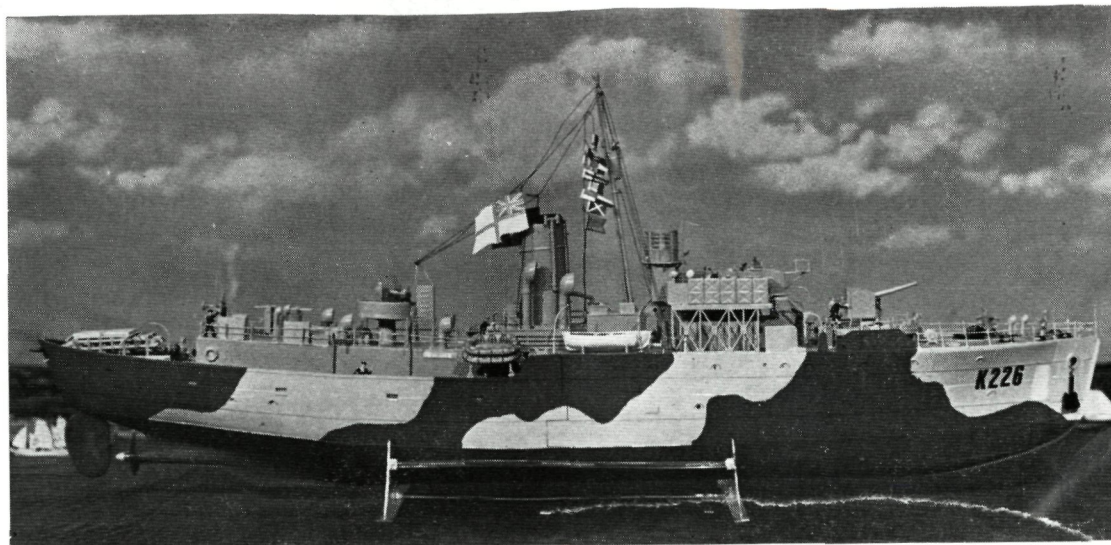
La corvette K226 GODETIA, cuvée anglaise 1942.

Ce féru collectionneur je ne doute pas que vous le connaissiez déjà ; en effet j'ai déjà eu l'occasion de vous entretenir longuement à son sujet dans un article intitulé « Force tempêtes, ou la naissance d'une vocation » paru dans le Neptunus n° 6 de juin 1978.

Mais lors d'une récente visite que je lui fis, je pense avoir piqué au vif cet 'artiste' en lui reprochant gentiment que parmi les bateaux de sa collection, aucun ne représentait notre marine de guerre. Mais notre homme n'ignorait pas que cette lacune devait être comblée, il en était même conscient depuis des années.

Mais il m'expliqua combien il était difficile de dénicher l'une ou l'autre réplique d'un bâtiment de guerre ayant glorifié notre pays. Car si actuellement le fleuron de notre Force Navale est composé de quatre frégates baptisées F910 WIELINGEN, F911 WESTDIEP, F912 WANDELAAR et F913 WESTHINDER, il y eut également d'autres bâtiments non moins prestigieux. Comme par exemple les Zinnia,





La corvette K226 GODETIA, modèle construit à Bruxelles en 1980.

(Photo Fr. PHILIPS)

Breydel, Kamina, Demoor, Lt. V. Billet, Godetia et bien d'autres encore qui tous ont contribué à forger l'Histoire et la tradition de notre marine.

C'est donc très fier qu'il me convia récemment au baptême de sa dernière acquisition.

Elle était là, au 1/72e., 88 centimètres de long, 14 de large, toute en nuances de gris vêtue, la corvette K226 GODETIA, première du nom, cuvée anglaise 1942.

Et tout en admirant cette merveilleuse maquette, je me pris curieusement à penser d'abord aux hommes qui formèrent pendant tant de mois, le valeureux équipage de cette célèbre corvette.

Au travers des différents éléments constituant cette reproduction, je tentai de définir les raisons profondes qui motivèrent de si nombreux jeunes hommes, nos Aînés, à s'embarquer sur de telles unités pour servir leur pays en guerre.

Il me revint alors en mémoire ces merveilleux élans lyriques de Chateaubriand :

« Sur le chemin de l'océan... qui n'a pour bornes
 « que les vagues, pour relais que les vents, pour
 « flambeaux que les astres, la plus belle des aventu-
 « res... est la rencontre de deux vaisseaux... Le
 « temps emporte et sépare les voyageurs sur la
 « terre plus promptement encore que le vent ne
 « les emporte et ne les sépare sur l'océan ; on se
 « fait un signe de loin : à Dieu vat ! Le port com-
 « mun est l'éternité. »

Il est à croire que celui qui partage ces préceptes se hisse certes au-dessus du commun pour plonger dans un monde particulier et quasi mystique. Il tendra alors vers la réalisation de ses aspirations profondes.

Mais il faut être doué d'une trempe particulière pour concrétiser ses aspirations. De là naît l'âme du Marin.

La Mer, toujours aimée, toujours adulée mais jamais

asservie, est pour lui le catalyseur de ses impulsions physiques et psychiques.

Mais il est certes difficile de comprendre actuellement, en ces temps où les grands principes moraux s'essoufflent quelque peu, qu'il était parfois indispensable, de croire fermement à ce que l'on faisait pour défendre un idéal, pour rester fidèle à ses convictions et réaliser, dans des conditions parfois inhumaines, le but que l'on voulait assumer.

61 mètres de long, 950 tonnes en action.



Même si l'évolution des mœurs et des préceptes est actuellement si rapide, le souvenir impérissable de dévouement, d'actes de bravoure et d'abnégation dont firent preuve nos Aînés, ceux qui ont créé et glorifié notre marine belge, doit se perpétuer.

Et lorsque l'on évoque les conditions difficiles, voire inhumaines dans lesquelles ces actes furent posés, imaginez...

Janvier 1942. Sunderland, Grande-Bretagne, aux chantiers navals J. CROWN & Son. Une corvette est en achèvement à flot. C'est la K226 GODETIA.

A cette époque, il sort des chantiers une unité de ce type tous les quatre jours. La Royal Navy achève à ce moment sa 200^e. corvette de la classe « Flower ». En tout 288 unités seront ainsi construites.

Dérivées des baleiniers conçus par Smith Dock C^o Ltd. à Middlesborough, longues de 61 mètres, jaugeant environ 950 tonnes, disposant d'un rayon d'action de 3.000 milles à 16 noeuds, ces corvettes sont armées d'un canon de 102 mm., de mortiers et de lanceurs de charges de fond, de canons 20 mm AA et d'une centaine d'hommes d'équipage.

Construites pour la chasse aux sous-marins, ces petites unités réalisées rapidement et à bon compte (£ 90.000) se révéleront cependant au fil des mois, de terribles adversaires pour les U-boots.

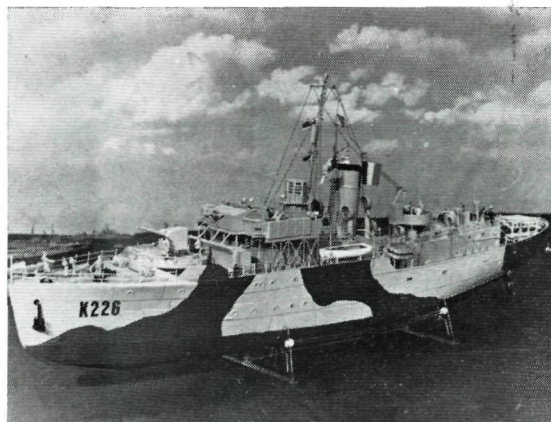
Ce qui distingua d'emblée la K226 GODETIA - ainsi que la K193 BUTTERCUP d'ailleurs - des autres corvettes sera le fait que ces deux bâtiments de la Royal Navy embarquèrent un équipage entièrement belge et qu'on y arbora côte à côte le pavillon belge et la White ensign.

Ainsi parées ces 2 unités passeront d'abord entre les mains du Commodore G.O. Stephenson, alias « Monkey Stephens », qui dès le 12 juillet 1941 avait pris en main la nouvelle base d'entraînement installée dans les Iles Hébrides.

La GODETIA et la BUTTERCUP y effectueront leur stage et Stephenson transformera bateaux et équipages en d'impitoyables chasseurs de sous-marins et escorteurs de convois de ravitaillement.

Après avoir reçu leur certificat de combattant, ces

88 centimètres de long, 14 de large, échelle 1/72^e.
(Photo Fr. PHILIPS)



corvettes seront rattachées au Groupe B5 du Commander Boyle dans les Antilles.

Et jusque fin 1942 elles feront de l'escorte et de la protection de convois de ravitaillement de Cuba vers New-York, Key-West ou Trinidad.

En janvier 1943 on retrouve la GODETIA, et plusieurs autres unités, accompagnant le convois TM 1. L'enfer de l'Atlantique Nord commence pour elles, et les équipages.

Il s'agit en effet de convoier 9 pétroliers de \pm 8.000 tonnes de Trinidad à Gibraltar. L'entreprise est d'importance stratégique car ce carburant est destiné au débarquement allié en Tunisie.

Mais le Groupe « Dauphin » de l'Amiral Doenitz détectera et interceptera ce convoi, duquel après une semaine de combats acharnés il ne coulera pas moins de 7 pétroliers.

C'est au cours de ce long engagement que la GODETIA prendra à partie le U 134, qu'elle endommagera si gravement qu'il abandonnera sa campagne de chasse pour rentrer en France où il sera réparé.

En mars 1943, parmi 14 autres bâtiments de guerre, on retrouve la GODETIA escortant les convois SC 122 (52 navires marchands) et HX 229 (40 navires) qui font route de conserve vers l'Angleterre.

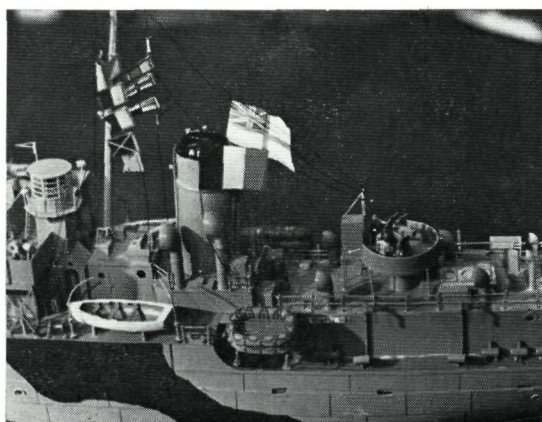
Ces deux formations, venues respectivement de Saint-Jean-de-Terre-Neuve et de New-York, représenteront pour l'ennemi un objectif stratégique de choix.

En effet trois groupes de U-boots, (le groupe RAUBGRAF, le STURMER et le DRANGER), soit une quarantaine de sous-marins, couleront un total de 141.000 tonnes, représentant une bonne vingtaine de navires.

Les combats acharnés livrés au cours de cette traversée de l'Atlantique figureront parmi les plus importants et les plus durs de toute la bataille des convois.

Les 8 escorteurs du convoi SC 122, qui perdra à lui seul quelque 47.000 tonnes, effectueront 6 inter-

... équipage entièrement belge et côte à côte le pavillon belge et la White ensign.
(Photo Fr. PHILIPS)





'Monkey Stephens' en fera un impitoyable chasseur de sous-marins.
(Photo Fr. PHILIPS).

ventions avant torpillage, et sur les 6, deux sont dues à la seule GODETIA ; ce qui donne une idée de son efficacité.

C'est également au sein du SC 122 que la GODETIA se distinguera sur le plan sauvetage, en récupérant dans des conditions particulièrement éprouvantes, 35 hommes du HMS CAMPOBELLO qui fait eau ; 100 aviateurs de la Royal Australian Air Force et les marins embarqués sur le PORT AUCKLAND, ce cargo-mixte de 8.789 tonnes qui est torpillé, ainsi que 30 hommes du ZOUAVE (4.256 Tx.) qui coule en 5 minutes.

A cette traversée succéderont d'autres toutes aussi dangereuses et éreintantes ; la GODETIA continuant à assumer sa lourde tâche jusqu'en 1944.

On la retrouvera au sein d'un groupe de chasse dans le Golf de Gascogne, puis en Méditerranée et avec la K 193 BUTTERCUP, elle prendra part à l'offensive des Açores.

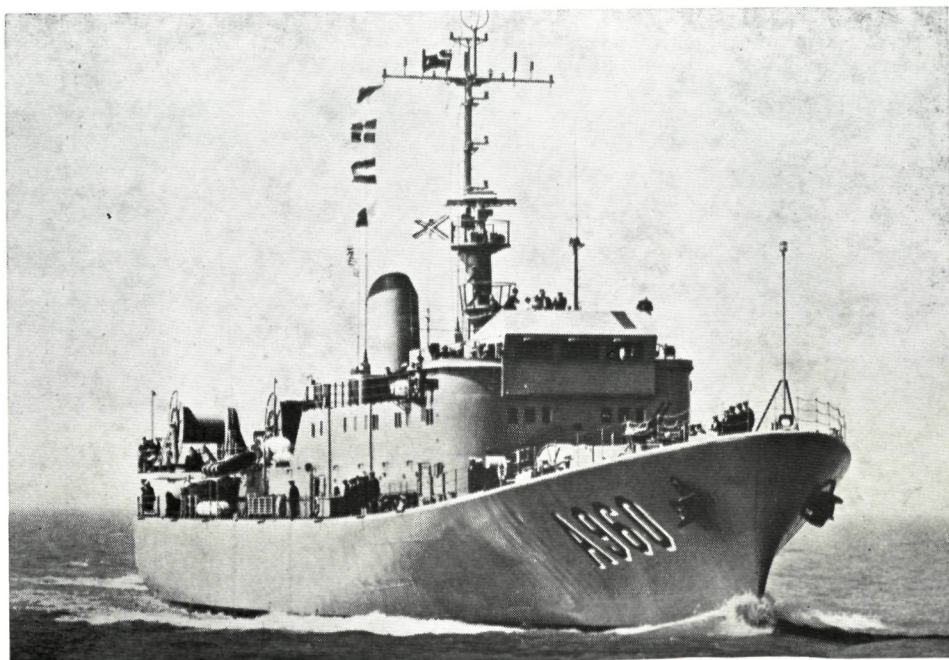
Elle subira ensuite un entraînement intensif en vue du débarquement de Normandie, le 6 juin 1944.

La K 226 GODETIA sera alors affectée à la Force L, qui assume l'escorte de convois de la 1^è. vague, suivant immédiatement les forces d'assaut dans le secteur oriental.

Les corvettes belges feront également partie des premiers convois qui quitteront l'Angleterre pour ravitailler les troupes de débarquement.

Fin 1944, la GODETIA rallie WEST HARTLEPOOL.

Noblesse oblige ! A960 GODETIA, version belge 1965.



Les marins belges quittent le bord en saluant une dernière fois le double pavillon qu'ils ont servi pendant de si longs mois.

Ils iront en Belgique renforcer la 118^e. flottille ainsi que le personnel activement occupé à déminer et à réorganiser les ports de leur chère patrie enfin libérée de l'occupant.

La K 226 GODETIA quant à elle, sous la seule White Ensign, allait reprendre du service pour le compte de la Royal Navy.

Combien savent encore aujourd'hui que les marins belges prirent une part si active et si glorieuse dans ce conflit mondial ?

Mais si cette sombre époque est depuis longtemps révolue, le nom GODETIA est certes resté attaché aux traditions de notre Force Navale. Noblesse oblige !

Souvenez-vous, c'est le 7 décembre 1965 qu'était lancé à Temse, le nouveau navire de commandement et de soutien logistique. Il fut baptisé A 960 GODETIA.

D'une longueur de 92 mètres, 14 mètres de large, il cale 3,50 m. de tirant d'eau pour 2.500 tonnes. Doté d'une autonomie de 6.000 milles à 15 noeuds, il est équipé d'un laboratoire scientifique, d'une salle d'opération et d'une plate-forme d'appontage pour hélicoptère. Son équipage est de 95 hommes, plus une quarantaine de stagiaires ! Que de chemin parcouru.

Perdu dans mes pensées, je fus ramené à quai

par Léon MOLITOR qui me rappela la finalité de sa vaste collection.

« Je veux faire aimer, comprendre et apprécier la « mer par les jeunes générations. C'est pourquoi « j'ai voulu rassembler cette armada. Quiconque « peut venir ici l'admirer ; car celui qui partage cet « amour de la mer entre chez moi en ami. »

Il a également promis de céder gratuitement sa collection à tout qui la placerait dans un local accessible au grand public.

Au Musée du Cinquantenaire, de vastes espaces sont réservés pour créer un « musée de l'aviation », des Associations se forment pour retaper des véhicules militaires de la II^e. guerre, pour réunir vieilles motos, voitures ou autres collectionneurs de vieux tanks.

Alors peut-être qu'un jour un local sera aussi mis à disposition par quelque autorité compétente qui aura pris conscience que l'Histoire, les souvenirs et la Tradition des marins d'un pays font aussi partie intégrante du patrimoine de l'Homme.

Ce patrimoine qui pour l'homme constitue souvent les racines auxquelles il se réfère pour se fixer ou se situer.

(s) Saint Bernard du Spuikom

Des livres tels que « Congé pour mourir » de H. Anrys et « Les Ancêtres de notre Force Navale » de L. Le Conte m'ont apporté une aide précieuse à la rédaction de cet article.

Je tiens donc à en remercier leurs auteurs.

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

Prijs : 250,- fr. B.T.W. inbegrepen.
Verzendingskosten : 25,- fr.

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

Prix : 250,- Fr. T.V.A. incluse.
Frais d'expédition : 25,- Fr.

NIEUW!

NOUVEAU!



maritiem panorama

door Henri ROGIE

Huidige bijdrage tot ons maritiem panorama brengt een beknopt overzicht van de zeehaven-traffic in ons land gedurende het jaar 1979. Eerst komen OOSTENDE en ZEEBRUGGE aan de beurt. Een volgende editie behandelt GENT, ANTWERPEN en BRUSSEL.

OOSTENDE

1. Binnengevaren schepen	Totaal	Globale brutotonnenmaat
	1.297 (+ 22 %)	1.647.963 ton (+ 27 %)
2. Zeegoederentrafiek		
Aanvoer	Afvoer	Totaal
1.469.808 t (+ 15 %)	206.076 t (+ 58 %)	1.675.884 t (+ 19 %)

Inleiding

Zopas verscheen de eerste jaarbalans 1979 qua zeehaventrafiek in ons land en meteen krijgen wij ook de eerste recordcijfers. De Oostendse handels-haven boekte inderdaad een goederenoverslag van 1.675.884 ton tijdens het afgelopen jaar, wat 19 % meer is dan in 1978 en ruim 16 % beter dan het laatste record behaald in 1977.

Situëren wij vooreerst de laatst geboekte cijfers in een ruimere context en brengen we derhalve een overzicht van het zeegoederenverkeer in de stadshaven vanaf het jaar dat de economische crisis voorafging :

Een eerste Ro/Ro-dienst op Sheerness had in 1972 het trafiekcijfer van de handelshaven gunstig beïnvloed. Op het einde van hetzelfde jaar verdween reeds de nieuwe lijn zodat de balans voor 1973 met rode cijfers afsloot. Het jaar daarop woedde de economische recessie in alle hevigheid maar in 1975 tekende zich een lichte relance af. De nieuwe diepwaterkaai was immers in gebruik genomen en de aanvoer van grintsoorten dan ook gevoelig toenomen. De heropflakking van de traffic bleef duidelijk merkbaar tijdens de twee volgende jaren. In 1978 daarentegen daalde het expansieritme onder het nulpunt omwille van een sterk verminderd aanvoercijfer.

Goederenaanvoer nu 15 % omhoog

Aldus belanden wij in 1979, nieuw recordjaar voor de Oostendse stadshaven. In de drie dokken aldaar liepen er in totaal 1.297 koopvaardij-schepen binnen met een globale tonnage van 1.647.963 BRT. Ten opzichte van het vorige jaar was dit een winst van 22 % aan eenheden en 27 % aan tonnenmaat.

Van de 1.297 invarende schepen waren er 82 % geladen en die losten in totaal 1.469.808 ton goederen, hetzij 15 % of 201.006 ton meer dan in 1978. De voornaamste aanvoertrafieken boekten immers belangrijke winsten zoals blijkt uit volgende overzichtelijke tabel :

Jaar	Glob. zeegoederen-traffic	Evolutie
1972	934.352 t	+ 22 %
1973	909.488 t	— 2 %
1974	862.326 t	— 5 %
1975	920.528 t	+ 6 %
1976	1.238.359 t	+ 34 %
1977	1.432.876 t	+ 15 %
1978	1.398.785 t	— 2 %
1979	1.675.884 t	+ 19 %

Aanvoer 1-12.1979	Absolute hoeveelheid	Evolutie
Zand-grint	914.404 t	+ 16 %
Petroleumprod.	307.725 t	+ 8 %
Chemische prod.	134.816 t	+ 4 %
Ro/Ro-goederen	43.800 t	nieuw
Houtsoorten	35.590 t	+ 4 %
Allerlei	33.473 t	—
Totaal	1.469.808 t	+ 15 %

We merken dadelijk dat de aangroei van het aanvoercijfer hoofdzakelijk te danken is aan de vrij verhoogde lossingen van zand- en grintsoorten alsmede aan de opbrengst van de nieuwe Ro/Ro-dienst op Dover verzekerd door de Schiaffino Ferries. Eerstgenoemde trafiek brengt 130.369 ton (16%) meer op dan in 1978, terwijl de Schiaffino-lijn op 2 juli laatstleden ingehuldigd reeds 43.800 ton vracht oplevert in absolute cijfers.

Onder de rubriek «allerlei» groepeerden wij de aanvoertrafieken van ondergeschikt belang. We noteren hier een vooruitgang van 4.021 ton voor schroot en 2.663 ton voor stukgoed. Daarentegen daalden de lossingen van meststoffen (—7.206 t), vee (—1.459 t) en vismeel (—6.410 t). Wat nu de evolutie betreft van het aanvoercijfer in de loop van 1979, ziehier wat absolute gegevens en groei-percentage ons leren :

Periode	Absolute hoeveelheid	Groei
1-03/1979	250.683 t	—3,9 %
1-06/1979	691.732 t	+ 11 %
1-08/1979	1.055.804 t	+ 12 %
1-12/1979	1.469.808 t	+ 15 %

Men zal zich herinneren dat de eerste twee maanden van het jaar bijzonder regressief waren. De heropflakking kwam evenwel in maart en verder ging het *crescendo* om uiteindelijk een *groeiritme* van 15% te bereiken voor het hele jaar 1979.

Afvoercijfer boekt 58 % winst

We nemen nu de evolutie van de maritieme afvoer onder de loep en wijzen onmiddellijk op het hoge groeipercentage behaald in 1979: + 58%, hetzij 76.093 ton meer dan het vorige dienstjaar. In absolute cijfers totaliseerden de ladingen 206.076 ton, waarvan 26% geboekt onder de rubriek Ro/Ro-goederen van de Schiaffino Ferries. Het belang van deze nieuwe lijndienst voor de verdere expansie van de zeegoederentrafiek in de Oostendse handels haven komt hier heel duidelijk tot uiting.

Anderzijds stellen we vast dat de afvoer van chemische producten afkomstig van UCB-Zandvoorde

meer dan verviervoudigd is. Het is derhalve duidelijk dat het die twee afvoertrafieken zijn, die in hoofdzaak bijgedragen hebben tot het behalen van het hoge expansieritme. Dit blijkt trouwens uit onderstaande samenvattende tabel :

Afvoer 1-11/1979	Absolute hoeveelheid	Evolutie
Meststoffen	64.856 t	+ 15 %
Ro/Ro-goederen	53.782 t	nieuw
Chemische prod.	29.824 t	+341%
Aardappelen	21.869 t	— 15 %
Zetmeel	15.408 t	— 1 %
Veevoeder	13.114 t	— 32 %
Allerlei	7.223 t	—
Totaal	206.076 t	+ 58 %

Qua evolutie van de maritieme afvoer in de loop van het jaar merken we ook hier een heel slechte beginperiode. Vrij spoedig was de regressie echter goedge maakt en tijdens het 2de halfjaar boekte het afvoercijfer een merkwaardige vooruitgang dank zij de inbreng van de nieuwe Ro/Ro-lijn Oostende-Dover :

Periode	Absolute hoeveelheid	Groei
1-03/1979	27.704 t	— 21 %
1-06/1979	66.725 t	+ 19 %
1-09/1979	131.014 t	+ 64 %
1-12/1979	206.076 t	+ 58 %

Globale zeegoederenverkeer met 19 % toegenomen

Een laatste tabel resumeert nu de balans van het zeegoederenverkeer in de Oostendse stadshaven voor het dienstjaar 1979.

Oostende 1-12/1979	Absolute hoeveelheid	Groei
Aanvoer	1.469.808 t	+ 15 %
Afvoer	206.076 t	+ 58 %
Glob. traf.	1.675.884 t	+ 19 %

Vergeleken bij 1978 bedraagt de meerwaarde 277.099 ton, wat een globale groeiritme van 19% betekent. De jaarbalans 1979 bezorgt ons dus 1.675.884 ton in globo en meteen is het vorige record van 1977 met 16 overschreden.

Wordt 1980 nu het jaar van de 2 miljoen ton ? Dit is best mogelijk zo de trafieken van grintsoorten, chemische producten, en Ro/Ro-goederen van de Schiaffino-lijn erin slagen hun huidig groeiritme te behouden.

ZEEBRUGGE

Inleiding

Na Oostende was het de beurt aan Zeebrugge om te bevlagen: 15.075.617 ton goederenomzet ge-

realiseerd in 1979 betekende ook hier een absoluut record. Ten opzichte van het vorige dienstjaar was dit een toename van 12% en vergeleken bij het laatste record van 1974 een meerwaarde van 7,2%. Well done, Zeebrugge!

1. Binnengevaren schepen	Aantal	Globale brutotonnemaat
Ferries	5.758 (+ 10%)	13.977.411 t.
Containerschepen	691 (+ 9%)	7.180.688 t
Oljetankers	562 (+ 2%)	4.792.713 t
Andere	2.032 (+ 5%)	2.939.929 t
Totaal	9.043 (+ 4%)	28.890.747 t

Evolutie van de zeegoederentrafiek

We starten onmiddellijk met een overzicht van de geboekte goederenoverslag sedert 1972, het laatste jaar vóór de huidige recessie:

Jaar	Zeetrafiek	Groei
1972	10.535.353 t	+ 4%
1973	12.694.953 t	+ 20%
1974	14.043.769 t	+ 10%
1975	12.105.299 t	- 13%
1976	12.528.398 t	+ 3,5%
1977	12.910.495 t	+ 3,0%
1978	13.465.699 t	+ 4,3%
1979	15.075.617 t	+ 12%

We merken slechts één negatieve balans in dit overzicht, nl. die van 1975. Dat jaar hadden trouwens alle grote Europese zeehavens een negatief groeiritme gekend. Volgde in 1976 een langzame heropflakking en dan een afgetekende doorbraak in 1979. Voor de eerste maal in de geschiedenis van de Zeebrugse haven waren de 15 miljoen ton goederen overschreden en meteen een nieuw topjaar gevierd.

