

NEPTUNUS

MARINE

DRIEMAANDELIJKS MARITIEM TIJDSCHRIFT
REVUE MARITIME TRIMESTRIELLE

43e jaargang - 43e année nr. 258 - 2000/1

PHOT: THERY TOOR: OOSTERBEE

**Belgische Marine
na 50 jaar terug in
Azia**

**Le carnaval
vénitien**

**Een nieuwe
vestiging voor
"de Bolle"**

**Flashez,
pharologues!**

NEEM "NU" UW ABONNEMENT OP "NEPTUNUS"

door storting/overschrijving
van **500,-BEF.**
op onze bankrekening
nummer 473-6090311-30
van NEPTUNUS, Oostende

U kan ook een **beschermend
abonnement** van **750,-BEF.**
nemen, wat overeenstemt
met de werkelijke kostprijs
van het tijdschrift of nog
beter... een **weldoend abon-
nement** aan **1.000,- BEF.**



RENOUVELEZ "MAINTENANT" VOTRE ABONNEMENT A "NEPTUNUS"

par versement/virement
de **500,-BEF.** sur notre
compte en banque
n° 473-6090311-30
de NEPTUNUS, Ostende.

Vous pouvez également
prendre un **abonnement de
soutien** de **750,-BEF.**
ce qui correspond au prix de
revient réel de la revue,
ou mieux encore... un
abonnement de bienfaiteur
1.000,-BEF.



"NEPTUNUS"

43e jaargang - 43e année nr. 258 - 2000/1

Directeur - Directeur:

M. Van Bussel - Peerstraat, 34 - 9000 Gent

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef:

J.-C. Vanbostal - Drie Koningenweg, 15 - 8310 Brugge

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

**Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs
auteurs et ne reflètent pas nécessairement l'opinion de l'Etat-
Major de la Marine**

Driemaandelijks Maritiem Tijdschrift - Revue Maritime Trimestrielle
Uitgever - Editeur: **VZW Neptunus ASBL**
Postbus 17, 8400 Oostende - Boite postale 17, 8400 Ostende

Prijs per nummer: 150,-BEF

Prix par numéro: 150,-BEF

Abonnement: 500,-BEF (jaarlijks - annuel)

750,-BEF (beschermend - soutien)

1.000,-BEF (weldoend - bienfaiteur)

Abonnement buitenland: 1.100,-BEF

Abonnement étranger: 1.100,-BEF

voor rekening 473-6090311-30 van Neptunus

sur le compte 473-6090311-30 de Neptunus

Politiek en confessioneel onafhankelijk

Libre de toute attache politique ou confessionnelle

Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers -

Membre de l'Union de la Presse Périodique Belge

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

Aucun article de cette revue ne peut être reproduit, par
quelque moyen que ce soit, sans autorisation écrite de
l'éditeur.

In België gedrukt bij "Vanden Broele - grafische groep", Brugge
Imprimé en Belgique: "Vanden Broele - groupe graphique"

Copyright 2000 bij VZW/ASBL NEPTUNUS, Oostende

Verantwoordelijk uitgever - Editeur responsable:

Jean-Claude Vanbostal - Drie Koningenweg, 15 - 8310 Brugge.

INHOUD

SOMMAIRE

nr. 1 april 2000
avril

Les Uniformes de la Marine belge de 1830 à nos jours (VI) par CPV(hre) J.-C. Liénart	3
BNS Wandelaar geslaagd bij franse ALFAN Training Course door G.A.H. Toremans	14
L'évacuation du corps expéditionnaire Britannique en Grèce L'autre Dunkerque par P. Eygenraam	17
Belgische Marine na 50 jaar terug in Azia door G.A.H. Toremans	19
Linked seas 2000 par G.A.H. Toremans	20
Balade maritime au pays de James Joyce! par Saint Bernard du Spuikom	21
Bell Bottoms 99 MCM geïntegreerd binnen amfibische operaties door G.A.H. Toremans	24
Le carnaval vénitien par R. Pierard	27
Een nieuwe vestiging voor "de Bolle" door H. Rogie	33
Flashez, pharologues! par Saint Bernard du Spuikom	35
Godetia brengt Cystophora Cristata thuis door F. Bruneel	36
Info Marine	37
Kapitein ter lange omvaart Vital M.J.J. Delgoffe door Erefregatkapitein V. Delgoffe	50
De ondergang van de "M/V Alex Van Opstal (I)" door C. Delgoffe	51
Navigator's corner par J. De Beurne	55
Marcel Lesobre: "De keuze voor de zee maakte ik heel bewust" door F. Bruneel	59
Maritiem panorama door H. Rogie	64

België's aandeel in de kanaaltrafiek slinkt door H. Rogie	67
Op 7 februari 2000 Ferryways start vrachtdienst Oostende-Ipswich op door H. Rogie	68
Nice to know	70
S.O.S-Museum door Saint Bernard du Spuikom	72
Boekbespreking "Verdwenen in de Noordzee" "A Rough Passage" "In de Indische wateren" "Peecees of Eight" door F. Neyts	73
Aanleggen van Belgische Marineschepen in het buitenland Escales des navires belges à l'étranger	77
Aanleggen van vreemde militaire schepen in België Escales de navires militaires étrangers en Belgique	78
Kroniek van het personeel - Chronique du personnel	79

ISSN 0028-2790

Revue maritime trimestrielle
Driemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue - Directeur van het tijdschrift
M. Van Bussel

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef
J.-C. Vanbostal

Lay-out
K. De Deyne

Vertaling, verbetering - Traduction, correction
J.-P. Duperroy - M. Vanderstraeten - Mevr. C. Cappon

Dienst publiciteit - Service publicité
C. Cappon

Administratie - Administration
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique
Neptunus b.p./pb 17, 8400 Oostende - Tel. (059) 80.66.66

Service vente et abonnements
Verkoop- en Abonnementendienst
Compte 473-6090311-30 - Rek. 473-6090311-30
500 BEF jaarlijks / annuel
750 BEF beschermend / protecteur
1.000 BEF weldoend / bienfaiteur

Raad van Beheer - Conseil d'administration

Président d'honneur - Erevoorzitter : J.-C. Liénart

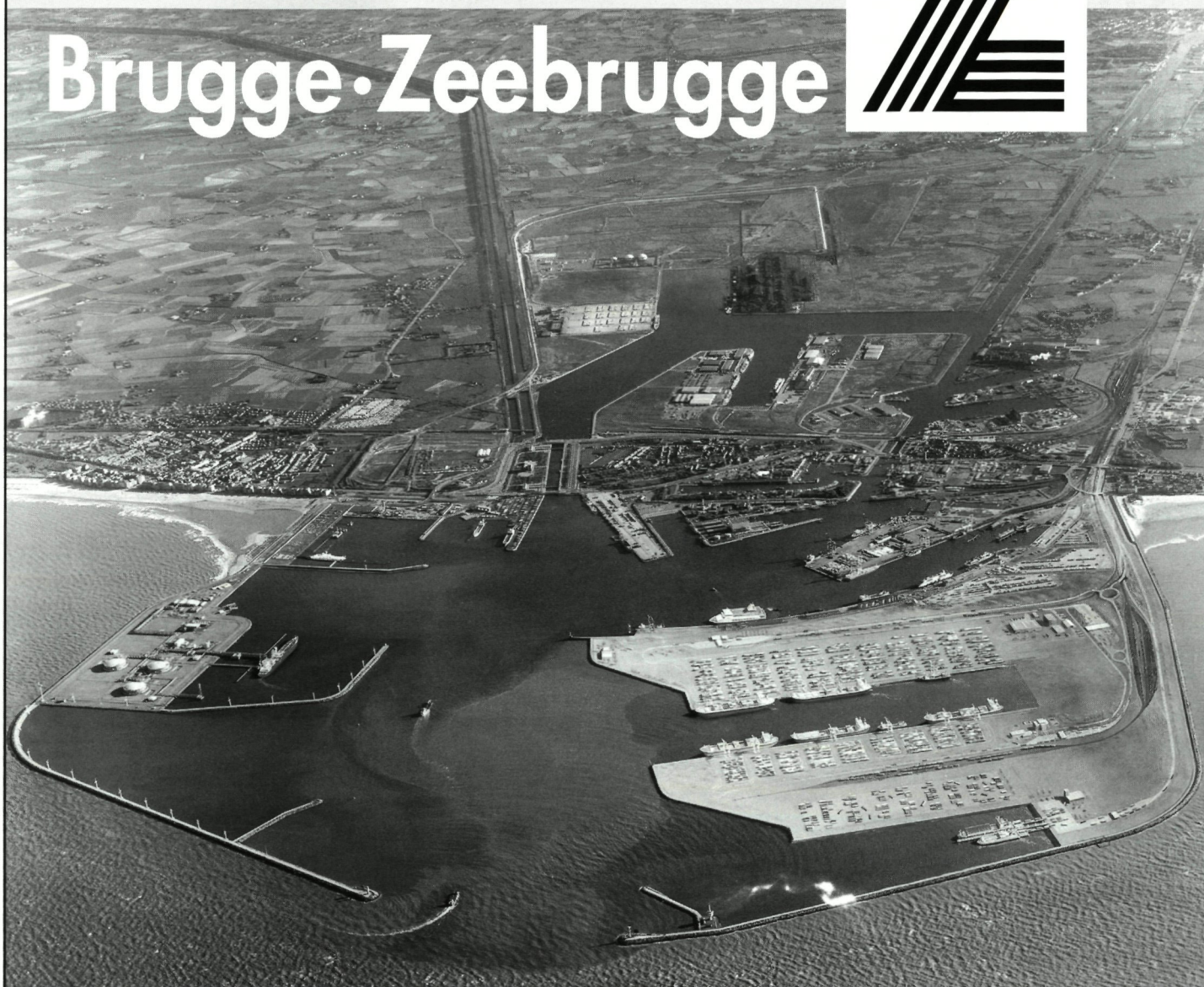
Président - Voorzitter: M. Van Bussel

Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise

Sekretaris - Secrétaire: N. Vansteenkiste

Beheerders - Administrateurs:
W. Bosteels, C. Cappon, M. Decoster, K. De Deyne, F. Devinck,
G. Gouwy, A. Jacobs, F. Philips, H. Rogie, J.C. Vanbostal,
P. Van Damme, E. Van Haverbeke, G. Vanlerberghe

Havenbestuur Brugge·Zeebrugge

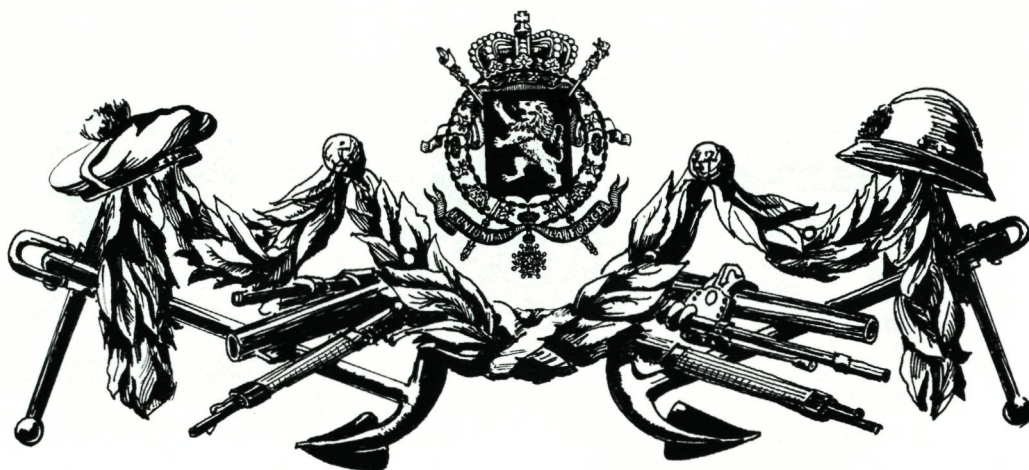


Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen nv

P. Vandammehuis
Isabellalaan 1
B-8380 Zeebrugge
tel. 050-54 32 11
fax 050-54 32 24

internet: <http://www.zeebruggeport.be>
e-mail: mbz@zeebruggeport.be

LES UNIFORMES DE LA MARINE BELGE DE 1830 A NOS JOURS (VI)



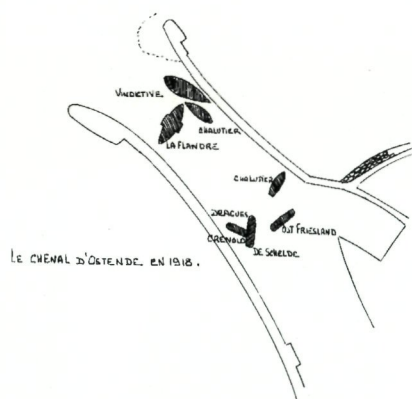
1. La fin de la guerre 14-18 et le retour en Belgique

C'est à la fin de l'été 1918 que débuta l'offensive libératrice commandée par le Maréchal Foch, offensive qui devait mettre fin à ces terribles quatre années de guerre. Bien que l'armée allemande fût en proie au découragement et même aux mutineries, ce ne fut pas une promenade joyeuse et sans risques, loin de là! Sur le front de l'Yser, l'armée belge, forte de 167.000 hommes, était massée en première ligne entre Nieuport et Ypres. Le samedi 28 septembre, à 02h30 du matin commença le bombardement préliminaire et à 05h30, l'infanterie sortit des tranchées. Sur les 133.764 hommes qui prirent part à cet assaut, 29.056 soldats et 1.012 officiers périrent. Un mois plus tard, le 17 octobre, les premiers soldats belges atteignirent les abords de la ville d'Ostende et y pénétrèrent à 17h30 par la chaussée de Nieuport, se dirigeant vers la place du Petit-Paris. C'étaient des hommes du 2ème Chasseurs à pied. Le gros des troupes fit halte à Maria-kerke et au Blauwe Kasteel, attendant que l'avant-garde réduisît les batteries allemandes de Bredene et de Klemskerke.

Depuis le 29 septembre, l'Amiral von Schröder, commandant le Marine Korps Flandern, fort de 3 divisions, avait reçu l'ordre du Grand Etat-Major allemand de se préparer à abandonner la position fortifiée de Flandre (Stützpunkt Flandern). Le même soir, il donna l'ordre à la flottille stationnée à Bruges d'évacuer le port et de rallier Zeebrugge, et aux contre-torpilleurs qui étaient déjà rassemblés à Zeebrugge (les V70, V71, V81, les G55, G91 et les A59 et A80) d'appareiller en compagnie, à destination de l'Allemagne. Au début du mois d'octobre, les 13 torpilleurs de la classe A1, reçurent l'ordre de se replier sur Anvers. Dès le 3 octobre, les 33 hydravions qui avaient leur base d'opération sur le Spuikom (Bassin de chasse) à Ostende s'envolèrent vers l'Allemagne, et le Génie allemand commença le sabordage de tout ce qui ne pouvait être évacué; mais ordre fut donné à toutes les batteries côtières de rester parées à résister.

C'est ainsi qu'à Bruges, les Allemands sabordèrent le sous-marin UB59, 2 contre-torpilleurs (G41 et V74) ainsi que la vieille malle Ostende-Douvres "Princesse Joséphine" qui avait été abandonnée à Ostende en 14, et que les Allemands

avaient amenée à Bruges, où elle leur servait de caserne flottante. Ils coulèrent tous les remorqueurs portuaires, la cale sèche flottante, les barges et les dragues. On procéda de même à Ostende où la malle "La Flandre" fut coulée dans le chenal d'entrée du port où se trouvait encore l'épave du "HMS Vindictive", coincée contre l'estacade Est, depuis sa tentative infructueuse de bloquer le chenal, les 10 et 11 mai précédents.



La cale sèche et le sous-marin VB40 qui y était en réparation furent détruits ensemble; puis les Allemands firent sauter les portes de l'écluse Demey, les ponts, les grues et toutes les installations de la gare maritime.

CORPS DES TORPILLEURS ET MARINS
1918 - 1927



TENUE DE VILLE

Enfin le 18 octobre, les troupes allemandes qui se trouvaient encore à l'ouest de la ligne Bruges-Zeebrugge reçurent l'ordre de se replier, et les batteries côtières furent abandonnées en toute hâte.

L'avance alliée se poursuivant inexorablement, Bruges fut atteinte le 18, et le repli allemand, d'abord bien organisé, se mua en fuite éperdue. Les navires allemands, de plus en plus nombreux à ne pouvoir appareiller, se sabordèrent là où ils se trouvaient. Sur le canal de Gand à Terneuzen les contre-torpilleurs V69, V47, V67, V71 et le S61 sombrèrent ainsi. A Anvers on retrouva, abandonnés, les torpilleurs rapides A4, A12 et A14 dont nos marins de Gravelines allaient s'emparer bientôt. Au fur et à mesure que se libéraient les ports de la côte, la marine française en prit possession et y installa des Commandements de Front de mer.

Le premier marin belge à entrer à Ostende fut le Lieutenant Delstanche, embarqué sur un des contre-torpilleurs français (l'Oriflamme) qui, malgré les obstructions et les destructions opérées par les Allemands, avait trouvé le moyen d'y pénétrer.

Le Colonel Cornellie, Commandant du dépôt des Equipages à Gravelines, y dépêcha des signaleurs qui, avec le Lieutenant Delstanche, prirent leur poste au sémaphore d'Ostende, et des canonnières qui armèrent les batteries côtières abandonnées afin d'être parés à tout retour offensif de la part des Allemands (batteries Bessler et Cecilia à Mariakerke). En mer, au large, les Alliés s'attelèrent sans tarder à repérer les champs de mines, à y ouvrir des passes navigables, et à remettre en place le balisage que les Allemands avaient fait disparaître après le raid du Vindictive. C'est ainsi que les eaux territoriales belges furent partagées en 3 secteurs : deux français et un anglais.

Les secteurs français s'appuyant sur Ostende s'étendaient de Dunkerque à la Panne et de la Panne à Bredene.

Le secteur anglais s'étendait de Bredene à la frontière hollandaise, s'appuyant sur Zeebrugge. En toute logique le Commandant Cornellie voulait y assurer une présence belge en dragueurs de mines et en navires d'escorte et de patrouille.

Il fit part de son projet au Général de Rijckel, nommé Commandant supérieur de la côte et dont dépendaient les Services Maritimes Militaires et le Dépôt des Equipages de Gravelines. Lorsque la réponse lui parvint, la guerre était sur le point de finir; on lui fit savoir que l'escorte ne se justifiait plus, que le service de dragage de mines serait trop long à organiser et que les torpilleurs allemands, capturés à Anvers, pourraient toujours servir à rechercher les mines à la dérive.

Toujours est-il que le Dépôt des Equipages regagna Ostende le 29 décembre. Une partie en fut casernée au Fort Léopold et chargée, en même temps, de la batterie côtière de Mariakerke, abandonnée par les Allemands; puis un détachement de 135 hommes fut amené à Anvers. Ils prirent possession de 3 torpilleurs de la classe A: les A4, A14 et A12 sous les ordres de l'Enseigne de Vaisseau Tournay, le A4 rebaptisé A1 et le A14 rebaptisé A2 et commandé par l'enseigne Delande, furent remis rapidement en état et patrouillèrent l'Escaut.