Twee vergelijkingen dringen zich op: t.o.v. 1978 bedroeg de meerwaarde 1.609.918 ton (+ 12%) en t.o.v. het laatste topjaar 1974 was dit 1.031.848 ton (+ 2,2%). Voor 1979 was het behaald record in de eerste plaats te danken aan de spectaculaire toename van het afvoercijfer (+ 753.126 t). Het aanvoercijfer daarentegen kende een eerder bescheiden aangroei:

Zeebrugge	Zeetrafiek 1979	Groei
Aanvoer	10.884.931 t	+ 8,5%
Afvoer	4.190.686 t	+ 22%
Totaal	15.075.617 t	+ 12%

Globale analyse van aan- en afvoer 1979

Treden we nu meer in detail en brengen we vooreerst een overzicht van de globale resultaten wat betreft de bijzonderste aanvoertrefieken over zee. Volgende tabel toont ons een trafiektoename over de hele lijn en meer in het bijzonder die van de Ro/Ro-goederen:

Aanvoer 1-12/1979	Absolute hoeveelheid	Groei
Aardolie	5.098.783 t	+ 9,8%
Bouwmaterialen	2.008.889 t	+ 16%
Ro/Ro-vracht	1.899.239 t	+ 14%
Containergoed.	1.213.270 t	+ 9%

Qua afvoer merken we eveneens een stijging bij de voornaamste trafieken. Deze is bijzonder scherp afgetekend bij de steenkolen en Ro/Ro-ladingen, echter zeer bescheiden bij de containergoederen:

Afvoer 1-12/1979	Absolute hoeveelheid	Groei
Ro/Ro-vracht	2.384.203 t	+ 20%
Containergoed.	1.052.768 t	+ 1,8%
Steenkolen	387.508 t	× 16
Petroleumder.	251.393 t	+ 5,7%

Zeebrugge 's lands grootste oliehaven

Nu zullen wij de evolutie van de voornaamste aan- en afvoertrefieken van onze Noordzeepoort afzonderlijk bespreken en hierbij starten wij met de ruwe aardolie, veruit de bijzonderste aanvoertrefiek met 5.098.793 ton voor 1979, hetzij ca. 44% van de totale lossingen.

De vooruitgang t.o.v. 1978 bedraagt 9,8% of ruim 457.000 ton in absolute cijfers. Meteen wordt Zee-

brugge de haven in België waarlangs het meest aardolie ingevoerd werd. Onder de 9.043 zeeschepen die de haven aanliepen in 1979, telde men 562 tankers tegenover 550 het jaar voordien. Niettemin bleef de aangevoerde hoeveelheid nog ca. 2 miljoen ton onder het cijfer van het topjaar 1974.

Nog even een woord over de trafiek van petroleumderivaten. De aanvoer in 1979 beliep 771.606 ton (+ 0,9%) en de afvoer 251.393 ton (+ 5,7%). In globo was dit 962.999 ton. De toename van deze trafiek was dus eerder bescheiden en beslist onder het peil van 1978 toen men een groeiritme van 9% had geboekt.

De « boom » van de Ro/Ro-trafiek

Na de petroleumtrafiek komen de Ro/Ro-goederen op de 2de plaats in orde van belangrijkheid. In 1979 beliep de globale omzet 4.273.442 ton, hetzij ca. 650.000 ton of 17% meer dan het jaar voordien. We stipten reeds aan dat de aanvoer met 14% toenam en de afvoer met 20%.

Deze spectaculaire verhoging is in eerste instantie te danken aan de Roto-Line, die voor haar eerste jaar in Zeebrugge ruim 300.000 ton verscheepte op haar lijnen naar Walhamm, Hull en Grangemouth. Voorts is de « boom » ook te danken aan het opgedreven cijfer van de rederijen Townsend-Thoresen en Northsea Ferries, respectievelijk op Dover/Felixstowe en Hull. In totaal boekten deze rederijen 3.790.535 ton Ro/Ro-vracht (+ 17%) met 9.766 (+ 9%) overvaarten van hun car-ferries.

Vermelden wij tenslotte de bijdrage van de trein-ferries van de lijn Zeebrugge-Harwich, die met de resterende 482.907 ton hun vorig record overschreden en een vooruitgang van 18% boekten t.o.v. 1978. Het aantal overvaarten liep op tot 1.750, hetzij ruim 1/5 meer dan het jaar voorheen. Samengevat geeft dit ons volgende tabel :

Ro/Ro-goederen	Treinferry	Carferry
Aanvoer	163.966 t	1.725.273 t
Afvoer	318.941 t	2.065.262 t
Totaal	482.907 t	3.790.535 t

Stagnatie van de containertrafiek

Na de petroleum- en de Ro/Ro-trafiek, komen de containergoederen op de 3de plaats qua vervoerde tonnages. Op dat vlak was de aanvoer in 1979 beslist gunstiger dan de afvoer, zowel in absolute hoeveelheid als in groeipercentage: 1.213.270 ton (+ 9%) containergoederen gelost tegen slechts 1.052.768 ton (+ 1,8%) geladen. In globo krijgen

wij dus een overslag van 2.266.038 ton, hetzij een groeicoëfficiënt van 5,5% t.o.v. 1978.

Er is wel een lichte stagnatie van deze trafiek vast te stellen want in 1978 beliep het groeiritme nog 17%. Dat jaar startten immers een paar nieuwe transoceanische lijnen oa. op W-Afrika en de Cariben. Zeebrugge hield in 1979 evenwel gelijke tred met Rotterdam (+ 6%), Bremen (+ 7,8%) en Hamburg (+ 5,8%). Noteren we nog het aanleggen van 691 containerschepen (7.180.688 BRT) aan de OCZ en shortsea-terminal in 1979 tegenover 824 eenheden (6.603.210 BRT) in 1978. Het aantal binnengevaren containerschepen daalt met 19% maar het globale tonnage stijgt met ruim 8%, wat op een grotere activiteit aan de OCZ wijst.

Bouwmaterialen en steenkolen

Respectievelijk 4de en 5de belangrijke trafiek van de Zeebrugse haven, hier komen de bouwmaterialen en de vaste brandstoffen aan de beurt. Qua bouwmaterialen noteert men voor 1979 een aanvoer van 2.008.889 ton (+ 16%) en een afvoer van 3.896 ton (+ 47%). Het gaat dus in hoofdzaak om een aanvoertrafiek die sinds de laatste 5 jaar gevoelig is geactiveerd en vorig jaar een identiek groeiritme van 16% boekte.

Qua evolutie van de vaste brandstoffen publiceren we volgend overzicht geldend voor 1979 :

	Steenkolen	Kooks
Aanvoer	373.231 t (+ 14%)	6.677 t (+ 177%)
Afvoer	—	387.508 t (X 16)
Totaal	373.231 t	394.185 t

Bij de aanvoer noteert men een 14%-stijging van de steenkolen en bij de afvoer een spectaculaire « boom » van de kooks. Van 24.254 ton in '78 steeg de export tot 387.508 ton in '79, wat ruim 16 maal meer is. Deze kooks waren hoofdzakelijk voor de V.S. bestemd. De import van steenkolen geschiedde via Gent en Terneuzen en verder per binnenschip tot in Zeebrugge. Eens de nieuwe achterhaven voltooid, komt daar een grote kolenterminal met bijhorende kooksfabriek, zodat Zeebrugge op dat gebied volledig autonoom zal kunnen werken.

Laat ons nu bondig concluderen : nieuw recordjaar voor Zeebrugge, te danken aan de progressie van alle grote aan- en afvoertrafieken. Well done, Zeebrugge and « good luck » voor de verdere uitbouw van de nieuwe voor- en achterhaven !

Henri Rogie



La route surface sans construction

Par J.P. DUPERROY

La navisphère, plus familièrement appelée « tête de veau » - qui s'en souvient encore - fut heureusement remplacée par les « stars identifier » d'un usage plus commode. Avantage dont acte !

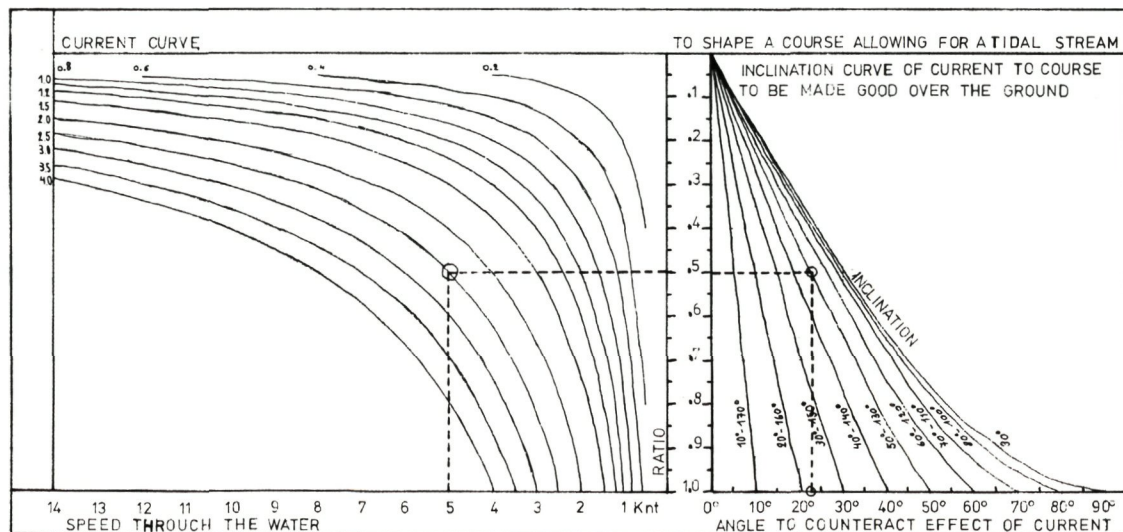
Les navigateurs ont toujours exploité des compilations lourdes, encombrantes et d'un emploi manquant tout au moins d'originalité.

Les abaques, diagrammes divers sont à la mode et permettent de résoudre de nombreux calculs. Toutes les formes mathématiques peuvent être à la base de leur conception qui ne trouvera de limite que dans celle de l'imagination humaine. Avantage dont acte !

Les navires qui par leurs caractéristiques ou leur spécification gardent de faibles vitesses doivent tenir compte plus que d'autres de l'influence du courant dans le calcul des routes à gouverner. Ce sera le cas des dragueurs, chasseurs de mines, des plaisanciers.

Un souvenir de l'Ecole de navigation, une table nautique du « Brown's Nautical Almanach », facilitait le calcul rapide de la route surface et sans construction sur la carte ; situation pouvant être intéressante et plus particulièrement si les circonstances ne permettent pas d'employer une carte ou de surcharger un plot de dragage. Evidemment, il y a le « DPG » diagram, les initiés comprendront.

J'imagine donc de présenter cette table nautique, qui nécessitait quand même un calcul, sous forme de graphique n'exigeant plus de calculs. Il faut connaître le courant sa force et sa direction bien sûr, la différence entre la direction du courant et la route que l'on veut suivre sur le fond et enfin sa propre vitesse. Considérant l'abaque « To shape a course allowing for a tidal stream » le diagramme de gauche permet de déterminer le quotient « ratio » de la force du courant « dividende » par la vitesse du navire « diviseur ».



The speed of current divided by the speed of the ship through the water gives a ratio on the left diagram. On the right diagram, the angle to counteract effect of current is given by ratio and inclination curve, e.g. A 5-knot ship, set by a current setting 150°, 2.5 knots, wishes to make good a course 100° over the ground. On the left diagram, 2.5 divided by 5 gives .5 as ratio. On the right diagram, .5 and inclination 50° curve give an angle of 22° contrary to the set of current, so, course 078° to make good the water is obtained.

Le diagramme de droite permet avec le quotient comme premier argument et la différence « inclination » entre la direction du courant et la route que l'on veut suivre de déterminer un angle, différence en valeur absolue de la route surface et de la route fond.

J'ai donné un exemple. Un petit navire filant 5 noeuds, veut suivre une route 100° sur le fond ; le courant porte dans le 150° avec une force de 2.5 noeuds. L'abaque solutionne ce problème en quelques secondes.

— A gauche 2.5 divisé par donne .5

— A droite .5 et la courbe de 50° donne un angle de 22°

— 100° moins 22° (dans ce cas-ci) = 078° route surface.

Les navigateurs ou pilotes exécutant des changements de route fréquents en eaux dangereuses verraient là, peut-être, une aide facile qui ne nécessite aucune construction. Le plaisancier a, dans ce diagramme, de quoi répondre à son souci de déterminer la route à gouverner exacte, de gagner du temps. Avantage dont acte !

OPSTUURKOERSEN ZONDER BEREKENINGEN

Een vraag die zich op elk traag varend schip steeds weer stelt is deze van de te sturen koers in een gegeven stroom.

Het probleem wordt zeer eenvoudig opgelost door een konstruktie op de zeekaart. Deze werkwijze is echter minder handig op kleine vaartuigen.

Om aan dit euvel tegemoet te komen publiceert Brown en Ferguson, sedert jaren in zijn Nautical Almanac een tweetal tafels onder de titel « Current-Coursetables ». In deze tafel wordt met de verhouding stroom - vaart die men « Ratio » noemt en de « Inclination », dit is de hoek tussen stroom en koers, een opstuurhoek bepaald.

Daar een grafische voorstelling handiger is dan een tabellarische werkte ik de « Current-Coursetable » in grafische vorm uit.

De linkse grafiek bestaat uit een reeks stroomkrommen waaruit gemakkelijk de « Ratio » kan afgelezen worden.

De rechtse grafiek bevat de « inclination » krommen waaruit met behulp van de « ratio » de opstuurhoek kan bepaald worden.

Een voorbeeld illustreert altijd beter.

Met een traag vaartuig dat 5 knopen doet wil men 100° over de grond sturen in een stroom die in de 150° zet aan 2,5 knopen.

Linkse grafiek : Vanaf de bodemlijn met vaart 5 knopen gaat men vertikaal naar boven tot aan de snijding van de 2,5 knopen stroomkromme en dan horizontaal naar rechts, wat als « ratio » 0,5 geeft.

Rechtse grafiek : Met « ratio » 0,5 vertrekt men horizontaal tot aan de « inclination » kromme (150° - 100° = 50°) om vertikaal naar beneden 22° als opstuurhoek af te lezen.

De te sturen koers is dan 100° - 22° = 078°

J.P. DUPERROY



Briefhouder in zwart simili-leder, momenteel verkrijgbaar met embleem van de Zeemacht.
Prijis : 60,- Fr. B.T.W. inbegrepen. Verzendingskosten : 15,- Fr.

Andere opdrukken zijn mogelijk maar wel per bestelling van minimum 100 stuks.

Porte-feuille en simili-cuir noir vendu avec impression de l'emblème de la Force Navale.
Prix : 60,- Fr. T.V.A. comprise. Frais d'envoi : 15,- Fr.

D'autres impressions sont possibles, mais par commande de 100 pièces.

Schepelingen

Oppermeester J.B. DREESEN

Het is aan te nemen dat in een walinstelling van de Zeemacht in sommige omstandigheden woorden en termen worden gebruikt die aan boord thuis horen. Dit moet echter wel overwogen gebeuren met woorden en termen die zich hiertoe lenen en die geen aanleiding kunnen geven tot begripsverwarring of tot verkeerde interpretatie zonder dan nog te spreken van andere konsekventies op langere termijn.

Door de tweetaligheid van land en marine springt men bij ons nog wel eens licht met termen en woorden om. In sommige vertalingen, uiteraard uit het Engels, getroost men zich veelal de moeite niet om na te gaan of er een gelijkaardig woord in het Nederlands of het Frans bestaat en dit ondanks de rijkdom op maritiem gebied van beide talen. Men vertaalt er op een zeer vrije wijze, lustig op los. Ik zal hierbij de laatste niet zijn om me op mijn borst te kloppen, want zo herinner ik me jaren geleden als wapenmeester aan boord van de Kamina, het Engelse WATCH-KEEPER vertaald te hebben als WACHTLOPER om het in dezelfde gedachtegang door te vertalen tot COURREUR DE QUART. Het krioelde letterlijk van « courreurs de quart » in de Bestendige, pardon de toenmalige STAANDE orders van boord. Tot me een boord-officier met een oerdegelijke opleiding in de Marine Nationale de aandacht vestigde op deze ongewone term en me meteen een reeks juiste alternatieven aan de hand deed.

Brengen wij ook maar even in herinnering hoe voor jaren de termen OFFICIERS DE PONT en DEK-OFFICIEREN in onze Marine in gebruik werden genomen zonder dat iemand zich realiseerde dat de naam « dekkofficier » eertijds gegeven werd aan de hoogste categorie scheepsonderofficieren en dat het woord in die betekenis nog steeds in de Woordenboeken van de Nederlandse Taal figureert.

Zo heeft momenteel, in ons opleidingscentrum, het woord SCHEPELING of SCHEPELINGEN, als benaming voor de militairen beneden de graad van officier, ingang gevonden. Wie het naar binnen bracht is tot nog toe niet te achterhalen en bij nadere navraag blijkt het opleidingscentrum de enige plaats te zijn in de Zeemacht waar het gebruikt wordt.

Laat het ons dan even op de korrel nemen. Volgens de gekende « van Dale » (de dikke) betekent SCHEPELING, m (-en) hij die tot de bemanning van een schip behoort, in betrekking tot dat schip beschouwd; **in sociaal rechterlijke zin**; elke werknemer behalve de kapitein die een arbeidsovereenkomst met een rederij gesloten heeft om dienst te doen aan boord van een door deze in de vaart gebracht schip.

Er bestaat ook een vrouwelijke vorm SCHEPELINGE, v (-en).

We gaan ook even te rade in het HANDBOEK VOOR ZEEMANSCHAP samengesteld door C. CALANDETHUET Kapitein-Luitenant ter Zee bij de Koninklijke Marine, en uitgegeven op last van het Ministerie van Defensie (Marine) in 1961. Op blz. 81 van het deel I lezen we het volgende: SCHEPELINGEN: alle militairen aan boord met een rang beneden die van Luitenant ter Zee 3de klasse en alle militairen zonder rang.

In de daarop volgende bladzijden vinden we enkele voorbeelden van gebruik. Zo bijvoorbeeld onder **Indeling van het Personeel in wachten**.

... Daarom moet steeds een gedeelte van de bemanning bestaande uit **officieren en schepelingen** waakzaam zijn en hetzij werkelijk op post staan hetzij direct bij de hand zijn...

... Het aantal **officieren en schepelingen** dat op wacht staat hangt af van het type schip...

... de wachten samengesteld uit het nodige aantal **officieren en schepelingen** behoren tot...

In de MARITIEME ENCYCLOPEDIË een Nederlandse uitgave met Belgische medewerking vinden we onder het trefwoord SCHEPELING het volgende:

— Bij de Nederlandse Zeemacht, alle militairen aan boord die geen officier zijn.

— Bij de Nederlandse Koopvaardij, Sleepvaart en Zeevisserij ieder die zich als scheepsofficier of scheepsgezel aan boord bevindt, uitgezonderd de kapitein.

— In België wordt hiervoor de benaming ZEEMAN gebruikt.

In Nederland bestaat er een SCHEPELINGEN BESLUIT, dit is het uitvoeringsbesluit van de wet van Koophandel van 15-5-1937 laatstelijk gewijzigd 25-8-69 en waarin het vooral gaat over de aanmonstering, keuringen, voeding, verblijven, verstrekkingen en drinkwater van de bemanningen, en voornamelijk de schepelingen.

De Belgische REGLEMENTEN INZAKE ZEEVAART-INSPECTIE, uitgave 1972 en 1973 bevatten in het hoofdstuk **Kapitein en Bemanning** de termen scheepsgezel- of gezellen en matroos. Het woord schepeling komt er niet in voor.

In eigen midden vinden we in het reglement BEHEER ZEESCHEPEN blz. 1.12 onder Bepalingen de volgende definities: BEMANNING: de bemanning van een oorlogsschip wordt gevormd door het geheel der onderofficieren, eerste matrozen en matrozen die een organieke functie aan boord bekleden. STAF: de staf van een oorlogsschip wordt samengesteld door de officieren die aan boord toegevoegd zijn aan de commandant. COMMANDANT: de commandant van een oorlogsschip is een officier of een onderofficier op reglementaire wijze ingeschreven in het jaarboek van de officieren en onderofficieren aangeduid door de Minister van Landsverdediging om het bevel te voeren over een varende eenheid en aan wie de algehele verantwoordelijkheid van het beheer wordt toegewezen.

En daar stoppen we voorlopig mee. In het totaal hebben we twee Nederlandse, twee Belgische en een Nederlands-Belgische referentie over het onderwerp nageslagen en wat merken we: Schepelingen is een woord dat uitsluitend in Nederland gebruikt wordt en daar als een begrip aan boord, met een verschillende betekenis alnaargelang het koopvaardij of oorlogsmarine is. Waarschijnlijk vond het zijn oorsprong in de sociaal-rechterlijke, dus administratieve taal. Later is het begrip overgenomen door de Koninklijke Marine, waarschijnlijk onder druk van een vernederlandsing van hun terminologie. Dit is min of meer af te leiden uit hun overige definities in dit verband. Bij hen is het namelijk zo dat **al** het personeel dat aan boord van een oorlogsschip is wordt aangeduid met de term BEMANNING. De EQUIPAGE is de naam voor alle aan boord dienende militairen met uitzondering van de officieren. (daarom noemen zij de oudste scheepsonderofficier die belast is met het toezicht op de juiste uitvoering van de inwendige dienst de CHEF DER EQUIPAGE). Terwijl de ETAT-MAJOR al-officieren aan boord zijn behalve de commandant. (Bij hen noemt een onderofficier die het bevel voert over een oorlogsvaartuig een GEZAGVOERDER). Doordat het hen aan een woord ontbrak dat gemakkelijker in de mond lag dan «equipage» om de groep aan te geven die onder de officieren stonden namen zij schepelingen in hun woordenschat op. Dit moet zeer recent gebeurd zijn want

in uitgaven van de K.N.M. van voor 1961 blijkt het nog niet voor te komen.

Het is maar een woord, maar het mag geen geweld aangedaan worden. Een ander voorbeeld van hoe licht men soms bij ons met termen omspringt blijkt uit het volgende voorbeeld. In de bestaande reglementering zagen we reeds hoe Bemanning, Staf en Commandant samen de bezetting vormden van een oorlogsschip. Nu komt er in hetzelfde reglement echter een ander begrip voor dat is afgeleid van het woord bemanning nl. de BEMANNINGSLIJST. Deze lijst bevat de namen van de aan boord ingeschepte militairen + commandant en officieren inbegrepen. Ze maken geen deel uit van de bemanning, maar staan toch op de bemanningslijst. Rijme wie kan. De bemanningslijst wordt opgemaakt voor de afvaart en afgegeven aan de bevoegde administratieve dienst aan de wal. In het Nederlands noemt dat eigenlijk een MONSTERROL, dit is de lijst van de bemanning waarmee een schip zal uitvaren. De BEMANNINGSLIJST daarentegen is de lijst van de mensen aan boord die men in een vreemde haven afgeeft wanneer daarom gevraagd wordt door de douane, de quarantaine-arts, de immigratiedienst en noem maar op. Het verschil bestaat erin dat op de monsterrol geen eventuele passagiers voorkomen maar wel op de bemanningslijst. Dat «monster» heeft niets te maken met een eerder zeldzaam gedrocht, maar vindt zijn oorsprong bij het Latijnse «MONSTRARE» «het tonen» het zich laten zien bij de afvaart, iets wat in het verleden met de levensvoorwaarden aan boord wel eens problemen opwierp. Ook in het Engels spreekt men van MUSTER en MUSTERROL, a roll or register for troops, a ship's company.

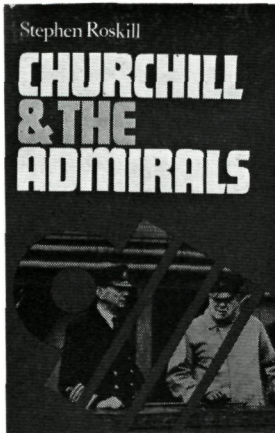
Dat de wetmaker op het gebied van gebruik van termen en woorden wel konsekwenter is kunnen we bv. opmaken uit de tekst van het REGLEMENT TER VOORKOMING VAN AANVARINGEN OP ZEE. 1972 waarin we onder Regel 2. **Verantwoordelijkheid** in de eerste paragraaf lezen:

a. Niets in deze voorschriften onthefft een vaartuig, zijn reder, **kapitein of bemanning** van de aansprakelijkheid voor de gevolgen van enige nalatigheid. Veel verschil zit er eigenlijk wel niet in, maar toch loont het wel even de moeite te zeggen dat de taal als instrument reeds complex genoeg is zonder dat we om de slag en slinger nieuwe begrippen voor bestaande woorden gaan uitvinden, gewoon omdat we aan gemakzucht lijden. Begrippen die dan meestal geen lang leven beschoren zijn, vlug afsterven, maar in teksten en geschriften sporen van hun kortstondig bestaan achterlaten, zonder dat dit bestaan in de taal genoteerd werd. Dit kan dan ook nog verwarring brengen voor latere lezers.

J.B. Dreesen



BIBLIOGRAPHIE - BIBLIOGRAPHIE



Stephen Roskill, Captain R.N. (ret) « Churchill and the Admirals » Collins, London, 1977, 345 p. L.Stg 8.50

Par ses révélations sur les manoeuvres de coulisses au plus haut niveau au moment des plus graves crises devant lesquelles l'Amirauté se trouva confrontée, le Captain Roskill, qui eut l'avantage de vivre au contact de quasi toutes les autorités navales durant la dernière guerre, fournit le complément presque indispensable à son chef d'oeuvre « History of the War at Sea ». Dans ce sujet d'autant plus difficile qu'est l'étude des relations humaines, il a sans doute atteint le but grâce à l'absence de partialité et à l'interprétation exacte des mobiles à la base des agissements des plus hauts responsables, relation agrémentée d'anecdotes et souvent parsemée de commentaires d'un humour typiquement anglais.

Les démêlés, car il faut bien la plupart du temps les qualifier ainsi, de Churchill avec « ses » amiraux débutent dès 1911 lorsqu'à 36 ans, la charge de Premier Lord de l'Amirauté lui est offerte. Eduqué militairement depuis Sandhurst, il s'appliquera dès le début à l'étude des aspects stratégiques, techniques et de personnel de la politique et de l'administration navale, ce qui l'amènera très tôt à « sending signals to the fleet without the authority of the Board (of the Admiralty) as a whole » (p. 21) avec les inévitables conséquences que l'on devine. Ce petit jeu, et son énergie débordante doublée de son immixtion jusque dans les moindres détails dans la préparation des opérations et dans l'administration navale se sèpètera durant la seconde guerre même comme Premier Ministre, forçant la main du malheureux Amiral Pound, son Premier Lord mis à plusieurs reprises dans des situations pour le moins embarrassantes.