Le A12, devenu A3, fut conduit au chantier Cockerill à Hoboken pour y être réparé et l'enseigne Gontier en prit le commandement. C'est la commission navale interalliée, composée d'amiraux français et anglais sous la présidence de l'Amiral Keyes, siégeant à l'hôtel Saint-Antoine à Anvers, qui attribua à la Belgique les trois torpilleurs et les autres petites unités allemandes qui se trouvaient dans le port d'Anvers; les demandeurs belges auprès de cette commission navale étaient le Capitaine-Commandant-Commissaire de marine L. Hennebicq et l'enseigne de vaisseau Delande.

On apprit alors que la majorité des torpilleurs (soit 11 navires), 26 dra-

gueurs de mine, 1 poseur de mines et 65 remorqueurs s'étaient réfugiés en Hollande après la capitulation de l'Allemagne. Ils s'étaient rendus à la base navale de la Koninklijke Marine à Hellevoetsluis.

L'Angleterre protesta auprès du Gouvernement de La Haye, arguant que tous ces navires appartenaient aux Alliés, et réclama leur restitution. Or une partie de ces navires revenaient à la Belgique: 7 remorqueurs, 14 torpilleurs et un certain nombre de vedettes. Il fut entendu que la remise à la Belgique de ces bâtiments devrait se faire de la façon suivante: tous les 3 jours à partir du 3 mars 1919, les Allemands devraient amener 6 navires à la frontière hollando-belge. De là, nos patrouilleurs devaient convoier les bâtiments jusqu'à l'écluse Royers où les équipages allemands devaient être débarqués et remplacés par des marins belges. Des inventaires contradictoires de prise et remise devaient être dressés dans les darses d'Anvers.

Mais le 3 mars, le torpilleur A2, envoyé à la frontière, ne vit rien venir. L'Etat-major de la base navale d'Anvers et notre ministre à La Haye? le Comte Carton de Wiart? intervinrent alors et il fut convenu que le Colonel Cornellie se rende sur place en Hollande à la fin du mois de juin. Accompagné d'un nombreux personnel, il y prit possession des navires. Un piquet de marins hollandais fit débarquer les marins allemands récalcitrants et les officiers belges qui avaient accompagné (en civil) le Colonel, purent ramener en Belgique les unités qui nous revenaient. C'est ainsi que 11 torpilleurs en état de marche, 7 remorqueurs et une quinzaine de vedettes s'en vinrent renforcer notre flottille métropolitaine.

Afin de surveiller le Rhin, de Cologne à la frontière hollandaise, le Colonel Dumont, chef de la Commission interalliée de navigation de campagne, fit appel au Dépôt des Equipages pour créer la flottille du Rhin; et au début du mois de mai 1919, le Commandant Goor, le héros du Tanganika, qui en 1918 avait rejoint le Dépôt des Equipages et avait commandé l'avisos "Ville d'Anvers" en patrouille sur le

front de mer, fut envoyé en Allemagne afin d'y organiser la police du fleuve. La flottille du Rhin se composait alors de deux de nos anciennes canonnières de l'Escaut, "l'Argus" et la "Police de la Rade", qui venaient de nous être rendues par le gouvernement hollandais (qui les avait arraisonnées en 1914), et de huit vedettes rapides ex-allemandes, envoyées d'urgence sur le Rhin par le Dépôt des Equipages. Elle comprenait aussi un grand bateau à passagers mû par des roues à aubes, le "Undine", qui avait été réquisitionné afin de servir de navire-école; à cela s'ajoutaient un bateau-atelier et un chaland pour stocker le charbon.

L'Etat-Major et les services administratifs de la flottille s'installèrent dans un hôtel réquisitionné à Homberg-Essemberg.

A la fin du mois de septembre 1919, le Roi Albert autorisa les torpilleurs A1, A2 et A3 à porter respectivement les noms de Prince Léopold, Prince Charles et Princesse Marie-José.

Le 19 novembre, le Ministre de la Guerre supprima le Dépôt des Equipages et décréta que la Compagnie des torpilleurs du Génie (d'avant-guerre) prendrait la dénomination de Compagnie des torpilleurs; qu'elle serait constituée par du personnel prélevé sur l'ex-Dépôt des Equipages et qu'elle recevrait en annexe un détachement de torpilleurs et marins composé d'un nombre variable d'escadrilles et d'une école. Le 17 mars, une dépêche ministérielle mit tout cet ensemble sous la dépendance de l'Inspecteur Général du Génie. Mais cette mesure fut rapportée dès le 1er avril déjà et la Cie des torpilleurs et le Détachement des Torpilleurs et Marins furent rattachés directement au Ministre de la Guerre. Le D.T.M. était né et avait absorbé, lui, la Cie des Torpilleurs qui, dans l'esprit du "Génie" devait absorber les marins. En octobre 1923, le DTM prit le nom de "Corps des Torpilleurs et Marins".

(CTM à partir d'ici dans le texte). Il est inutile de cacher que la renaissance de la marine militaire belge, en plein temps de paix, après l'euphorie de la Victoire de 1918, ne trouvait plus beaucoup de promoteurs, hormis les cadres de la Marine dont rien ne pouvait tempérer l'ardeur et l'enthousiasme, mais que, par contre, ses détracteurs se faisaient de plus en plus nombreux et trouvaient des porte-parole dans les milieux parlementaires, dans l'armée de terre et même chez les officiers de marine professionnels de la Marine d'Etat. Par contre, quoiqu'on pût en penser, les médias prenaient violemment fait et cause pour les marins et diffusaient autant leurs doléances et leurs désillusions que leurs espoirs et leurs projets.

Toujours est-il qu'à la mi-octobre 1925, le CTM quitta progressivement Anvers pour s'établir à Bruges, qui devait devenir son port d'attache définitif ayant, par Zeebrugge, le libre accès à la mer alors qu'Anvers ne le lui offrait pas. D'autre part, Anvers ne disposait pas d'emplacements militaires suffisamment spacieux pour concentrer tout le Corps et ses navires. C'est ainsi que 480 marins étaient casernés à Burght, sur l'autre rive de l'Escaut, et que deux compagnies de fusiliers-marins se trouvaient au fort de Steendorp près de Rupelmonde. Les torpilleurs et les vedettes non commissionnés étaient amarrés dans la darse n°3 et leur garde représentait une lourde charge si on voulait empêcher les vols et le pillage; les trois torpilleurs en service étaient dans le fleuve, amarrés là où les nécessités de la marine marchande leur laissaient de la place; et enfin, l'Etat-Major était situé rue Belliard au cœur de la ville d'Anvers. La liaison entre ces sections devait être malaisée!

Le déménagement décidé de longue date devait coïncider avec l'arrivée du croiseur français le "d'Entrecasteaux" que le Gouvernement français

avait bien voulu mettre à la disposition de la Belgique et qui, stationnaire à Bruges, allait servir à la fois d'Etat-major du CTM, d'école, de caserne flottante et de bâtiment-mère pour les unités navigantes du Corps.

Celui-ci arriva au port de Bruges le lundi 28 mai 1923 et dès le mois de juin, les deux compagnies de formation de Steendorp purent commencer leur amarinage. Les torpilleurs suivirent et rallièrent Bruges par les canaux : les plus grands durent démonter leur cheminée et une partie de leur superstructure pour passer sous les ponts ! La nouvelle base navale belge prit forme et l'instruction et la formation nautiques purent commencer dans des conditions favorables. La Marine française n'y fut pas étrangère, car elle ne détacha pas moins de 3 officiers et 14 sous-officiers instructeurs de pont et de machine.

L'enseignement professionnel à bord du croiseur-école était complet et formait des candidats dans les branches de mécaniciens, chauffeurs, électriciens, charpentiers et télégraphistes.

Il délivrait les brevets de timonier, de gabier et de canonnière-mitrailleur. Des cours préparaient à l'admissibilité au grade de second-maître-timonier et à celui de second-maître-canonnière-mitrailleur. D'autres cours, d'une durée de 6 mois, étaient des cours de perfectionnement pour les patrons de torpilleurs, et pour les sous-officiers mécaniciens et électriciens. Une école de sous-lieutenants de réserve fonctionnait à la satisfaction générale.

La première partie du plan de reconstitution de la Marine de guerre belge tel qu'il avait été conçu et proposé par le Capitaine de frégate Weverberg* (Fr.) et adapté par la Belgique était réalisé par cette installation à Bruges. La suite du plan, dont les programmes devaient s'étaler jusqu'en 1934, ne vit pas le jour. Mais cela, c'est une autre histoire!

* Le Capitaine de frégate Weverberg était un de ces officiers belges envoyés à l'école navale à Brest avant guerre, et qui avait opté pour la nationalité française. Il revint en Belgique après la guerre, fut attaché à l'ambassade de France et rendit de grands services à son pays d'origine en aidant à la renaissance de la marine belge.

Les instructeurs français mis à la disposition du CTM.

Capitaine de Frégate Weverberg

Lieutenants de Vaisseau

Fay et Madelin, suivis par les Lieutenants de Vaisseau Vicomte Miniac, et Rabaud

Ingénieur-mécanicien principal

Taillefer

Premiers maîtres timoniers Hulaux

et Le Saut

Premier maître électricien Saliau

Premier maître mécanicien Laurent

Maîtres de manœuvre Le Pen

et Kerneis

Maître-torpilleur Dossier

Maître-mécanicien Castanet

Maître-fourrier Le Goan

Seconds-maîtres-timoniers

Riouallec et le Fric

Second-maître-électricien Cannau

Second-maître-chauffeur

Le Mest

Second-maître de manoeuvre

Le Gzoragnez

Quartiers-maîtres-chauffeurs

Touellec, Dolou et Bigault

Quartier-maître de manoeuvre

Goasduff

Quartier-maître-torpilleur

Lallouder.

trant dans les attributions de ce département.

Le Service Consulaire Américain explique que les renseignements demandés le sont à la requête du Département de la Marine à Washington, qui a formé le projet de faire paraître un manuel destiné aux officiers de la Marine américaine afin de leur permettre de reconnaître facilement les grades des officiers étrangers et de rendre à leurs visiteurs les honneurs appropriés.

Le Ministère de la Défense Nationale répond par une première lettre (le 14 février 1921) par laquelle nous apprenons que: "l'organisation de la Marine de Guerre Belge n'étant pas encore terminée, certains points qui font l'objet de la demande précitée ne peuvent être traités dès à présent que d'une façon incomplète ou provisoire".

Toutefois, la lettre énumère les grades de la marine et les galons s'y rapportant.

Cette liste est identique à celle qui fut prescrite en 1917 et que nous avons développée au chapitre précédent. La lettre précise encore que les "passants d'épaulette" (attentes) brodés or de 10m/m de largeur ne sont pas encore prévus officiellement dans la tenue, mais sont portés par tous les officiers de marine.

La lettre répond "néant" pour les points d) e) f) de la lettre du Consul et par "non encore fixés" pour le point 9, 1 - 2 et 3 qui sont les marques d'honneur arborées par les canots portant des officiers généraux et supérieurs.

A la lettre est joint le croquis montrant la disposition des marques des grades sur les manches et la casquette, ainsi que l'insigne de casquette qui est le duplicata du croquis paru en 1917 (idem).

De 1917 à 1921, l'uniforme de marine est donc inchangé.

Début janvier 1922, la Direction générale du Personnel approuve la demande du Commandant du Détachement des Torpilleurs Marins de rem-

placer le ruban de béret des matelots qui est imprimé aux armes de Belgique, parce que l'inscription s'efface dans un laps de temps de 2 à 3 mois, par un ruban uni sur lequel serait cousu le même insigne qui serait fourni en cuivre doré.

Ce même mois la Direction générale fait savoir au Service de l'Approvisionnement de l'Intendance que les insignes de spécialité des marins sont ceux qui ont été déterminés en 1917 pour le personnel du Dépôt des Equipages et qu'il n'y a pas lieu de faire subir à ces modèles existants des modifications. En foi de quoi le Service d'Intendance est autorisé à passer une nouvelle commande de ces insignes.

Cet échange de correspondance entre la 7ème Direction Générale et le Service de l'Approvisionnement est intéressant à plus d'un titre. On y apprend et l'on est confirmé dans ce que nous avons déjà écrit, que, par la dépêche ministérielle du 5 mai 1917 (cabinet n°52087) donnant les instructions relatives au dépôt des Equipages, il est prescrit que les insignes de spécialité à porter sur les manches des vêtements des sous-officiers et marins soient brodés en or pour les sous-officiers et en laine rouge pour les matelots et que ces insignes soient maintenus pour la Compagnie des Torpilleurs et le Détachement de Torpilleurs et Marins; on y lit également que l'uniforme de ces unités sera déterminé incessamment, conformément à l'art. 1er de l'A.R. du 8 mai 1920, relatif à l'uniforme et aux tenues de l'armée. D'autre part on voit que le Service réclame 10 exemplaires de l'Instruction sur les tenues, annexée à la circulaire du 1er janvier 1922, 1DG n°36/UTA. Nous n'avons pas retrouvé cette "Instruction" sur les tenues, mais nous avons retrouvé les tableaux de composition des tenues proposées au ministre en 1925 par le nouveau chef de Corps, le Colonel M. Renaux. L'ancien chef de Corps du Dépôt des Equipages, le Col. Cornellie, officier de réserve ayant été rendu à la vie civile, en août 1919 (c.à.d. au service des malles

2. Les uniformes portés par le Corps des Torpilleurs et Marins

En janvier 1921, le Ministère des Chemins de Fer, Marine, Postes et Télégraphes transmet au Ministère de la Défense Nationale une lettre qui lui était adressée par le Consul général des Etats-Unis à Bruxelles, concernant les uniformes, grades et pavillons, en usage à la Marine de guerre belge, avec prière d'y répondre, ces renseignements ren-

Ostende-Douvres de la Marine de l'Etat) avait été remplacé par le Lt Col Vandeputte lui même remplacé, en 1922, par le Lt Col Renaux commandant "ad intérim" du Détachement des Torpilleurs et Marins en son Etat-major de la Base navale d'Anvers. Nous voyons qu'en 1924, le Commandement du CTM lui est confirmé.

En 1923, le Lt Col Renaux propose au Ministre de la Défense Nationale un changement d'attribut de rang pour les 1er Maîtres (adjudants) qui sont officiers mariniers. Il propose de remplacer les 3 gros galons d'or de 20 m/m, portés en "sardines", par 1 galon d'or de 6 m/m, surmontant un liseré argenté de 4 m/m faisant le tour du bas des manches. "L'économie réalisée en remplaçant ces 3 gros galons, fort onéreux, devrait justifier la dépense en galons de 6 m/m" ajoute le Colonel qui signale encore, très habilement, que ces gros galons ne jouissent pas, auprès du personnel concerné, d'une faveur qui en justifie la dépense.

Sa proposition est favorablement accueillie en haut lieu c.à.d. par l'Etat-major Général, mais provoque une violente réaction du Directeur général des approvisionnements et de l'Intendance, qui proteste contre des changements aux tenues qui ne lui sont pas communiqués en temps utile, ce qui ne lui permet pas de procéder, en temps opportun, aux achats d'articles nécessités par ces modifications et d'éviter la constitution de stocks devenant sans emploi (il reste dit-il, dans les approvisionnements, 596 m de galon large de 22m/m en or, et 277 m de galon étroit pour les officiers de marine). La Direction Générale passe outre et ordonne alors de procéder aux achats pour le nouveau galon de grade en suggérant d'épuiser les stocks pour les sous-officiers de rang inférieur à celui de 1er maître.

Cette tempête s'apaisera par la découverte, au magasin central d'habillement, d'un stock de 26 m 43 de galon d'or large et 228 m 10 de ga-

lon d'or étroit provenant de cessions consenties par le Gouvernement français au cours de la guerre. Bien que légèrement différents des galons en usage à ce moment-là au DTM, la 1ère Direction Générale fut de l'avis du Colonel intendant de les faire porter par les sous-officiers de marine.

l'infanterie. Constatant qu'elles changent de couleur après lavage, le CTM passe aux tenues grises de la marine française à l'exception du personnel des machines et des sous-officiers. En août 1923, le nombre de coiffes blanches de béret passe de 1 à 2 coiffes par homme. En août 1924, on crée un insigne distinctif

Hiérarchie au C.T.M

Concordance des grades

(tableau de 1917)

Capitaine	- Major
Lieutenant de Vaisseau de 1ère classe	- Capitaine Commandant
Lieutenant de Vaisseau de 2de classe	- Capitaine en second
Enseigne de Vaisseau de 1ère classe	- Lieutenant
Enseigne de Vaisseau de 2de classe	- Sous-lieutenant
Premier maître	- Adjudant
Maître de 1ère classe	- Sergent-major
Maître de 2de classe	- Premier sergent
Second maître	- Sergent
Quartier-maître	- Caporal
Matelot	- Soldat
Les candidats-officiers qualifiés d'aspirants auront le grade de 1er Maître	

Autre changement significatif: au col de la blouse ou vareuse du matelot, le galon rouge de 2 cm de large encadrant le col à 4 cm du bord, prescrit par la circulaire de 1917, n'est plus prescrit après 1923 (officiellement) bien que n'étant déjà plus fourni depuis la création du DTM (ref IDG E39 du 090123)

De 1922 à 1927, les modifications suivantes furent apportées aux tenues: en août 22, introduction d'un calot de toile bleue pour les salles de machine et de chaufferie à porter en tenue de travail à bord exclusivement, le béret se portant toujours pour les exercices et les sorties.

En juillet 23, les tenues de travail des quartiers-maîtres et des marins sont en toile de coton bleu en vigueur à

pour les matelots brevetés de pont et de machine: c'est un galon de laine rouge de la même dimension et posé de la même façon que ceux dont sont dotés les quartiers-maîtres (qui en portent deux).

En 1925, on décide qu'en tenue de campagne, la capote de drap bleu dont les stocks sont épuisés? sera remplacée par la capote kaki de l'armée et que le casque jusqu'ici peint en bleu marine, sera de couleur kaki, comme le portent déjà les fusiliers marins.

Composition des tenues

Il y a, au Corps des torpilleurs et marins de 1925, un usage qui est de classer de 1 à 6 les tenues à porter en temps de paix dans les circonstances suivantes:

La tenue n°1 est la tenue de campagne pour les revues et les services d'honneur. La tenue n°2 est la tenue de ville. La 3 est la tenue de travail à bord, la 4 la tenue de corvée en ville, la 5 la tenue d'exercice d'infanterie, la 6 la tenue en mer.

Avant de donner la composition de ces tenues, il est bon de donner la description des pièces d'uniforme qui les composent.

Uniforme des Quartiers-mâtres et marins

Les Quartiers-mâtres et marins portent la tenue de matelot, c.à.d. un uniforme de gros drap bleu marine comportant un pantalon long et droit et une blouse de matelot appelée aussi vareuse, d'un modèle copié sur la marine française. Par dessus cette vareuse, le matelot porte un col marin amovible de coton bleu clair bordé de 3 liserés blancs et dont les revers sont de coton blanc comme le col marin français que nous con-

naissions encore actuellement. Sous le col, une cravate en Lansing noire est nouée au bas du col et les bouts en sont rentrés dans l'encolure de la vareuse. Sous la vareuse, on revêt un tricot rayé bleu et blanc, en été, et un pull de laine bleu marine, en hiver. En hiver et en mer, il porte un paletot court à deux rangées de 5 boutons de cuivre estampés d'une ancre surjalée (notre pilot-jacquet), les 2 premiers boutons visibles à travers la bouttonnière du revers. Ce paletot est assez long, car il descend jusqu'à 20 cm au dessus du genoux. A chaque revers 1 ancre brodée en rouge.