L'affaire des Dardanelles, exposée en long et en large parmi toutes les autres, mettra fin à sa charge en 1915 lorsque l'opposition lui reprochera en outre la faillite de son expédition personnelle en 1914 à la tête d'un détachement insignifiant de Royal Marines pour couvrir la retraite de l'armée belge d'Anvers alors qu'en fait, c'était Kitchener qui lui

avait refusé quelques unes des onze divisions territoriales dans son but de soulager le front français en défendant la place forte d'Anvers (p. 35).

Il ne restera pas à l'ombre pour autant et nous le retrouverons en 1924 Chancelier de l'Echiquier passée de « ... poacher in the naval interests of earlier times (he) became the « Treasury's gamekeeper » (p. 78) pour reprendre pied dans les problèmes de défense en 1935 entouré d'une pléiade de personnalités et d'autorités scientifiques discutant de la priorité à accorder aux recherches sur le radar contre celles de la détection infra-rouge, bureau d'études qui vaudra plus tard le surnom ironique de « Winston Churchill's Toyshop ». (p. 112)

Ses rapports avec les officiers généraux de l'Amirauté tout comme avec ceux commandant en chef à la mer en sa qualité de Premier Lord et de Premier Ministre ensuite furent de toute évidence influencés dans une certaine mesure par les souvenirs du dénouement malheureux de sa première fonction à l'Amirauté. Ils révèlent un aspect de son caractère inspirant une réelle sympathie envers ceux inondés par le flot d'exhortations, de réprimandes et de « prière de... » néanmoins comminatoires. Lidell Hart dira : « ... he was only comfortable with men of a lesser calibre than himself » (p. 83). A cet égard il se verra remis à sa place par une personnalité « de son calibre » lorsqu'offrant le commandement de la Home Fleet à l'amiral A.B. Cunningham, celui-ci estimera qu'il y dispose déjà d'un très bon amiral et conclura : « If Tovey drops dead on his bridge, I will certainly relieve him. Otherwise not » (!) (p. 142)

Toutes les questions susceptibles de polémiques seront décrites avec force détails et citations de références. « The muddle and confusion ... in the conduct of (the Narvick) operation », (p. 102 & seq), « ... one of the most extraordinary signals of the war » dans l'affaire de la poursuite du « Bismarck », (p. 125), l'attaque contre la flotte française à Mers-el-Kébir, poliment déconseillée à l'Amirauté par les amiraux Sir Dudley North et Somerville, celui-ci commandant la « Force H », ce qui leur vaudra d'être sérieusement réprimandés avec la conséquence de la lamentable mise à pied du premier, tandis que l'amiral A.B. Cunningham, Commandant en Chef Méditerranée Orientale, s'exposera au reproche à peine déguisé de manque de courage pour avoir, par un doigté et une diplomatie subtile, évité de justesse un second massacre fratricide à Alexandrie. (p. 151 & seq)

Obnubilé par son idée fixe de gagner la guerre par des bombardements massifs sur l'Allemagne, nous constaterons son désaccord formel dans le transfert d'indispensables bombardiers à long rayon d'action vers le Coastal Command conjointement au délai dans la dotation de radars centimétriques aux escorteurs de l'Atlantique (p. 134), ce que les participants de ces équipées n'apprécieront sans doute pas à postériori. L'envoi des « Prince of Wales » et « Repulse » en Extrême-Orient sans la moindre couverture aérienne et la perte de Singapour ne manquent pas de laisser un malaise (p. 199) lorsqu'on se souviendra que comme Chancelier

de l'Echiquier (p. 78) il avait combattu l'octroi des crédits pour la défense de Singapour et niant jusqu'en 1939 la possibilité d'une entrée en guerre du Japon. (p. 89)

On souscrita néanmoins à la conclusion de l'auteur que le monde ne pourra jamais oublier sa dette envers l'orateur insurpassable et chef de guerre qu'était devenu Churchill, d'avoir transformé un peuple divisé et décontenancé en une entité unie, déterminée et résolue. (p. 274).

Cet ouvrage remarquable, qu'aucun lecteur attaché à l'histoire de la seconde guerre ne saurait laisser indifférent, contient 15 illustrations et l'inévitable index détaillé au plus haut degré avec tables de références aux sources par chapitre.

J.C. Böting

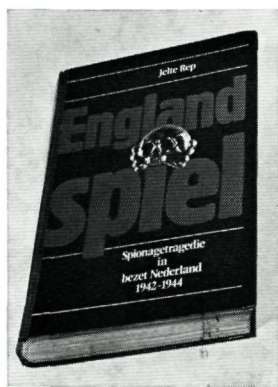


Foto L. DESTRAY, Gent

Jelte Rep, « Englandspiel », Een spionagetragedie in bezet Nederland 1942-1944, Uitgever Van Holkema & Warendorf, Bussum 1977 (Tweede druk) 1978 - België, Unieboek België, Deurne, 380 blz.

Naar A. den Doolaard « De grootste aller in de doofpot gestipte spionagetragedies » die de journalist Jelte Rep, in opdracht van de NCRV-Televisie om het Engelandspiel te reconstrueren, ertoe geleid heeft duizende documenten en publicaties uit te pluizen, honderden getuigen te ondervragen en de sporen van de vierenvijftig slachtoffers naar hun diep tragisch einde te volgen. Maar waar de auteur, niettegenstaande zijn vier jaar opzoekingswerk, niet blijkt achter gekomen te zijn, is dat de hoofdschuldige van het nutteloos naar hun dood gezonden entoesiaste nederlandse geheime agenten, ten slotte Blunt is (voormalig Sir Anthony Blunt)... « in command of the Dutch Section of the Special Operations Executive when it ignored coded warnings from agents it had parachuted into Holland, saying they had been captured and forced to send radio messages to London under German control ». (Sunday Telegraph, november 18, 1979).

Na de inleiding over de verwarde toestand waarin de Nederlandse regering zich in Londen bevond onmiddellijk na 's lands overrompeling en de dringende nood om, met hulp van de Engelse MI 6, ingelicht te worden over de toestand in het bezet vaderland, wordt reeds op 28 augustus 1940 de eerste vrijwilliger, officier van de Kon. Marine, als geheime agent in Nederland gelukkig gear parachuteerd.

Het zal nochtans niet lang duren of de Duitse SD, dank zij een verklikker, hem en zijn contactmannen te pakken krijgt met de rampzalige gevolgen van dien. Wanneer de « Abwehrstelle Nederlande » in de persoon van de ervaren inlichtingendienst, majoor Giskes, na de gebruikelijke vete tussen politieke inlichtingendiensten de contraspionage overneemt, zal het macabere spel in een vijftiental hoofdstukken, met namen en foto's van geheime agenten, verzetsmannen en verklidders tot in de laatste details ontsluit worden.

Zo komt er een afschuwelijke koehandel tot stand waarbij, tussen 1942 en 1944, de Abwehrstelle Nederlande « per luchtpost » haar radiobestellingen aan de British/Dutch SOE in Londen qua wapens, levensmiddelen... en patriotten in ontvangst neemt ondanks het veranderd morsehandschrift, de veranderde afgesproken inleidende morsetekens, de foutieve « security checks » van de onder vijandelijke druk opererende geheime agenten waarvan vervolgens ieder in de Haaren gevangenis zich zal afvragen... « wie was de verrader?... wie heeft ons aan de moffen overgeleverd ? »

Tot ontsteltenis van de Duitse SD en Abwehr, lukken in augustus 1943 twee agenten erin de plaat te poetsen uit de Haaren seminaris zonder binnen redelijk termijn hervat te worden. Om het spelletje te redden besloot de Abwehr Londen te waarschuwen dat de twee, gepakt door de Gestapo, ongedraaid waren en naar Engeland gestuurd onder mom ontsnapt te zijn. (blz. 276). Aangezien tegen maart 1944 de radioverbindingen met Londen « slap en nietszeggend » waren geworden alhoewel er nog wapenzendingen tot in oktober doorgingen (omvangrijke inventaris uit officiële Duitse bron opgesomd), was de overkomst van agenten sedert mei 1943 gestaakt. De tot Oberstleutnant gepromoveerde Abwehrchef Giskes, die tot ergernis er niet in geslaagd was de invasiedatum te vernemen, ontving van zijn Berlijn superieuren de toelating de « Operatie Noordpol » te beëindigen... en bovendien afscheid te nemen van zijn Engelse tegenspelers ! Zo ontving... op 1 april 1944 (!) het Engelse « Home Station » over tien radioverbindingen met Nederland het verbazend bericht, waarvan de volledige tekst in het boek is weergegeven, spijt uitdrukkelijk over het stopzetten van zaken (!) met de in Holland vertoevende vertegenwoordigers en de verzekering van een even gastvrije ontvangst bij een gebeurlijk bezoek van grotere omvang op het vasteland ! Het adres van het sarcastisch afscheidbericht is hier wel opvallend : « AAN DE HEREN BLUNT, BINGHAM & CO LONDON STOP ...enz. ». De naam Blunt komt nochtans niet verder te voorschijn in het boek noch is hij aangetekend in het register in bijlage.

De verslagenheid in de Londense Nederlandse inlichtingendiensten, waar sedert enkele tijd « la zizanie » reeds onderling heerst, komt nu meteen op hoogste peil. Het codeverkeer was toch trouwens volledig in de handen van de Engelsen en... « niemand wist er het fijne van » (blz. 316). Dan maar naar de Engelsen waar men tot de verbazingwekkende vaststelling komt... « dat er op de 'security checks' niet gelet was geweest ». Al de jongens waren dus regelrecht in de handen van de Duitsers gesprongen ! (blz. 317)

Intussen waren de hogervermelde ontsnapt, na de gebruikelijk lange en moeilijke tocht over Bern,

Frankrijk en Spanje op 1 februari 1944 in Engeland geland om onmiddellijk door de Engelsen, onder striktgeheime opsluiting, in Brixton Prison vast gehouden te worden tot ruime tijd na de invasie zonder dat de Nederlandse diensten enigzins de toelating ontvingen om ze te verhoren. Hun verslagen over het verraad die ze voor de Nederlandse gezanten te Bern en Madrid hadden opgemaakt en laten overmaken hadden niet eens gebaat.

In zijn « Endlösung » beschrijft de auteur omstandig de terechtstellingen in Nederland, de langdurige ontberingen en tragische dood van veertig jongens te Mauthausen, om, na het verhaal over de daaropvolgende gebeurtenissen in bevrijd Nederland, over te gaan tot een zeer grondige en objectieve analyse van de Engelse en Nederlandse fouten in de hele treurige zaak.

Dit merkwaardig werk; geïllustreerd door talrijke foto's, archieven uittreksels, dat de organisatie en werkwijze van de spionage en contraspionage in dit zeer bijzonder geval prachtig uiteenzet, maakt zeker « het » memoriaal uit ter ere van die onverzettelijke vaderlanders waarvoor er « in Nederland geen gedenksteen bestaat » (blz. 351).

Wat ons nu, gelet op de laatste onthullingen, tegen de borst stuit, is de toch zo lakse houding van Engeland jegens Blunt, die als hoofd van de SOE/Dutch, zeker verantwoordelijkheid draagt in het verlies van zoveel mensenlevens en er nochtans vrij uitkomt. De engelse « fairplay » schiet in deze zaak zonderling tekort.

J.C. Böting

ZONDAG — DIMANCHE — SUNDAY — SONNTAG 20.7.80 21 h

Persgala van de Oostendse Persclub

ter gelegenheid van **150 JAAR BELGIE**

MAANDAG — LUNDI — MONDAY — MONTAG 21.7.80 21 h

JULIO IGLESIAS

Orkest 40 muzikanten

Ten voordele van het Medisch-Pedagogisch Instituut en
Pedagogisch Rijkscentrum voor het Buitengewoon Onderwijs
van de Staat in De Haan

Toegang vanaf 750 tot 1.750 fr.

INFO MARINE

Divisie - Admiraal Duinslaeger op rust

Op 1 juni jl., heeft Divisieadmiraal Marcel Duinslaeger officieel zijn functie van Militair Commandant van het Paleis der Natie overgedragen aan Generaal-Majoor J. Everaert.

Naast de nogal starre opsomming van het curriculum vitae van Divisieadmiraal Duinslaeger, welke verder volgt, kan het wellicht nuttig zijn volgende concrete zeemachtfeitjes aan te halen wat zijn loopbaan betreft :

Hij was de eerste van de Landmacht naar de Zeemacht overgekomen officier die, op persoonlijk verzoek, een cursus specialisatie « Dek » heeft gevolgd (Lange cursus « Verbindingsofficier » bij de Nederlandse Marine te Amsterdam 1 jaar)

Hij was de eerste Commandant van de Divisie Verbindingen in het Opleidingscentrum te St.-Kruis waar de volledige vorming van alle seiners en telegrafisten werd verzekerd. Vorming welke voordien steeds in het buitenland doorging. (Bij de Nederlandse en Franse Marine)

Toen de Stafchef Zeemacht de Directie « Verbindingen » Z G C bij de Staf te Brussel oprichtte werd hij door hem als eerste titularis aangesteld en heeft deze functie behouden van 1954 tot 1959.

Na het brevet van « Militaire Administrateur » te hebben behaald (1959-1961) was hij ook de eerste « BAM » die een functie kon vervullen bij een groot Commando nl. Officier N1 bij de Operationele Groepering van de ZM.

Het is in deze functie dat hij ook de eerste basistekst heeft opgesteld van het « Reglement COSUR »; « Het Previsieel Beheer » en van... de Statuten van de V.Z.W. Vereniging Hulpbetoon Zeemacht... !

Hij was gedurende ongeveer elf jaar Kabinetssecretaris van de Minister van Landsverdediging, onder vier verschillende Ministers. In deze hoedanigheid en op dit politiek niveau heeft hij meegewerkt aan verscheidene belangrijke dossiers zoals o.m. Programma Fregatten, Uitbouw Haven Zeebrugge, Aanpassingen van de Inschepings- en Zeevergoeding, het programma « Mijnenjagers » enz.

Kortom de Zeemacht heeft heel wat aan Divisieadmiraal Duinslaeger te danken. Bovendien kan men zeggen dat deze sympathieke opperofficier ook steeds oog had voor de problemen van de kleine man. Zijn sociale inzet kwam - en komt - bijzonder goed tot uiting in zijn actieve deelname - als beheerder van het eerste uur - aan het beheer van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht.



CURRICULUM VITAE

DUINSLAEGER Marcel Arthur
geboren te Oostende op 7 augustus 1923
gehuwd met Astrid DEVREESE sedert 11 augustus 1951
Drie kinderen : Patrick, Marc en Luc.

STUDIES :

Onze-Lieve-Vrouwcollege te Oostende - volledige humaniteiten (1934-1942)
Vorbereidende School tot Onderluitenant
Infanterieschool voor Officieren
School voor Officieren van de Transmissietroepen (1945-1946)
Lange Cursus voor Verbindingsofficier bij de Koninklijke Nederlandse Marine (Amsterdam) (1 jaar 1950-1951)
School voor Militaire Administrateurs (Brussel)
Seminarie voor Zakenbeheer (Universiteit te Gent) - 1962 (2 jaar 1959-1961)
Handelshogeschool St. Ignatius (Antwerpen) (1 jaar 1963-1964)

Verscheidene Cursussen van kortere duur o.m. :
Cursus Instructietechniek te Hilversum
Cursus Systemen Navigatie - Gevechtinformatie te Den Helder
Cursus Meteorologie te De Bilt
Cursus Electronic Warfare te Portsmouth
Cursus Code/Cijferdienst te Den Haag
Staff Officers Course te Parijs (SHAPE)

DIPLOMA'S en BREVETTEN :

Gehomologeerd Diploma « Hoger Middelbaar Onderwijs »
Brevet van Onderluitenant van de Transmissietroepen
Diploma van Marine Verbindingsofficier (nederlands diploma)
Brevet van Militair Administrateur (MLB)
Lic. in Zeerecht en Binnenscheepvaartrecht

MILITAIRE LOOPBAAN :

1946-1948 — Chef van de Sectie TTR-Hoofdkwartier 6de Infanteriebrigade
Veiligheidsofficier « Transmissies » HK 1ste Infanteriedivisie
1948-1949 — Chef Transmissiecentrum Zeekorps te Oostende
1951-1955 — Bevelhebber van de Divisie « Verbindingen » Groepering Opleiding ZM
1955-1959 — Directeur van de Marine Verbindingen bij de Staf van de Zeemacht
1961-1965 — Officier Hoofd van het Personeel van de Groepering « COMOPSNAV ZM »
1965-1976 — Kabinetssecretaris van de Minister van Landsverdediging/Brussel.
Sedert 1976 — Militair Commandant van het Paleis der Natie te Brussel.

EERVOLLE ONDERSCHIEDINGEN :

Commandeur in de Leopoldsorde
Commandeur in de Kroonorde
Commandeur in de Orde van de Leeuw (Finland)
Commandeur in de Orde van Verdienste (Duitse Bondsrepubliek)
Oorlogskruis 1940 met Bronzen Leeuw
Kruis van Politiek Gevangene 1940-1945
Medaille van de Weerstand 40-45
Medaille van de Oorlogsvrijwilliger 40-45
Herinneringsmedaille Oorlog 40-45
Militair Kruis 1ste Klas 40-45

AMIRAL DE DIVISION M. DUINSLAEGER QUITTE LA FORCE NAVALE

Le 1er juin 1980, l'Amiral de Division Marcel Duinslaeger a remis officiellement ses fonctions de commandant militaire du Palais de la Nation au Général-Major Jules Everaert.

L'Amiral de Division Marcel DUINSLAEGER est né à Ostende le 7 août 1923 et marié le 11 août 1951 avec Astrid DEVREESE. Trois enfants : Patrick, Marc et Luc.

ETUDES :

Collège de Notre-Dame à Ostende - humanités complètes (1934-1942)
Ecole préparatoire à la Sous-Lieutenance
Ecole « Officiers d'Infanterie »
Ecoles « Officiers des Troupes de Transmissions » (1945-1946)
Cours (longue durée) de Communications Navales à la Marine Royale Néerlandaise (Amsterdam) (1 an - 1950-1951)
Ecole des Administrateurs Militaires
Séminaire pour « Managers » (Université de Gand - 1962) (2 années - 1959-1961)
Ecole Supérieure de Commerce St. Ignace (Anvers) (1 an - 1963-1964)
Divers cours de durée réduite e.a. :
Cours de Méthodologie dans l'Instruction (Hilversum)
Cours sur les Systèmes de Navigation et d'Inform. de Combat (Den Helder)
Cours de Météorologie (De Bilt)
Cours « Guerre Electronique » (Portsmouth)
Cours de Codage/Décodage et Chiffrement/Déchiffrement (La Haye)
Staff Officers Course (Paris-SHAPE)

DIPLOMES ET BREVETS :

Diplome homologué d'humanités complètes
Brevet de Sous-Lieutenant des Troupes de Transmissions
Diplome de « Marine Verbindingsofficier » (diplome néerlandais)
Brevet d'Administrateur Militaire (BAM)
Lic. en Droit Maritime et Fluvial

CARRIERE MILITAIRE :

1946-1948 — Chef de la Section TTR au QG de la 6me Brigade d'Infanterie.
Officier de Sécurité « Transmissions » au QG de 1ere Div. d'Infanterie.
1948-1949 — Chef du Centre de Transmissions du Corps Naval à Ostende
1951-1955 — Commandant de la Division « Communications » au Groupement « Instruction Force Navale ».
1955-1959 — Directeur des Communications Navales à l'Etat-Major de la Force Navale à Bruxelles.
1961-1965 — Officier Chef du Personnel du Groupement Opérationnel de la FN.
1965-1976 — Secrétaire de Cabinet du Ministre de la Défense Nationale - Bruxelles.
Depuis 1976 : Commandant Militaire du Palais de la Nation à Bruxelles.

DISTINCTIONS HONORIFIQUES :

Commandeur de l'Ordre de Léopold
Commandeur de l'Ordre de la Couronne
Commandeur de l'Ordre du Lion (de Finlande)
Commandeur de l'ordre du Mérite (de la République Fédérale d'Allemagne)
Croix de Guerre 1940 avec Lion de Bronze
Croix de Prisonnier Politique 40-45
Médaille de la Résistance 40-45
Médaille du Volontaire de Guerre 40-45
Médaille Commémorative de la Guerre 40-45
Croix Militaire de 1ere Classe 40-45

Drie Belgische Marinekadetten naar Canada

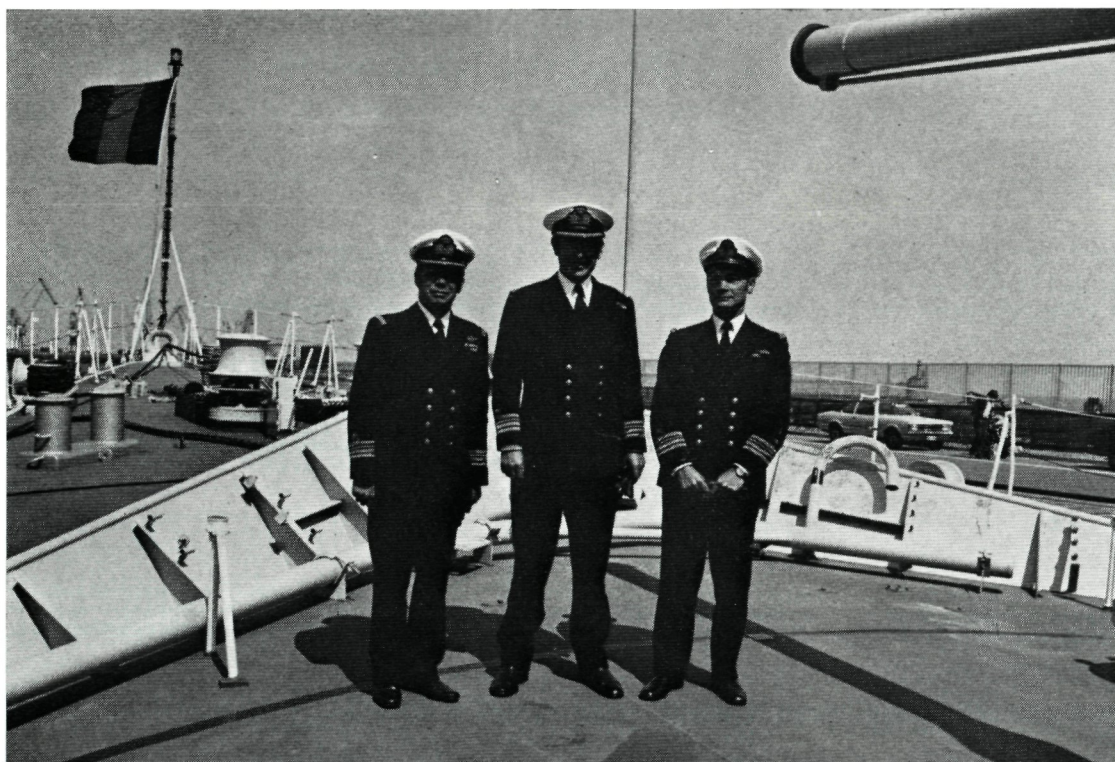
Drie Belgische marine-kadetten, Jozef De Wilde, uit Wanzele, Camiel Jacobs, uit Deurne-Antwerpen, en Paul Segers, uit Schellebelle, zijn de eersten uit een ander land die voor opleiding in Canada werden ingeschreven, zo meldde de Canadese marine.

Volgens zegslieden van de marine zullen de kadetten gedurende twee jaar leergangen volgen aan het «Royal Roads Canadian Services College», nabij Victoria, in Brits Columbia.

Zij zullen getraind worden ingevolge een verzoek van kolonel De Greef, tijdens de jongste conferentie van de Noordatlantische raad aan de Canadese minister van Landsverdediging, Brooke Claxton, gedaan. (U.P.)



Deze «kadetten» - alle drie van de 92e Promotie «ALLE WAPENS», KMS - vertrokken dan ook in september 1953 naar Canada en na «Royal Roads» werden ze verder opgeleid a/b van diverse eenheden van de Canadese Marine. In mei 1957 keerden ze naar België terug.



... vele jaren later ... mei 1980 ...

De «kadetten» hebben reeds vele wateren doorzwommen, zijn thans fregatkapiteins geworden en bevelen alle drie een fregat :

Van links naar rechts :

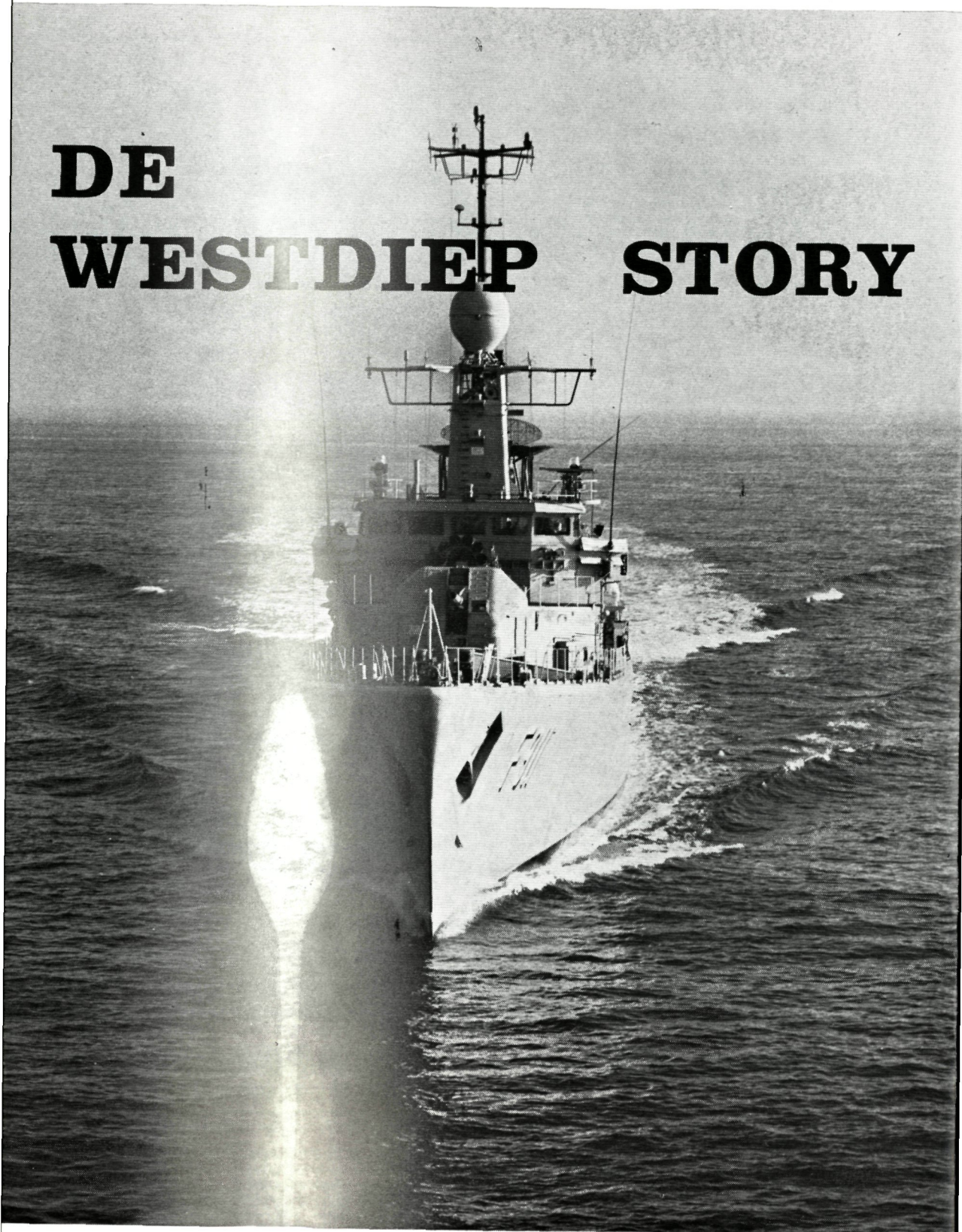
FKP SEGERS P., Comd F912 WANDELAAR (1)

FKP DE WILDE J., Comd F910 WIELINGEN

FKP (SBH) JACOBS C., Comd F911 WESTDIEP

(1) Op 16 juni ll. muteerde FKP SEGERS naar het Opleidingscentrum te Sint Kruis als Studiedirecteur. FKP VANDERSTRAE-TEN werd de nieuwe commandant van de F912 WANDELAAR.

DE WESTDIEP STORY



DAGBOEK VAN DE WESTDIEP



Door Luitenant ter Zee VAN IMSCHOOT

DE STILLE AFVAART

Zeebrugge, 10 januari 1980...

Een koude natte zeewind jaagt de mensen op de kaai de veilige loodsen binnen terwijl de varenden die uit de morgenbus stappen haastig over de loopplank de warmte van het binnenschip opzoeken. Behalve de roerganger die aan de valreep alsnog een beschutting probeert te vinden, half weggestoken in zijn kleine wachthokje, is er bijna niemand aan dek.

Het is kalm, te kalm. Vertrekt er wel een schip? Op de Wandelbaar staan aan lijszijde enkele schaarse familieleden weggedoken in hun winterjassen. De WESTDIEP ligt braafjes tegen de WANDELAAR afgemeerd; enkele meeuwen plonzen krijsend in het koude water, vechtend voor een stuk beschimmeld brood. Rustig havenbeeld.

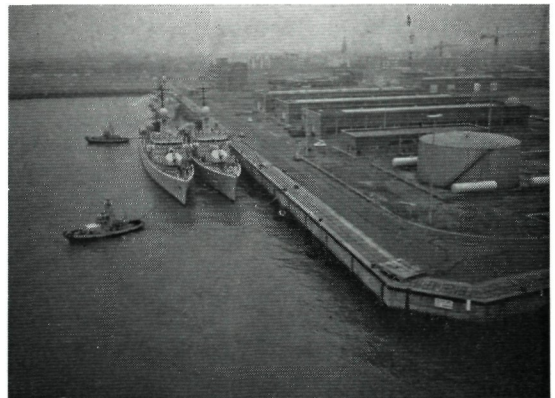
Tweemaal werd de afvaart uitgesteld « Driemaal is scheepsrecht ». Derde keer goede keer. Vandaag 10 januari zal het gebeuren. Nochtans twee dagen geleden op 8 januari was er een enorme drukte, families van 160 bemanningsleden overspoelden het schip. Toen om 10.00 u. de afvaart voor onbepaalde tijd werd uitgesteld veranderde het vertrek in een gezellige niet geplande familiedag. Moeders, vaders, ooms, tantes, vrouwen en kinderen, iedereen kon zien waar hun jongen voor de zes volgende maanden zou werken, eten en slapen. 's Avonds en de daaropvolgende dag kreeg de bemanning nog twee avonden ten geschenke van de Zeemacht. Alles was reeds gepakt en gepland. Alles was klaar. Het afscheid was reeds genomen zodat velen een echte ouderwets gezellige winteravond thuis konden appreciëren. De helft van het gezinspatrimonium was reeds aan boord zodat enkele jongens een tweede set scheergerief thuis moesten gaan aankopen.

Wie het niet makkelijk had waren de mensen van de technische dienst, extra alles gaan bekijken van-je-kunt-nooit-weten of in schoon Frans « trop fort n'a jamais manqué ». De Commandant had geen tijd voor familiestories aan boord en was op het



De commandant
FKP (SBH) JACOBS

hoogste niveau in vergadering of aan het pendelen tussen het hoofdkwartier in Oostende en zijn schip in Zeebrugge. Varen, niet varen? De beslissing lag ergens in Engeland waar druk naar de politieke wereldkaart gekeken werd. In die sfeer werd donderdagmorgen uiteindelijk toch afgevaaren. De meeste jongens hadden thuis reeds afscheid genomen en de koude wind zorgde dat de kaai, op enkele verstokte afscheidnemers na, leeg was. Toen ik het schip op die manier zag vertrekken dacht ik er



Indedaad een « stille afvaart » - geen volk op de kade.

onwillekeurig aan dat er tijdens de voorbije oorlog meestal zo afgevaaren werd, in alle stilte... Eenmaal buitengaats viel onze aanwezigheid zelfs niet op, zodat ook de Zeegod Neptunus van onze komst niet op de hoogte was.

Drukke tijden

Sedert augustus 1979 is de Westdiep steeds van de partij geweest: Opwerkperiode met het Nederlands Eskader in de Schotse wateren, NAVO-maneuvers tussen IJsland en Noorwegen en een harde trainingsperiode in Portland-Engeland. NEPTUNUS heeft ons niet gespaard. Dikwijls hadden we slecht weer. Gelukkig zijn onze fregatten goede zeeschepen en een stoot kunnen ze wel verdragen. Een kalme zee was de Westdiep niet meer gewoon, misschien denk je, nu volgt weer straffe zeemans-taal, maar echt waar, een goed gevulde kop koffie kon van Zeebrugg,e met het weer dat we nu meemaken, zonder problemen tot in de Azoren op tafel blijven staan!



BOZ - Een ander fregat achter de RFA als « life guard ».



Oefening gekwetsten... tijdens een NBCD oefening a/b maar onze EHBO-ers wisten er wel raad mee.

De Atlantische Oceaan is ons echt genadig. Het « zèetje » (de deining in het Oostends dialect) en de wind komen mooi van achteruit. De Westdiep vaart letterlijk en figuurlijk bergaf. Al blijft de hemel iedere dag grauw met hier en daar een piepend zonetje, het wordt reeds duidelijk warmer.

In Plymouth op zee verliep de « joining » (t.t.z. ontmoetingsrendez-vous) met onze Engelse, Hollandse en Duitse broertjes gesmeerd. Zoals het past werd wederzijds op de bootsmansfluit de eer bewezen

terwijl de seinlampen welkomstberichten knipoogden naar de Westdiep. De mensen aan boord keken belangstellend toe. Vanaf nu zijn we deel van een echte grote eenheid met een enorme taak « De Atlantische Oceaan wacht ons ».

Alle sentimentaliteit terzijds, niets beter dan de handen uit de mouwen te steken en daar starten reeds de oefeningen. Hier begrijp je wat de NAVO voor ons betekent. Al zijn we maar een twintigtal minuten bij elkaar, we gaan met dezelfde taal, dezelfde manoeuvres en dezelfde proceduren aan de slag. Na een dag voelen we ons al thuis en zijn de silhouetten van de schepen aan de horizon van onze groep reeds een vertrouwd beeld. De H.M.S. ARDENT, het Britse schip en de HNLMS VAN SPEYK zou je bijna ons zusterschip kunnen gaan noemen. Een intensieve training in Engeland waar de mensen van de ARDENT en wijzelf zij aan zij geoefend hebben en anderzijds de samenwerking met het Nederlands eskader van vorig jaar zijn hier de oorzaak van. De nieuwe jongens aan boord worden door de ancients vlug aangepast. De opleidingen zijn goed en het is een plezier te zien hoe de jeugd met de knoppen omgaat in de gevechtscentrale. Ze hebben hun lessen op de opleidingsschool in St.-Kruis Brugge goed geleerd. Voor de buitenstaander die het schip bezoekt is de gevechtscentrale een decor van « STAR-TREK ».

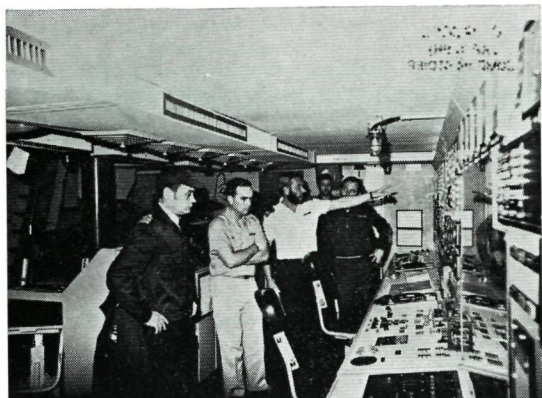


Commodore Carter « COMSTANAVFORLANT » kwam dit « Star-trek decor » op zee bewonderen.

— « Is dat niet mister Spock in de stoel op de hoek daar? » Lichtjes, knopjes, computer TV-beelden, pratende mensen met koptelefoons die stilletjes met-weet-ik-wie geheimzinnige gesprekken voeren in een dieventaal die niemand buiten henzelf begrijpt. Nu vertrouwd beelden die we voor het eerst gezien hebben een tiental jaren terug bij de lancering van een raket op Cape Canaveral.

Ook in de machinekamer is het net zo. Je zou het een atoomcentrale van Mol kunnen wanen. De grote witte cilindermantel van de gasturbine, de honderde controlelampjes, drukknopjes en schakelaars van de controlekamer (C.C.S. genaamd) alles kraaknetjes. Een moderne machinist zou evengoed een witte doktersjas kunnen dragen (een stethoscoop hebben ze reeds).

En toch is het schip net een klein dorp. Honderd-zestig mensen vol goede wil. Geen enkele wilde ziek vallen (carotier bestaat hier niet) voor de reis en de dokter zorgde wel voor de griepgevalletjes die als blinde passagiers mee aan boord waren ge-



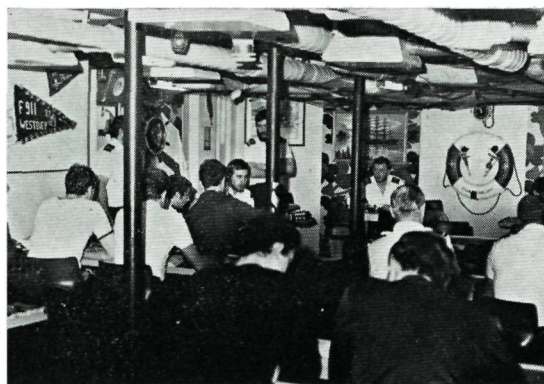
Commodore Carter krijgt deskundige uitleg in de CCS van FKP (T) Knockaert.

stapt. De bakker, de koks, de haarkapper, de draaiers, lassers, secretarissen, artilleristen, sonaristen, radaristen, elektroniekers, bootsmans, schippers waar yachtmannen van zouden dromen, seiners, techniekers, enz... allemaal in hun specialiteit stuk voor stuk goede stielmannen. Al deze mensen zijn dag en nacht in de weer en beschikbaar voor het schip. Even een luchtje scheppen aan dek « Waar zijn we kapitein? Reeds op de Atlantic! Wanneer komen we op de Azoren? » en hop daar verdwijnen ze weer naar hun werk.

Laat de pessimisten die niet meer in de jeugd geloven lekker ongelijk hebben, hier aan boord zag je dat jong en oud mekaar waard zijn, de aflossing is verzekerd.

Natuurlijk is er soms een akefietje. Honderdzestig man tesamen op een beperkte ruimte, maar ge-

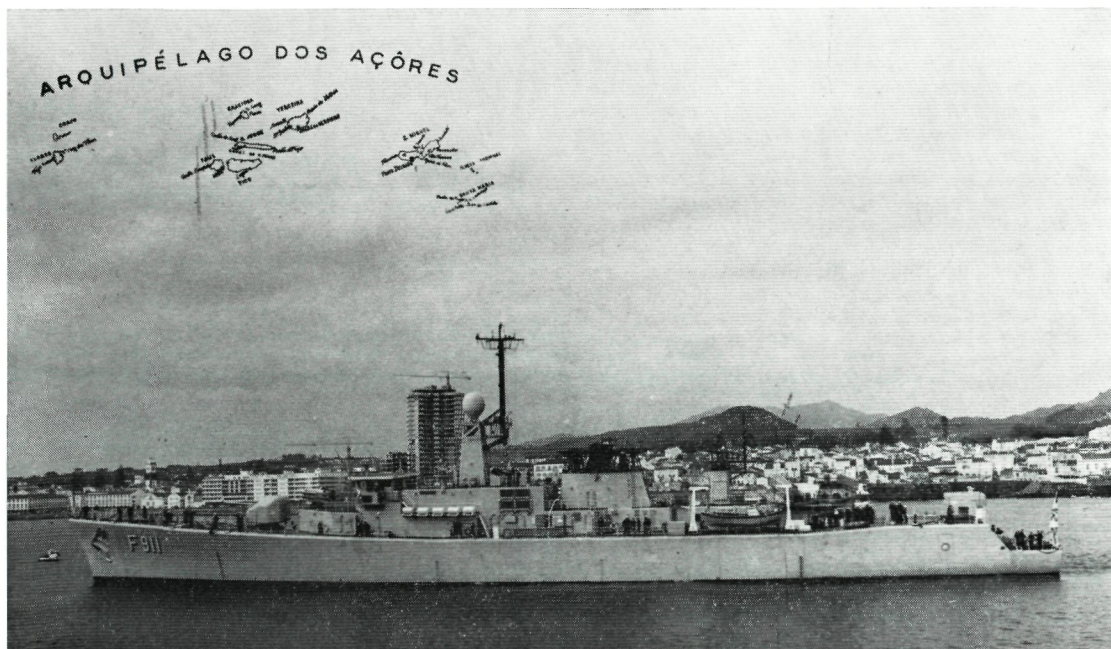
De WESTDIEP vaart Ponta Delgada binnen.



Gebedsdienst op zee op zondag.

lukkig het vele werk en de scheepskameraadschap zalven de kleine karaktersverschillen weg. Nu liggen we afgemeerd onder een bewolkte hemel in PUNTA DEL GADA op de Azoren. Aan de overzijde van de haven zijn tientallen zwemmers aan het stoeiepoezen in het donkerblauwe water. De meeste jongens zijn een paar uurtjes gaan wandelen. Deze avond varen we terug af. Juist de tijd om je postkaarten te posten. In België vriest het nu dat het kraakt...

De kalme week tussen Zeebrugge en de Azoren is te resumeren als volgt: « Partir c'est mourir un peu ». Dit spreekwoord is wel leeftijdsgebonden... Toen het vertrek tweemaal werd uitgesteld was er bij alle jonge mensen aan boord een duidelijke teleurstelling waar te nemen. Zelfs in de twintigste eeuw zou een Maghelaen of een Jan Bart zijn schip makkelijk vol krijgen want in ieder man sluimert een jongensachtige ontdekkingsreiziger.



DE OCEAAN OVER

De oversteek Azoren Bermuda is bijna ten einde. Is het de fout van de orkestleden die zaterdag tijdens de repetitie als merels aan 't fluiten waren, feit is dat sedert deze nacht een klein Atlantisch stormpje voor flink wat ongemak zorgt. Golven op de oceaan zijn precies als wandelende duinen waar de wind in de plaats van helmgras witte schuimkopen op laat groeien.

Als de wind aanwakkert trekt het water in strepen en vliegen de toppen weg zoals deze morgen. Het is alsof de oceaan dan kippevel krijgt van de stormwind. De Westdiep ploegt en ploetert daarin voort met een langzame kurketrekkerbeweging: rollend stampen, telkens z'n neus in de golf en juist weer op tijd om de volgende waterduin die afkomt op te nemen. Als er om de 10 à 12 golven een heel grote aankomt stormen, waarvan de toppen krullend en briesend breken, krijgt het schip dan meestal een slag en gaat geheel schokkend trillen. In plaats van buiswater komt er 'n pak water aan dek welke met veel lawaai uit mekaar spat aan de hindernissen van de bovenbouw om dan in één zwiep als een geselende wolk zeewater weer over boord te slaan. Als je per toeval door zo'n stortbad, dat horizontaal op je af komt vliegen, zou gepakt worden, dan ben je zeker nat tot op het naadje van je onderbroek. Het gevaar aan dek is reëel en daarom is het dek trouwens ook voor iedereen verboden. Onze moderne schepen hebben geen patrijspoorten meer, dus de enige plaats waar je dan nog een wolkje en zicht op zee kunt krijgen is de brug.

In de tijd van de Kamina en de Mercator in de vijftiger en zestiger jaren was de brug een heiligdom waar niemand, behalve de officier van de wacht, Commandant en roerganger, toegang had. Nu is de brug nog heilig, maar je kunt 160 mensen niet in een rollende en stampende gevechtscentrale of machinekamer een storm laten afrijden zonder ook maar eens een sprietje daglicht te zien. Daarom werd in de voormiddag, in een kalm uurtje, een uur fototoelating verleend op de brug. Een hele processie fotografen kwam stiltzweigend mekaar aflossen op de brug voor het klassieke fotootje van een stormgolf die het dan achteraf thuis in de fotoalbum geplakt, toch weer niet zo indrukwekkend doet als in werkelijkheid op zee. De hele schare stille fotoliefhebbers en luchtjesscheppers deed een beetje aan bedevaarders denken die het niet wilden opgeven. Zo te zien hield de bemanning zich krانig. Alles verliep volgens gepland, eten op tijd, gebedsviering op tijd, en zelfs de oefeningen met de marinepatrouillevlieguitgen verliepen best mee ofschoon de piloot ons toch vertelde dat hij liever boven zat in z'n kist dan beneden bij ons.

Na 10 dagen zijn we op de radio's wel mekaars aksent gewoon. Het deed wat raar om plots een smakelijk amerikaans aksent te horen toen de piloot met onze groep kwam « joinen ». De Hollander, de Duitser, de Engelsman en wij spreken elk ons eigen Engels, al wordt er soms wel naar mekaar geknipoogd met een glimlach als we onze Duitse maatjes hun Engels horen praten. We hebben gelukkig ook onze Franssprekende jongens die hun perfect gekanterde procedures met een Franse tongval een kleurtje geven.

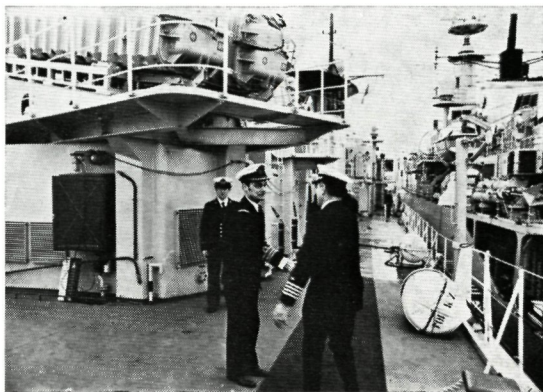
Aan boord is de « spirit » goed. Tientallen lieten zich inschrijven in allerlei sport en spelverenigingen. De fotografenclub is wel gestart met



Tussen de drukke oefenperiodes door, toch even de tijd voor... een wedstrijd « Ontwerp poststempel Westdiep ». Hier buigt de jury zich aandachtig over de 13 ingezonden ontwerpen.

een twintigtal leden. Ieder sporttak heeft zijn supporters en liefhebbers. Een licentiaat milicien geeft Franse les aan Vlaamse jongens en de Franssprekenden hebben al een vrijwilliger gevraagd die hetzelfde wil doen.

Spaans wordt er ook gegeven uit eerste hand door 2MR Santana volbloed Spaanse afkomst uit Andaloussië. Russisch alfabet en cijfers worden eveneens gegeven, neem daarbij nog een hele groep welke zich inzet om de zondagsviering stijlvol te laten verlopen, voeg daarbij nog een plichtsgetrouwe bibliothecaris en cinema-operateurs en je komt aan allerlei initiatieven om toch de weinige vrije uurtjes



Mayport, meeting Commandanten a/b Westdiep. FKP (SBH) Jacobs begroet Commodore G.M. Carter, Jr, USN, toenmalige commandant van de « Standing Naval Force Atlantic ».

zinnig door te brengen. Ook werd er een begin gemaakt met wat we hier in de groep « CROSSPOL » noemen. Van ieder schip worden regelmatig mensen uitgewisseld. De WESTDIEP wou nog niet te hard van stapel lopen. Omdat we onze eigen specialisten in de beginperiode nog broodnodig hebben, werden de eerste uitwisselingen nog op het niveau 2MR en MAT gehouden. Toch zijn vele jongens aan boord hiervoor kandidaat. Enkele dagen op een Nederlands, Duits, Engels en later Canadees of Amerikaans schip te varen en eens uit een andere pot te eten is wel een ervaring.

Gedurende de week werd dag en nacht veel geëfend. Het week-end zelf is heel rustig, zodat de bemanning profiterend van de zondagsrust, buiten hun wacht dan, de storm op de beste plaats die een zeeman dromen kan, kon overleven... z'n bed. Buiten de maaltijden was het vandaag dan ook erg rustig aan boord.

EERSTE CONTACT MET DE U.S.A. EN DE WEST-ATLANTISCHE OCEAAN

Chesapeake-bay, zondag 3 februari. Tussen Bermuda en heden ontbrak een beetje de inspiratie. Na Bermuda bleef het weder niet te best. In Mayport was het net het regenseizoen. Zaterdag vorige week regende het de gehele dag pijpestelen. De kust van Mayport Florida is even vlak als de Belgische, fijner en witter zand maar meer groen tot dichtbij het water. De bemanning van de WESTDIEP had heel wat verwachtingen van hun eerste uitstap aan de andere zijde van de Oceaan. Met de korte onderbreking van een wandeltocht op de kaai in de Azoren en een halve dag per boord (helft van de bemanning) in Bermuda waren de mensen reeds een kleine veertien dagen onafgebroken op zee geweest. Daar is Mayport... Amerika! De Amerikanen die bij ons aan boord stapten, vertelden ons dat ze zo graag in Mayport Naval Base gestationeerd waren, omdat het een kleine, gezellige basis was. Tot onze verbazing was de basis groter dan St.-Kruis tezamen met Zeebrugge, kamp van Lombardsijde en alle kazernes van Oostende erbij en daarboven op nog 't fort van Kallio als toemaatje.

Subtropische plantengroei, een vochtige warme lucht en spijtig voor ons eerste week-end in Amerika, een sub-tropisch regenweer. De Amerikaanse verbindingsofficier had ook verteld dat buiten het kamp veel leuke bars en restaurants waren. Dat was natuurlijk op zijn Amerikaans bedoeld. De weg van het kamp naar de stad kun je het best vergelijken met de E-3 van Antwerpen naar Gent, met als enig verschil dat je overal de autosnelweg afkan en dat er om de paar km. een eethuis of een bar of een shop staat. Dat was dan « plenty of restaurants »...

Het schip zelf stelt het wel. Iedereen heeft zo ongeveer zijn plaats gevonden. De wasserij werkt goed, de machines draaien, de keuken begint aarzelend op gang te komen na verandering van eigenaar, de operationele club (radar, sonar, elektronische oorlogsvoering, telegrafisten) de wapens (wapenmonteurs, artilleurs), de elektrikers, technikers, elektronikers, computerspecialisten, en nog een tiental andere soorten volk van alle slag doet iedere dag zijn duitje in de grote zak, om het schip draaiende te houden. Leidingen worden hersteld, wasmachines dezelfde dag uit elkaar genomen en gerepareerd, het technisch personeel alsook het operationeel personeel is continu in de weer. Als de computer een vraagteken spuwde als het niet moet dan weet de techniker wel raad. Een meter die doordraait, roep de elektriker. Ongevoelbaar wat aan boord allemaal niet kan terwijl het schip nog beweegt ook. Een elektroniker in België die op zondagnamiddag als tijdverdrijf een video en kleurentelevisie herstelt, terwijl de elektroniker aan boord zijn werkstukken nog moet vasthouden of ze schuiven weg door het rollen van het schip, dat vind je niet dik bezaaid. Een verwoed sportman-telegrafist die met zijn oor tegen de radio geplakt

het schaarse nieuws uit België in steno opschrijft als zondags ontspanning, een groep jongens die meer tijd steken in de voorbereiding van de gebedsviering als deze op zichzelf duurt in de karige uurtjes vrijaf, een bakker die probeert iets op tafel te brengen op zondagmorgen, dat allemaal te samen smeedt het schip aan elkaar. Wel is het even wennen aan een verstrakte discipline; een schip dat 6 maand de deur uit is is nu eenmaal een continu bedrijf en feitelijk kan de riem er nooit helemaal af.

Toch is er iets speciaals gebeurd in deze periode. Al zijn de dagen op zee net bolletjes op een pater-noster, ge weet niet dat je leeft, toch steken hier en daar pieken uit die je nooit vergeet. Ook zo voor bepaalde mensen aan boord. Niemand van jullie kent Vic Renard als persoon aan de wal, want hij heeft zijn hele leven gevaren. 'k Zie hem staan in Mayport, in de gang van het schip, troosteloos in burger tussen onze marineuniformen. Het burgerpak van Vic is niet hetzelfde als wij aantrekken om de wal op te gaan. Vic zal zijn burgerpak vanaf heden blijven dragen... Een jong gezicht met kraaipeetjes, want hij lacht graag, een netjes gekamde scheiding, Vic steeds in uniform, steeds bezig met zijn werk en zijn volk. Vic begon in de veertiger jaren, kort na de oorlog, als matroos machinist bij de Zeemacht, eindigt nu als kapitein-kommandant, nog steeds varend personeel.