Le col amovible se porte par dessus le paletot. Comme couvre-chef, le "bachy" français, béret de marin à pompon bleu clair (de la couleur du col marin), et à jugulaire blanche. L'été, le béret sera recouvert d'une coiffe blanche; le béret est garni sur le bandeau, d'un ruban de soie noire sur lequel est cousu un insigne de cuivre doré, représentant les armes de la Belgique, ou est timbré en lettres dorées aux dénominations réglementaires de:

- 1ère FLOTTILLE TORPILLEURS
- 2ème FLOTTILLE TORPILLEURS
- CROISEUR-ECOLE
- VEDETTES
- FLOTTILLE FLUVIALE
- FUSILIERS MARINS

Il peut aussi être marqué de manière plus fantaisiste et non autorisée au nom de navires tel: d'ENTRECASTEAUX, ou FLOTTILLE du RHIN, (laquelle est supprimée au début de 1924, à la fin de la réoccupation du Rhin fin 1923).

Après 1924, les rubans seront uniformément garnis de l'insigne métallique (afin aussi d'éviter toute polémique linguistique!) Les matelots brevetés portent, au bas des deux manches de la vareuse et du paletot court, un galon de laine rouge disposé en sardine; les quartiers-mâtres en portent deux. Sur le bras droit, entre le coude et l'épaule, un insigne de tissu, brodé machine de deux



Louis Desneux (Liège) 28/10/1924

ancres croisées, représente l'appartenance de l'arme (par analogie aux écussons de couleur, portés au col des tenues de l'armée de terre). Le col des paletots est garni d'une ancre rouge de chaque côté, au bout des pointes du col. Au bras gauche se porte l'insigne de spécialité, de couleur rouge. Ces insignes sont les mêmes que ceux prescrits pour le Dépôt des Equipages en 1917 (voir plus haut).

Toutefois, à partir de septembre 24, un nouvel insigne est accordé aux détenteurs du brevet de mitrailleur: c'est une étoile rouge à 8 branches de 24 mm de circonférence. Elle remplace l'insigne en forme de M qui était prévu au tableau de 1917.

En tenue de campagne, pour les revues et les défilés, les quartiers-mâtres et les marins portent, sur leurs bottines, des jambières de cuir noir du modèle de l'infanterie, et à la taille, ils ont le ceinturon noir avec cartouchière et porte-baïonnette.

Ceux qui y ont droit portent sur ces tenues leurs décorations en grand modèle et leur fourragère.

La tenue n°2 est la tenue de ville. Les Quartiers-mâtres et marins portent la tenue décrite ci-dessus, moins les jambières, ceinturons, cartouchières et porte-baïonnette, et évidemment sans le grand modèle des décorations (mais bien les rubans de ces distinctions honorifiques qui se portent sur la vareuse uniquement.





La tenue n°3 est la tenue de travail à bord. Elle se compose d'un pantalon et d'un blouson de toile bleue, pour la machine et pour le pont, lors des corvées d'embarquement du charbon qui sont très salissantes. Le personnel de pont porte ordinairement le pantalon et la blouse de toile grise, comme à la marine française. Le personnel des salles de machine, chaufferie, ateliers etc, portent un calot de toile bleue. Par temps froid, et en hiver, ce personnel revêt sa tenue de drap en dessous de la tenue de toile.

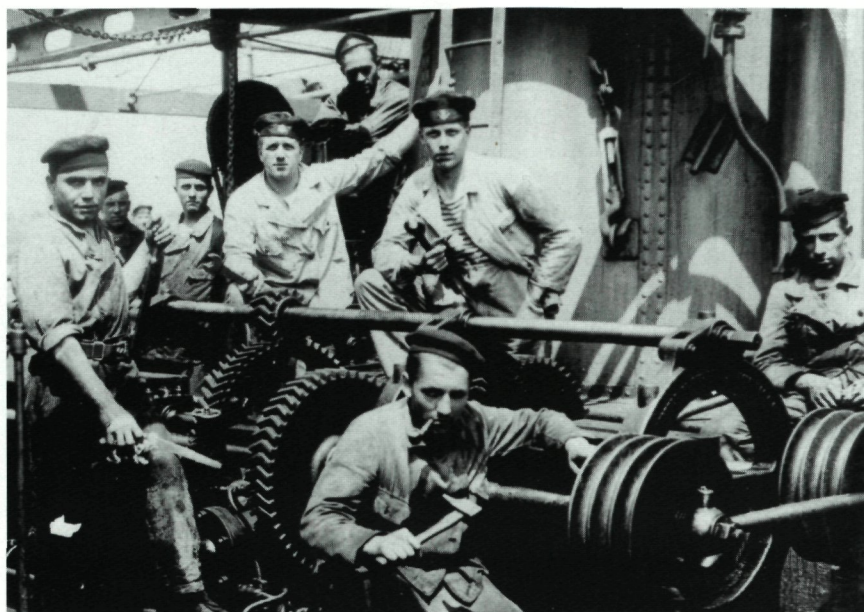
La tenue n°4 est la tenue de corvée en ville et se compose de la tenue de drap sans le col marin amovible, plus les jambières.

La tenue n°5 est la tenue d'exercice d'infanterie: tenue de toile avec béret et ceinturon, guêtres et autres objets d'équipement et d'armement prescrits pour l'exercice. Remarque: le béret se porte, dans ce cas-ci, jugulaire au menton.

La tenue n°6 ou tenue de mer, est la tenue de bord (n°3), avec, selon les circonstances, paletot court, ciré, suroît, bottes et écharpe. Notons ici que les bottes en question sont des sabots de bois sur lesquels est clouée la tige en toile à voile, passée à l'huile de lin cuite pour la rendre imperméable.

Les sous-officiers

Les Maîtres de 1ère et 2de classe et les Seconds-maîtres portent l'uniforme prescrit par la dépêche de 1917: tenue de drap bleu, avec chemise blanche, col droit et cravate-régate noire. Sous la veste, un gilet de drap fermant droit, à 1 rangée de 6 petits boutons. Leur casquette est ornée, sur le ruban de la cuve, d'une ancre en métal argentée, surmontée d'une couronne royale de même métal, fixée sur la toque. La coiffe est blanche l'été et bleue l'hiver. En tenue de bord de mer et d'exercice, les sous-officiers portent la tenue de toile bleue dont la veste est à un rang de boutons. Sous cette veste, on porte le jersey de laine bleu.



Elèves mécaniciens du CTM à bord du d'Entrecasteaux

Les 1ers maîtres et maîtres de 1ère classe portent sur leur casquette et disposées de la même manière que les sous-officiers subalternes, une ancre et une couronne de métal doré. Pour les revues, ils sont armés du sabre de marine et portent des gants bruns. Les ceinturons et bélières sont en cuir. La plaque du ceinturon est en cuivre doré et ornée d'une ancre surjalée. Sur le veston, les rubans des décorations, les marques de grades, les insignes de spécialité, brodés or, et les chevrons de front et de blessures sont cousus à même le drap de la veste. Sur les épaules, des épaulettes de drap bleu marine, ornées d'une ancre dorée.

Les officiers

Les officiers portent l'uniforme prescrit par la dépêche de 1917.

Veston en drap bleu foncé à col rabattu et à 2 rangs de cinq boutons d'uniforme en cuivre doré à ancre surjalée. Manches garnies d'un parement de 66 millimètres et d'une patte à trois petits boutons de 12 cm de haut et de 4 cm de large, disposée et galonnée comme l'indique le dessin. Gilet en drap bleu foncé à 6 petits boutons d'uniforme. Pantalon en drap bleu foncé.

Casquette du modèle de la marine de l'Etat: toque en drap bleu foncé, visière en cuir verni.

Sur la toque, une ancre brodée en or et surmontée de la couronne royale, du modèle indiqué à la figure 1. Gants blancs, col blanc, cravate noire. Manteau bleu foncé du modèle de l'infanterie de l'armée (sans écusson ni passepoils) avec insignes des grades et patte galonnée sur les man-



ches, capuchon mobile, sabre et pistolet. Ceinturon du modèle de l'armée, teint en noir. Pour l'exercice, culotte bleu foncé et jambières noires, du modèle de l'armée.

On peut remarquer sur les photos d'époque, que de nombreux officiers de l'armée de terre (20) ont continué à porter l'uniforme de leur arme. Seuls les officiers de marine (5) qui sont restés au CTM après la démobilisation des cadres de réserve, portent encore l'uniforme d'officier de marine. Le chef de Corps, le colonel Renaux, s'efforça de convaincre le Ministre de faire porter par ces officiers le même uniforme et fit maintes recommandations dans ce sens. Il alla même jusqu'à proposer un uniforme bâtard: une veste à 1 rangée de 4 boutons et à 4 poches appliquées comme les vestes kaki de l'armée de terre (je suppose qu'il aurait suffi de teindre les uniformes kaki et d'en rabattre le col pour obtenir à peu de frais l'uniformité tant souhaitée). Il est heureux de constater que, par une dépêche ministérielle du 12 sep 1925, cette tenue ne fut pas (encore) autorisée. Le Musée de l'armée en possède pourtant un modèle. D'autre part, il existe une photo montrant S.A.R. le Prince Charles, en redingote de la Royal Navy, passant en revue le détachement d'honneur du CTM, accompagné du Chef de Corps, le Colonel Renaux, qui est revêtu de ce curieux



S.A.R. Le Prince de Belgique, Comte de Flandre, passe en revue la Compagnie d'honneur des fusiliers-marins au Môle de Zeebrugge, le 27 juin 1926.

uniforme. Cette photo date du 26 juin 1926, à quelques jours de la parution de l'arrêté royal supprimant le CTM. (A.R. 09 juillet 1926).

Dissous, effectivement, le 31 mars 1927, le CTM fit ses adieux au "d'Entrecasteaux" qui fut reconduit à Cherbourg. Deux des grands torpilleurs furent adjoints à l'école de Marine, à Ostende, et prirent le nom de Wielingen et de Westdiep. Les autres furent vendus à la ferraille ou à quelques yachtsmen fortunés. J'engage vivement ceux qui voudraient en savoir plus sur le CTM de

consulter l'ouvrage "La Force Navale de l'Amirauté de Flandre à la Force Navale belge" (ed. Lannoo 1992) et plus particulièrement le chapitre IV "L'entre deux guerres" écrit par le CPF (Rés.) Henri Anrys.

CPV(hre) J.C. Liénart



TORPILLEURS ALLEMANDS RECUPERES PAR LE DTM

EN 1918-1919

A) 9 torpilleurs de 150 Tx de la classe A.I

Les A1 "Prince Léopold" ex A4

A2 "Prince Charles" ex A14

A3 "Princesse Marie-José" ex A12

Et les A5, A8, A9, A11, A15, et A20

Dimensions: 41,50 x 4,25 x 2,50

Armement: 1 canon de 5c2

1 canon de 3c7

3 mitrailleuses

1 tube lance-torpilles 450 mm

Déplacement: 150 T.

Propulsion: 1 machine alternative à piston, chaudière à charbon

Puissance: 1.100 C.V.

Vitesse: 19 à 20 nœuds

Equipage: 2 officiers, 6 sous-officiers, 18 matelots

Construction: arrivés en 1915 en Belgique, en pièces détachées,
ils furent assemblés aux chantiers Cockerill à Hoboken.

B) 5 Torpilleurs de 250 Tx de la classe A II.

Les A40, A42, A43, A47, A49.

Dimensions: 48m x 5m35 x 3m

Armement: 2 canons de 8c 8

3 mitrailleuses

1 tube lance-torpilles de 450 mm

Déplacement: 250 Tx

Propulsion: Turbines à vapeur, chaufferie au fuel-oil

Puissance: 2.500 CV

Vitesse: 25 nœuds

Equipage: 29 à 34

Construction: Schiffbau Elbing et Stettin

C) Divers

3 remorqueurs "Wilma" "Friederich" "Kaetchen"

2 vedettes de rivière, V25 et V25b

1 mouilleur de mines "Nieuport"

1 bateau de service "Torpille"

10 Vedettes rapides à essence (12 nœuds)

V2, V3, V4, V5, V10, V14, V17, V41, V48.

Equipage: 9

Armement: 1 canon, 2 mitrailleuses.

HISTORIQUE DE LA CLASSE A SOUS PAVILLON ALLEMAND

Les premiers torpilleurs de la classe A furent les A2, A6, et A7. Arrivés en pièces détachées, ils furent assemblés aux chantiers Cockerill à Hoboken en 1915. Mis en opération à Zeebruges, fin avril 1915, les A2 et A6 qui avaient appareillé pour porter secours à un hydravion allemand (n°406), abattu au retour d'un raid sur l'Angleterre, furent interceptés par les destroyers anglais HMS Laforey, HMS Lawford, HMS Leonidas et HMS Lark et furent coulés le 1er mai 1915. A la fin du mois de mai, arrivèrent les A4, A7, A8, A12, et A13. Ils constituèrent la Torpedoflottille Flandern. Ces petits torpilleurs (AI) devinrent rapidement les "bonnes à tout faire" du "Marinekorps Flandern": patrouille d'observation en charge de signaler l'arrivée d'avions anglais (ils étaient équipés de postes de TSF); garde aux barrages de mines; destruction des filets de barrage anti-sous-marins; mouillage de mines; destruction du balisage allié, entre Calais et Douvres; sauvetage des aviateurs; attaque du trafic marchand; bombardement de nuit sur Nieuport et Dunkerque. Ils furent renforcés en 1916, par des torpilleurs légèrement plus grands, de la classe AII, et formèrent ensemble, une flottille de 2 demi-flottilles de 7 à 8 torpilleurs chacune. Toujours sur la brèche, ces navires subirent de nombreuses pertes. Après les A2 et A6, perdus dès leur quatrième jour d'existence, le A15 fut coulé devant Middelkerke, le 22 août 1915, par les contre-torpilleurs français l'ORIFLAMME et le BRANLEBAS. Le A9 se perdit corps et biens, sur une mine, le 6 fév. 1916. Le A19 fut d'abord endommagé à Ostende lors d'un bombardement aérien (3 sept 1917) puis coulé avec le A45, alors qu'ils se trouvaient en réparation dans la cale sèche flottante touchée de plein fouet par le bombardement d'un monitor anglais, le HMS Terror. Les A50 et A60 furent coulés par explosion de mines, ainsi que le A58, qui fut littéralement coupé en 2 tronçons par l'explosion d'une mine. Enfin le A9, alors qu'il évacuait d'Ostende vers Zeebruges, en août 1918, fut gravement endommagé par une bombe d'avion, mais put rallier Zeebruges. Les A4, A12, et A14 furent abandonnés à Anvers en nov. 18.

"Le WANDELAAR a du PANACHE"

BNS WANDELAAR geslaagd bij Franse ALFAN Training Course



Vanuit Port Portiau (Baai van Hyères) is een "konvooi", bestaande uit het fregat BNS Wandelaar, de Franse destroyer FNS Duquesne en het logistiek steunschip FNS Meuse, op weg naar Toulon. De taak van de Wandelaar en Duquesne bestaat erin de Meuse (een High Value Unit of HVU) tijdens deze transit te beschermen tegen mogelijke oppervlakte-, lucht- en duikbootaanvallen.

Alle bemanningsleden dragen hun anti-flash uitrusting. Op de brug en in het CIC is de concentratie van de wachtlopers tot het uiterste gespannen. Zij scannen boven, op en onder water naar inkomend gevaar. Aan dek zijn alle wapens en optische posten bemand.

Amper uit de nauwe vaarwateren van de Baai van Hyères komt het konvooi onder een luchtaanval. Door de scheepsintercom van de Wandelaar schalt plots "Missile Inbound !! Missile Inbound !! Brace, Brace, Brace !!!". Schip en bemanning reageren bliksemsnel. Het 100mm kanon en de chaff launchers komen in actie terwijl het fregat haar koers zodanig wijzigt dat de inkomende missielen slechts een minimaal inslagoppervlak aangeboden krijgen. In het ganse schip zet men zich schrap om de impact van de raketten zo goed mogelijk op te vangen. Ondanks al deze maatregelen krijgt de Wandelaar 2 voltreffers waarbij 8 bemanningsleden gedood en tientallen anderen gewond worden. Eén raket vernielt de brug, de andere veroorzaakt een zware brand in het achterschip. Binnen enkele minuten wordt op het vlaggedek een noodbrug geïnstalleerd, brengt men de gewonden over naar de tot ziekenboeg omgebouwde wardroom en bestrijden de DC-teams de branden en opgelopen averij.

Dit was slechts één van de vele incidenten die de BNS WANDELAAR tijdens haar opwerkingsperiode bij de Trainingsdivisie van de Marine Nationale in Toulon te verwerken kreeg.

Ons fregat had op 27 september 1999 zijn thuisbasis Zeebrugge verlaten om van 4 oktober tot 5 november een opwerking bij de ALFAN Trainingsdivisie in de zuid-franse marinehaven te volgen. Samen met 2 eenheden van de Marine Nationale, de destroyer FNS Duquesne en het logistieke steunschip FNS Meuse, werd de operationele inzetbaarheid van de

BNS Wandelaar tijdens een 5 weken durende Remise En Condition Operationelle stage (RECO-stage) getest.

Het zijn voornamelijk schepen die een lange onderhoudsperiode achter de rug hebben, of waarvan de bemanning voor meer dan 30% vervangen is, die een RECO volgen. Een typische stage is ingedeeld in 5 periodes en omvat gemiddeld 163 uren ASW, 12 uren AAW, 254 uren AsuW en 180 uren oefeningen met MPA's aangevuld met navigatie, zeeman-schap, communicatie, elektronische oorlogsvoering en DC/FF/NBCD-bestrijding.

RECO Programma van BNS WANDELAAR

PERIODE - 1 (4 - 8 okt. 1999)

De eerste dag omvatte een kennis-making met de instructeurs, briefings en inspecties door de seariders. De dag nadien volgde een demonstratie op de ESPADON simulator en enkele oefeningen aan wal. De rest van de week gingen de 3 schepen op zee voor navigatie- en DC-oefeningen.

PERIODE - 2 (11 - 15 okt. 1999)

Deze week begon met een trainings-sessie van 1 dag op de ESPADON, gevolgd door 4 dagen op zee waar-

bij de nadruk lag op boardings, bevoorrading op zee, slepen, zeemanschaps- en navigatieoefeningen.

PERIODE - 3 (18 - 22 oktober 1999)

Tijdens deze periode benadrukten de seariders het AAW-aspect. Trainingssessies omvatten o.m. MISSILEX, GUNEX-, ADEX- en MACOPS¹ - oefeningen, bevoorrading op zee (dag/nacht).