Met de Kamina zat hij volop in het troepentransport voor de Koreaanse oorlog. Congo ettelijke malen met de Algerines, verder heel zijn carrière een aaneenschakeling van schepen van alle slag. Een goede stielman die ook de moderne fregatten koesterde. Onze Zeemacht, een goede dertig jaar oud, begint zijn veteranen te hebben. Vic gaat met pensioen en na de overgave aan zijn jongere collega verliet hij ons in Mayport. Velen van ons aan boord hebben bewondering voor hem. Een man die niet op zijn lauweren gaat rusten of uitdeint door zijn pensioen, neen, tot de laatste dag actief. Is het daarom misschien dat hij zo jong is naar hart en voorkomen...? We zullen hem missen aan boord. Een andere Vic, Vic nr. 2, onze vroegere officier diensten, is niet mee. Ook hij was als Vic nr. 1. Vic Leerman, onze « Luculus » bevoorradingsofficier zullen we ook missen. Ook iemand van de oude garde. Een flinke verschijning met weelderige baard, een verjongde uitgave van Peter Ustinov, zo van een pakje Players sigaretten gestapt. We zien hem nog 's morgens in een vorige reis, vroeg op de markt in Bombay of in Karachi in zijn smetteloos wit uniform gevolgd door een legertje inheemse handelaars. Tesamen met zijn chef kok hebben ze van de Westdiep een 4-sterren restaurant gemaakt. Ze toverden met het eten; vergeet niet dat aan boord vier maaltijden nodig zijn want ook 's nachts loopt de zaak door. Vic Leerman gaat binnen enkele jaren ook met pensioen, zijn droom wacht op hem: een mooi 27 ft. jacht waarvoor hij heel zijn leven heeft gespaard. « Ik heb thuis alleen mijn hond en de zee waar ik van hou ». Het lot heeft gewild dat Vic geen dekoloffier werd, « iets te zwakke ogen » maar zoals Chicester zit de microbe in hem van de Oceaan. Van beide Vic's zullen we nog horen. De laatste dagen vaarde de Westdiep als in een sprookje, een prachtige jeugdstieltekening had er niets aan. Drie dagen lang was er een weinig woelige zee met zeerook. Zeerook verkrijg je als je een koude



We gaan toch ook aan wal, hier zichtjes genomen te Savannah.



wind hebt over het warme water, een flinke bries, een scherp bewolkte hemel met hier en daar een fel doorpriemende zon. Iedereen kent het prachtig kleurgevoel in België na een onweer in de zomer als de lucht vol frisse ozon geurt. De zon, een donkerblauwe hemel, een regenboog, en kleuren scherper en beter dan op een technicolorfilm, wel, voeg daarbij een vertraagde film van langzaam opstijgende en dwarrelende dikke witte nevelslierten en daarboven een vloot schepen die niet meer varen maar als nijldige paardjes boven de witte watten uit door de rook klieven. Dan krijg je een hallucinant theaterdecor, iets onwerkelijks, je gaat kleiner worden en voelt je broos; dat is het gevoel dat zelfs de meest eenvoudige zeeman aan boord uren naar buiten doet staren. Een zin besluit de laatste dagen: Eerste-meester Chef Gekiere, chef machines, zei, terwijl hij peinzend door zijn rode baard wreef: « Hier worden de wolken en de regen geboren ». En het was nog waar ook.

DE WREDE ZEE

Romantisch denkt U, maar de titel is zeker niet overdreven. De Atlantische Oceaan is niet op ons gesteld. Tussen Mayport en Savannah (03 feb - 07 feb) en tussen Savannah en Mayport (11 feb - 19 feb) werd hard geoefend in voortdurend slechte

Witte kopjes beginnen zich te vormen; dit was nog maar het begin...



We waren vlug geïntegreerd in het NAVO-smaldeel.

Foto IMC Stevens





Ook bij slecht weer gaat de BOZ door.

weersomstandigheden. Gemiddeld 12 uur per dag werd er gewerkt. De ploeg funktioneerde uitstekend.

STANAVFORLANT vertrok op 19 feb, onder een aanwakkerende wind uit de haven van Mayport de oorlog tegemoet. Het aantal schepen dat onze groep kwam vervoegen gaat wel niemand aan maar zoveel schepen tesamen had ik in mijn 21 jaar dienst nog nooit gezien! Ingewikkelde formaties werden uitgevoerd alsof het de normaalste zaak van de wereld was. Olieladen in ruwe zee overdag en nacht.

Iedereen kent zijn taak van matroos tot Commandant. Gevaarlijk werk, wirwar van kabels, precies manoeuvreren en vlugheid van geest om iedere nieuwe situatie weer onmiddellijk op te vangen. Meerdere schepen varen op enkele tientallen voeten van elkaar. De minste onoplettendheid kan de ergste gevolgen hebben. Doch zelfs tijdens het olieladen gaat de oorlog verder. Terwijl de dekmanen moeizaam sleuren en met gedempte stemmen aan dek hun werk verrichten spieden in de gevechtscentrale alle sensors de omgeving af in de lucht, aan het zeeoppervlak en onderwater naar aanvallende vliegtuigen, onderzeeboten of oppervlakte schepen. Doch de ergste vijand is de zee. Meestal waaiden stormwinden oplopend soms tot orkaankracht. De Westdiep worstelde voor het eerst in haar bestaan tegen reuzehoge golven hoger dan de brug van het schip. (En deze brug is wel 12 meter boven 't wateroppervlak!). Het minste dat de storm gaat liggen en schip en bemanning door mekaar

Halifax: Onze ere-consul, Mr De Belie en echtgenote in gesprek met Comd Westdiep.



Receptie te Halifax: ILZ Verheyen in gesprek met een oude kennis.

geramd en gemarteld nog niet bekomen zijn gaat de oorlog verder. Rust wordt niet gegund want de vijand valt weer aan. De Westdiep doet haar best en bewijst van zich af te kunnen bijten. Morgen mogen we fier de haven van Halifax binnenvaren. Onze janmaatjes hebben hun les geleerd en het hier in praktijk gebracht, we verwachten wel een pluim van onze grote baas in Halifax. Met opluchting is iedereen vandaag aan het poetsen. Rapporten worden vlijtig geschreven want de zaak stopt nooit. Morgen liggen we weer de haven binnen en dat is maar goed ook.



Onder deze indrukwekkende «Cooper River» Bridges vaarden we Charleston binnen.

Is de oceaan voor ons zonder meelij geweest (zes mensen sloegen deze maand door overkomende golven overboord van andere deelnemende schepen). De Verenigde Staten vallen best mee. De mensen zijn enorm gastvrij. Veel mensen werden door vriendelijke burgers uitgenodigd zodat matroos tot kapitein iedereen hier of daar op «sightseeing» meegenomen werd of ergens z'n benen onder tafel mocht steken. Sommige families hebben wel tot 14 mensen bij hen thuis uitgenodigd. Florida, Georgia, South Carolina 't klinkt als muziek in de oren. Binnen een paar weken liggen we in Charleston en komen veel familieleden over. Iedereen telt af zelfs voor wie geen familieleden komt want 't zijn harde weken geweest en schip en bemanning smakken naar een welverdiende rust.

Het ijskoude Halifax en de mooie kusten van Nova Scotia achter ons latend werden we weer door een zware storm overvallen. Gelukkig werden



Droogdok bij Detyens Shipyard op de Wando Rivier.

we niet te erg getroffen maar voldoende om ons te doen geloven dat de zee hier ons werkelijk niet mag. De transit (oversteek) Halifax - Charleston verliep zonder problemen. Charleston zelf is een succes geworden. Er werd hard gewerkt. Munitie gelost en geladen. Geschilderd, gelast en hersteld wat stuk was. Ook het droogdok kwam erbij. Nu is het schip precies als een lenteschoonmaak. De bemanning werd in ploegen opgedeeld zodat iedereen eens een welverdiende rust kon genieten. Een ploeg bestond uit de gelukkigen waarvan familie was overgekomen, allen in 't hotel gelogeerd met uitgebreid Amerikaans ontbijt en twee bedden en alle comfort van kleuren TV, telefoon tot wekkerradio al denk ik dat daar niet veel gebruik van werd gemaakt.

Het was een blij weerzien al waren enkele dames luchtziek omdat het kleine vliegtuig tussen Atlanta en Charleston in een flinke storm had gevlogen. 's Anderendaags was iedereen in de natuur verdwenen. Een wagen huren is hier geen probleem; het probleem is alleen maar om aan een kleine wagen te geraken. De kleinste zijn nog groter dan onze Volvo's en Mercedessen en voor velen was het wel even wennen. Het weer was soms prachtig en iedereen heeft zo'n beetje, zonder van mekaar af te weten, zowat dezelfde mooie attracties bezocht, Disneyworld, Capa Canaveral, Alligatorfarms, St. Augustino oudste Amerikaanse stad, mooie plantages, imense Safariparken, er was werkelijk voor elk wat wils. De meeste jongens zijn in de as Noord-Zuid op ontdekkingsstocht geweest. Slechts enkelen zijn westwaarts het land ingetrokken. Kortom de spirit aan boord is voor het ogenblik prachtig. Wel is er de onzekerheid geweest: hoe gaat het in België? ja of niet naar Middellandse Zee? de frank gaat hij zakken? de regering en de bezorgdheid om geld. Hoe kan dat nou enz. We zitten hier ook zo ver van alles. Ondertussen is de beslissing gevallen, we komen na Lissabon naar huis op 08 mei en plots is onze Stanavforlant bijna geschiedenis. In plaats van nu in de helft van onze trip te zitten hebben we plots via de regeringsbeslissing reeds 3/4 van onze reis achter de rug. Vier weken wat is dat in vergelijking met zes maand. Waar was de tijd dat we met onze mijnenvegers vier weken weg gingen. «Maar» vier weekskes meer en we kunnen weer «Belgisch» horen praten op straat.



De huizen te Charleston herinneren aan de tijd van de « colonies ».

Met gemengde gevoelens zullen we maandag vanuit de USA vertrekken, een zekerheid nu, iedere minuut, iedere mijl die we vanaf heden afleggen is een stap dichterbij huis. «GO EAST» we are sailing back home again.

Hopelijk met de wind van achter deze keer.

Met Pasen te Charleston was het prachtig weer. Verschillende nationaliteiten volgden bij ons aan boord de Paasdienst. Het goede weer zal ons niet meer verlaten tot in Zeebrugge! In Charleston staan de Amerikaanse families de schepen uit te zwaaien... we denken aan thuis...

De WESTDIEP sleept de H.M.S. JUNO.

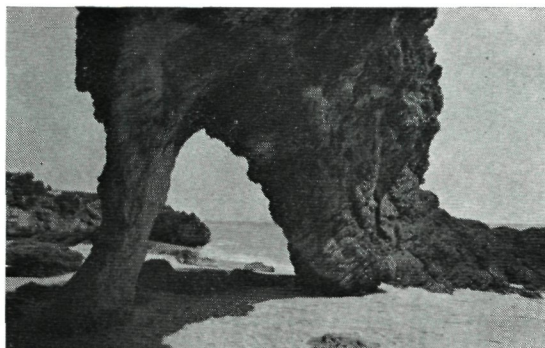


DE WEG TERUG

09 april : Iedereen is weer aan de slag, volop oefenen. Doch nu is het minder zwaar in die zin dat iedereen weet wat hij te doen heeft en waar hij z'n problemen kan opgelost zien. Er is geen tijdverlies meer. De Westdiep is één team. Op maandagmorgen bij de afvaart hebben kabouterkens alles klaargemaakt. Olie en water atgetapt. Kleine en grote herstellingen zijn uitgevoerd en de gevechtscentrale en de brug zijn werkensklaar. De kabouterkens zijn natuurlijk de jongens van de wacht want in de haven ligt een schip in Stanavforlant ook niet stil. De telexen van de verbindelaars draaien soms harder in de haven dan op zee. De teleprinters spuwen rollen berichten en papier de radiokamer binnen. Oefenprogramma's, evacuatie, berichten uit België, toekomstige manoeuvres enz. enz. Hoewel iedereen vol goeie moed begint, toch hangt er een soort melankonieke sfeer... Nu dat het vroeger gaat afgelopen zijn verlangt iedereen naar huis.

Vanaf heden is het de weg terug... we gaan in zigzag, want dat hoort zo voor oefeningen met onderzeeboten, oost. Amerika is Geschiedenis en Bermuda ligt voor ons. Maar, eerst zo hard werken.

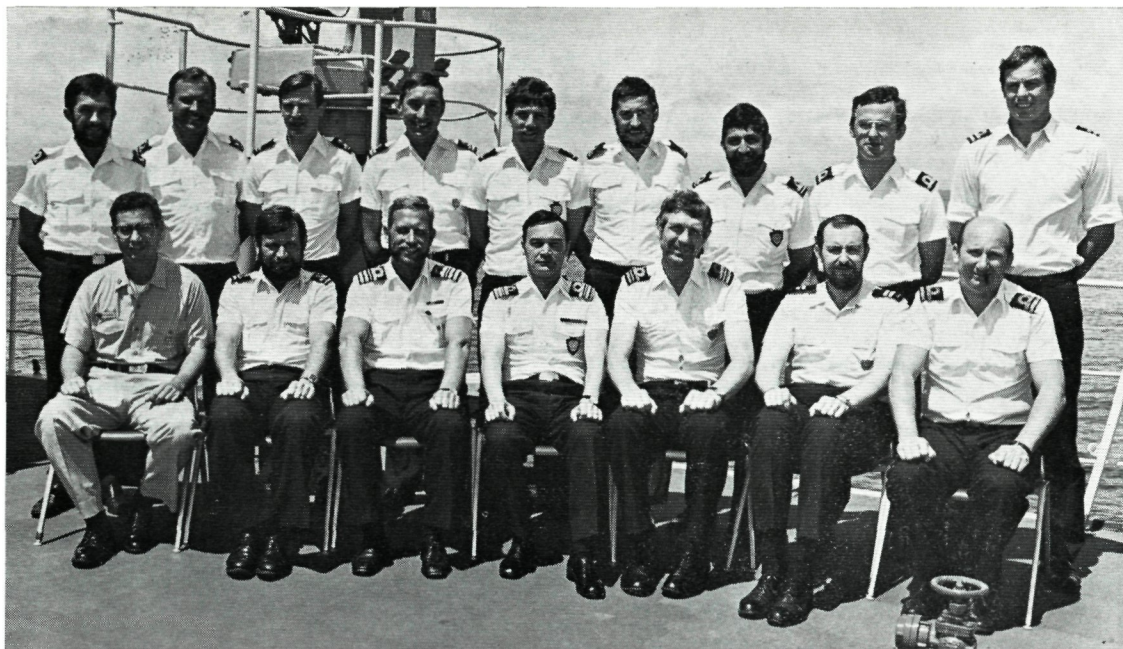
11 april. Het schip davert en trilt in z'n flanken. Op dek hangt de prikkelende kruiige geur van het kruidamp. Er wordt weer volop geschoten met het 100 mm kanon. Vroeger, de eerste keer, stond heel het schip in rep en roer, nu, gaat iedereen gewoon door met werken, want verschillende oefeningen draaien terzelfdertijd conform het scenario. Toch is het een enig zicht « Visual clear » - « Blind clear » - « Turret correct » - « Remission to fire » - FIRE - de bevelen ratelen zich af, in het Engels. Taalproblemen? Ons schip is nog nooit zo internationaal geweest. Duitse, Hollandse, Engelse, Canadese en



Natuurschoon te Bermuda.

Amerikaanse bemanningsleden zijn tegen Belgen uitgewisseld en zijn elk in hun sectie verdwenen alsof ze al jaren hier aan boord waren. De Aalmoezener is Amerikaan van Italiaanse oorsprong en zelfs hebben we een Canadese officier-dek mee die tweetalig Engels-Frans reeds een deftig woordje Nederlands praat over het omroepsysteem als hij de wacht heeft. Pol Rocket, zo is z'n naam, is fier op z'n Belgische overgrootvader. Hij speelt « Roots » in het echt. Iedereen voelt zich thuis bij de gemoedelijke Belgen. Al valt er op onze discipline en tenue in de havens niets op te merken, integendeel, toch is onze mentaliteit iets anders. De Belgische schepen zijn gekend voor hun gastvrijheid, het is daarom ook niet te verwonderen dat de WESTDIEP de topper is van de aanvragen om uitwisseling man tegen man (CROSSPOLL genaamd).

15 april. Bermuda. Prachtig weer ! Hier is Bermuda weer als in een sprookje deze keer. Alles staat in prachtige lentebloei. De plantengroei is enig. Palm-bomen en struiken, mooie wilde geraniums, bloemen en nog eens bloemen, varens en prachtige uitlo-



De Staf van de Westdiep ; links onder gast-aalmoezener Estabrook ; voorlaatste rechts onder Lt Rocket, RCN, uiterst rechts bovenaan Lt Boniwell, RN, exchange officer.

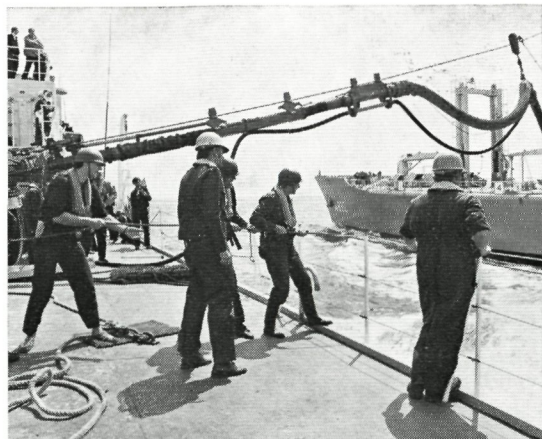


FKP Katz, Commandant van de Schleswig Holstein op uitwisselingsbezoek aan boord op zee.

pende struiken, alle planten waarvoor we in België veel geld moeten geven, zorgvuldig in serres van bloemisten staan hier in volle natuur. Het eiland krioelt van kleine baaitjes en strandjes met heel fijn wit zand afgewisseld met poreuze vulkanische rotsen die dan weer bovenop begroeid staan met bloemen, varens 'en mos. Geheel het schip verdwijnt, ieder naar zijn strandje. Te voet, per fiets of op rolschaatsen, het is één sportdag. Ook onze duikers paren oefening aan vakantiegenot. Even buiten de haven ligt hun bootje voor anker en op aanvraag van de Stanavforlant autoriteiten wordt daar gedoken dat het een lust is. Trouwens je ogen doen pijn van het azuurblauwe tintelende water. Na een week hard oefenen, zelfs een halve dag op een rijkemanseland te vertoeven met een zonnetje van een reclame van Sunair ja, dat is boffen. De plaatselijke bevolking, meestal zwarten, zijn netjes gekleed en huizen zeer goed verzorgd. De bevolking is duidelijk fier op hun eiland en terecht.

De dag daarop stormt het weer. De opgaande wacht gaat met spijt op hun beurt de wal op. Zal het opnieuw beginnen stormen? Met angst in het hart wordt er met stijve bries in Bermuda afgevaaren voor de grote overtocht.

Onze overtocht heeft niets gemeens met een koopvaardijoversteek. Via allerlei kronkelende zijspingen gaat de algemene basiskoers tussen de Azoren en Madeira door via de Afrikaanse kust even in en uit de Middellandse Zee tot halweg de Balearen en terug om te eindigen in Lissabon. Alles is natuurlijk netjes gepland, zodat we bij iedere poot van de lange zigzagkoersen minstens één keer door onderzeeboten of vliegtuigen worden aangevallen. Bij de wachtovergave in de gevechtscentrale worden tussen het wisselen van de koptelefoons in zeven haasten de voorbijzeeslagen beschreven. Iedereen doet z'n best we menen het trouwens. De internationale toestand is daar niet vreemd aan. We denken niet op goeie punten halen, onze gedachten gaan verder. Hij of wij en liefst wij de eerste. Desnoods komen we als 't moet met lege munitiekamers toe maar het vel van de Westdiep willen we duur verkopen en liefst helemaal niet. Als toemaatje worden we soms door Russische verkenningvliegtuigen afgespioneerd en hinderlijk gevolgd door een Russische KRIVAX... Hopelijk wordt het nooit echt, want hier op zee begint het er aardig



Een oude bekende voor de Westdiep: De Zuiderkruis. Bij dit weder valt de BOZ best mee.

op te gelijken. Moeilijk voorstelbaar dat een kolonne tanks op oefening in z'n formatie dagenlang een Russische collega meekrijgt... Op zee is dat dagelijkse kost.

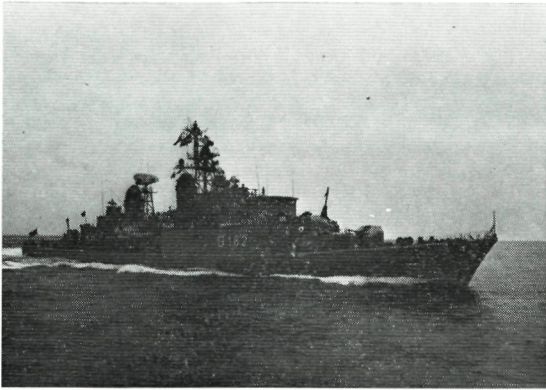
BLIJ WEERZIJEN MET EUROPA

24 april. Joepie! De Zuiderkruis maakt Rendezvous met onze groep. Behalve olie, munitie is er post. Iedereen verdwijnt in een hoekje en blije gezichten zijn overal op het schip want voor de meesten was het drie weken zonder briefje. In 't midden van de Oceaan bestaan nog altijd geen postboeien en een bevoorradingschip als de Zuiderkruis uit Nederland (bijna thuis) is een Sint-Niklaasboot voor



Na zijn bezoek a/b maakt SBN Krijger zich klaar om de Westdiep te verlaten per helicopter.

ons. Te meer daar tijdens het laden vrolijke Hollandse Zeemansdeuntjes weerklinken. Kortom feeststemming. In volle manoeuvres komt nog een toemaatje. Terwijl we de straat van Gibraltar doorvaren om het door ons beschermd konvooi aan een andere « force » af te leveren komt de Admiraal van CINCEASTLANT bij ons aan boord, in volle zee, dineren. Iedereen is blij verbaast een Nederlander voor ons te zien en de rondleiding aan boord is een succes. Zichtbaar voelt de Admiraal zich ook thuis bij onze Belgische keuken. Ook hier mogen we bloemetjes in ontvangst nemen. Hij is vol lof over de prestaties van de kleine broer van het Natosquadron. Tesaamen met de Admiraal kunnen we nog briefjes meegeven die via Gibraltar, Enge-



FGS Schleswig Holstein die met de F911 ook nog het stuk Lissabon-Zeebrugge gezamenlijk zou afleggen.



Onze afscheidsgroet : « Will see you in Zeebrugge ».

land naar België zullen vliegen. Postzegelverzamelaars die met onze bemanning bevriend zijn zullen een fantastische periode meegemaakt hebben.

25 april. We vernemen de gijzelingsbevrijdingsactie dewelke mislukt is. Het nieuws was eerst verminkt doorgeslagen. Iedereen buigt zich nog dieper over z'n beeldscherm en hoopt tegen alles in dat het goed mag aflopen. Iedereen is ten volle overtuigd van in de eerste linie te zijn. Op dek wordt er eens scheef naar de KRIVAX gekeken, 't leven is raar. Gelukkig loopt alles beter af dan vermoed. En onze reis wordt niet onderbroken. De week verloopt zonder incidenten en we maken ons klaar voor de SAILPAST ofte vaarwelceremonie.

Tesamen met de afscheidsnemende « Schleswig Holstein » moeten we de andere schepen heel dicht voorbijvaren in kiellinie. Ieder schip moet iets origineels bedenken en de andere schepen beantwoorden op dezelfde wijze de groet van de Westdiep. De Westdiep liet de wapens allemaal tegelijk zwaaien. Vooraan en midscheeps iedereen mooi opgelijnd in uniform en dan het komische van ach-

ter (Het venijn zit in de staart) Belgische wielrenners (in nationale kleuren) met fiets op het dek en op het achterdekje « ancienne Belgique » Club Méditerranée met heren en « dames » aanzittend op een terrasje. Ja, hoelang hadden we een café-meterras niet meer gezien... Op de andere schepen werd er teruggeschoten met allerhande vreemde projectielen, luchtballonnetjes, aardappelen en temidden het oorverdovend lawaai komen tussen de flaren muziek de saluutschoten en wolken kruiddamp vliegen tussen de schepen in als bij een oude zeslag.

02 mei Lissabon. Plassende regen. De receptie slaagt fantastisch omdat ze uitgerend is en onmiddellijk opgevangen wordt in het binnenschip. Voor vele Belgen is het een blij weerzien want het Ambassadepersoneel heeft reeds meerdere Belgische Zeemachtschepen op bezoek gehad. Lissabon, onveranderd, doch spijtig van het weer. Zoals gewoonte hebben de restaurants en de Fado's het grootste succes. Ha! Wie we daar hebben, onze vrienden van Terloops komen aan boord. In het begin wordt er argwanend gepolst en getoetst, veel



Afscheidsreceptie van de onderofficieren voor hun NAVO-collegas te Lissabon.

militairen hebben schrik gekregen van reporters, maar weldra is het ijs gebroken. 't Zijn gezellige mensen en 't zijn Belgen (we hebben er al een hele tijd niet gezien). Van hen vernemen we dat als 150 verjaardagscadeau onze marine Hollandse vissers onder vuur nam. Een nieuwe mop ontstaat en op hare majesteit Van Speyk (hij liet zich 150 jaar geleden de lucht in blazen te Antwerpen) wordt er stijfjes gelachen. Nochtans de jongens van de Van Speyk en de Westdiep hebben bewezen van goede burens te zijn zelfs in een Natosquadron hangt de Benelux aan mekaar zowel qua apparatuur als moppen. De Nederlanders bewijzen dat hun oude zeemanstraditie nog steeds in ere gehouden wordt. Ze zijn «goed» en we zijn blij van met hen tesamen gewerkt te hebben.

Wat tussen Lissabon en Zeebrugge gebeurde was bitter weinig in vergelijking met de rest. Temidden

van de «Channel Fever» en het niet aflatende platte zee kon de cameraploeg van «Terloops» hun hartje ophalen en dan, ja op een winterse dag in mei... van binnen warm maar van buiten koud zagen we het dan. Op de kaai witte neusjes van de kou en traantjes in de ogen zowel aan boord als op de kaai (ja, de koude wind hé...) maar 't zat dieper. Gelukkig speelde het muziek want de eerste minuten weet een Belg niet veel gezegd en dan kinderen en verwanten, vaders, moeders, verloofdes en vrouwtjes «Ja, je bent nog niet veranderd» om toch iets te zeggen want 't spreken is moeilijk. En zoals gevraagd iedereen verdwijnt zo vlug mogelijk met pak en zak in een welverdiend lang week-end verlof. STANAVFORLANT is Geschiedenis. 't Is voorbij. We waren één **team**. Nu ons enthousiasme overdragen aan de thuisblijvers. Wat is ons landje mooi in de lente!

F 911 - WESTDIEP

KENMERKEN :

WATERVERPLAATSING : 2340 ton.

Lengte : 106,38 m.

Breedte : 12,30 m.

Diepgang : 5,50 m.

Aandrijving : 1 Rolls-Royce Olympus gasturbine van 27.575 PK ; 2 Cockerill dieselmotoren van elk 3000 PK ; 2 schroeven met omkeerbare spoed.

Kruissnelheid : 18 knopen.

Maximum snelheid : 28 knopen.

Bemanning : 14 officieren ; 76 onderofficieren ; 68

matrozen.

Bewapening : 1 kanon 100 mm. ; 1 lanceerhelling Seasparrow ; 4 lanceerhellingen «Surface to Surface» MM 38. Exocet. ; 1 zeslooprakett lanceerder van 375 mm. ; 2 torpedocatapulten.

Munities : 600 granaten 100 mm. ; 8 missies ; 4 missies SS ; 45 raketten ; 10 torpedo's L5.

Sensoren : 1 waarschuwingssradar ; 1 gecombineerde waarschuwingss- en trekradar ; 1 navigatieradar «Air-Surface» HSADA 05 ; 1 IFF ; 2 optische posten ; 1 panoramische rompsonar SQS 505 A.