PERIODE - 4 (25 - 29 okt. 1999)

Deze week kwam vooral het ASW-aspect aan bod waarbij de nucleaire aanvalsdubboot SNA Casabianca optrad als sparring partner. Ons fregat en de FNS Duquesne maakten jacht op deze dubboot al of niet met de hulp van maritieme patrouillevliegtuigen (MPA), vuurden torpedo's af op EMATT-doelen (CASEX, LANCEX), en hielden ASW-oefeningen met helikopters

Tussen de serials van de ALFAN instructeurs zorgde KVK Pinaut, XO van de Wandelaar, dagelijks voor enkele extra DC-oefeningen.

Eén keer was er zelfs een echt incident (een "safeguard") toen er een felle rookontwikkeling in de machiniekamer gemeld werd. De snelle in-



FNS Duquesne

terventie van het DC-team bewees nogmaals het nut van zulke DC/FF/NBCD oefeningen.

De laatste dag van deze periode bestond uit de LAMPARON oefening, te vergelijken met de "Thursday War" bij de FOST in Portsmouth. Voor deze oefening kwamen 12 extra seariders aan boord. LAMPARON was een tactische oefening in een multi-threat omgeving met een gesimuleerde oorlogssituatie. Een crisis tussen 2 fictieve landen, Azur en Safran, escaleerde tot een gewapend konflikt. Hoofddoel van de oefening was een HVU vanuit de Baai van Hyères naar Toulon te begeleiden en dit onder een permanente dreiging van lucht-, oppervlakte- en onderzeebootaanvallen. De "vijand" bestond uit het stealth-fregat Aconit, de

dubboot SNA Casabianca, Super Etendard gevechtsvliegtuigen, Lynx helikopters en de marinefuseliers van het Commando Hubert.

Tijdens deze dag gaf het keukenpersoneel, onder leiding van de Suppo, een sterk staaltje van wat men in het vakjargon quick messing noemt. In minder dan 60 min. presteerden zij het de ganse bemanning, de 18 seariders en 1 maritieme correspondent, van een lekkere warme maaltijd te voorzien.

PERIODE - 5 (2 - 5 nov. 1999)

De laatste week omvatte de FANAL oefening, de "Weekly War", waarbij alle aspecten van de maritieme oorlogsvoering die men de 4 voorgaande weken had ingeoeft nogmaals uitgebreid getest werden.

Tijdens de ganse opwerkingsperiode bleken de seariders meermaals aangenaam verrast over de prestaties en het professionalisme van onze bemanning waarbij ze zich al eens lieten ontvallen "le Wandelaar a du panache".

In dit artikel hebben we ons beperkt tot de RECO-stage. Naast deze opwerking biedt ALFAN nog andere stages aan. Zo organiseert zij ook ondermeer:

- Elementaire opwerkingsstages voor oppervlakteschepen

* MECI = Mise En Condition Initiale



Espadon simulator (student console)

¹ MACOPS = Maintien des Capacités Opérationelles Après Avaries de Combat



Brug aan boord van de Wandelaar

Nieuwe schepen ondergaan een voorbereidende stage van ongeveer 1 week vooraleer hun operationele testen aan te vangen

* MECO = Mise En Condition Opérationnelle

Een 1 tot 5 weken durende trainingsperiode waarbij een schip ongeveer 150 verschillende oefeningen ondergaat zodat de bemanning tot een goed draaiende "gevechtseenheid" gesmeed wordt

- Trainingssessies op simulatoren (o.m. de ESPADON, SAGITTAI-RE, SATURN en JANUS²)
- Stages voor toekomstige commandanten
- Cursussen voor schepen die humanitaire-, embargo- en anti-drug operaties gaan uitvoeren

Jaarlijks worden er een 20-tal trainingssessies ingericht waar ongeveer een 50-tal schepen bij betrokken zijn. De laatste jaren kwamen ook al enkele bevriende marines een RECO-stage volgen om kennis te maken met de wijze waarop de Marine Nationale haar schepen opwerkt. Dit was ondermeer het geval met de Engelse destroyers HMS Manchester en HMS Birmingham en het fregat HMS Grafton, het Italiaanse fregat ITS Grecale en Belgische BNS Westdiep (Brest - februari 1998).

Op haar beurt stuurde Frankrijk enkele schepen naar opwerkingscentra van bevriende marines.

Dat was het geval voor de fregatten FNS LV Lavallée, FNS La Fayette en FNS Aconit die naar de FOST in Portsmouth gingen en de FNS Premier Maître l' Her en de FNS Georges Leygues naar het trainingscentrum van de Italiaanse marine in Tarento.

Amiral de la Force d' Action Navale (ALFAN)

Met het OPTIMAR '95 Herstructureringsprogramma viel de verantwoordelijkheid voor de opwerking van alle oppervlakteschepen van de Marine Nationale voortaan onder de bevoegdheid van de Amiral de la Force d'Action Navale, daar waar dit vroeger de bevoegdheid van de CEF was. Doordat het hoofdkwartier van ALFAN zich in Toulon bevindt heeft het trainingscentrum een imposant aantal trainingsmiddelen ter beschikking, gaande van destroyers, fregatten, onderzeeboten, steunschepen, maritieme patrouille-vliegtuigen, gevechtsvliegtuigen tot verschillende trainingsfaciliteiten aan land.

De Staf van ALFAN telt ongeveer 130 personen waarvan 50 instructeurs, analoog met de FOST en MOST ook "seariders" genoemd. Zij zijn uitgekozen omwille van hun jarenlange ervaring opgedaan aan boord van schepen van de Franse Marine en in walfuncties.

Het aantal seariders aan boord varieert naargelang de grootte van het schip.

De instructeurs schepen in aan boord en creëren tal van incidenten opdat de meeste tactieken, doctrines en procedures in alle domeinen van de maritieme oorlogsvoering (ASW, ASuW, EW, AAW) kunnen uitgetest worden en dit in de meest realistische omstandigheden. De moeilijkheidsgraad van de oefeningen wordt gra- dueel opgevoerd naarmate de stage vordert. Hierbij wordt de bemanning beoordeeld op professionalisme, operationele paraatheid en stressbestendigheid. Alle bevindingen komen in een eindrapport dat op het einde van de opwerkingsperiode aan de commandant van het schip overhandigd wordt.

Een groot verschil met de FOST in Portsmouth is dat de schepen tijdens een RECO de ganse week op zee blijven met de ALFAN seariders aan boord; daar waar men bij de FOST op het einde van een "werkdag" voor anker gaat en de FOST-seariders van boord gaan tot de volgende morgen.

Soms gaan de ALFAN seariders naar de Franse overzeese gebieden (les DOM-TOM) om de daar gestationeerde schepen van de Marine Nationale op te werken. In 1999 gingen er instructeurs naar Nouméa (Nieuw-Caledonië) en naar La Réunion. De opwerkingsperiodes zijn daar iets korter omdat de schepen kleiner zijn en het aantal "sparring-partners" beperkter. Schepen van bevriende marines die toevallig in de buurt varen worden wel uitgenodigd om als sparring partner deel te nemen aan deze stages. Zo namen er tijdens een stage in La Réunion enkele Fremantle-klasse patrouilleschepen van de Australische marine deel.

Met dank aan:

FKP SLOOTMANS
Commandant BNS WANDELAAR

CF J.C. MOGNETTI
Dirstage ALFAN, Toulon
Espadon simulator (student console)

Tekst en foto's: G.A.H. Toremans

² ESPADON simuleert de gevechtscentrale's te vinden aan boord van alle Franse schepen
SAGITTAI-RE simuleert elektronische oorlogsvoering
SATURNE en JANUS zijn onderzeebootssimulatoren

L'EVACUATION DU CORPS EXPEDITIONNAIRE BRITANNIQUE EN GRECE

L'AUTRE DUNKERQUE

En France, aux Pays-Bas et en Belgique, l'histoire de la guerre 1940-45 a retenu l'exploit logistique que fut, en mai et juin 1940, l'opération "Dynamo". Elle permit à l'amiral britannique Ramsay et à son collègue français Abrial, d'évacuer vers l'Angleterre 220.000 hommes du corps expéditionnaire du général britannique lord Gort, et 120.000 combattants de la 1ère armée française du général Blanchard. Cette gigantesque évacuation, à la barbe des Allemands, fut un succès indéniable. Ni la kriegsmarine de l'amiral Raeder, ni la luftwaffe du maréchal Goering ne purent empêcher le rembarquement de 340.000 hommes.

La Manche ne fut pas le seul théâtre d'opération où l'Amirauté fit preuve d'un édifiant savoir-faire. En 1941 la Grèce connut un autre Dunkerque. Le dictateur italien Benito Mussolini brûlait du désir d'égaliser les prouesses militaires du dictateur allemand Adolphe Hitler, alors que ses moyens n'étaient pas à la mesure de son ambition. Le 26 octobre 1940 le Duce lança un ultimatum au gouvernement d'Athènes, lui enjoignant l'abandon d'importants territoires. La Grèce ayant relevé le défi, la parole fut donnée aux armes.

Après de timides incursions italiennes sur le territoire albanais, les troupes helléniques du général Papagos remportèrent des succès appréciables. Berlin constatait avec désagrément la défaite de son allié. La "Wehrmacht" intervint en pénétrant d'abord en

Yougoslavie, dont les armées furent battues en douze jours. La noix hellénique s'avéra plus dure à croquer puisque la puissance germanique mit un mois à refouler l'armée grecque.

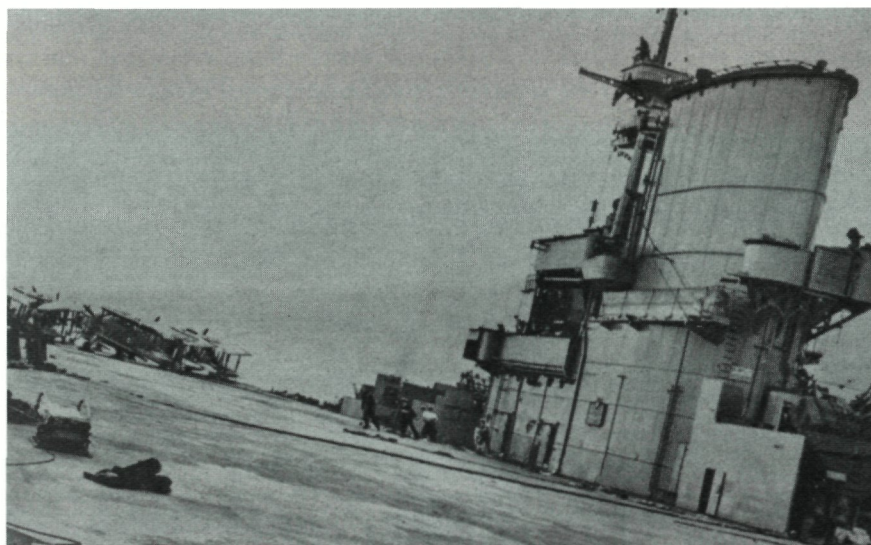
L'aide britannique

Winston Churchill, à l'heure de l'optimisme, avait envoyé un corps expéditionnaire au secours de David aux prises avec Goliath. Mais c'était l'époque où les poussées allemandes étaient irrésistibles. Le 9 avril 1941 Salonique tombait et Monastir le lendemain. Pour le gouvernement hellène sonnait l'heure de l'exil en Crète d'abord, et pour le corps expéditionnaire, celui de la retraite vers l'île susceptible d'accueillir les divisions défaites. Le sol crétois ne fut pas un havre de paix.

Le général allemand Student et ses paras allaient conquérir l'île rendant de nouvelles évacuations indispensables.

Le rembarquement du Pirée avait permis à 43.000 britanniques de s'échapper vers la Crète et l'Egypte, alors que 3000 malchanceux restaient aux mains de l'ennemi. Les unités acheminées vers la Crète allaient à leur tour prendre le chemin de l'Egypte. Le 1er juin 1941 les derniers détachements anglais quittaient les villes d'Héraklion et de La Canée.

La protection des convois amenant les troupes vers des cieux plus cléments s'avéra extrêmement coûteuse pour la Navy en proie à des attaques aériennes venues de bases rapprochées.



Les derniers moments du porte-avions "Ark Royal" (15 novembre 1941).

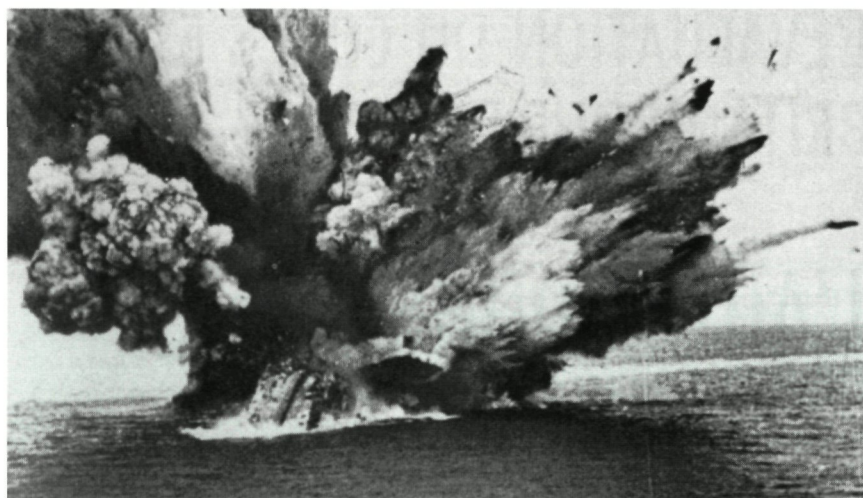
Au cours de semaines éprouvantes l'Amirauté perdit trois croiseurs et huit destroyers. L'heure de la revanche sonna au cours de l'été lorsque la flotte britannique infligea des pertes considérables aux convois italo-allemands vers l'Afrique du Nord où le maréchal Graziani avait remporté des succès initiaux avant d'être refoulé vers la Tunisie et de voir l'Oberkommando remettre au maréchal Rommel et à l'Afrika Corps, le soin de conquérir l'Egypte et le canal de Suez. Un objectif jamais atteint!

Ces succès méditerranéens alliés furent payés sur mer d'un lourd tribut. Le 27 septembre 1941 le croiseur "Nelson" était torpillé. Le 14 novembre le porte-avions "Ark Royal" succombait à son tour. Quelques semaines plus tard le cuirassé "Barham" fut coulé sans rémission.

La guigne d'un navire de ligne

La Crète ayant été évacuée le 1er juin 1941, l'amiral Cunningham, commandant en chef en Méditerranée eut fort à faire pour défendre Malte et son port de la Valette. L'île maltaise s'avérait une base stratégique de premier ordre et une sentinelle vigilante sur la route maritime de la Sicile vers l'Afrique du nord, que suivaient les convois de ravitaillement des puissances de l'axe pour approvisionner leurs armées opposées aux forces britanniques en Egypte.

Au cours de diverses batailles navales l'Amirauté fit preuve de son traditionnel savoir-faire, sans pour autant éviter des pertes sévères. La mort du cuirassé "Barham" compta parmi les plus sensibles. Il fut coulé



Le Barham explose.

le 25 novembre 1941. 868 marins périrent sur un équipage de 1184 hommes. C'était un fleuron de la Navy qui depuis son lancement connaissait un destin marqué par la guigne.

Au cours de la 1ère guerre mondiale, lors de la bataille du Jutland en 1916, le "Barham" était le navire amiral de la 5ème division cuirassée. L'ennemi ne l'épargna point : six projectiles le frappèrent coûtant la vie à 63 membres d'équipage. Au cours de la 2ème guerre mondiale, le cuirassé ne fut pas plus chanceux. D'importants dommages lui furent infligés en décembre 1939 lorsqu'un sous-marin de l'amiral Dönitz, le U 30, chassant au large des Hébrides, l'atteignait d'une torpille meurtrière mais non fatale. Réparé il participa à l'évacuation du corps expéditionnaire britannique refoulé de Grèce et réfugié sur l'île de Crète. De nouveaux dommages lui furent infligés au cours de cette mission par la luftwaffe et le contraignirent à de nouvelles réparations à Durban en Afrique du Sud.

Lorsqu'il reprit du service en Méditerranée, il fut traqué par le sous-marin U 331 commandé par le capitaine Tisenhausen qui lui envoya trois torpilles l'atteignant de plein fouet. Touché mortellement il s'inclina à babord et sombra en quelques minutes.

Lorsque la victoire changea de camp

Le cuirassé "Aurora" de Sir William Agnew et son escorte de deux croiseurs et deux destroyers détruisit tous les navires d'un convoi escorté par des bâtiments de ligne. Ceux-ci furent également coulés. L'activité de la Navy en Méditerranée, en infligeant des pertes sévères aux puissances de l'axe, favorisa l'offensive victorieuse décisive du maréchal Montgomery et sa victoire d'El Alamein. L'Egypte et Suez étaient sauvés.

P. Eygenraam



BELGISCHE MARINE na 50 Jaar terug in AZIA

BNS WANDELAAR met FAIRWIND 2000 naar het VERRE OOSTEN

BNS Wandelaar (WAN) vertrok op 6 maart ll. met het BNLTG voor een 4-maanden durende deployment naar het Verre Oosten. Samen met vlaggeschip HrMs De Ruyter (RUY), HrMs Witte de With (WIT), HrMs Van Nes (NES) en HrMs Amsterdam (ADA) zal ons fregat haar operationele capaciteiten kunnen toetsen tijdens Passex-oefeningen met de marines van Japan, Australië, Zuid-Korea, Groot-Brittannië en Amerika.

Een tweede belangrijk aspect wordt het uittesten van de logistieke ondersteuning van maritieme eenheden tijdens langdurige "out-of-area" deployments.

Maar FAIRWIND-2000 staat vooral in het teken van 400-jaar handelsbetrekkingen tussen Nederland en Japan. 400 jaar geleden, op 19 april 1600, liep het Nederlandse schip "De Liefde" de Japanse haven van Usuki binnen. De officiële herdenking zal zich concentreren in de week van 17 tot 26 april.

De Nederlandse schepen zullen in Nagasaki en Usuki deelnemen aan verschillende festiviteiten. Tijdens de havenbezoeken krijgen Nederlandse bedrijven de gelegenheid hun producten aan de lokale ondernemingen en bedrijven tentoon te stellen.

De dekken en helikopterhangars van de schepen van de Koninklijke Marine worden dan omgevormd tot tentoonstellingsruimten.

Het betreft hier voornamelijk Nederlandse bedrijven die te maken hebben met de scheepsbouw en aanverwanten.

Tot en met het bezoek aan Singapore (5 - 9/04) blijft het eskader samen.

FAIRWIND 2000 REISSCHEMA

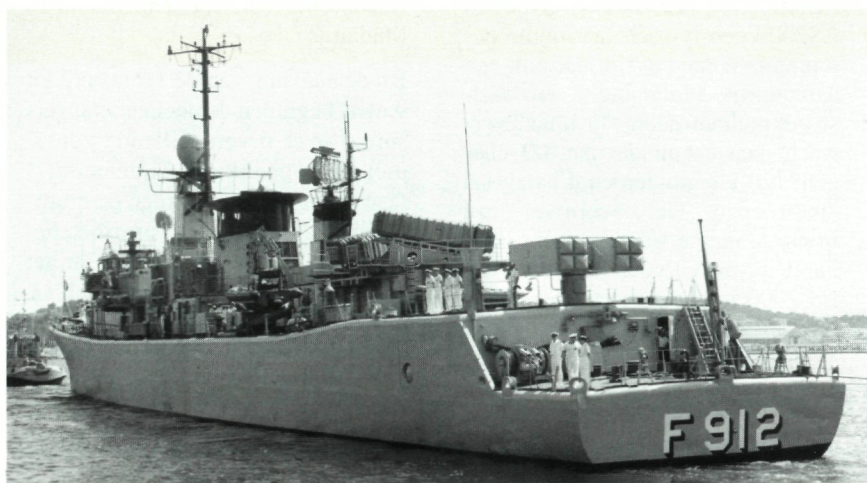
6 maart	Zeebrugge WAN
Vertrek	Den Helder RUY, WIT, NES, ADA
16 - 19 maart	Alexandria (alle schepen)
19 maart	Passage Suez Canal
5 - 9 april	Singapore (alle schepen)
9 april	WAN detachteert van BNLTG
17 - 22 april	Inchon (WAN)
17 - 19 april	Nagasaki (RUY, NAS, ADA)
18 - 20 april	Oita (WIT)
21 - 22 april	Osaka (RUY, NES, WIT, ADA)
23 - 26 april	Tokio (RUY, NES, WIT, ADA)
27 april - 2 mei	Yokosuka (WAN)
2 - 5 mei	Pusan (RUY, NES, WIT, ADA)
5 - 10 mei	Shanghai (WAN)
9 - 13 mei	Hong Kong (RUY, NES, WIT, ADA)
14 mei	WAN vervoegt BNLTG
15 - 19 mei	Manilla (alle schepen)
25 - 28 mei	Surabaya (alle schepen)
30 mei - 3 juni	Jakarta (alle schepen)
9 - 13 juni	Colombo (alle schepen)
24 juni	Passage Suez canal
26 - 29 juni	Heraklion (alle schepen)
10 juli	Zeebrugge (WAN)
11 juli	Den Helder (RUY, NES, WIT, ADA)

Nadien zal de WANDELAAR voor ongeveer 1 maand van het BNLTG detacheren om een eigen programma af te werken. Hoogtepunt is het bezoek aan Inchon, Zuid-Korea, waar ons fregat zal deelnemen aan de herdenkingsplechtigheden van de Koreaanse Oorlog, 50 jaar geleden.

Nadat het Koreaanse schiereiland bij het einde van de Tweede Wereldoorlog bevrijd werd van de Japanse bezetting verdeelde men het land langs een denkbeeldige grens, de 38^{ste} breedtegraad. Het noordelijke deel kwam onder Sovjet-voogdij, het zuidelijke deel onder Amerikaanse.

Op 25 juni 1950 waagde het communistische noorden, met Russische en Chinese steun, een militaire inval in het zuiden. Om 4 uur 's morgens overschreden 4 Noord-Koreaanse legerdivisies de 38^e breedtegraad. De hoofdstad Seoel viel op 28 juni. Inchon viel op 3 juli, gevolgd door Taejon op 20 juli 1951.

Omdat de Sovjet-Unie haar veto-recht niet gebruikte konden de VN krachtig reageren. Op 27 juni stoomde de 7^e Vloot vanuit de Filipijnen



F912 Wandelaar Fairwind 2000

LAND	DODEN	GEWONDEN
AMERIKA	33629	104284
TURKIJE	717	2413
ENGELAND	670	2692
CANADA	309	1235
FRANKRIJK	288	836
AUSTRALIE	265	1387
GRIEKENLAND	169	545
COLOMBIA	140	517
ETHIOPIE	120	536
THAILAND	114	799
NEDERLAND	111	593
BELGIE	97	355
FILIPPIJNEN	92	356
NIEUW-ZEELAND	31	78
ZUID-AFRIKA	20	16

naar Formosa en Zuid-Korea. De Royal Navy stuurde haar Aziatische vloot, bestaande uit 3 kruisers, 3 fregatten en 2 destroyers. In de daaropvolgende maanden stuurden 17 landen troepen naar Zuid-Korea, met name Australië, België, Canada, Columbia, Engeland, Ethiopië, Filipijnen, Frankrijk, Griekenland, Italië, Luxemburg, Nederland, Nieuw-Zeeland, Thailand, Turkije en Zuid-

Afrika. India, Noorwegen en Zweden stuurden enkel medische hulp.

België stuurde een bataljon van 600 vrijwilligers. Het Vrijwilligerskorps Korea (VKK) zou nooit meer dan 650 manschappen tellen. Op 18 december 1950 voer de KAMINA af uit Oostende met bestemming Pusan, Zuid-Korea, met ongeveer 900 bemanningsleden en soldaten aan

boord. Het was de 1^{ste} maal dat een schip van onze marine zulke lange reis ondernam. Pas na 43 dagen, op 31 januari 1951, liep de KAMINA Pusan binnen.

Op 27 juli 1953 ondertekenden de VS en Noord-Korea de akkoorden van Panmoejon, het wapenstilstandsakkoord. De Koreaanse Oorlog was ten einde, maar niet zonder een hoge tol aan mensenlevens te hebben geëist. Het aantal slachtoffers onder de Zuid-Koreanen, zowel militairen als burgers, werd geschat op 415.004 doden en 428.568 gewonden of vermisten. De verliezen bij de Noordkoreanen en Chinezen werden respectievelijk geschat op 520.000 en 900.000 doden, gewonden en vermisten. Nevenstaande tabel geeft de slachtoffers van de landen weer die troepen stuurden voor de VN-strijdmacht welke naar Zuid-Korea gestuurd werd.

Tekst en foto: G.A.H. Toremans

LINKED SEAS 2000

Van 2 tot 15 mei zullen meer dan 30.000 militairen uit 12 NAVO en 5 PfP landen deelnemen aan de Joint NATO Live Exercise LINKED SEAS 2000 (LS-2000). Hoewel LS2000 een typisch maritieme oefening is nemen er dit jaar ook een aanzienlijk aantal lucht- en landstrijdkrachten deel. In totaal verwacht men niet minder dan 100 schepen, 120 vliegtuigen en 4 bataljons landtroepen. Het bevel over deze impressionante troepenmacht is in handen van CINCSOUTHLAND. LS-2000 is het grootste maritieme NAVO-manoeuvre voor dit jaar. Waarschijnlijk zal het ook tot het jaar 2005 duren vooraleer de Alliantie nog zo'n grootscheepse oefening in het SOUTHLAND-gebied zal organiseren.

Het scenario draait om een NAVO-geleide vredesondersteunende operatie in een gebied dat zich uitstrekt van de Baai van Quiberon, de Golf van Biskaje, het Iberische schiereiland tot Madeira.

Bij de aanvang van de 1^{ste} fase (2 tot 9 mei) beginnen de deelnemers, verspreid over 6 verschillende zones, met hun opwerking. Tijdens de 2^e fase (9 tot 15 mei) worden de multinationale, maritieme, amfibische, lucht- en landstrijdkrachten naar het "crisisgebied" gestuurd dat zich situeert tussen het eiland Porto Santo (Madeira) en het Portugese vasteland. Hier zullen zij de vredesondersteunende operaties moeten uitvoeren. Op de stranden van Porto Santo zal een grote amfibische landing uit-

gevoerd worden. Nadruk bij de maritieme operaties ligt op embargo- en interdictie operaties en het uittesten van de ROE-procedures. Eén van de primeurs van LS2000 is het uittesten van het NAVO Rapid Environment Assessment concept. De NAVO zal ook haar Regional Naval Control of Shipping (RNCS)-concept verder uittesten. Koopvaardij-schepen die zich in het gebied bevinden zullen op vrijwillige basis zich bij de oefening kunnen voegen en deze verlaten. Het RNCS Hoofdkwartier zal in het Duitse Glucksburg opgericht worden.

G.A.H. Toremans

Balade maritime au pays de James Joyce !

Si d'aventure vous faites un jour escale en République d'Irlande, près de Dublin, ne manquez surtout pas de vous rendre à Dun Laoghaire (prononcez 'Dun leary!'), une très jolie "coastal county town" située à une dizaine de miles au sud de la capitale. Dans cet 'avant-port' de Dublin vous découvrirez de très intéressants musées, dont l'un, assez particulier, est passionnant à plus d'un point de vue de marin. Il s'agit du *National Maritime Museum of Ireland* qui curieusement, a trouvé refuge dans une ancienne église jadis baptisée *The Mariners' Church*.

Robbie BRENNAN, Conservateur (hon.) de ce musée, nous expliqua que l'origine du nom de cette cité balnéaire très en vogue, remonte au 5ème siècle, lorsque le 'King of Tara', qui était également "High King of Ireland" (=Laoghaire) érigea en cet endroit un 'château-fort situé près de la mer' (=Dun). Et de rappeler qu'à cette époque ce dernier autorisa un moine du nom de St. Patrick à parcourir le pays pour le christianiser.

Petit port de pêche jusque dans les années 1770, les premiers travaux en vue de la construction d'un port de mer 'moderne' débutèrent début du 19ème. Au fil des années des hydrographes aux noms aussi célèbres que celui du fameux Capitaine L. Blight (Cfr. mutinerie du H.M.S. *Bounty* en 1789) prêtèrent leur concours au développement de ce qui allait devenir, au siècle dernier, un port d'avant-garde et la cité balnéaire par excellence de l'Empire britannique. De 1821 à 1921 Dun Laoghaire fut d'ailleurs rebaptisé *Kingstown* en l'honneur du roi George IV.

Quant à l'église elle-même, elle fut construite en 1837 et pouvait conte-

nir 1.400 fidèles. Erigée sur le port, elle devait accueillir tous les gens de mer, et surtout ceux dont les navires, fuyant la tempête, venaient se réfugier en rade de Kingstown.

Le "Deed of Trust" de l'époque stipulait qu'un tiers des places assises devait être réservé aux familles des marins, garde-côtes et des Services des Impôts. Et aussi que la Capitainerie du Port devait fournir une embarcation aux prêtres pour leur permettre de rendre visite aux navires en relâche dans le port ou à l'ancre.

Au début des années 1970, l'abri côtier de Dun Laoghaire fut déserté par les navires marchands et donc, faute de fidèles, la *Mariners' Church* dut également baisser pavillon. L'ancienne congrégation religieuse locale alla prendre ses quartiers dans la *Christchurch* toute proche.

Cinq ans plus tard, grâce aux bons offices de la *Irish Shipping Ltd.*, l'ex-bâtiment religieux devint le siège du quartier général du *Maritime Insti-*



tute of Ireland. Celui-ci fut doté de bureaux, d'un beau musée, le *National Maritime Museum of Ireland* et d'une riche librairie disposant e.a. de la collection complète des 'Lloyds Registers' de 1842 à nos jours!

Ces nouveaux locaux furent officiellement inaugurés en 1976. Ils remplaçaient ceux installés dans le *Sailor's Reading Room*, qui lui-même fut fermé en 1965, après 6 ans d'activité, le building devant être démoli pour y ériger le nouveau terminal pour ferries, au *St. Michael's Wharf*.

Aujourd'hui en effet, la jolie cité balnéaire de Dun Laoghaire est (re)devenue un centre maritime ac-

Le MARITIME INSTITUTE OF IRELAND

Le Maritime Institute of Ireland fut fondé en 1941 par le Colonel Tony LAWLOR et quelques amis qui, plus que quiconque, réalisèrent combien le pays dépendait de la mer et des navires pour son approvisionnement et son développement. Et aussi en cette période particulière de guerre, bien que l'Irlande restât neutre, la nécessité pour elle de pouvoir disposer d'une propre marine marchande, battant pavillon national.

Les promoteurs de l'institut reconnurent que le développement maritime était absolument essentiel pour l'essor de l'île irlandaise et donc que l'on devait réveiller l'intérêt 'latent' du peuple irlandais pour les choses maritimes.

Le nouvel Institut, créé le 31 octobre 1941 sous statut de 'Limited Company' fut dénommé FORAS MUIRI NA HEIREANN, autrement dit en anglais: National Maritime Institute of Ireland.

tif, assurant le trafic, important, des navires de et vers la Grande-Bretagne. Sans négliger pour autant, la noria des luxueux yachts privés qui font régulièrement escale aux célèbres: Royal Irish Yacht Club (le premier d'Irlande, 1850), Royal St. George Yacht Club (1863), ou encore au National Yacht Club datant de 1876.

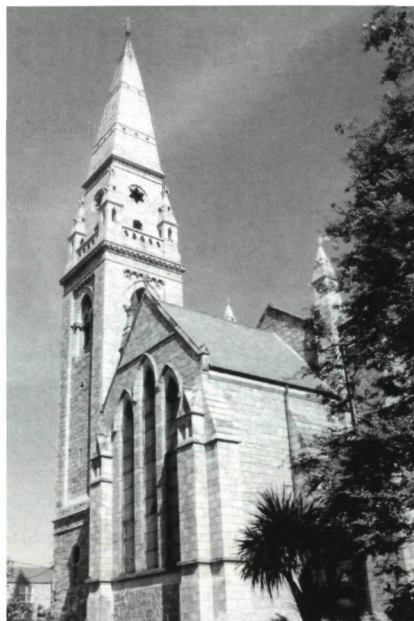
Un musée - église: visite guidée!

L'espace "réception" du musée, installé dans une crypte jadis dédiée à St. Columba, est sobrement aménagé en lieu de mémoire pour tous les marins irlandais ayant péri en mer entre 1939 et 1945. Une très belle collection de peintures de l'artiste Kenneth King y est accrochée aux cimaises.

Dans la nef centrale sont exposées de nombreuses et riches pièces de collection, dont la plus prestigieuse est assurément la "chaloupe de Bantry". Cette 'yole', longue de 7m. provient de la frégate française "RÉSOLUTION" et fut retrouvée échouée sur l'île de Bere, en baie de Bantry (Comté de Cork, côte sud-ouest) après la violente tempête de décembre 1796.

Cette année-là, convaincu par un patriote irlandais dénommé Theobald Wolf Tone, de l'opportunité d'organiser une opération de rébellion contre les Anglais, le Directoire français mit sur pied, à partir de Brest, un corps expéditionnaire fort de 14.000 soldats qui furent embarqués dans 44 navires placés sous le commandement du général Lazare Hoch et de l'Amiral Morard de Galles. Cette expédition se solda par un cuisant échec militaire dû e.a. aux conditions atmosphériques extrêmes qui occasionnèrent de très nombreux naufrages. Seule rescapée, cette élégante barque qui est la seule actuellement de ce type, dit-on!

De part et d'autre de la nef centrale, à quelques mètres de hauteur, courent deux galeries réunies par un jubé



La Mariner's Church 'shows again the flag'; celui du patrimoine maritime irlandais.

orné de quelques très beaux vitraux et d'intéressants "memorials" muraux, rappelant les faits de quelques grands personnages du cru.

La tradition (anglaise!) voulait qu'au cours de l'office, les marins de la Royal Navy occupent les narthex et jubé, dont les extrémités étaient pourvues d'un 'enclos' où, sous bonne garde, les 'punis' du personnel naval prenaient place pour assister au service religieux dominical.



La célèbre barque de Bantry et en hauteur, jubé et narthex où se tenaient les marins de la Royal Navy.

Dans le chœur même de l'église, prône la gigantesque optique du phare de Bailly. D'une puissance de 2.000.000 candelas, ce phare érigé sur la péninsule de Howth, fonctionna de 1902 à 1972, année où il fut décommissionné. L'optique fut alors démontée, offerte au musée et réinstallée par les membres de la Commissionners of Irish Light.

La collection proprement dite du musée est basée principalement sur les legs 'Halpin', légués par la famille Kent, descendants directs du capitaine Robert HALPIN (Wicklow 1836 - 1894). Celui-ci fut premier officier, puis commandant, en 1865, du célèbre navire GREAT EASTERN conçu par l'ingénieur Isambard Kingdom Brunel (Portsmouth 1806 - Westminster 1859). Rappelons que ce dernier était le fils du non moins célèbre ingénieur Sir Marc Isambard (Hacqueville Fr. 1769 - Londres 1849) qui construisit les plus grands navires en fer propulsés par hélice de l'époque. Les GREAT WESTERN, GREAT BRITAIN (1845) et GREAT EASTERN ou LEVIATHAN (1858). C'est avec celui-ci que fut installé en 1866, après moult péripéties, le premier câble télégraphique entre l'île Valentia et Newfoundland, soit une distance de 2.600 milles. D'autres câbles furent encore installés plus tard, entre Lisbonne et le Brésil, dans l'océan Indien, etc.

D'autres pièces rares et documents rassemblés dans cette église témoignent tour à tour du développement du Naval Service, de la cruelle rébellion de 1916, des missions des garde-côtes, de la Irish Shopping C^o et autres services de ferries.

Des hommes célèbres et leurs exploits y sont glorifiés; tel G. MARCONI (1874 - 1937) qui en 1906, réussit la première transmission hertzienne transatlantique depuis sa station émettrice installée dans les environs de Clifden (Co Galway-Conemara). Ou le légendaire John Philip HOLLAND (Liscannor 1841-1914), inventeur du sous-marin moderne et initiateur de la U.S. Navy ! Une salle spéciale est d'ailleurs consacrée aux sous-marins en général; on y trouve entre autres les objets souvenirs légués par le Capitaine Raimund WEISBACH, commandant du sous-marin allemand U - 19 qui débarqua Sir Roger CASEMENT à Kerry (côte sud-ouest) en 1916. Né à Dublin en 1864, ce dernier tenta d'organiser une opposition

germano-irlandaise pendant la première guerre mondiale. Fait prisonnier lors de son débarquement sur la plage, il fut exécuté comme traître par les Anglais la même année! Tout cela est narré en détail, par du texte, des images et autres souvenirs d'époque.

Terminons ce bref tour d'horizon par l'exposition permanente, depuis 1994, consacrée à l'extraordinaire odyssée du coaster irlandais m/v KERLOQUE (335 tx.) qui, dans le golfe de Gascogne, sauva 164 naufragés allemands dont le navire avait été coulé par l'aviation alliée en décembre 1943. Mais ceci est une autre histoire, que nous relaterons en détail, dans une prochaine parution.

Et, pour clôturer votre journée tout en restant dans cette ambiance maritime très 19ème, invitez-vous à dîner somptueusement dans les prestigieux salons de la *Tinakilly House*, sise à Rathnew (Wicklow). Vous y découvrirez à loisir son immense parc, sa très victorienne demeure et

le cadre merveilleux dans lequel vécut jusqu'à sa mort, le maître des lieux, un certain capitaine Robert Halpin.

Un moment exceptionnel, qui lui aussi fait partie d'une balade irlandaise!

*Saint Bernard du Spuikom
Photos: Fr. Philips*

INFOS:

Les coordonnées de ce musée sont: Haigh Terrace - Dun Laoghaire, Tel.:+ + 01 280 0969

Géré par des bénévoles, il est ouvert - à partir de Pâques, les dimanches de 13.00 à 17.00

- mai à septembre, du mardi au dimanche, de 13 à 17.00

- en octobre, les dimanches de 13.00 à 17.00

Prix d'entrée: Adultes £ (irl) 1.50 - Enfants: 80p.