INFO RESERVE

OFFICIERS DE RESERVE DE LA FORCE NAVALE RESERVEOFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT

BENOEMINGEN - NOMINATIONS

Reservefregatkapitein DUMONT F. 4654 werd op datum van 01 APR. 80 benoemd tot reservekapitein ter zee. Hij neemt anciënniteitsrang op 26 maart '69. Hiernavolgende reserveofficieren werden op 26 maart '80 benoemd tot reservekorvetkapitein.

Le capitaine de frégate de réserve DUMONT F. 4654 a été nommé au grade de capitaine de vaisseau de réserve à la date du 26 mars '69.

Les officiers de réserve mentionnés ci-après ont été nommés au grade de capitaine de corvette de réserve à la date du 26 mars '80.

DEMOULIN G.
LAMBRECHTS H.
OSSTYN H.
ALLEMEERSCH M.
SCHRAM F.
DE BACKER T.
VANDERLINDEN D.
DE RUDDER J.
RASSCHAERT A.
JANSSENS F.
DECOCK P.
DU MONCEAU de BERGENDAL J.
MASQUELIN J.

De reserveofficieren hierna vermeld, werden op 27 maart '80 benoemd tot reserveluitenant ter zee 1e klas.

Les officiers de réserve mentionnés ci-après ont été nommés au grade de lieutenant de vaisseau de 1ère classe à la date du 27 mars '80.

VERLAINE J.
SELLESLAGH-SUYKENS E.
DANGREAU H.
VANDEN ABEELE J.
TUYPENS M.
DECKERS G.
d'UDEKEM de GUERTECHIN
ELSLANDER D.
POCHET J.

De reserveofficieren, hierna vermeld, werden op 27 maart '80 benoemd tot reserveluitenant ter zee.

Les officiers de réserve mentionnés ci-après ont été nommés au grade de lieutenant de vaisseau de réserve à la date du 27 mars '80.

COUCKE W.
PLATEUS P.
MALCHAIR J.
SUFFYS W.
STUYTS J.
VAN EVERBROECK J.
LAUWERS G.
DOMINE R.
RAVYSE F.
MINNE B.
HENRION F.

De reserveofficieren, hierna vermeld, werden op 27 maart '80 benoemd tot reservevaandrig ter zee.

Les officiers de réserve mentionnés ci-après ont été nommés au grade d'enseigne de vaisseau de réserve à la date du 27 mars '80.

ALLOO M.
TOYE J.
ANRYS G.
VANDER BEKEN G.
LION W.
TFELT J.
DUMOULIN C.
LEROY M.
GORIS F.
HUNGENAERT H.
MOULAERT G.
POELMAN P.
REYNAERT M.
LAHAYE R.
CASTELYN W.
VAN OVERMEIRE G.
VANDENBERGHE E.
VAN REETH R.
HAEST W.

MUTATIES - MUTATIONS

De reserveofficieren, hierna vermeld, werden op 14 maart '80 bestuurlijk overgeplaatst naar MK82.

Les officiers de réserve mentionnés ci-après ont été passés administrativement au NM82 en date du 14 mars '80.

TORBEYNS J.
RODTS K.
MAUROY R.
SURMONT X.
HIMPE M.
DOMBRECHT J.
DEFORCE J.
DE BACKER C.
THOUMSIN A.
VERRIEST J.
VAN VYNCKT M.
DESCAMPS M.
MICHOLT R.
DE MOERLOOSE E.
ORBIE R.

Bestuurlijk gekomen van 2e Legerdepot-Groep X op 14 maart '80.

Venu administrativement du 2e Dépôt d'Armée Groupe X, le 14 mars '80.
VANDERYKEN J.

ACTIVITES 1980

MAI :

- Voyage en bateau sur le canal Gent-Terneuzen, avec visite au service dispatching de l'Escaut (section régionale Oost-Vlaanderen).
- 9 mai : Journée Info (pour toutes forces) à Zeebrugge ; visite d'une frégate.

JUIN :

- Visite au « International Naval Technology Expo 80 » à Rotterdam.
- « Rijsttafel » à Oostende (section régionale West-Vl.)
- 7 juin : 22ième congrès à Antwerpen.

AOUT :

- Participation au congrès International CIOR à Montréal, Canada et visite aux Etats-Unis.

SEPTEMBRE :

- Compétition de tir National.

ORGANISATIE GEWESTELIJKE AFDELINGEN

1LZ JANSSENS F. voor Antwerpen en Limburg
Grijdsdijk 7, 2060 Merksem
Tel. 031 / 45 42 14

1LV MARLIER M. voor Brabant
Abelooslaan 12, bus 10
1200 Brussel
Tel. 02 / 771 82 75

CPF LEULIER J. voor le Hainaut
Place 11, 7540 Kain

1LV COUTOIS W. voor Liège
Poolsterstraat 39, 1080 Brussel
Tel. 02 / 466 91 70

VTZ DE DECKER voor Oost-Vlaanderen
Steendam 57, 9000 Gent
Tel. 091 / 25 03 41

FKP ROGIE H.P. voor West-Vlaanderen
Postbus 94, 8400 Oostende
Tel. 058 / 41 35 85

FKP PERSOONS J. Res. SQUAD 218.2
L. de Vriesstraat 47, 2600 Berchem
Tel. 031 / 30 97 13

KVK STRUMANE R.
Postelarenweg 62, 2400 Mol
Tel. 014 / 31 21 54

Divisie N.C.S.O/R

NIEUW INFOBLAD « SQUADRON »

De Internationale Drukkerij en Uitgeverij Keesing laat ons weten dat zij sinds vorig jaar een nieuw informatieblad heeft verspreid onder de naam « SQUADRON ».

Daarvan is nummer 2 zopas verschenen.

In deze uitgave maakt Keesing melding van tal van nieuwe uitgaven, meestal buitenlandse, op militair gebied, die door hem geïmporteerd worden. Zo komen uitgaven aan bod over vliegtuigen, uniformen, badges, tanks, pantserwagens, legereenheden, veldslagen, en in dit tweede nummer voor de eerste keer ook treinen.

Bent u geïnteresseerd in deze uitgave dan kan u steeds inschrijven voor **een gratis abonnement**. U hoeft dan enkel uw naam en volledig adres op te geven aan volgend adres : Keesing N.V. Dep. Squadron Keesinglaan 2-20 - 2100 DEURNE, met de vermelding : Gratis abonnement Squadron. Binnen enkele dagen ontvangt u dan nummer 2 van dit gratis magazine.

« DE ZEEKAART » PAS VERSCHENEN

Wij zijn verheugd U te melden dat een prachtig boekje op 64 blz. « DE ZEEKAART » (met talrijke praktische oefeningen en antwoorden) heden van onze persen verschijnt.

Iedere zeevarende of leerling, zij het in de plezier- en beroepszeevaart of de zeevisserij, zal aan dit degelijk werk met talrijke verzorgde illustraties en tekeningen, een flinke steun hebben bij de navigatie of bij het voorbereiden der examens in de zeevisserijscholen (nieuw programma), zeevaartonderwijs, yachtman- of navigatorproeven (ook Zeemacht !).

Het boek, van de hand van de heer E. Brouckxon (zelf Reserveofficier, navigatieleraar en yachtman), kan bekomen worden tegen de prijs van 160 fr., B.T.W. inbegrepen, plus 15 fr. verzendingskosten, mits storting van dit bedrag op postrekening 000-0418987-44 van Het Visserijblad, H. Baelskaai 30, Oostende of bij boekhandelaars, nautische uitgaven en ter drukkerij.

OR-FONCTIONNAIRE ET RAPPELS

Il n'y a guère, la Direction de l'Enseignement d'une grande ville du pays a émis une note de service qui, s'appuyant sur une décision du Collège Communal refusant un congé demandé par un OR en vue d'un rappel d'avancement, contenait les considérations suivantes :

Le refus repose sur le motif que l'avancement dans l'armée ne présente pas le moindre avantage pour le service et que si le membre du personnel est à ce point attaché à son statut à l'armée, il n'a qu'à utiliser son congé annuel à cette fin.

Et suivait dans cette note de service adressé aux chefs d'école l'instruction de ne plus accorder de congé extraordinaire pour couvrir un rappel d'avancement.

Les OR concernés se sont alors adressés à leur groupement OR/FN local.

L'UNOR, le Commandant de la Province, l'Etat-Major Général et le Cabinet du MDN furent consultés et échangèrent leurs avis.

Pour des raisons d'opportunité, les discussions furent menées par le Cercle local qui par son action résolue obtint que cette instruction illégale et blessante soit retirée.

S'il devait se faire que des OR fonctionnaires appartenant à votre cercle soient victimes de dispositions du même genre, ils pourraient attirer l'attention de leur administration sur :

La Loi du 1-3-58 (Moniteur Belge du 15-3-58) concernant le statut des officiers de carrière et de réserve.

Art. 95 - Les Administrations et régies de l'Etat, des Provinces, des Communes ou Associations de Communes, curcessionnaires de services publics, de même que les établissements subsidiés ou contrôlés par ces administrations et services, **sont obligés** d'accorder aux membres de leur personnel qui sont officiers de réserve les congés nécessaires pour l'exécution de leurs **prestations militaires, aussi bien pour leur formation que pour leur promotion**. Ces congés ne viennent **pas en déduction** des congés auxquels les intéressés ont normalement droit. AR du 8-1-65 (MB du 19-2-65)

Art. 2 - Les membres du personnel de l'Enseignement de l'Etat sont en congé d'office pendant les fractions du mois au cours duquel ils accomplissent en temps de paix des prestations militaires **de quelque nature que ce soit**. Ce congé est assimilé à une période de service. AR du 15-1-74 (MB 26-2-74)

Art. 27 - Sont en congé d'office les membres du personnel de l'Enseignement d'Etat :
a) pendant les fractions de mois civils aux cours desquelles ils accomplissent en temps de paix des prestations militaires de quelque nature que ce soit.

LOI du Pacte Scolaire du 29-5-59 (MB du 19-6-59).

Art. 7 - Un AR prévoit un règlement de congé uniforme pour l'enseignement de l'Etat et l'enseignement subsidié.

N.B. Les OR/FN qui éprouveraient des difficultés à ce sujet auprès de leur directeur contacteront leur secrétaire national H.P. ROGIE, PB94 à 8400 - OOSTENDE.

TRIBUNE LIBRE

Le déséquilibre des forces militaires entre l'Est et l'Ouest et plus spécialement les faiblesses des forces armées belges, l'inexistence d'une défense civile organisée ont été récemment signalées de divers côtés, que ce soit par le Ministre de la Défense Nationale, par le Général CLOSE, par des généraux en retraite ou par deux chefs d'Etat-Major (celui de la Force Aérienne et celui de la Force Navale).

Ces avertissements objectifs et dégagés de tout souci électoral ou partisan ont fait grande impres-

sion sur l'opinion publique, qui était jusqu'alors restée indifférente aux dangers qui nous menacent et qui maintenant a pris conscience de la situation. Les officiers de réserve - citoyens appelés à être des combattants en temps de guerre, portant responsabilité de vies humaines - ne peuvent ni ne veulent rester passifs ou indifférents devant ce réveil de la Nation. Ils se doivent d'ajouter leurs voix à toutes celles qui viennent de se faire entendre. A leur tour, ils demandent au gouvernement qu'il s'efforce de remédier aux défauts qui marquent notre appareil militaire, et plus spécialement :

— une durée insuffisante du temps de service militaire et la formation trop superficielle des miliciens;
— un système d'objection de conscience qui dénature le devoir que tout homme a de défendre son pays et discrimine les miliciens appelés à servir ;

— une pénurie de moyens notamment dans le domaine des carburants ;
— les prestations volontaires de week-end des officiers de réserve qui ont dû être supprimées à cause des 40 heures précitées et d'un manque de moyens.

Il est temps que le gouvernement et les politiciens fassent leur devoir en plaçant l'intérêt supérieur du pays au-dessus de leur vue à court terme, électorale, partisane ou particulière.

Extrait de
« Le chemin du devoir »
Lt Col-rés. BOTTU

DEFENSIEPROBLEMATIEK

Eind vorig jaar sprak Generaal CLOSE over de defensieproblematiek in de aula van de Universiteit van LEUVEN. Hier volgen enkele merkwaardige uitbreksels uit zijn exposé :

Voorafgaandelijk schetste de generaal **enkele zwakheden van de NAVO**, nl. iedereen behoudt zijn onafhankelijkheid waardoor een geïntegreerde buitenlandse en defensiepolitiek niet mogelijk zijn ; het contrast tussen de VSA die één geheel vormen en Europa dat verdeeld is en de speciale situatie van de Bondsrepubliek Duitsland. Deze kan geen autonome defensiepolitiek voeren, aangezien ze geen kernwapens mag bezitten en afhankelijk is van de geïntegreerde verdediging met haar bondgenoten. Dit getuigt enerzijds van solidariteit, maar hierdoor wordt de Bondsrepubliek ook afhankelijk van de zwakste schakel. Gen. CLOSE situeert deze in de Noordelijke Legergroepen, niet alleen bij de Belgen, maar ook bij de Nederlanders en de Britten. Wat de **situatie nu** betreft, stelt Gen. CLOSE dat door de SALT-akkoorden **de strategische wapens** bevroren zijn. De USSR heeft ze echter gevaloriseerd door een veel betere civiele bescherming op te bouwen. Bij een eventuele kernoorlog zou de verhouding tussen de slachtoffers zelfs 1 op 4 kunnen bedragen in het voordeel van de USSR. Bij de **tactische kernwapens** zijn er twee soorten : enerzijds de eurostrategische met middellange afstand, zoals de PERSHING II (1600 km), de cruise missile (2400 km) en de SS-20 en de Backfire (4000

km); en anderzijds, totaal verschillend van de vorige, de feitelijke tactische kernwapens (150 - 300 km) zoals bv. de Lance. Om het onderscheid duidelijker te maken, noemt men de eerste groep ook de Theater Nuclear Forces (TNF), waarbij men dan op het Europees theater doelt.

Zowel op het gebruik van de eerste als van de tweede rusten een aantal **beperkingen**. De beslissing ze te gebruiken ligt bij de president van de VSA. Ze gebruiken is een zware beslissing voor de toekomst van de mensheid, aangezien niemand de nodige ervaring heeft op dat vlak: zal er een escalatie komen en tot waar? Deze beslissing nemen zal daarom de nodige tijd vragen en in hoeverre zal het dan niet te laat zijn? Een tweede beperking wordt gevormd door de concentratie van mensen of materieel dat nodig is om tactische kernwapens met voldoende rendement te gebruiken. Indien de verdediging echter zwakke plekken vertoont waar gemakkelijk geïnfiltreerd kan worden, is deze concentratie niet noodzakelijk. Ten derde staat de publieke opinie negatief t.o.v. kernwapens. Welke staatsleider zal deze publieke opinie negeren door nieuwe wapens in te voeren of ze te gebruiken? En tenslotte zou een doorbraak van het Warschaupakt in Centraal-Duitsland 40.000 Russen onmiddellijk vermengen met 1.000.000 Duitse burgers, zodat het gebruik van kernwapens op dat ogenblik niet meer mogelijk is.

Omwille van al deze redenen gelooft Gen. CLOSE niet meer in het gebruik van kernwapens. De oorlog zal met **conventionele middelen** gevoerd worden. Op dat vlak vertrekt de NAVO van het standpunt dat het concentreren van Russische troepen ons voldoende tijd zal geven om onze troepen van hun vredes- naar hun oorlogskantons te brengen en te ontplooiën, om de reserves te mobiliseren en om de overzeese hulp te laten overkomen. Rusland kan echter zonder concentratie- of voorbereidingsperiode 27 divisies in Centraal Europa inzetten. Dat zou een enorme schok betekenen. Gen. CLOSE besluit hierop dat **Europa in zijn centrale sector niet in staat is zich te verdedigen**.

3) De toekomst

De VSA beloven hun troepensterkte bij het begin van een mogelijke crisis onmiddellijk te verhogen. Zij verwachten echter ook van Europa initiatieven, maar tot nu werd er weinig gerealiseerd. Sommige landen zoals België en Nederland zouden opnieuw meer troepen in Duitsland kunnen stationeren, het systeem van de Duitse Reservisten zou kunnen herzien worden en meer geschoeid worden op een Zwitsers of BROSOLET-systeem, enz... Indien echter de wil tot verdedigen niet aanwezig is, kan er ook niets verwezenlijkt worden. Gen. CLOSE kan niet begrijpen dat de VSA en Europa met een BNP dat 3maal zo groot is als dat van de USSR, niet in staat zijn een coherente verdediging te realiseren. **Volgens Gen. CLOSE is het volgende en door hem voorgestelde plan wel haalbaar**. Het is de eerste maal dat hij het aan de openbaarheid prijsgeeft. Langs het IJzeren Gordijn moeten dekkingstroepen opgesteld worden die sterk genoeg zijn om in-

filtraties of lokale aanvallen te neutraliseren. De gemechaniseerde pantsereenheden worden dan in de diepte, op 250 à 300 km naar het Westen opgesteld. Tussen beiden bevindt zich een potentieel leger van reservisten. Tegelijkertijd mogen de tanklegers niet geladen zijn en mag de tegenpartij controle uitoefenen op de munitiedepots. Op deze wijze zou er bij een eventuele aanval voldoende tijd zijn om de nodige tegenmaatregelen te nemen: de tanklegers moeten eerst laden, dan 250 à 300 km rijden en tenslotte de gordel van verdedigingstroepen doorbreken.

Alhoewel het een redelijk plan is, mogen wij geen valse hoop koesteren. Waarschijnlijk zullen de Russen het plan niet aannemen, enerzijds omdat zij geen controle toelaten en anderzijds omdat hun troepen in de DDR niet alleen tegen het Westen gericht zijn, maar ook tegen de DDR zelf. Niettegenstaande dat kunnen wij het proberen en het politiek initiatief nemen. En zo kunnen wij op zijn minst de Russen dwingen te zeggen waarom zij het niet aanvaarden. Wij hebben nooit de bedoeling gehad het Oostblok aan te vallen. In de NAVO heeft daar nooit één enkel plan bestaan en de Russen weten dat dank zij hun uitstekende inlichtingendienst. Indien wij Rusland willen aanvallen, dan hadden wij dat veel vroeger moeten doen toen wij nog het vereiste overwicht bezaten. Dit overwicht is nu in de handen van de tegenpartij.

Met dit laatste was de **discussie** reeds op gang, waarbij men veel aandacht besteedde aan het nut van een aanval voor de USSR. Gen. CLOSE beklemtoonde daarin dat zijn scenario van de invasie van West-Europa niet het enig mogelijke is. Er zijn alternatieven. Trouwens, indien de huidige indirecte strategie van de USSR slaagt, zullen zij zich niet aan een oorlog wagen. Eén zaak is zeker: zij willen de superhegemonie halen. Tot nu toe werden de crisissituaties in de hand gehouden, waarschijnlijk door de suprematie van de VSA. Maar wat zal er de volgende dertig jaar gebeuren? Er zullen immers nog crisissituaties komen. Een levensstandaard zoals in West-Europa wordt ook meer en meer door de doorsnee Rus geëist. De USSR kan dit echter niet verwezenlijken zolang het 15% van zijn BNP aan defensie besteedt. Daaruit kunnen spanningen ontstaan. En een oorlog kan binnenlandse moeilijkheden opheffen.

Verskillende interpellanten hadden het ook over de nieuwe kernwapens die mogelijk in Europa worden opgesteld. Waarom, vroeg men zich af, wanneer ze toch niet gebruikt worden. Gen. CLOSE stelde bondig dat afschrikking nodig is om chantage te vermijden. Een voorbeeld haalde hij uit de onmiddellijke actualiteit. L. BREZNEJEV had immers juist gezegd: « West-Europeanen, stelt geen nieuwe raketten op en wij zullen de onze niet tegen U gebruiken. »

Ook de rol van China kwam ter sprake. Volgens Gen. CLOSE is deze op dit ogenblik beperkt. De USSR zal zich niet in de Chinese massa wagen en China bezit niet de middelen om de USSR aan te vallen. Op langere termijn kan de verhouding tussen beide grootmachten wel een grote rol gaan spelen. Tenslotte stelde Gen. CLOSE nog dat de maximale afschrikking de bereidheid is van een volk zich te verdedigen tot het uiterste. Natuurlijk moet dat volk daar ook degelijk op voorbereid zijn.

LA FORCE NAVALE ET LES PROBLEMES BUDGETAIRES

Nous reprenons ici quelques extraits marquants d'un article paru récemment dans LE LLOYD ANVERSOIS. Il est signé ROGER P. et a été écrit en marge de la dernière visite de la presse à la Base navale de ZEEBRUGGE. Laissons parler l'auteur : Des restrictions draconiennes ont été imposées aux mouvements opérationnels de la flotte afin d'épargner au maximum le carburant. Si le budget n'est pas augmenté, le carburant disponible, en raison des augmentations successives du prix, ne permettra plus que 28 jours de mer par bâtiment, ce qui est bien en dessous du minimum de crédibilité. Dans sa conférence de presse du mois de février, le vice-amiral J.P. Van Dyck, chef d'état-major de la Force Navale avait déclaré que, pour conserver, la valeur opérationnelle de la flotte, un supplément budgétaire de 260 millions serait nécessaire. Cette somme serait partagée comme suit : 100 millions pour absorber les augmentations du prix du fuel - ce qui d'ailleurs ne permettrait encore que d'assurer le minimum vital de 85 jours de mer par unité, alors que le moyenne chez nos alliés est de 110 jours - 110 millions pour absorber les augmentations successives des salaires du personnel civil, soit 190 ouvriers et ingénieurs techniciens qui entretiennent la flotte. Il semblerait que là une solution ait été déjà trouvée et que le maintien de ce personnel civil soit actuellement assuré.

Il est évident que les marines alliées connaissent également de grandes difficultés causées principalement par l'augmentation du prix du pétrole, mais on semble prendre la chose d'une façon plus pragmatique, sans laisser cette question tomber au niveau d'une politique de démagogie électorale. Le plus bel exemple nous vient des Etats-Unis : le président Carter, dans son dernier discours sur la situation économique de son pays, a prôné des économies substantielles dans tous les domaines, mais SANS TOUCHER A LA DEFENSE ! Et ce n'est pas cette déclaration qui l'empêchera d'emporter les élections primaires de son parti.

Le matériel

Le carburant et le personnel ne sont pas les seuls problèmes auxquels la Marine doit faire face. En effet, si le programme des frégates « E 71 » a pu être complété à 95% (il reste encore quelques améliorations à apporter par-ci par-là, ainsi que l'acquisition d'une artillerie à tir rapide pour la défense rapprochée contre les missiles) il reste que l'avenir est mal assuré pour diverses composantes des activités navales.

Si l'on excepte le programme de chasseurs de mines tripartites (conçus conjointement avec les Marines néerlandaise et française) qui, malgré un retard de plus d'un an sur nos alliés, entrera dans sa phase active de réalisation d'ici peu, il reste à prévoir le remplacement d'autres matériels, si l'on veut conserver la crédibilité et l'efficacité de notre marine de guerre. Faute de crédits suffisants pour acheter du matériel neuf, la FN a dernièrement fait un appel restreint aux offres pour l'achat, en seconde main, de deux remorqueurs de mer pour remplacer le « A 950-O/Lt Valcke » et soulager les petits remorqueurs portuaires qui s'essouffent à Zeebrugge dans la manœuvre des frégates.

Le programme de construction actuel est, en dehors des chasseurs tripartites, réduit à la construction d'un navire océanographique, par ailleurs financé en grande partie par d'autres ministères.

Ce navire pourrait peut-être, grâce à sa capacité de modifier son équipement par un système modulaire de containers de différents types pour différents usages, renforcer la capacité de soutien logistique de la flotte en cas de conflit.

Il reste que le soutien logistique des nouvelles frégates n'est assuré encore que par de vieux dragueurs côtiers transformés, mal équipés pour cette mission et surtout qui ne peuvent développer que 13 nœuds au maximum devant les 28 nœuds des frégates : c'est pourquoi, la nécessité se fait sentir d'acquérir un navire de soutien logistique capable de ravitailler nos frégates à la mer, que ce soit en combustible, en munitions, missiles ou autres approvisionnements généraux. Une solution pratique - bien qu'un brin hybride - serait la construction d'un navire-école utilisé en temps de paix par la marine marchande et muni des possibilités de soutien logistique satisfaisantes pour nos frégates.

La composante « dragage » de notre flotte n'est plus assurée de nos jours que par des unités approchant rapidement de leur limite d'âge. Il est vrai que les chasseurs de mines tripartites ont conservé des possibilités de dragage mécanique, mais rien n'est encore assuré pour l'avenir en ce qui concerne le dragage magnétique et le dragage acoustique. Il est en effet des situations où le chasseur de mines perd toute efficacité et où il faut en revenir aux vieilles méthodes de dragage de mines. La réputation que s'est taillée au cours des années 50 et 60, notre Force Navale en matière de guerre contre les mines ne peut être ainsi laissée à la dérive : c'est d'ailleurs dans cette arme, moins sophistiquée que les autres, que les officiers de réserve pourront encore être employés efficacement.

D'un autre côté, il faudra aussi - en collaboration avec la gendarmerie et les commissariats maritimes - assurer la surveillance de notre plateau continental et pour cela mettre en ligne un ou deux patrouilleurs ou vedettes rapides. Ceci est un problème que connaissent toutes les marines du monde qui s'essouffent actuellement dans la surveillance du nouveau domaine maritime que la Conférence des Nations Unies sur le Droit de la Mer a accordé aux pays côtiers. Si, pour nous, Belges, ce problème n'est pas aussi vaste que pour les pays à vaste plateau continental, il n'en reste pas moins que pour faire appliquer en mer les lois que nous édictons, il faudra s'en procurer les moyens.

La situation internationale n'a guère évolué dans le sens de la détente, bien au contraire : ce n'est donc pas le meilleur moment pour procéder à des économies budgétaires qui ne pourraient que museler définitivement notre armée et notre marine en particulier. Il n'y a pas eu de général Close à la FN, mais croyez bien qu'on n'en pense pas moins dans nos bases navales et à bord de nos unités.

Henri ROGIE

Adj.-N5

GEWESTELIJKE AFDELINGEN WEST-VLAANDEREN

1. Informatiedag drie krijgsmachten

Op vrijdag 09 mei jongstleden organiseerde de Westvlaamse marinekring zijn traditionele infodag voor reserveofficieren van de drie krijgsmachten. Ook Franse reservisten van dek UNOR-DUNKERQUE namen aan de infovergadering deel.

Ondanks het feit dat Land- en Luchtmacht hun medewerking aan de infodag niet verleenden, kwamen de RO van deze machten evenwel in groot aantal op. Het was de voorzitter van de inrichtende kring, FKP(R), H. ROGIE, die de eer genoot de deelnemers welkom te heten in het Zeestation van ZEEBRUGGE. Daar hield immers een afgevaardigde van de M.B.Z. een exposé met lichtbeelden over de geplande werken in de Zeebrugse voor- en achterhaven.