COMPUTERS

de firma met
het apestaartje



advanced computer
SOLUTIONS

decleer freddy
kustlaan 4
8450 bredene
tel-fax 059/33 07 54

- Computer **Hard & Software**
- Netwerk **+ netwerkbeheer**
(Novell-Windows)
- Herstellingen **& Consulting**
- Software **op maat**
- Upgrade **& hulp bij software
moeilijkheden**

BELL BOTTOMS 99

MCM geïntegreerd binnen amfibische operaties

Van 6 tot 12 november 1999 organiseerde CINCNORTH-WEST voor de 3e maal BELL BOTTOMS, een MW/CAX¹ die om de 2 jaar in EGUERMIN georganiseerd wordt. Meer dan 100 officieren uit België, Canada, Denemarken, Frankrijk, Duitsland, Nederland, Noorwegen, Polen, Engeland en de Verenigde Staten kwamen naar EGUERMIN voor de 1999-editie.

De belangrijkste objectieven van de BELL BOTTOMS-99 MW/CAX waren:

- Stafofficieren de mogelijkheid bieden de planning en uitvoering van mijnbestrijding in multi-nationaal stafverband uit te testen
- Oefenen van MW-procedures en -tactieken ter evaluatie en rapportering van een mijnendreiging en de daaraan gekoppelde risico's voor de andere strijdkrachten en scheepvaart
- Toepassen van het Allied World-wide Navigation Information System (AWNIS)
- Evalueren van de Command & Control aspecten tijdens amfibische operaties in een mijnengebied tijdens verschillende gesimuleerde dreigingen
- Uittesten van de EXTAC's 857, 858 en 859²



DISTAFF BB-99

Doel van de oefening was het opstellen van een algemeen «beeld» tijdens een amfibische landing waarbij de mijnendreiging voor de amfibische landingstroepen en de scheepvaart tot een minimum moest beperkt worden.

BELL BOTTOMS-99 verliep in 3 fasen.

Fase 1 - de voorbereidingsfase (6 - 8 nov.) om de deelnemers vertrouwd te maken met de

MW Game computer en de software

Fase 2 - de eigenlijke oefening (8 - 11 nov.)

Fase 3 - de de-briefing (12 nov.)

Het scenario

Bell Bottoms 99 werd ontworpen volgens het CJTF-context, in een NAVO "out-of-area" gebied bij een "non-Article 5"- situatie³ waar-

1 Minewarfare Computer Assisted Exercise

2 EXTAC 857 = MCM EXPERT

EXTAC 858 = DARE - De resultaten/gegevens van een MCM-veegoperatie

EXTAC 859 = Q-Route kleurencode

3 ARTIKEL 5 van het NAVO-Verdrag: De Partijen komen overeen dat een gewapende aanval tegen één of meer van haar leden in Europa of Noord-Amerika als een aanval tegen haar allen zal beschouwd worden. Zij komen bijgevolg overeen dat, indien zulk een gewapende aanval plaatsvindt, ieder van haar de aldus aangevallen Partij of Partijen zal bijstaan in de uitoefening van het recht tot individuele of collectieve zelfverdediging.

bij enkel het mijnenbestrijdings-aspect aan bod kwam.

Er ontstond een gewapend konflikt tussen twee fictieve niet-NAVO landen, Nordica en Sassenaci, met Nordica in de rol van agressor.

Ondanks het uitvaardigen van een VN resolutie brak er toch een oorlog uit. Land-, lucht- en zeestrijdkrachten van beide landen leden zware verliezen. Nochtans behield Nordica haar mijnenlegcapaciteit zodat de scheepvaartroutes en de toegang tot de havens van Sassenaci onmogelijk werden door mijnenvelden. Hierop besluit de VN een NAVO Combined Joint Task Force naar de regio te sturen om een amfibische landing uit te voeren in het westelijk deel van Newfoundland.

Opdat de amfibische landing zonder problemen zou verlopen, dienden de mijnenbestrijdingseenheden MCM-operaties uit te voeren ter ondersteuning van de amfibische landing. Een tweede opdracht bestond erin de scheepvaartroutes voor de High Value Units (HVV's) mijnenvrij te maken.

BB-99 telde dit jaar enkele primeurs. Voor het eerst gebruikte men een bestaand geografisch gebied: Newfoundland. Niet toevallig, want de Canadese marine had hier haar grote maritieme oefening MARCOT-98 georganiseerd. Een andere primeur was de deelname van Amerikaanse, Canadese en Poolse MW-stafofficië-

ren. De Poolse Marine stuurde 3 officieren, de US Navy 7 stafofficiëren van het MCMRON TWO uit Ingleside, Texas en de Canadese delegatie telde 8 stafofficiëren. Ongeveer 70% van de deelnemers waren mijnenbestrijdingsspecialisten en 30% stafofficiëren van alle strijdkrachten die betrokken zijn bij een amfibische landing: ASuW-, ASW-, AAW-, logistieke en amfibische stafofficiëren, alsmede vertegenwoordigers van de marine luchtvaartdiensten, de Naval Control of Shipping (NCS), Rules-of-Engagement (ROE) en Allied Worldwide Navigational Information System (AWNIS).

De DISTAFF, in de rol van Commander Joint Task Force (CJTF), stond onder de leiding van Captain Bull, RN bijgestaan door KVK Freddy Reynders (MW Stafofficier Planning bij Eastlant).

Tijdens deze oefening waren er 2 Task Force Commanders (CTF's) voorzien: een Maritime Component Commander (MCC) en een Commander Combined Amphibious Task Force (CCATF). De CATF-stafofficiëren, in de rol van raadgevers, werden bijgestaan door NCS-, AWNIS- en ROE specialisten.

De officieren en onderofficieren van de Wargame-sectie van EGUERMIN, o.l.v. 1LZ Werner Horemans, stonden in voor het vlotte verloop van de oefening. Zij vormden de schakel tussen de MCM-taakgroepen en de DISTAFF tijdens de MCM-

operaties en voerden allerlei incidenten en MCM-middelen in de computer in volgens de directieven van de DISTAFF.

Van PLAY SURE tot BELL BOTTOMS

Tijdens de jaren tachtig beschikte het Warschau Pact over een enorme mijnenlegcapaciteit waarmee zij makkelijk de maritieme aanvoerroutes van de NAVO konden immobiliseren. In 1984 besliste de toenmalige CINCHAN een nieuwe computergestuurde (CAX) mijnenbestrijdingsoefening te introduceren om na te gaan hoe de NAVO deze dreiging kon beantwoorden. Gedurende 1 week kwamen alle MCM Stafofficiëren van de NAVO en de nationale hoofdkwartieren van het CINCHAN-gebied samen in EGUERMIN om de MCM-tactieken en -procedures te oefenen, te evalueren en verder te ontwikkelen. De oefening kreeg de codenaam PLAY SURE. De scenario's van de eerste oefeningen omvatten massieve mijnenlegcampagnes door het WP in Artikel 5-situaties binnen het CINCHAN-gebied. Bijgevolg diende de NAVO haar Q-routes te activeren terwijl de mijnenbestrijdingseenheden een veilige doorvaart voor de koopvaardij schepen moesten verzekeren.

Met het einde van de Koude Oorlog verdween eveneens de vrees voor deze massieve mijnenlegcampagnes. De NAVO zag zich verplicht om nieuwe concepten te ontwikkelen. Eén daarvan was het Combined Joint Task Force (CJTF)-concept, nl. de nauwe samenwerking tussen de land-, zee- en luchtmacht. Tevens zag men een verschuiving van operaties op "hoge zee" naar operaties in de "kustwateren" waardoor het amfibische aspect een belangrijke rol begon te spelen. Logischerwijze diende de mijnenbestrijding mee in het CJTF concept geïntegreerd te worden.

Vanaf 1995 werden de scenario's aangepast en de naam PLAY SURE



Wargame Sectie Eguermin met uiterst rechts Luitenant-ter-zee 1ste kl. Horemans BB-99

werd vervangen door BELL BOTTOMS. De nadruk lag nu op "vervelende" mijnevelden ("nuisance minefields") in economisch kwetsbare maritieme gebieden. De scenario's speelden zich af in het AFNORTHWEST-gebied, nog steeds in Artikel-5 situaties, maar met een nieuwe Q-route activeringspolitiek, de activatie van ANWIS en de oprichting van het NCS. Men vertrok van het standpunt dat niet meer het hele NAVO-gebied bij een crisis zou betrokken worden maar enkel een bepaalde regio.

Op aanvraag van de NAVO-partners ging men de "lessons learned" van de Golfoorlog toepassen en werden de Franse, Spaanse, Italiaanse en Griekse MW-stafofficieren uitgenodigd om deel te nemen aan BELL BOTTOMS-95. In deze editie nog in de hoedanigheid van «waarnemers» maar tijdens BELL BOTTOMS-97 als volwaardige deelnemers.

In 1997 introduceerde de NAVO ook haar nieuwe politiek van "power projection" en "peace making" operaties. Op speciale vraag van de BB-97 deelnemers werd dit jaar een MCM-oefening gecreëerd die volledig binnen een Joint Task Force-operatie lag en waarbij 1 taakgroep in-



Maritime Component CDR (MCC), vooraan Korvetkapitein Vl. Blomme

stond voor de bestrijding van mijnen binnen een Amphibious Operational Area (AOA), met inbegrip van een amfibische landing.

BELL BOTTOMS blijft een van de weinige oefeningen waarbij een groot deel van de betrokken stafofficieren gedurende 1 week samen kunnen komen om de tactieken en procedures in te oefenen. Deze MW/CAX geeft aan de MCM-mensen de mogelijkheid inzicht te krijgen in het eindresultaat van hun mijnenbestrijdingsoperaties binnen het gehele operationele en tactische beeld op CJTF niveau. In juni van dit jaar

wordt in EGUERMIN de PpP-versie van deze oefening, Coop BAN-NISH, georganiseerd.

Met dank aan:

KVK Freddy W.F. REYNDERS
SOP/MW NAVNORTHWEST

ILZ Werner HOREMANS
Hoofd Minewargame Sectie
EGUERMIN

Tekst en foto's: G. A. H. TOREMANS

Advies, installatie, onderhoud en ondersteuning



Frank Dierickx Informatica

FDI bvba
Kruisstraat 92C, 3120 TREMELO, telefoon 016/53.80.08, fax 016/53.80.90
e-mail frank@fdi.be

Le carnaval vénitien

La tradition spécifique du carnaval vénitien remonte au XV^{ème} siècle. Sa renommée est contemporaine de son apothéose au XVIII^{ème} siècle. Le carnaval durait 6 mois, d'octobre jusqu'au Carême. Cette référence religieuse était devenue purement symbolique. L'Eglise déplorait le caractère quasi perpétuel de la fête vénitienne, occasion et prétexte de tous les débordements.

La fortune politique et partant culturelle de Venise est ruinée par l'invasion napoléonienne suivie du traité de rattachement à l'Autriche. Venise ne retrouvera pas son prestige avec son entrée dans le nouveau royaume d'Italie unifiée.

Les festivités vénitiennes subiront une césure de deux siècles. La cité des Doges sera redécouverte par les artistes étrangers.

C'est au début des années 1980 que le pouvoir municipal vénitien réinstalle une tradition festive sous-tendue par la volonté de "sauver la façade culturelle" et celle d'assurer la promotion touristique.

Le processus sera double et ambigu :

- d'une part, les manifestations institutionnelles. Elles sont artificielles, intellectualisées mais raffinées et culturellement prestigieuses.



Le Grand Canal (F. Guardi) l'endroit privilégié des défilés Vénitiens.

- d'autre part, des festivités spontanées, qualifiées de sauvages. Elles puisent les racines de leurs motivations dans la tradition populaire du carnaval. Celui-ci devient une véritable exploitation puisqu'à cette occasion on compte cent mille touristes à Venise. Les fabricants de masques déplorent l'industrialisation des anciens "bautte"¹.

Fêtes et musique

A partir du Moyen - Age, la musique particulièrement instrumentale ne jouit pas de la ferveur des autori-

tés religieuses. Aux XIV^{ème} et XV^{ème} siècles, musiques profanes et religieuses se développent indépendamment. La polyphonie qui atteint les sommets de la complexité et de la perfection est le mode des chants des offices religieux. Les musiques festives populaires s'expriment dès le XVII^{ème} siècle dans les forlans, gavottes d'origine française et les populaires barcarolles chères aux gondoliers qui les perpétuent commercialement de nos jours. De tout temps, les chants populaires vénitiens versent dans la grivoiserie

¹ Les divers travestissements, traditionnels, usuels au carnaval de Venise sont :

les "tati", incarnant des enfants stupides;

les "gnaghe", joués souvent par des ouvriers de l'arsenal qui se déguisaient en femmes et imitaient leur voix;

les "bernardoni", représentant des mendiants difformes couverts de nippes;

les "pitocchi", personnages vêtus de riches habits tailladés et rapiécés à l'aide de tissus multicores, demeurés célèbres par une mascarade dont le fameux Vénitien Casanova prit l'initiative à Milan

les "domino", cape longue avec capuche ou portée avec un tricorne. Le masque de soie ou de velours permet l'anonymat des rencontres sentimentales voire diplomatiques discrètes.

Leur succès auprès de toutes les classes sociales s'explique par l'anonymat des déguisements. Au XVI^{ème} siècle, on était passé de l'ère de la musique polyphonique à l'aube de la musique baroque. Celle-ci sera identifiée comme l'accompagnement culturellement tout indiqué de la fête vénitienne, faite de douce émotion qui s'accommode mal de la tonitruante fin de siècle.

La peinture – Les fêtes nautiques

À l'évidence pour les époques pré-photographiques, nous ne disposons d'autres témoignages imagés que ceux des peintres. Les fêtes profanes ne sont pas un thème traité par les anciens qui limitent leurs sujets à la religion et la mythologie. L'académisme fera perdurer cette conception. "Les peintres nous représentent donc ce que l'on savait jadis et qu'actuellement on sait des carnavals vénitiens" (Guido Piovene). Grâce aux artistes des Quattrocento et Cinquecento, Bellini, Canaletto, Carpaccio, Giorgione, Guardi², Tintoret, Titien, Véronèse..., nous possédons de très nombreuses et prestigieuses représentations de l'environnement monumental des fêtes vénitiennes. À notre connaissance, la seule représentation de fête nautique vénitienne de nuit est la "Fête sur l'embarcadère de Saint-Marc", une oeuvre d'Hippolyte Caffi au musée d'Art moderne de la Ca Pesaro – Grand Canal – Venise. Hippolyte Caffi, peintre italien né à Bellone en 1814, tué à la bataille navale de Lissa en 1866, excelle dans les vues monumentales et par sa science de la lumière.

La régate – La Vogalonga

Résultant d'une action volontariste de rêveurs d'une Venise sans pétarade ni gaz d'échappement, la Vogalonga, manifestation sportive et festive, est destinée à réhabiliter la pratique de la rame. Pour son dé-

roulement, les eaux de la lagune sont interdites à tout motorisé. Initialement, la Vogalonga est organisée à l'Ascension, date où jadis, depuis 1172, se célébrait le mariage du Doge avec la mer et occasion de somptueuses fêtes nautiques. La première Vogalonga, le 8 mai 1975, rassemble 545 embarcations et 2000 rameurs. Elle fut suivie de la tempétueuse et catastrophique deuxième édition. C'est de justesse que la poursuite de la manifestation fut décidée. En 1987, on dénombrait plus de 5000 rameurs et 1.600 bateaux. La date fut déplacée d'une semaine. L'itinéraire de 30 km qui passe par Murano, l'île de Burano et retour par le Grand Canal, a été modifié pour certaines portions. Les responsables, victimes du succès, s'efforcent de réduire la confusion du départ à la Pointe de la Douane et l'indescriptible enchevêtrement des bateaux de tous genres, tant que mus par les bras, qui se présentent dans les rétrécissements du début de parcours. Heureusement par la suite l'engouement se réduira légèrement sauvant la manifestation devenue incontrôlable. Issue de la Vogalonga et plus proche de notre sujet, la "Vogada de note", a lieu au soir de la veille de la

régate historique. C'est une procession de bateaux porteurs de flambeaux qui se déroule de Murano à Saint - Marc, le long du canal de Cannaregio et du Grand Canal. Elle restaure la tradition des fêtes de nuit.

A Anvers

Au XVII^{ème} siècle, à Anvers, les yachts de plaisance "speeljachten" participent à des parades et à des fêtes vénitiennes. Le 4 septembre 1853, la famille Royale visite à Anvers et une fête vénitienne sur l'Escaut, terminée par un grand feu d'artifice et l'illumination de la tour, mirent fin aux réjouissances.

Les défilés vénitiens au XIX^{ème} siècle

À Venise, tout se passant sur l'eau, les fêtes nautiques profanes de l'opulente cité sont réputées dès la Renaissance. Chez nous, les promoteurs de manifestations nautiques de tous genres feront usage de l'appellation de "fêtes vénitiennes" puisque le vocable est porteur d'une flatteuse renommée. Pour l'inauguration du Pont des Arches, le 29 octobre 1860, les Liégeois décidèrent de présenter quelque chose de neuf et d'original.



Fête sur l'embarcadère de Saint-Marc (H. Caffi).

² Francesco Guardi (Venise 1712 – 1793) travaille tout d'abord avec son frère aîné de quatorze ans, à la production d'oeuvres religieuses de commande. Par la suite, influencé par Canaletto, il se consacre aux paysages

C'est ainsi, qu'à l'instigation d'Eugène Ziane, furent organisées les premières régates à l'aviron de Belgique, doublées, pour la cause, d'une fête vénitienne, ce terme étant mieux perçu que celui de régate. Le Roi Léopold I, à qui la fête était dédiée, assistait à l'inauguration du Pont des Arches. A l'issue de ces régates, après une réunion préliminaire, le 11 novembre, la société "Sport nautique de la Meuse" était fondée le 18 novembre 1860. Ultérieurement le terme de Défilé Vénitien prendra sa signification plus spécifique de fête nautique nocturne. C'est sous cette acceptation que seront organisées les fêtes vénitiennes namuroises qui atteindront une enviable renommée. Les défilés vénitiens des "Nauticmen" seront à la

Meuse ce que les traditionnelles retraits aux flambeaux des troupes des garnisons étaient aux rues de la Cité.

Les défilés vénitiens de jadis à Namur

A Namur, les tirs de camps et de pièces d'artifice, les illuminations et feux de Bengale accompagnent traditionnellement les circonstances heureuses et les manifestations festives. Le 9 octobre 1864, le gig à quatre rameurs "Miss Brunette" du cercle nautique de "Sambre et Meuse" remporte le prix de l'Empereur à Paris. Félicien Rops, Président fondateur en 1862, télégraphie la bonne nouvelle à Namur. Des salves sont tirées du local d'été chez Duchateau, Quai de Meuse à Jambes et du local d'hiver, Hôtel de la Monnaie, place du même nom, chez

Dussoutier. La presse consacre de longs articles à l'événement et rapporte ces manifestations d'allégresse.

Les projets d'industrialisation de Namur au XIV^{ème} siècle ne seront qu'un rêve. La médiocrité des charbonnages, l'épuisement des veines des minerais exploités dans la région, vont entraîner une stagnation de l'industrie namuroise. Namur et la vallée en amont ne sont pas atteintes par la destruction du paysage due à l'expansion industrielle et la ville va conserver un caractère paisible et désuet. Les autorités vont s'engager délibérément dans une politique de fêtes destinées à promouvoir la vocation touristique de la ville. Lorsqu'il s'agira d'animer la Meuse nocturne, c'est aux canotiers du "Royal Club Nautique de Sambre et Meuse" que l'on s'adresse. La chronique des manifestations du genre permet de conclure à la réussite des opérations dirigées avec brio par Antoine Marlaire, Président successeur de son ami Félicien Rops. Le 18 juillet 1870 le R.C.N.S.M. organise des régates intimes au Port du Grognon où il fait donner un concert par 75 exécutants des musiques des 1^{er} et 2^{ème} régiments de Ligne et 2^{ème} régiment de Chasseurs à cheval, regroupées pour la circonstance. Le soir, dans les jardins du club, ruelle Mazy, on procède à l'ascension d'un ballon éclairé tandis que les embarcations de la flottille du club, ornées de lanternes, défilent au quai de Meuse devant le local illuminé. Pour l'année 1871, l'ancienne société d'agrément namuroise "Champs Elysées" et le "Royal Club Nautique Sambre et Meuse" décident de publier en commun le programme de leurs festivités. En date du 9 mai 1871, une circulaire est envoyée aux membres des deux sociétés.

Le programme des fêtes namuroises pour 1872 nous apprend que le R.C.N.S.M. persévère dans les activités extra-sportives. La fête vénitienne donnée le 7 juillet à l'occasion de la kermesse est particulièrement réussie. La ville avait octroyé un subside de 1.500 francs. Quinze kilos de poudre noire et avariée sont

VILLE DE LIÈGE.
FÊTE NATIONALE OFFERTE AU ROI.
PROGRAMME
DE
LA FÊTE VÉNITIENNE
QUI AURA LIEU SUR LA MEUSE,
le lundi 29 octobre 1860.

La Fête Vénitienne consistera en régates (catifes, chaloupes, nacelles, etc.) et en concours entre chaloupes et entre bateaux décorés, pavoisés et illuminés.

CATÉGORIES ET PRIX DES CONCOURS EN CHALOUPIES, etc.

1^{re} Chaloupes Hollandaises.
A 2 rameurs. 1^{er} prix, fr. 25 ; 2^e prix, fr. 15.
A 4 rameurs. 1^{er} prix, fr. 40 ; 2^e prix, fr. 25.
A 6 rameurs. 1^{er} prix, fr. 70 ; 2^e prix, fr. 50.

2^e Chaloupes effilées.
A 4 rameurs. 1^{er} prix, fr. 40 ; 2^e prix, fr. 25.
A 6 rameurs. 1^{er} prix, fr. 70 ; 2^e prix, fr. 50.

3^e Pédalosaphes.
1^{er} prix, fr. 25 ; 2^e prix, fr. 15.

4^e Nacelles de pêcheurs ou banquettes,
avec réservoir, équipées par 7 hommes, y compris le timonnier, munis d'un aviron.
1^{er} prix, fr. 75 ; 2^e prix, fr. 50.

5^e Gigs à 4 rameurs, de toutes nations.
1^{er} prix, médaille en vermeil et une prime de 200 francs ; 2^e prix, médaille en argent et une prime de 100 francs.
Ces gigs devront être nagés et conduits par des membres d'un club belge ou étranger.
Liège ne possédant pas de Société de régate constituée, tous les rameurs liégeois, indistinctement, seront admis.

Concours entre bateaux de toute espèce et entre chaloupes et nacelles, les mieux pavoisés, décorés et illuminés, stationnant ou circulant sur la Meuse le long de la Balle, dans la soirée du 29 octobre 1860.

CATÉGORIES ET PRIX.
1^{er} Bateaux de 50 tonnes de Meuse au minimum.
1^{er} prix, fr. 225 ; 2^e prix, fr. 150.
2^e Nacelles et chaloupes.
1^{er} prix, fr. 75 ; 2^e prix, fr. 50 ; 3^e prix, fr. 40 ; 4^e prix, fr. 25.

LA MEUSE
28-09-1860

Le programme avait été approuvé par le Collège des Bourgmestre et Echevins en date du 18 septembre 1860 et publié dans la presse (La Meuse du 28 septembre 1860).

CONDITIONS ET RÉGLEMENT DES RÉGATES.
Art. 1^{er}. Tout propriétaire de chaloupe sera admis à concourir, quelle que soit sa résidence.
Art. 2. Les concurrents pourront se faire inscrire jusqu'au 27 octobre inclusivement, au bureau de M. le commissaire de police du quartier du Nord, de 9 heures du matin à 2 heures de relevée.
Art. 3. A chaque chaloupe sera adaptée, sur le devant, une planchette porte un numéro d'ordre; cette planchette sera remise par le délégué de la Commission d'organisation lors de l'inscription.
Art. 4. Chaque course consistera dans l'aller et le retour du parcours entre le pont de service et la fonderie des canons, près des fermettes.
Le point de départ et d'arrivée est fixé à la première de ces limites.
Pour le concours des Gigs, le trajet sera double; la distance sera indiquée par le jury.
Art. 5. Les chaloupes, nacelles, etc., concurrentes stationneront entre le Pont-des-Arches et le pont de service.
Art. 6. Le concours sera ouvert à 10 heures du matin par les chaloupes hollandaises à 2 rameurs, et sera continué dans l'ordre indiqué ci-dessus.
Art. 7. Deux chaloupes garnies d'un pavillon de signal rouge stationneront près de la fonderie de canons. Les concurrents devront tourner autour de l'une ou de l'autre de ces chaloupes et remonteront jusqu'au point de départ.
Art. 8. La première arrivée remportera le premier prix; la seconde, le deuxième.
Art. 9. Les timonniers pourront se servir d'aviron, excepté pour le concours des gigs.
Art. 10. Dans chaque catégorie, le deuxième prix ne sera décerné qu'à celui qui aura fait le plus de tours.
Art. 11. Il est entendu que pour toutes les catégories de courses il y a un rameur pour chaque rame.
CONDITION GÉNÉRALE RELATIVE AUX DEUX CONCOURS.
Le jury, composé de 5 membres au moins, décernera les prix. Il décidera en dernier ressort et à la majorité des voix.
Proposé par la Commission d'organisation, le 17 septembre 1860.
(Signés) : Le bourgeois, conseiller communal, président; Ziane, conseiller communal; Paschal Benoit; Bia; Chainaye; fils; Corvilain; Gillard Gillard; Joiris; Schaffers; Wennaeckers et F. Henrotte, secrétaire.
(Nota.) Le transport des gigs pour l'arrivée à Liège comme pour le retour, se fera gratis.
Pour profiter de ce bénéfice, les concurrents devront s'adresser, au moins 40 jours avant le concours, à MM. Corvilain et Co, commissionnaires à Anvers.
Les bateaux pavoisés des communes situées en amont de la Ville jusqu'à Engis, ayant une Société d'harmonie à bord, seront remorqués gratuitement (aller et retour).
Pour tous renseignements, s'adresser à M. Ziane, conseiller communal, rue des Tanneurs.
Approuvé par le Collège des bourgmestre et échevins, le 15 septembre 1860.

fournis par le Ministère de la Guerre qui prête six anciens mortiers en bronze avec les servants. Tradition wallonne des camps qui éloigne de la conventionnelle douceur des fêtes vénitiennes. En 1876, le prix de 49,50 francs de la poudre sera réclamé au Club. Les membres du R.C.N.S.M. deviennent des spécialistes des fêtes de nuit. En outre, le Club est devenu propriétaire d'un kiosque et d'un important matériel: bancs, chaises et lanternes d'illumination que la ville de Namur et la commune de Jambes viennent souvent emprunter. Au XIX^{ème} siècle, l'éclairage était une préoccupation quotidienne. L'importance des moyens techniques utilisés est insoupçonnée. La société adjudicataire de l'éclairage, au gaz, de la ville de Namur est en mesure d'éclairer les rives pour le 15 décembre 1839. On utilise des becs à quatre jets qui équivalent à une mèche plate large d'un demi pouce de France. On creuse des tranchées pour installer des tuyaux conducteurs du gaz successivement rue des Fossés, Place d'Armes, marché de l'Ange, rue de Bruxelles (on calcule l'inclinaison à donner aux tuyaux "sic" pour le gaz). Les particuliers qui désirent raccorder leur habitation doivent prendre un abonnement chez Honoré Bodet. La société du Casino sera la première à contracter un abonnement afin de faire éclairer ses locaux. En 1831, on peut lire dans la presse namuroise une annonce significative sur les moyens d'éclairage: "Le ferblantier lampiste P. Blacke arrivé de Paris, loue lustres et quinquets pour bals et sociétés, répare à neuf toutes espèces de lampes". En 1840, on annonce qu'un nommé Hoppe vend des falots à 82 centimes. Namur était un centre verrier très important. On pouvait y trouver toutes les fourni-

tures d'éclairage nécessaires aux illuminations. Les Verreries d'Herbatte, considérées comme les plus importantes d'Europe avaient été fondées en 1851. Elles connurent de nombreuses vicissitudes. Les changements de patrons et de directions entraînaient des modifications de l'ingérable gamme des produits manufacturés par l'usine. Après être passé sous le contrôle total du Val-Saint Lambert, les verreries d'Herbatte cessèrent leurs activités en 1949. A Jambes existaient trois verreries: les verreries de la Meuse en fonction de 1831 à 1875 donnent leur nom à la rue. Une autre est établie au pied de la montagne de la route de Liège mais ne sera active que de 1871 à 1873. La plus importante qui nous intéresse ici, fondée par les Zoude, dès 1851, était installée rue Charles Lamquet en bordure de Meuse. Elle cessera ses activités en 1931. C'est elle qui, spécialisée dans la fabrication de cheminées de lampes, produisait des verres pour falots et lampions utilisés pour illuminer les bateaux. A Namur, pour célébrer le 50^{ème} anniversaire de l'Indépendance belge, la fête prescrite sur le plan national sera une fête vénitienne qui se déroulera le dimanche 26 septembre 1880. Les Autorités provinciales, avec le concours de la ville de Namur, vont faire appel au R.C.N.S.M. qui jouit d'une réputation en la matière, particulièrement depuis 1870³. La presse rapporte que le temps fut splendide. Le ciel dégagé de toute brume et la température exceptionnellement clémente pour la saison étaient très favorables au bon déroulement de la fête. Un arc de triomphe illuminé est dressé au Port du Grognon où une enceinte réservée aux personnalités est établie et un service d'ordre contrôle l'accès comme cela se pratique aux régates.

La musique du 13^{ème} de Ligne donne un concert pendant le défilé⁴. Toutes les fenêtres et verrières du Kursal, largement illuminées, étincellent. Face au Grognon, sur la rive droite de la Meuse, l'embarcadère du Club est richement décoré et éclairé.

Au Quai de Meuse, des façades sont aménagées en "une véritable muraille de lumière".

Le pont de Jambes offre "le spectacle d'une éclatante façade de feu".

De nombreux feux de Bengale mettent en valeur les remparts de la Citadelle.

La flottille:

Premier groupe:

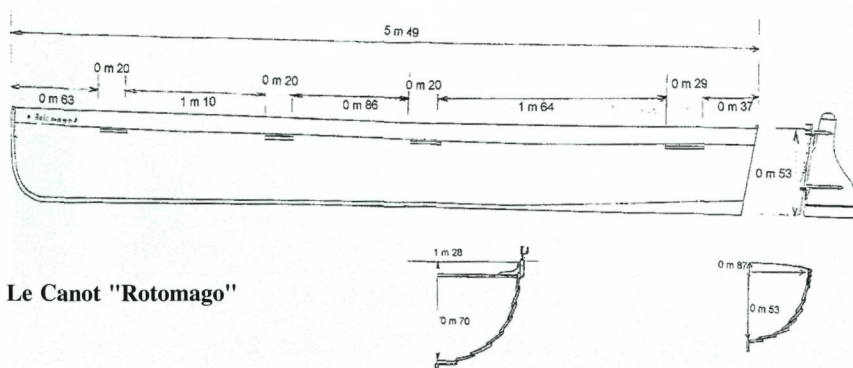
1. La grande barque pour voyageurs "Emilie", affrétée et montée par la Commission, - ainsi nomme-t-on encore à l'époque le comité du "Royal Club Nautique de Sambre et Meuse", - avait embarqué à bord les fanfares de la Meuse qui exécutent la grande marche triomphale d'Aïda.
2. Le bateau touriste assurant ordinairement le trajet Namur-Dinant.
3. Le canot "Mariette" ne figure pas à la flottille du R.C.N.S.M., vraisemblablement propriété d'un particulier qui participe au défilé.
4. Quatre canots (couleur: verte, orange, rouge et jaune) dont le "Rotomago".

Deuxième groupe:

5. Une péniche mosane louée et parée de 900 lampes vénitiennes de couleur orange. Un pont a été aménagé pour y installer la musique du 1^{er} Lanciers, en garnison, à Namur.

³ L'hommage de la Province de Namur s'était réalisé à l'encontre de la hautaine inertie du gouverneur le Comte de Beaufort. Entré en fonctions le 3 février 1877, il en sera relevé le 20 juin 1881; en cause, les divergences politiques qui opposaient un conservateur intransigeant au gouvernement de Frère-Orban.

⁴ Musique du 13^{ème} Régiment de Ligne, unité chérie des Namurois. En 1918 après avoir mené une guerre faite d'héroïsme et de sacrifices le Régiment regagne sa garnison de Namur où il fait une rentrée triomphale mémorable.



Le Canot "Rotomago"

6. "Fely", canot portant le prénom affectueux de Félicien Rops, Président fondateur du R.C.N.S.M. (1862); en 1880, Rops est fixé à Paris.
7. "Hambraine", canot de promenade illuminé de lumière blanche, acheté par le R.C.N.S.M. le 13 juillet 1871, porte le nom du Baron de Woelmont d'Hambraine, Président du R.C.N.S.M. de 1870 à 1872.
8. Quatre canots (couleur: rouge, jaune, orange et verte) dont "Simonis, Cojoux etc..."

Troisième groupe:

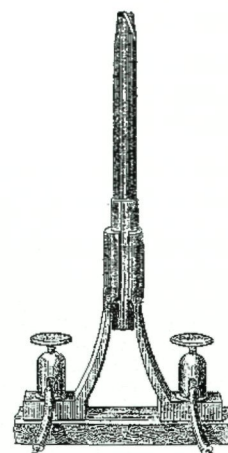
9. Sur une barque ornée de 1.500 verres, on a représenté un moulin à vent "avec des ailes de feu rouge qui tournent sur une tour de feu blanc".
10. Cinq canots (couleur: blanche, verte, jaune et rouge) dont "Gla-diateur, Anna, Aline etc..."
11. Une embarcation (500 verres de couleur) "Rigolette". Une société d'actionnaires du RCNSM avait été fondée pour acquérir et gérer cette embarcation transférée au Club en 1874.
12. Le bateau allégorique de la Sambre et de la Meuse, hommage de

la province de Namur à la dynastie nationale. Ce bateau était orné de statues – œuvres de Baudart – "enveloppées de lumières électriques".

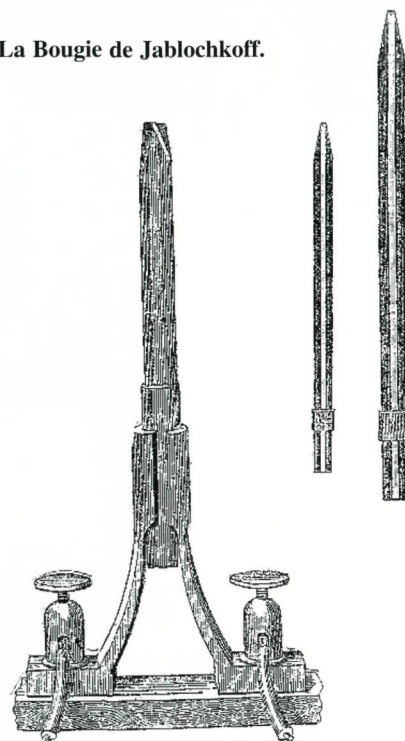
L'éclairage électrique, une nouveauté en 1880, est signalé sans les commentaires techniques que l'on pourrait attendre. Il est vrai, qu'à l'époque, on ne prédit pas grand avenir à l'électricité qui reste une curiosité. "La lumière électrique fatigue la vue: c'est un soleil artificiel qui évidemment n'a pas été fait pour les yeux des simples mortels". (Ami de l'Ordre 06.08.1856)

Il n'est pas encore pensable qu'un procédé mécanique dynamo installé à bord produise l'électricité. Sa production relève uniquement de la chimie pour la réalisation de batteries à piles. L'intensité fournie reste médiocre et la puissance est limitée. Les recherches sur les ampoules à filament balbutient. La lumière est produite par la bougie de Jablochhoff, le procédé de l'arc le plus perfectionné. L'intensité ponctuelle de l'arc nécessite l'utilisation de diffuseurs, ce qui explique l'expression utilisée dans la relation du programme "enveloppée de lumière électrique"⁵.

Les lampes à acétylène utilisées principalement sur les véhicules automo-



La Bougie de Jablochhoff.



biles et bicyclettes produisent une lumière vive et blanche. Chaque lampe est aussi un générateur de gaz. L'écoulement d'eau sur du carbure est producteur d'acétylène. Leur usage à bord des bateaux lors des défilés vénitiens sera courant dès 1880.

⁵ La bougie Jablochhoff se compose, en résumé, de deux baguettes de charbon placées parallèlement l'une à côté de l'autre, à une distance convenable, et qui dépend de l'intensité de la source électrique. Ces charbons sont séparés par une matière isolante, fusible et volatile, c'est - à - dire par du kaolin ou du plâtre, ce qui donne au tout l'apparence d'une bougie. L'extrémité des deux charbons est seul visible. Ces deux mèches de bougies sont placées en regard l'une de l'autre. C'est entre les deux extrémités libres que jaillit l'arc voltaïque, lorsqu'on met les deux extrémités inférieures en communication avec le courant électrique. Ainsi, la bougie électrique fut portée à sa perfection.

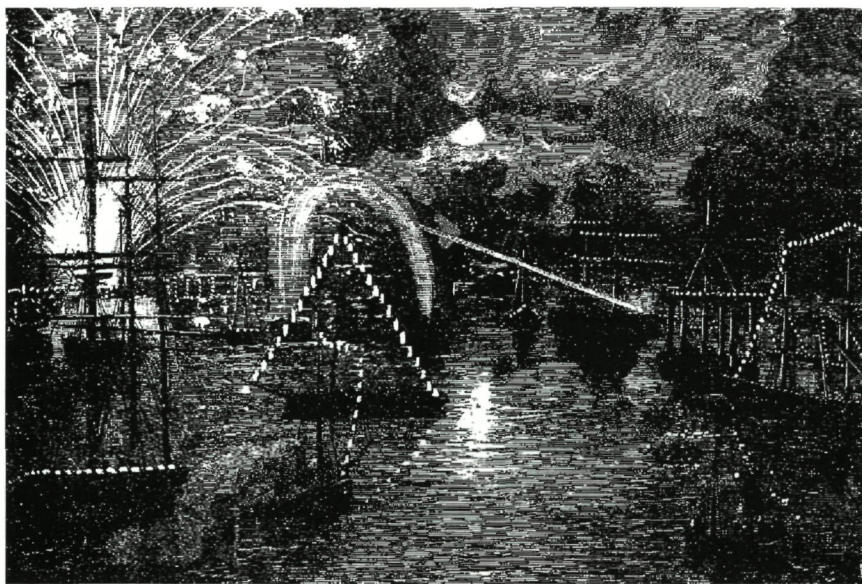
Quatrième groupe:

13. Le carillon de la Meuse "éclairé aux couleurs du polychrome, 2.000 verres".
14. Quatre canots (couleur: blanche, orange, jaune et tricolore).
15. L'Eclipse, embarcation ornée de 300 verres de couleur.
16. Dix embarcations (couleur: jaune, rouge, tricolore, blanche, verte et orange, etc...)
17. Navire du Club, grand trois mâts orné de 5.000 verres de couleur, portant une phalange de 80 choristes de la garde civique.