Achteraf had een korte rondrit in de haven plaats. Door de werken aan de oude sluisbrug diende dit geleid bezoek spijtig genoeg ingekort te worden. Stipt op het middaguur waren de deelnemers te gast in de Marinebasis van ZEEBRUGGE, waar KVK BOEHME, 2de in bevel van de A960 GODETIA, hen welkom heette. Een korte maar lekkere lunch aan boord van het logistiek steunschip had dan onmiddellijk plaats.

In de namiddag was iedereen aan boord van de F912 WANDELAAR. Hier werd het gezelschap begroet door de Commandant van het fregatschip, FKP SEGHERS. Na een uiteenzetting met dia's over de opdrachten van het schip had een geleid bezoek van meer dan een uur plaats. Waarachtig een prachtige eenheid, dit fregatschip! Voor de meeste RO was dit bezoek immers een eerste kennismaking met de nieuwe eenheden. Eenieder was bij de rondleiding met deskundige uitleg uitermate geïnteresseerd.

Tot slot van de infodag was het de bevelhebber van NAVCOMZEB, FKP A. STRADIOT, die een beknopt exposé hield over de inrichting van de nieuwe basis en de plannen i.v.m. de verdere uitbouw.

Een zeer geslaagde infodag was die 09 mei waarempeel in alle opzichten.

2. Rijsttafel met dansavond

Het traditioneel bal bij kaarslicht van de Westvlaamse marinekring had dit voorjaar op vrijdagavond 20 juni plaats in de officiersmess van de Marinekazerne Bootsman JONSEN. Meer nieuws over dit gebeuren verneemt u in de eerstvolgende editie van Info-Reserve.

3. Internationale Schietcompetitie DUINKERKEN

Op zaterdag 28 juni jongstleden trok de Westvlaamse schuttersploeg naar de Noordfranse kapersstad DUINKERKEN voor het betwisten van de traditionele schietcompetitie met draagbare wapens. Relas over deze activiteit en behaalde uitslagen leest u eveneens in de volgende uitgave van ons informatieblad.

4. Marsen van de IJzer en M.S.A.

Ieder jaar neemt een kleine delegatie van de afdeling « West-Vlaanderen » deel aan de Vierdaagse Mars van de IJzer alsook aan de « Marche du Souven et de l'Amitié ». Eerstgenoemde activiteit heeft eind augustus plaats in de IJzervlakte en de M.S.A. en de Ardennen eind juni. Aangezien dit jaar aan RO geen marsbevelen worden uitgereikt voor sport- en infoactiviteiten is de deelneming aan deze marsen hoogst onzeker. Meer daarover in ons volgend nummer.

5. Liaisonofficiers

Ter gelegenheid van 150 JAAR BELGIE zal de Nationale Feestdag met bijzondere luister worden gevierd. Ook de Zeemacht voorziet grootse activiteiten in de maand juli.

Op 19 juli 1980 zal zijne Majesteit de Koning een vloot schouwen vóór de Belgische kust. Het vlootweekend zal samengesteld zijn uit Zeemachteenheden en oorlogsbodems behorend tot meer dan 10 Naties..

De 19de juli 's avonds of de 20ste 's ochtends voegen deze schepen een Belgische haven voor een officieel aanleggen aldaar. BRUGGE ontvangt 4 eenheden en ZEEBRUGGE 20.

OOST-VLAANDEREN

In een Frans marinetijdschrift vonden wij volgend relaas over het aanleggen van « LE FRINGANT » in de haven van GENT.

Le rail d'Ouessant ayant perdu tout mystère pour l'équipage on décida d'une escale pour l'escorteur côtier Le Fringant, la ville de Gand. Mais comment faire escale dans une ville située au beau milieu des terres ? En fait, personne n'ignore que ce riche centre culturel et commercial, bâti au cœur des plaines flamandes, au confluent de la Lys et de l'Escaut, est relié à la mer par le canal de Terneuzen. A l'aube glaciale du 27 février, Le Fringant s'engageait dans ce gigantesque ouvrage, long de 33 km et ouvert depuis 1968 aux navires de 60 000 tonnes.

Avec une certaine inquiétude chacun découvre un paysage d'usines, de raffineries et de docks qui évoquent davantage l'industriel « pays noir » qu'un agréable centre touristique. Le port se situe toutefois dans la lointaine périphérie de la ville. Aussi cette impression disparaît-elle dès la première visite de Gand, obligeamment organisée par le service du port qui met à la disposition de l'équipage un service de bus gratuit pour les déplacements de groupe. Dès lors le séjour s'annonce agréable et la vie d'escale commence dans toute sa nouveauté pour les cinq stagiaires ENA/ENM* qui vivent là leur premier véritable embarquement.

Un match de football oppose notre équipe à celle du NAVCOMANT d'Anvers et c'est par le score serré de 6 buts à 1 que nous acceptons de nous incliner, par pure courtoisie cela va de soi, devant l'équipe flamande.

Grâce aux bus et aux fameux tramways, si rares en France de nos jours, en vingt minutes les permissionnaires sont au cœur de la cité, et décou-

vrent les spécialités locales : anguilles au vert, waterzoi de poulet et autres carbonades qui disputent sans conteste la suprématie aux traditionnelles moules-frites.

La capitale spirituelle de la Flandre renferme de multiples merveilles d'architecture : la cathédrale St Bavon, les maisons des corporations du quai aux herbes, l'hôtel de ville, le beffroi... sans oublier le célèbre polyptique Van Eyck : l'adoration de l'Agneau mystique.

Pendant ce temps, Le Fringant s'ouvre tout entier à la curiosité des Gantois ; la traditionnelle vente des pompons rouges connaît comme toujours le même succès ; deux stagiaires de l'ENA ayant troqué à cette occasion leur statut d'intellectuel pour celui de camelot.

Si Gand est une ville belge, on y trouve également

des résidents français dont les familles organiseront pour nos marins une sympathique soirée à domicile.

Cette pratique, inconnue jusque-là pour certains d'entre nous, suscita l'enthousiasme général ; profitons de l'occasion pour remercier notamment M. et Mme Outters et leurs amis et leur transmettre notre meilleur souvenir.

L'équipage fit une excursion à Bruges. Le service du port mit à notre disposition un guide et un car ; hélas on ne peut que rester sur sa faim lorsque l'on visite ce joyau de la Flandre en trois heures mais, qui sait, peut-être Le Fringant y fera-t-il un jour escale. Nous le souhaitons car l'excellent accueil ainsi que la beauté des villes flamandes font oublier le brouillard et le temps froid fréquents dans ces régions du Nord.

Marines Militaires étrangères

par le Capitaine de Frégate (R) H. ROGIE

Dans la présente chronique, nous poursuivons notre aperçu concernant l'évolution des marines de guerre de l'OTAN.

FRANCE

1. Programme de construction des pétroliers-ravitailleurs d'escadre 72 type « Durance »

Afin de tenir compte de la multiplicité des objectifs assignés à la Marine nationale, et pour adapter les forces maritimes à leurs missions nouvelles comme à l'évolution des menaces potentielles, il y a lieu d'augmenter le nombre des bâtiments logistiques.

Parmi ces bâtiments figuraient trois pétroliers-ravitailleurs.

La construction de cette série de P.R.E. a débuté en 1973. Le maître d'œuvre industriel en est la DCAN de Brest (avec l'ECAN d'Indret comme coopérant principal).

Le premier P.R.E., la Durance, a vu son premier bloc mis sur cale le 10 décembre 1973. Lancée le 6 septembre 1975, la Durance a été admise au service actif le 12 avril 1977. Elle est depuis rattachée à l'escadre de l'Atlantique.

Deuxième bâtiment de la série la P.R.E. Meuse a été mis en chantier par décision no. 39 794 du ministre de la Défense du 26 septembre 1975. Le premier bloc a été mis sur cale le 2 juin 1977.

Originellement prévue pour le 1er trimestre 1979, la présentation aux essais devrait avoir lieu le 15 février 1980. La clôture d'armement est prévue pour

le 15 juin 1980. La Meuse devrait par la suite être rattachée à l'Escadre de la Méditerranée.

Le troisième P.R.E. (non dénommé à ce jour) a vu son premier bloc mis sur cale au 2e trimestre de 1979. La présentation aux essais officiels est prévue pour le 3e trimestre 1982. La clôture d'armement devrait avoir lieu le 1er janvier 1983.

2. Les corvettes antiaériennes

La programmation 1977-82 prévoit la construction de 3 corvettes anti-sous-marines et de 3 autres à vocation prioritaire antiaérienne. Ces bâtiments, quelle que soit leur mission, devaient être en ce qui concerne les dimensions et la propulsion identiques aux trois unités du type Georges Leygues actuellement en service ou en achèvement. La propulsion du type dit CODOG devait comprendre pour la marche à grande vitesse 2 turbines à gaz ROLLS ROY-CE et pour la navigation économique 2 diesels. Mais il est apparu que ce système s'il pouvait être maintenu pour les corvettes ASM ne convenait plus tout à fait pour les antiaériennes, notamment parce qu'il ne permettait pas de disposer de façon satisfaisante les armes et équipements dont on souhaitait doter ces bâtiments. L'utilisation de turbines à gaz nécessite en effet de très importants volumes en superstructures (aspiration d'air frais, évacuation des gaz de combustion) très gênants pour la mise en œuvre des armes et des radars. Heureusement une percée technique dans la propulsion diesel est de nature à combler ce handicap. Cette percée est l'amélioration des performances que l'on pense obtenir avec l'emploi de la double suralimentation. En utilisant ce procédé et sans entrer dans des détails techniques hors de propos dans cette chronique, il faut savoir qu'il est maintenant possible

d'accroître la puissance d'un moteur donné d'environ 30% sans changer sa masse spécifique. La remotorisation à titre expérimental du patrouilleur rapide la Combattante avec des moteurs analogues a permis d'augmenter sa puissance propulsive de 20% alors que l'encombrement et le poids étaient réduits d'environ 50%.

Le « tout diesel », maintenant que l'on peut accroître la puissance des moteurs sans augmentation de masse et de poids, présente plusieurs avantages :
— diminution de l'encombrement des aspirations d'air et des échappements des gaz de combustion ;
— remplacement des hélices à pales orientables par des hélices à pales fixes ;
— facilité de conduire résultant d'un seul type de machine.

Mais le diesel présente aussi des inconvénients :

- fonctionnement bruyant ce qui nécessite, pour diminuer les bruits rayonnés par le navire, une bonne suspension élastique ;
- travaux importants et de longue durée en cas d'avarie grave, ce qui n'est pas toujours le cas pour la turbine à gaz où il suffit le plus souvent de remplacer un élément hors d'usage par un autre, opération ne demandant parfois que quelques heures ;
- un entretien constant.

Ayant pesé le pour et le contre de ces avantages et de ces inconvénients, la Marine s'est décidée à doter de 4 moteurs SEMT-PIELSTICK 18 PA 6 BTC les corvettes antiaériennes. A pleine puissance on espère atteindre une vitesse maxima de l'ordre de 29 nœuds.

Les autres caractéristiques de ces corvettes sont les suivantes :

- déplacement moyen d'essais : 4.000 tonnes ;
- dimensions : 139 m x 14 m x 5,50 m ;
- distances franchissables : 8.200 nautiques à 17 nœuds, 5.000 nautiques à 24 nœuds ;
- armement :

a. missiles surface-air : 1 système SM-1 MR (rampe MK 13-40 missiles) provenant de la récupération après mise à niveau de matériels prélevés sur les escorteurs d'escadre « tartarisés » ;

b. missiles antisurface : 4/MM 38 ou 8/MM 40 selon l'option retenue ;

c. artillerie : 2/100 CA (1 x 2), 2/20 CA (1 x 2) ;

d. ASM : 2 catapultes fixes pour le lancement de torpilles ASM,

— équipement électronique :

* 1 radar de veille-air DRBV 26 ;

* 1 radar tridimensionnel DRBJ11 à balayage électronique en phase. Ce radar est en cours de développement ;

* 2 radars de conduite de tir des missiles SM-1 MR ;

* 1 radar de conduite de tir d'artillerie ;

* 1 système SENIT 6 d'exploitation des informations. Conçu par le Centre de programmation de la Marine, il fédère plusieurs minicalculateurs IRIS 15 M de conception et fabrication nationales à l'aide de liaisons numérisées et comprend une nouvelle

génération de visualisation particulièrement adaptée au commandement ;

* nombreux équipements de guerre électroniques dont 4 lance-leurres ;

* 1 sonar DUBV 25 ;

— équipage : environ 200 hommes.

Les navires AA n'auront pas d'hélicoptère en permanence mais une plate-forme permettra d'en recevoir.

Dans leur ensemble, les futures corvettes de notre Marine nationale soutiennent aisément la comparaison avec les unités de même tonnage en service ou en projet dans les marines étrangères.

3. Les nouveaux bâtiments

Essais après modernisation ou grands travaux

Après travaux de modernisation exécutés par l'arsenal de Lorient (mise en place de deux hélicoptères Lynx WG 13 et du système surface-air à courte portée Crotale (8 missiles sur affût, 18 en soute), transformation de la chauffe au mazout en chauffe au gasoile), la frégate Duguay-Trouin a fait ses essais à la mer en novembre, puis a gagné Brest fin décembre avant de rejoindre l'escadre de l'Atlantique à Brest après un stage au CEF en janvier 1980.

Rappelons que le Tourville doit passer par cette même modernisation en 1980 et le De Grasse en 1981.

L'EE Duperré a exécuté en décembre ses essais à la mer après travaux. Quant au DO Berlaumont qui vient de se faire moderniser à Cherbourg, c'est en janvier qu'il a effectué les essais à la mer consécutifs à ces travaux.

Essais avant admission au service actif et divers

La corvette Dupleix a procédé à ses essais avant admission au service actif en décembre.

La corvette Georges Leygues a été soumise à des essais de résistance aux chocs en novembre à Toulon.

Clôture d'armement

La clôture d'armement a été prononcée pour le chasseur de mines Garigliano le 19 septembre et pour l'avis Lieutenant de Vaisseau Le Hénaff le 7 novembre ; avant son appareillage de Lorient pour sa traversée de longue durée de 14 novembre, ce dernier bâtiment avait été co-parrainé par la ville de Quimper et les services spéciaux de la Défense nationale.

Armement définitif

La date d'armement définitif du Tonnant, notre cinquième sous-marin nucléaire lanceur d'engins, a été fixée au 15 septembre 1979. Sa première patrouille est prévue pour mai 1980. A cette époque la France pourra avoir en permanence à la mer deux SNLE armés de 32 missiles M20.

Voici d'ailleurs quelques renseignements concernant les derniers développements des missiles stratégiques français :

Trois essais réalisés au mois de juillet dernier ont prouvé le bon fonctionnement des missiles en service et en développement pour nos forces nucléaires. **Un tir d'un engin M20** identique à ceux qui équipent dorénavant la totalité des sous-marins lanceurs d'engins de la Force océanique stratégique (FOST) a été effectué avec succès à partir d'un sous-marin. Cet essai porte à plus de dix le nombre de succès consécutifs obtenus dans les tirs d'engins M20 effectués pour la plupart à partir de sous-marins en plongée.

Le tir du missile S3 a été une réussite qui marque l'achèvement du développement de l'engin dont seront prochainement dotées les installations du plateau d'Albion des Forces aériennes stratégiques (FAS). Les bons résultats de cet essai sont venus confirmer ceux des tirs expérimentaux précédents. Ils ont permis de conclure à la qualification opérationnelle du S3, de ses matériels et des procédures de mise en œuvre.

Le système M4, missile de portée améliorée à têtes multiples, équipera à partir de 1985 les SNLE en remplacement progressif du système M20.

GRECE

Livraison du sous-marin Amphitriti

Le 14 août 1979, l'Amphitriti, deuxième sous-marin de la seconde tranche de 4 unités du type 209 commandée par la Grèce aux chantiers allemands Howaldt de Kiel, a quitté ce port pour Salamis où il est arrivé le 6 septembre. Le Poseidon, premier de cette tranche de sous-marins de 980/1.200 tonnes, avait rallié la Grèce en avril 1979.

Le troisième, baptisé Okeanos, lancé en novembre 1978, sera livré en 1980. Le dernier, le Pontos, a été lancé le 29 mars 1979.

GRANDE-BRETAGNE

1. Lancement du SNA « SPLENDID » et construction de sous-marins classiques

L'HMS Splendid a été lancé le 5 octobre dernier aux chantiers Vickers de Barrow in Furness. Il est le sixième et dernier du type Swiftsure et le douzième sous-marin nucléaire d'attaque de la Royal Navy. Son admission au service actif est prévue pour 1981. Les sous-marins du type Swiftsure, réputés pour leur fonctionnement silencieux, présentent les caractéristiques suivantes :

- déplacement : 4.500 tonnes en plongée ;
- longueur : 86,9 m ;
- largeur : 10,1 m ;
- tirant d'eau : 8,2 m (milieu. 8,5 m à l'AR) ;
- Propulsion : 1 réacteur à eau pressurisée, 2 turbines à engrenages English Electric développant au total une puissance de 11.000 kW et agissant sur une seule ligne d'arbre dotée d'un hélice de grandes dimensions ;
- vitesse : 20 nœuds en surface, 28 en immersion ;
- armement : 5 tubes lance-torpilles avec un total de 26 torpilles ; celles-ci, du type Mk 24 Tigerfish, sont filoguidées.

Les SNA suivants, du type Trafalgar, seront de même conception mais encore plus discrets. Leur ar-

mement, outre des torpilles, comprendra également le missile américain antisurface Sub-Harpoon que la Royal Navy a adopté et dont certains éléments seront fabriqués sous licence par l'industrie britannique. L'HMS Trafalgar a été commandé chez Vickers et une seconde unité devait l'être d'ici la fin de l'année budgétaire 1979-1980, c'est-à-dire avant le 31 mars 1980. Le maquetage de ces sous-marins ne sera pas réalisé, comme pour les sous-marins précédents, en bois et grandeur nature, mais au 1/5 en perspex transparent. Un laser balaisera le modèle en liaison avec un ordinateur qui, détenant les spécifications des équipements, permettra de déterminer si leur disposition pose des problèmes. Dans la Royal Navy, la mission prioritaire des sous-marins nucléaires d'attaque est comme dans l'US Navy la lutte contre les sous-marins adverses ; ils peuvent être employés soit isolément soit en protection ASM avancée d'une force navale. Il est cependant apparu à l'Amirauté britannique que pour certaines tâches relevant des missions qui lui incombent dans le cadre OTAN en Atlantique et en mer de Norvège, comme par exemple la surveillance des passages obligés, l'emploi de sous-marins aussi coûteux que les SNA n'était peut-être pas indispensable. Aussi la Royal Navy envisage-t-elle de reprendre la construction de sous-marins classiques pour assurer la relève des Oberon actuellement en service. Lors de l'exposition de matériel naval (Royal Navy Equipment Exhibition) qui s'est déroulée du 10 au 14 septembre 1979 à Whale Island (Portsmouth), la firme Vickers a présenté un projet de sous-marin classique, le type 2.400, qu'elle désigne comme le successeur des Oberon. Ce sous-marin est avant tout un porteur de systèmes de détection très performants notamment dans le domaine de l'écoute passive. Selon les indications fournies par Vickers, le type 2.400 aurait pour caractéristiques :

— très grande discrétion, ce qui implique un rayonnement acoustique aussi réduit que possible grâce notamment à des formes de coque extérieure très hydrodynamiques et à la suspension élastique de tous les équipements (moteurs, auxiliaires, etc.) pouvant être une source de bruits ;

- déplacement en immersion : 2.400 tonnes ;
- diamètre de la coque épaisse : 7,60 m ;
- propulsion : diesel électrique ;
- vitesse en plongée : plus de 20 nœuds en pointe ;
- autonomie en patrouille : (calculée sur la base de 2.500 nautiques à vitesse de transit normale) : 28 jours ;
- armement 6 TLT plus 12 torpilles de réserve, Sub-Harpoon éventuellement ;
- équipage : 46 hommes seulement, ce qui implique comme pour les sous-marins néerlandais du type Walrus une automatisation extrêmement poussée de tous les équipements.

Selon les données actuelles, la Royal Navy envisagerait la construction de 8 à 10 sous-marins du

2. Constructions neuves type 2.400.

Le porte-aéronefs HMS Invincible poursuit ses essais (voir photo dans Marine n° 105, p. 25). Il ralliera la flotte fin 1980 ou au début de 1981. La construction à flot de son sister ship Illustrious se

poursuit. Le 3^e bâtiment de cette série l'Ark Royal a été commandé mais n'est pas encore en chantier. Dans la catégorie des destroyers, l'HMS Gloucester a été mis sur cale le 25 octobre 1979. Il est le 12^e bâtiment de la série des Sheffield dont la situation est la suivante :

- en service : HMS Sheffield, Birmingham, Coventry, Cardiff, Newcastle, Glasgow,
- en construction : HMS Exeter, Southampton, Nottingham, Liverpool, Manchester, Gloucester ;
- commandés : Edinburgh, York.

A partir de la 10^e unité, c'est-à-dire du Manchester, ces destroyers seront un peu plus longs (141 mètres, contre 125) et plus larges (14,9 m contre 14,3) que leurs prédécesseurs. Leur déplacement en pleine charge passera de 4.100 à 4.400 tonnes. L'armement, par contre, restera le même (1 système surface-air Sea Dart à moyenne portée, 1/114 CA, 1 hélicoptère ASM WG 13 Lynx, 6 T/ASM). Cet agrandissement des Sheffield, à l'étude depuis trois ans, a été décidé pour améliorer la tenue à la mer de ces destroyers.

Pour ce qui concerne les fréquences ASM type B de 4.400 tpc, l'HMS Broadsword est en service ; le Battleaxe et le Brilliant sont en achèvement à flot ; le Boxer et le Brazen sont commandés. Selon les prévisions, 6 unités de ce type devraient être en service en 1985.

Dans les autres catégories de bâtiments, le premier des 5 dragueurs chasseurs de mines de la classe Hunt, à coque en plastique et fibre de verre, l'HMS Brecon est en essais. Le 6^e et avant-dernier patrouilleur de surveillance des installations pétrolières off-shore type Island a été admis récemment au service actif. Il en est de même pour les bâtiments logistiques de la Royal Fleet Auxiliary Fort Austin et Fort Grange. Cette flotte auxiliaire a par ailleurs affrété 2 pétroliers marchands pour remplacer le Cherryleaf et l'Orangeleaf rendus à leurs propriétaires. Ces pétroliers ont été baptisés Appleleaf et Brambleleaf ; leur déplacement en pleine charge est d'environ 30.000 tonnes.

3. Le nouveau sonar type 2016

Le dernier né des sonars britanniques Plessey Marine est le type 2016 installé sur les plus récentes fréquences. Commandé en 1973 après de très satisfaisants essais effectués sur un navire d'expérimentation, il se concrétisa en un prototype devenu opérationnel en 1978 et donne lieu actuellement à des fabrications de série. Son avantage capital sur ses prédécesseurs réside dans l'extrême rapidité de transmission (automatique) des données, préalablement traitées par calculatrice intégrée, jusqu'aux postes centraux de décision. D'une indéniable complexité, il est également d'une exceptionnelle fiabilité et d'une très grande facilité d'entretien et d'exploitation. Les promoteurs de ce nouveau sonar font valoir de bonnes raisons pour établir que le sonar de coque ne saurait être condamné par les performances possibles - mais non toujours réalisables - du sonar remorqué. Avec le 2016, et plus spécialement grâce à son équipement en ordinateur, le grand problème est même résolu de la séparation des échos entre utiles (sous-marins ennemis) et parasites (infiniment plus difficiles à identifier dans l'eau et près des fonds que dans l'air libre pour les radars...).

Le sonar Plessey Marine 2016 a été étudié et mis au point en collaboration avec le ministère de la Défense, Ferranti Computer Systems et Marconi Radar Systems ; il est stabilisé au roulis et conçu pour s'adapter au dôme sonar standardisé (en CVR) de la Royal Navy.

PAYS-BAS

Mise en chantier du sous-marin d'attaque Walrus

L'an passé, le ministre de la Défense néerlandaise avait passé commande pour un sous-marin d'attaque à hautes performances et pris une option pour un deuxième bâtiment. Ces nouveaux sous-marins sont destinés à remplacer le Dolfijn et le Zeehond qui sont les plus anciens de la marine royale (le premier est entré en service en décembre 1960, le second en mars 1961) et qui firent sensation à l'époque en raison de leur conception assez originale puisque leur coque épaisse comporte trois cylindres parallèles : un supérieur et deux autres un peu plus courts placés au-dessous et de chaque côté du premier, l'équipage et l'armement étant logés dans le cylindre supérieur, les deux autres contenant les batteries et l'appareil propulsif.

Le remplaçant du Dolfijn, qui a reçu le nom de Walrus, a été mis sur cale le 11 octobre dernier aux chantiers navals Rotterdamse-Droogdock. Ses essais sont prévus pour 1983. De même que sur les nouveaux sous-marins d'attaque classiques que projette de construire la Royal Navy, l'accent sera mis sur un fonctionnement aussi silencieux que possible. La coque en acier français Marel à haute limite élastique permettra aux Walrus d'atteindre une immersion largement supérieure à celle de leurs prédécesseurs. Grâce à une automatisation très poussée de tous les équipements, de la conduite du navire et de la direction de lancement à partir d'un poste central unique, les Walrus pourront se contenter d'un équipage de 49 hommes au lieu de 67 sur les Zwaardvis dont le tonnage est sensiblement du même ordre. Les autres caractéristiques de ces nouveaux sous-marins sont :

- déplacement : 1.900 tonnes (Genève), 2.500 tonnes en immersion ;
- longueur : 67 mètres ;
- diamètre extérieur maximum : 8,50 m ;
- propulsion : diesel électrique comprenant 3 diesels dynamos, 1 moteur électrique de propulsion actionnant une hélice de grandes dimensions à 7 pales ;
- vitesse maxima : 21 nœuds en plongée ;
- armement : 6 tubes lance-torpilles de 533 mm avec un total de 20 torpilles. L'utilisation encapsulée du missile antisurface américain Harpoon est prévue.

FINLANDE

Le mouilleur de mines Pohjanmaa

Construit aux chantiers Wärtsilä, à Helsinki, le mouilleur de mines Pohjanmaa a été livré le 8 juin 1979 à la marine finlandaise. Ce bâtiment servira en temps de paix de bâtiment-école. Le Pohjanmaa devait à l'origine s'appeler Ruotsinsalmi. Commandé fin 1977, mis sur cale en mai 1978 et lancé le 28 août 1978, il présente les caractéristiques suivantes :

- coque renforcée pour la navigation dans les glaces ;
- déplacement standard : 1.100 tonnes ;
- longueur : 78,2 m (hors tout) ;
- largeur : 11,6 m ;
- tirants d'eau : 2,6 m (D Standard), 3 m (pleine charge) ;
- propulsion : 2 diesels Wärtsilä Vasa type 16 V 22 B de 2.900 ch (2.133 kW), 2 hélices à pas variable, 1 propulseur d'étrave.
- performances :
 - * vitesse maxima : 20 nœuds ;
 - * distance franchissable : inconnue.
- puissance électrique : 1.040 kW (4 diesels alternateurs de 260 kW).
- armement :
 - * 1/120, 46 calibres Bofors à double usage (CA et but marin) automatique dont les caractéristiques sont :
- Poids de la tourelle : 28 tonnes ;
- Vo : 800 m/sec ;

- Cadence théorique : 80 coups/minute ;
- Amplitude : de -10° à $+80^{\circ}$;
- Vitesse de pointage en élévation : 32° /seconde avec accélération de 40° /seconde² ;
- Vitesse de pointage en circulaire : 40° /seconde avec accélération de 40° /seconde² ;

Portée maximale théorique en tir surface : 18.000 m. L'approvisionnement immédiat (2 barilletts + 2 chargeurs) permet de tirer 48 projectiles d'affilée avant rechargement.

- * 2/40 CA, 70 calibres (1 x 2) Bofors ;
- * 8/23 CA (II x 4). Ce matériel est sans doute d'origine soviétique ;
- * mines.
- équipement électronique : 1 radar de veille air, 1 radar surface, 1 radar de conduite de tir, 1 sonar.
- équipage : 56 hommes, plus logements pour 70 personnes.

ARGENTINE

Construction de six sous-marins

La marine argentine (cf. nota) a signé en 1979 un contrat avec les chantiers allemands Thyssen pour la construction de six sous-marins, quatre de 1.700 tonnes et deux de 1.400 tonnes. Le premier doit être construit à Emden et les autres assemblés en Argentine. La mise sur cale du premier 1.700 tonnes aura eu lieu aux chantiers allemands avant la fin de 1979, le bâtiment devant, selon les prévisions, entrer en service en 1983. La construction en Argentine sous licence des trois autres sous-marins de ce type et des deux 1.400 tonnes devrait commencer en 1982. Il faut signaler à ce propos que les chantiers argentins ne feront que réaliser l'assemblage des coques. Les tronçons préfabriqués à 80 % seront construits en RFA et transportés en Argentine.

Le sous-marin de 1.700 tonnes présente les caractéristiques suivantes :

- dimensions : 64,10 x 7,3 x 6,5 m ;
- propulsion : diesel électrique comprenant 4 diesels dynamos de 1.100 kW chacun, 1 moteur électri-

que de propulsion de 6.000 kW ;

— performances :

- * vitesse maxima en plongée : 25 nœuds ;
- * vitesse maxima en surface : 13 nœuds ;
- * armement : 6 TL/533, plus 16 torpilles de réserve ;
- équipage : 16 hommes.

Le sous-marin de 1.400 tonnes est un peu moins long, un peu moins rapide (21 nœuds en immersion) et son autonomie est légèrement inférieure.

Commande de patrouilleurs en Espagne

La marine argentine a commandé en 1979 quatre patrouilleurs de 900 tonnes aux chantiers espagnols de l'Empresa Nacional Bazan de San Fernando, près de Cadix. Un cinquième bâtiment sera construit en Argentine avec l'assistance technique de cette firme. Ces patrouilleurs de 20 nœuds de vitesse et d'un bon rayon d'action sont destinés à la surveillance de la zone économique des 200 nautiques. Leur armement sera assez sommaire.

U.S.A.

Nouveaux bâtiments

Le Président CARTER a signé la loi (Defense Autorisation Bill) approuvant le budget militaire pour l'année fiscale 1980 et comprenant entre autres la construction d'un porte-avions nucléaire (CVN) du type Nimitz, qui sera le 4e de cette série (Nimitz, et D.D. Eisenhower en service, C. Vinson en chantier) et le cinquième CVN de l'US Navy (cf. nota 1).

Le Président CARTER a donc fait siennes les conclusions auxquelles avaient abouti la commission de conciliation du Sénat et de la Chambre des Représentants en recommandant la construction de ce bâtiment. Cette décision met un terme à la controverse qui opposait les tenants d'un porte-avions plus petit, 55 à 50.000 tonnes, à propulsion classique, le CVV, et ceux, les plus nombreux, semble-t-il, au sein de la Navy, pour qui les grands CVN avaient la primauté. Pour l'instant, il n'y a pas encore de précisions sur les autres constructions inscrites au budget 1980, mais elles pourraient être, outre l'abandon du porte-avions classique, assez différentes de ce qui avait été prévu au projet de budget présenté par l'administration (1 SNA type Los Angeles, 1 SNLE type Ohio, 1 destroyer Aegis type DDG 47, 6 frégates FFG 7 et 5 navires de surveillance acoustique des océans (T. Agos) système « SURTASS »).

Le SSN 711 San Francisco a été lancé le 27 octobre 1979. Il est le 24e de la classe Los Angeles, qui comprendra 35 unités ; 10 sont déjà en service.

Le destroyer DD 985 Cushing, de la série des Spruance (8010 tpc) a été admis au service actif le 20 octobre 1979 et affecté à la Flotte du Pacifique. Ceci porte maintenant à 23 sur 31 le nombre de destroyers de ce type en service dont 11 dans le Pacifique et 12 dans l'Atlantique. Sept autres sont lancés et en cours de finition ; leur livraison sera achevée en avril-mai de cette année 1980. Le 31e bâtiment, le DD 997 inscrit au budget de 1978 a été récemment mis sur cale.

Pour ce qui concerne les 34 frégates de 3.605 tpc type FFG 7 commandées ou financées (budgets des FY 76 à 79 inclus), seul le prototype OH Perry est en service. Les FFG 8 à 13 sont en achèvement ; leur entrée en service interviendra dans le courant de cette année 1980. Quatre autres ont été lancées récemment. Rappelons que 3 unités de ce type (Adelaïde, Canberra et une autre non baptisée) sont en construction pour le compte de la Royal Australian Navy.

Acquisitions d'aéronefs

L'exercice fiscal 1980 qui s'est ouvert le 1er octobre 1979 prévoit les acquisitions suivantes pour l'Aéronavale :

- 24 F 1 Tomcat d'interception tous temps ;
- 15 F 18 A Hornet de chasse et assaut léger ;
- 6 AGE Intruder d'assaut moyen ;
- 6 EA 6 B Prowler de guerre électronique ;
- 3 EC 130 Q Hercules de commandement TACAMO ;
- 15 CH 53 E Sea Stallion.

De nouveaux sonars pour les croiseurs de l'US Navy

Les sonars actuels SQS 23 du croiseur nucléaire CGN9 Long Beach et des 9 croiseurs de 7.800 tpc classe Leahy vont être remplacés par de nouveaux sonars AN/SQQ 23 au titre de l'opération PAIR (performance and integration reflit). C'est la firme Sperry qui est chargée de cette fourniture au titre d'un contrat de 35,5 millions de dollars portant sur les 10 équipements nécessaires. A souligner que ces nouveaux sonars, à un seul dôme, seront moins coûteux à installer que les sonars identiques mais à dôme double qui seront les DDG classe Charles Adams à l'occasion de leurs refontes.

Déploiement d'un gros « Task Group » nucléaire dans l'océan Indien

Selon la presse américaine, le porte-avions nucléaire Nimitz et les croiseurs nucléaires lance-missiles California et Texas, qui étaient depuis septembre

dernier incorporés à la 6e Flotte en Méditerranée, l'ont quittée le 4 janvier 1980 en route vers l'océan Indien via le Cap pour relever le porte-avions Kitty Hawk et son escorte qui ont été, avec le groupe Midway, déployés en mer d'Arabie à la suite des événements d'Iran. Cette information ne signifie pas cependant que le Nimitz soit un jour définitivement affecté à la Pacific Fleet, quoique cette affectation soit à l'étude depuis un an. Le Midway devrait en outre être relevé par le Coral Sea pour renforcer les moyens logistiques affectés aux forces aéronavales actuellement en mission en mer d'Arabie, la Navy a par ailleurs envoyé à Diego Garcia un bâtiment-base de destroyers, le Dixie, et le ravitailleur de combat White Plains. Le premier est aménagé en navire atelier capable de soutenir, notamment en missiles, armes et équipements, un groupe de croiseurs ou de destroyers. Le second, équipé de 11 postes de ravitaillement à couple, est grée pour livrer à la mer des vivres, du carburateur ainsi que des rechanges aviation et différents matériels pour les bords. Après l'arrivée de ces deux bâtiments à Diego Garcia, les deux porte-avions et leur escorte déployés dans l'océan Indien disposeront d'un train logistique fort d'un bâtiment-base de destroyers, de deux ravitailleurs de combat et de trois grands pétroliers.

Du côté soviétique, le croiseur lance-missiles Petropavlosk (10.000 tpc, 30 nœuds, 2 rampes quadruples pour les missiles ASM et surface-surface SS N-14 ; 2 systèmes AA à moyenne portée SAN 3 et 2 courte portée SAN 5 ; voir caractéristiques détaillées et photographie dans Marine n° 100, p. 64) et 5 autres bâtiments de moindre importance avaient été signalés à la mi-janvier en mer de Chine cap au Sud vers l'océan Indien où ils pouvaient se montrer à la fin du mois.

Nota 1 : A l'heure actuelle l'US Navy compte 3 porte-avions et 8 croiseurs nucléaires. Un porte-avions, le Carl Vinson, du type Nimitz, et 1 croiseur sont en chantier. Un des porte-avions, l'Entreprise, et le croiseur Long Beach sont en grande refonte ; la durée des travaux est évaluée à deux années.



International Electronic Service N.V. „INES”

Terbekehofdreef 54 — 2610 Wilrijk

Tel. 031 / 28.10.32 (10 lijnen) — Telex 31895

Afdeling Marine en Systemen

Bijhuizen te Oostende en Gent

Agenten voor :

Anschütz, Amplidan, Dancom, Danse Securitas, Decca Isis, Decca Navigator, Decca Radar, Decca Survey, Ginge, Grundy, Hovermarine, Ibak, Jungner, Plessey, Rapp Electronic, Redifon, Simrad, Speich, Stone en Magnavox...

Africa

Port Technical Director

Port Kamsar - Republic of Guinea - West Africa.

Salary paid in U.S. dollars + 25 percent paid in local currency.

International mining consortium of six major aluminium companies requires the above appointment for their marine terminal, exporting approximately 9 million tons of bauxite per annum plus 120,000 tons of calcines bauxite per annum.

Position: Overall responsibility for the technical and economic operation and maintenance of port facilities and channel complex to permit export of bauxite in dry bulk carriers in the 40,000 ton range. Vessels importing operating materials and supplies for mining operation, industrial complex and townsites will also use the port facilities.

Responsible for port organisation supplying the following services: pilotage... tug and launch services... maintenance and operation of navigational aids... harbour equipment maintenance... all supporting shore activities... budget and financial controls... training personnel.

Office acts as sole agent for vessels using port. Works in close liaison with governmental departments. Reporting to the director will be: harbour master, buoy master, marine equipment supervisor, marine office manager, general cargo and warehouse supervisor and harbour pilots.

Qualifications: University graduate engineer or equivalent high-level technical training. Broad managerial ability and a background of prior experience in port technical management and maintenance gained in a port with a reasonably high level pattern of vessel traffic. Must be capable of establishing department budgets and expenditure controls.

Language: A fluent knowledge of the French language is a prerequisite as well as capability of clearly expressing himself in the English language.

Contract will be for two years' duration with possibility of extension.

Benefits: Modern air conditioned and furnished accommodations, free medical care on site and life insurance. Free schooling (kindergarten through 8th grade) with liberal allowance to cover education outside West Africa above 8th grade. Six weeks vacation per year with paid air transportation.

This position may be for you, or possibly for a friend? Don't hesitate, we expect your questions...

For further information, please contact us by telephone from 09,00 hs to 18,00 hs on weekdays: 02/539.26.18, or send your detailed résumé to the address below. Please mention ref. G/2002 on the envelope. Absolute discretion guaranteed.

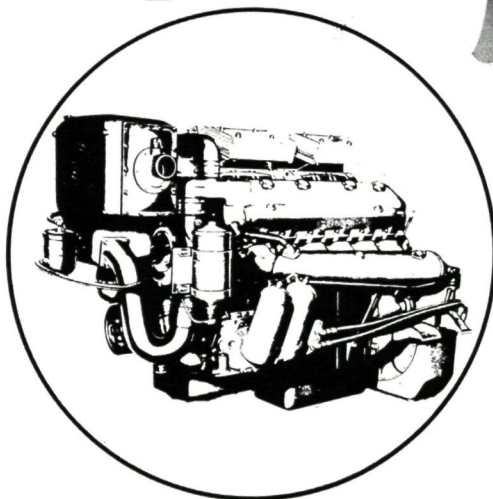


Trust - Human Resources,
rue de Livourne 80, B - 1050 Bruxelles.

Etn. **C. VERSWIJVER** N.V.

Detroit Diesel Engines

- Verkoop - Service
- Reparatie - Revisie
- Ruilmotoren
- Wisselstukken
- Vermogen van 20 - 1.600 PK
- Voor Scheepsvaart & Industrie
- Stroomagregaten tot 2500 Kw
- Boegschroef Motoren

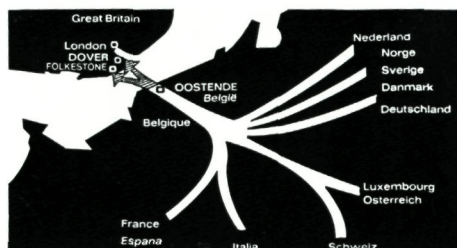


EXCLUSIVE DISTRIBUTOR
ETN. C. VERSWIJVER N.V.

Zetel : Venusstraat, 7-9 - 2000 Antwerpen - Tel. 031/33.59.96 - Telex 32.569
Branch : Kaleweg, 5 - 9910 Mariakerke Gent - Tel. 091/26.56.69 - Telex 12.063



Twee snelle en gemakkelijke « SEALINK » verbindingen tussen België en Groot-Brittannie
OOSTENDE - FOLKESTONE
OOSTENDE - DOVER



- * Tot 16 overvaarten per dag in elke richting tussen Oostende en Dover of Folkestone.
- * Gunstige tarieven - Vermindering voor groepen.
- * Speciale reductiebiljetten voor reizen van korte duur :
 - Reizigers zonder voertuig : shopping trips (48 u.), winter-weekends excursies, nachtroutebiljetten enz.
 - Automobilsten : — 24 u. excursie : U betaalt slechts de NORMALE prijs van de heenreis voor een heen- en terugreis
 - 60 u. excursie : $\pm 35\%$ vermindering op de normale prijs van de wagen en van de inzittenden
 - 5 dagen excursie : $\pm 20\%$ vermindering op de normale prijs van de wagen en van de inzittenden (tijdens periode tot 31.03.1979 zelfs $\pm 50\%$ reductie).

- Inlichtingen, kosteloze documentatie, enz.**
- Erkende reisagentschappen en automobielclubs.
 - Regie voor Maritiem Transport
 Belliardstraat 30, 1040 Brussel (tel. 230.01.80)
 Natiënkaai 5, 8400 Oostende (tel. 70.76.01).

Mazout zonder zorgen



Votre sécurité mazout

BOELWERF

N.V.

TEMSE

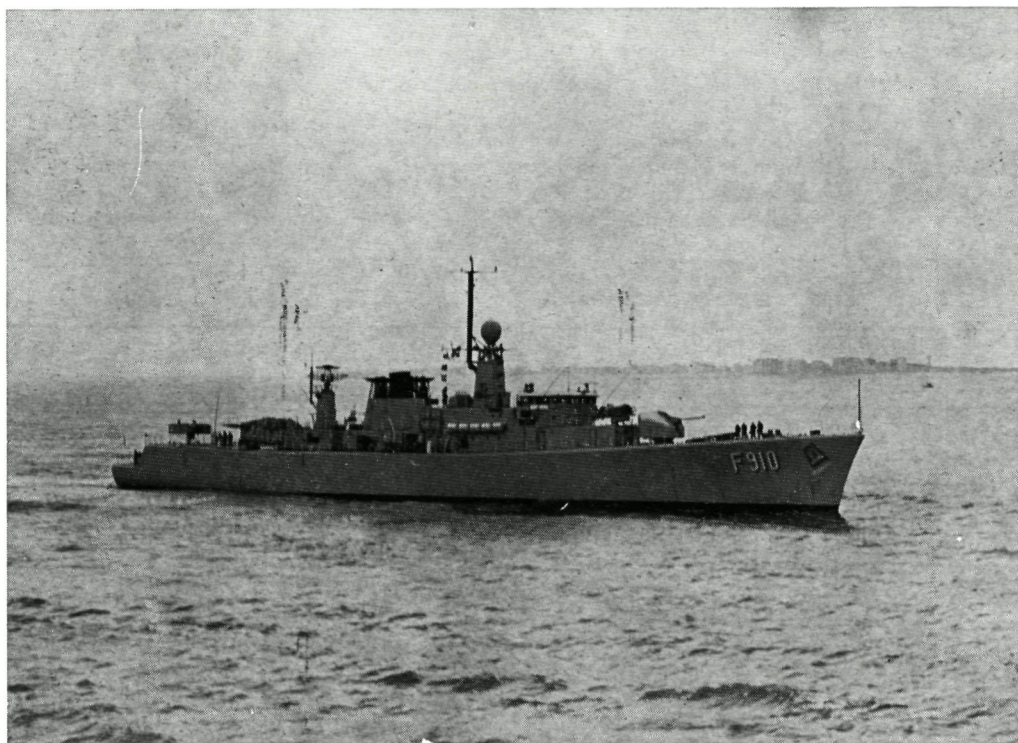
S.A.

TEL. 031/71.09.80

TELEX 31140

TELEGR.

BOELWERF-TEMSE



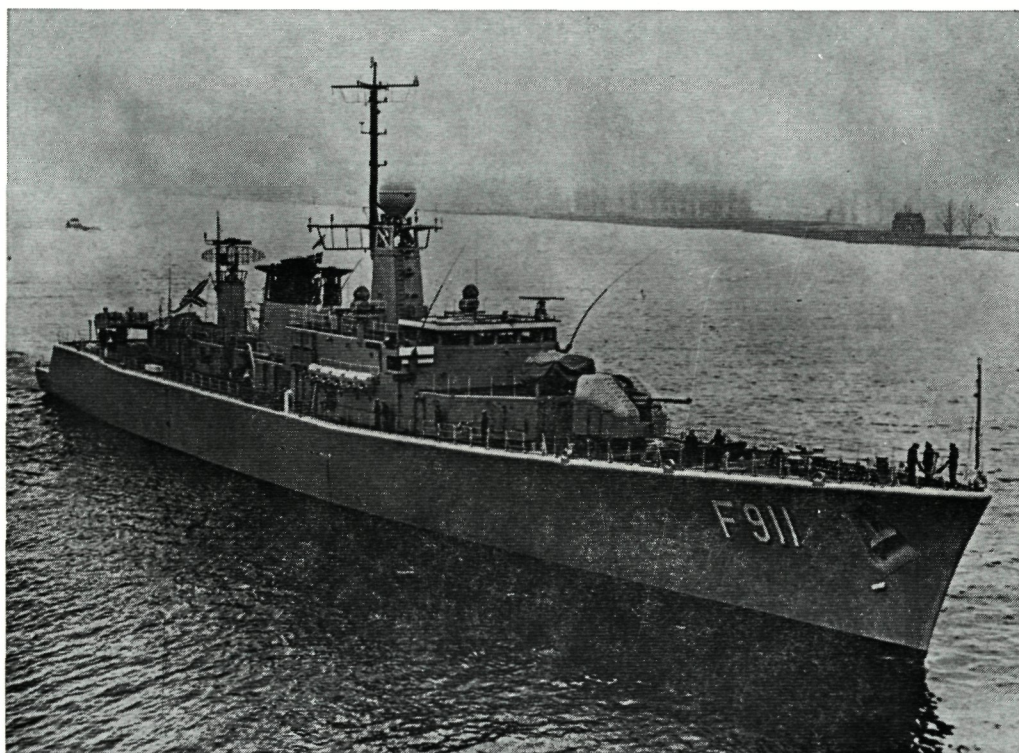
ZEESCHEPEN TOT 180.000 TON DW.
NAVIRES DE MER JUSQUE 180.000 TONNES DW.

Bouwers van het motorzeilschip « ZENOBE GRAMME », het visserijwachtschip « GODETIA », 4 kustmijnvegers en van de twee fregatten

E 71, F 910 « WIELINGEN » en F 912 « WANDELAAR ».

Constructeurs du ketch de recherches « ZENOBE GRAMME », du garde-pêche « GODETIA », de 4 dragueurs de mines côtiers et des deux frégates E 71, F 910 « WIELINGEN » et F 912 « WANDELAAR ».

**BOUWEN EN OMBOUWEN
VAN ZEESCHEPEN
TOT 320.000 TDW
ALLE INDUSTRIELE WERKEN**

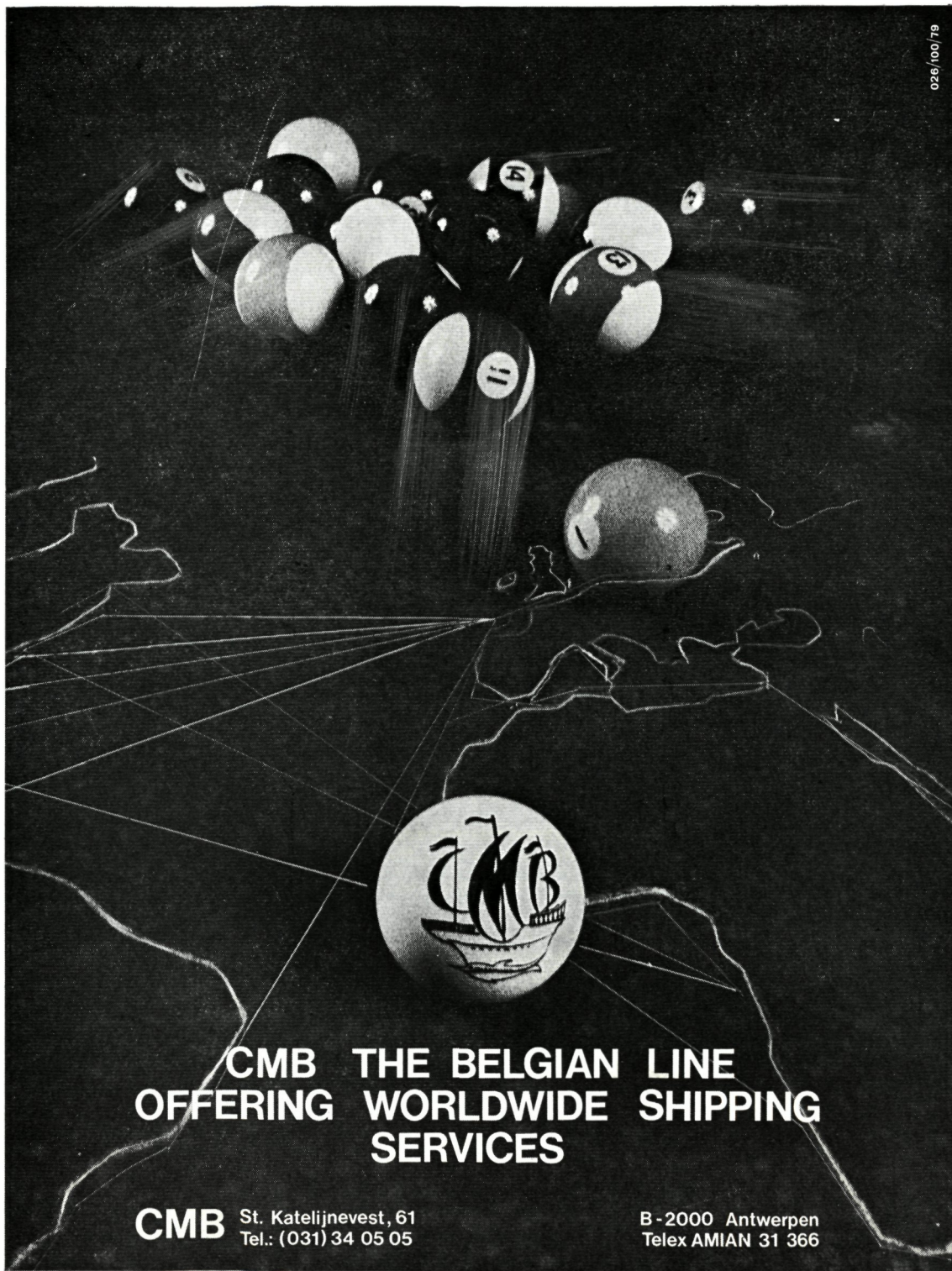


COCKERILL YARDS HOBOKEN N.V.

2710 HOBOKEN

Tel. 031/27 38 80 — Telex 31.175

Teleg. COCKERILLYARDS HOBOKEN



**CMB THE BELGIAN LINE
OFFERING WORLDWIDE SHIPPING
SERVICES**

CMB St. Katelijnevest, 61
Tel.: (031) 34 05 05

B-2000 Antwerpen
Telex AMIAN 31 366

Zijne Majesteit de Koning en Zijne Koninklijke Hoogheid de Prins van Luik tijdens de vlootparade te Oostende in het jaar 1971



LA FORCE NAVALE RECRUTE !! 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 autres mécanicien, matelot de pont, électricien, télégraphiste ou armurier.

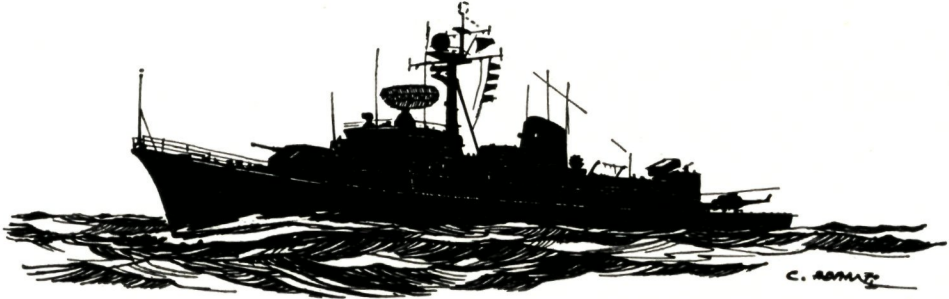
Un métier adapté aux possibilités et aux aptitudes, vous est offert.

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 Linierregimentsplein — 8400 Oostende — Tel. (059) 80 14 02 - Toestel Ext. 386

Un spécialiste de recrutement vous donnera tous les renseignements nécessaires. Een rekruteringspecialist zal er U te woord staan.

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.

28e jaargang - neptunus 1980-81 - 28e année

nr 185 - no 185

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 50 fr. - prix par numéro 50 fr. - abonnement : 200 fr. (gewoon - normal) 500 fr.
(ere - honneur) — 473-6090311-30 de neptunus — voor rekening 473-6090311-30 neptunus —
politiek en confessioneel onafhankelijk — libre de toute attache politique ou confessionnelle —
aangesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union de la presse périodique belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.
Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

— imprimé en belgique : chez imp. « goekint » tél. (059) 80 28 01 Industriepark Autosnelweg à oostende — in belgië gedrukt bij druk. « goekint » tel. (059) 80 28 01 Industriepark Autosnelweg oostende

Copyright 1979 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.
Clichés : Van Uffelen.

Tel. (091) 25 47 86 Gent