Les différents canots dont les noms figurent au programme font partie de la flottille du R.C.N.S.M.

La vingtaine d'autres canots et nacelles de pêche sont la propriété de particuliers qui recevaient le matériel d'illumination. Des photophores de verre blanc et de couleur, des lanternes vénitienues et des bougies étaient distribués aux propriétaires d'embarcations qui se faisaient un plaisir de participer à la fête. Eventuellement, une petite indemnité était allouée pour prendre part au défilé nocturne. A l'issue du défilé, un grand feu d'artifice est tiré par Hendrick d'Anvers. Sa renommée lui vaudra le titre d'artificier de la Cour.

Des trains spéciaux ont amené de nombreux spectateurs venant de toutes les régions du Pays. Des trains de nuit sont organisés pour les re-



Représentation conventionnelle d'époque d'une fête vénitienne. Les procédés de gravure ne permettaient pas d'espérer des représentations fidèles et significatives.

tours. On constate sur le programme, où ne figure cependant pas d'horaire, que le défilé est organisé avec soin et précision toute militaire. Une salve d'artillerie tirée de la Citadelle donne le départ du défilé nautique, à 20 heures précises. Deux autres salves, elles aussi de 21 coups, ponctueront les passages des quatre groupes d'embarcations. La tradition voulait que le Roi Léopold II soit spectateur de la fête dont l'horaire avait été quelque peu modifié pour la cause. On a ainsi pu lire dans la presse: "On assure que la fête a été avancée d'une demi-heure à cause du passage du Roi qui se rendait en Ardennes". La réussite de la fête de 1880, qualifiée de "clou de

la saison", est unanimement proclamée. Elle consacre la vocation festive et touristique de Namur. Le R.C.N.S.M. est consacré comme partenaire privilégié des organisations nautiques festives. Cette réputation du Club n'est pas favorable à la pratique sportive de l'aviron et les «vrais rowingmen» maugréent. Au R.C.N.S.M. le goût était vif pour les illuminations et les pièces d'artifice tirées lors des retours nocturnes, tardifs pour la cause, des excursions nautiques qui connaissaient un franc succès en 1883.

(à suivre)

R. Pierard

Le prochain Défilé Vénitien aura lieu le samedi 10 juin 2000. La 23^{ème} unité de Sea Scouts de Jambes et son ASBL Phénix "Sambre et Meuse" célébreront respectivement leur 40^{ème} année de Sea Scouting performant et 20 ans de gestion attentive. La Marine sera représentée par la vedette P902 Libération.

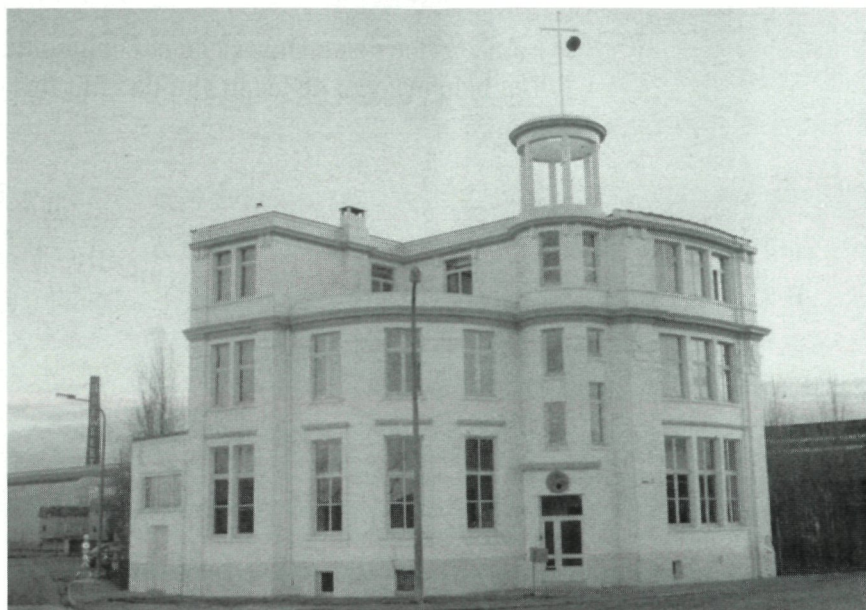


EEN NIEUWE VESTIGING VOOR "DE BOLLE"

Maritiem Oostende is onlangs in de kijker gekomen met het starten van de bouwwerken voor het nieuwe visserstehuis "De Bolle". De nieuwbouw wordt momenteel opgetrokken aan de Dr. Moreauxlaan te Oostende, vlakbij het gewezen militair hospitaal. Het gaat hier om een investering van zo'n 46 miljoen BEF.

Door de aanleg van de verbindingsweg Kennedyrondpunt-kruispunt De Bolle, wordt het bestaande vissers-tehuis "De Bolle" afgebroken. Dit tehuis voor jonge vissers werd in 1963 opgericht onder impuls van de heer A. Opstaele, toenmalig substituit bij de Brugse PDK. Hij was ook voorzitter van het Beschermcomité voor Verlaten Kinderen, en voelde de noodzaak aan om te voorzien in de opvang van jonge vissers. Bij de start was "De Bolle" een visserstehuis waar uitsluitend varende jongens werden opgenomen. Dit gebeurde op vrijwillige basis. Later werd het tehuis erkend door de Vlaamse Gemeenschap voor de opvang en begeleiding van jongeren met probleemgedrag. Aanvankelijk was er een erkenning voor de opname van 10 jongens. Dit werd vanaf 1998 uitgebreid tot 13 jongens.

Door de capaciteitsuitbreiding kon voorzien worden in de aanwerving van bijkomend personeel waardoor

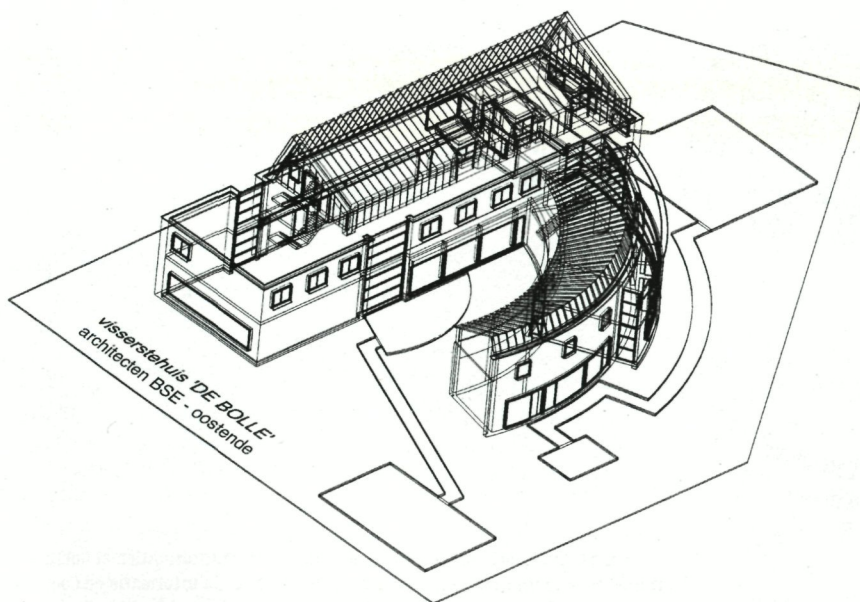


de begeleiding van de gezinnen van de opgenomen jongeren verder kon uitgebouwd worden. Op vandaag kan gesteld worden dat het Vissers-tehuis "De Bolle" in al die jaren nog niets van zijn morele waarde heeft ingeboet. Niettegenstaande de talrijke vernieuwende initiatieven, blijft er ongetwijfeld nood bestaan aan een dergelijke residentiële begeleiding voor adolescente jongeren.

De nieuwbouw "De Bolle" telt 14 kamers voor residentiële opvang en

ook 3 studio's voor de begeleiding van jongeren als voorbereiding op het alleen wonen. Daarnaast zijn er de noodzakelijke lokalen voor administratie, eetplaatsen en ontspanningsruimte. Zo'n 20 jongens tussen 12 en 20 jaar zullen er onderdak krijgen. Ruim de helft onder hen behoort tot het visserijmilieu. Zij worden er geplaatst door de jeugdrechter of door het Comité voor Bijzondere Jeugdzorg omwille van probleemgedrag. "De Bolle" fungeert als gezinsvervangende opvang en als voorbereiding op zelfstandig leven.

Ondanks de eigen middelen van de vereniging en de verwachte subsidies blijft er bij de bouw van de nieuwe infrastructuur nog een aanzienlijk tekort te overbruggen. Dit tekort bedraagt minstens 4 miljoen BEF. Daarom hebben de beide Rotaryclubs van Oostende zich achter het project "De Bolle 2000" geschaard om de nodige fondsen in te zamelen. Wie hiertoe zijn steentje wil bijdragen, kan contact opnemen met Havenkapitein Patrick Vermandel op het nr. 059/32.16.87.



H. Rogie

O.C.A.S.C.

Quelques-uns des services de
L'OFFICE CENTRAL
D'ACTION SOCIALE ET ULTURELLE

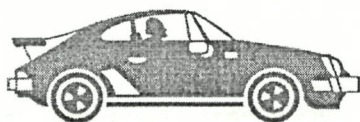


C.D.S.C.A.

Een greep uit de diensten van
DE CENTRALE DIENST
VOOR SOCIALE EN CULTURELE ACTIE

Au service des membres de la communauté militaire
Ten behoeve van de leden van de militaire gemeenschap

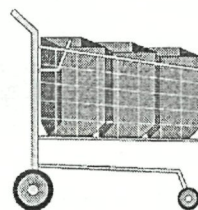
Auto-école *
Autorijschool *



Service social ***
Sociale Dienst ***
(ex ORAF) (ex HIB)



Gardiennes *
Onthaalmoeders *

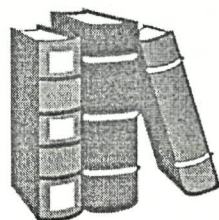
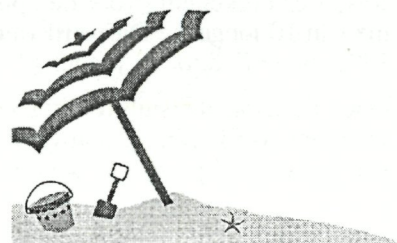


Magasins *
Winkels *



Logements **
Huisvesting **

Vacances ***
Vakanties ***



Lecture ***
Lectuur ***

Sport *



* En Allemagne
In Duitsland

** en Belgique
In België

*** en Belgique et à l'étranger
In België en buitenland

Pour toute information, s'adresser à la Direction Information et Communication
Voor alle verdere informatie kunt u terecht bij de Directie Informatie en Communicatie
Tél. civil/Tel. burger 02/739.02.91 - Tél. militaire/Tel. militair 3687 ext. uitbr. 291 - Fax 02/739.02.24

OCASC, Chaussée de Louvain, 392 - 1030 BRUXELLES / CDSOA, Leuvensesteenweg, 392 - 1030 BRUSSEL

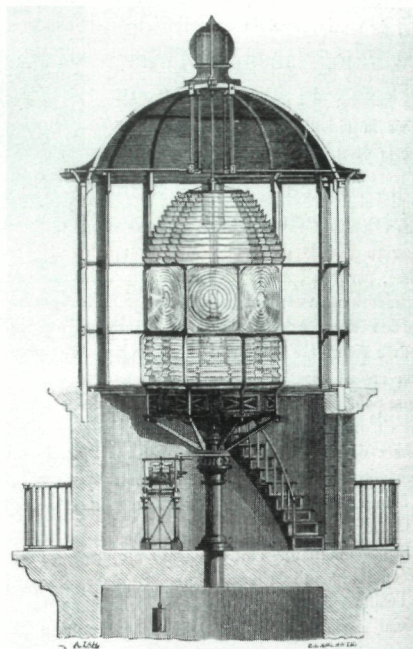
FLASHES, PHAROLOGUES!

Si les (bateaux-) phares vous ont toujours branchés ou si vous souhaitez accroître votre collection de cartes postales ou de timbres qui leur sont consacrés de par le monde, ou si tout simplement vous désirez rencontrer des gens qui partagent votre passion pour ces fabuleuses balises lumineuses, sachez qu'il existe outre-Moerdijk, la Nederlandse Vuurtoren Vereniging - NVV, une association très dynamique qui réunit plus de 300 'phares-lovers' de tous bords. Son but est de "rassembler et diffuser toute information relative aux phares et bateaux-phares et ce dans le sens le plus large du terme!".

Cette N.V.V. - qui compte de nombreux belges parmi ses membres et même une compatriote dans son Conseil d'Administration -, édite non seulement une intéressante brochure trimestrielle richement illustrée (N/Bl.) dénommée *de VUUR-BOET*, mais organise aussi chaque année plusieurs bourses d'échanges ainsi que de nombreuses visites de



Phare au bout du Môle (Zeebrugge)



Coupe de la lanterne d'un phare de 1er ordre à 3 éclats (3 optiques) vers 1870 - On note l'entraînement à mouvement d'horlogerie avec régulateur à palettes.

phares, tant aux Pays-Bas que dans différents pays d'Europe. C'est ainsi que notre 'Lange Nelle' et le phare de Blankenberge furent à l'honneur et visités le 20 novembre dernier.

En outre, grâce à un système de 'telefooncirkel', tous les membres sont informés dans les plus brefs délais du passage de toute émission à la T.V. ou d'un événement (inter-) national en rapport avec les phares!

Enfin, via cette association, les membres disposent d'un vaste réseau interactif d'échange d'informations avec toutes les autres Light-House Associations existant dans le monde dont la plus importante, celle de Los Angeles, compte plus de 15.000 adhérents!

Et bien sûr la NVV est elle-même sur Internet: www.worldlights.com/users/nvv.

Signalons pour terminer que la dernière livraison de la revue *de VUUR-BOET* de nos amis du Nord présentait de façon fort positive le livre belge 'Phares de la Mer du Nord' de nos compatriotes Ph. Warzee et Eric Valenne.

Saint Bernard du Spuikom

Pour obtenir le dépliant de présentation et toutes les informations, contactez la:

Nederlandse Vuurtoren Vereniging

C/o Frans La Poutré

De Kuiperij 13

7437 CW Bathmen (NL)

Tel: 0570/543361

Fax: 0570/542872.

E-mail: nvv@worldlights.com

Représentante pour la Belgique:
Fränçine HUYGEN

Papenboschlaan 10

2950 Kapellen

Tel.: 03/605.08.30

La cotisation annuelle est de Fl.35.- soit environ FB 700.- à verser au compte courant:

NVV 435485 - Alkmaar.

Godetia brengt Cystophora Cristata thuis

Op donderdag 13 januari voer de A960 Godetia vanuit de marinebasis van Zeebrugge af, met leerlingen van de Hogere Zeevaartschool Antwerpen aan boord. Op zich is dit een "doordeweekse" gebeurtenis, maar een heel speciale gast gaf de opdracht wat kleur. Op de bemanningslijst kwam een heuse klamputszeehond voor...

Het dier was op 3 oktober gestrand in het natuurreservaat "Baai van Heist" in Knokke-Heist. Zoiets is heel ongewoon want meestal leven de klamputsen (*Cystophora Cristata*) in de noordelijke Atlantische Oceaan. Deze zwervdieren leggen buiten het voortplantingsseizoen echter grote afstanden af en worden vaak gesignaleerd rond IJsland, Noorwegen en ten westen van Schotland. Eén exemplaar wou dus ons belgenlandje verkennen maar dat is hem uiteindelijk niet al te best bevallen.

Op 11 januari vroeg het BMM (beheerseenheid mathematisch model van de Noordzee) de medewerking van onze Marine. Het was geen dag te vroeg, want amper 48 uur later zou de Godetia noordwaarts vertrekken. Een ondertussen tot 70 kg. aangedikte Filip en zijn begeleider werden hartelijk onthaald. Het diertje reageerde aanvankelijk ietwat bitsig tegenover de marinemensen maar eens in de buurt van Newcastle kreeg het zijn vrijheid terug en kon het op zoek naar zijn Mathilde...

*Foto's: P. Hornez
Tekst: F. Bruneel*



De Klamputs lacht de camera toe!



Filip wordt aan boord getakeld...

In het zeehondenopvangcentrum "Sea Life" in Blankenberge stelde men vast dat het dier, zowat zes maand oud, met zijn pakweg 35 kg. fel was vermagerd (een volwassen klamputs kan tot 250 kg. wegen). Men doopte de zeehond Filip en gaf hem de allerbeste zorgen. Geduldig wachtte Filip het ogenblik af, tot een schip ooit een opdracht zou uitvoeren op zo'n 54° noorderbreedte...



Filip gaat de vrijheid tegemoet!

Info Marine

Marinebal 2000

Het Millenniumbal kende een groot succes

950 deelnemers waren op 4 februari ll. samengekomen om in het Casino het jaarlijks Marinebal bij te wonen.

Dit bal, het laatste van dit millennium is ondertussen een klassieker geworden en een ontmoetingsplaats waar iedereen, al dan niet lid van de Marine, zich terugvindt om enkele gezellige uren samen door te brengen.

Bal de la Marine 2000

Le Bal du Millénaire a connu un franc succès

950 personnes avaient rejoint le Casino d'Ostende le 4 février dernier afin de participer au Bal de gala de la Marine.

Ce bal, il s'agissait ici du dernier du millénaire, est maintenant devenu un classique et un lieu de rencontre privilégié permettant aux marins et à leurs hôtes de tous bords de se retrouver et de passer ensemble un moment agréable.



Naar goede gewoonte openden de voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine, Divisieadmiraal Verhulst en zijn echtgenote het bal.

Traditionnellement, c'est au Président de l'Association de l'Entraide de la Marine, l'Amiral de division Verhulst et à son épouse que revient l'honneur d'ouvrir le Bal.

Het orkest "The Sonny Boys" verzekerde de muzikale ambiance, ondanks een onderbreking van 45 minuten om het orkest toe te laten oefenen met de gastzanger. Sommigen vonden deze pauze wel wat lang, terwijl anderen er aangenaam gebruik van maakten om met oude bekenden een babbeltje te slaan.

L'orchestre "The Sonny Boys" assurait l'ambiance musicale et ce malgré 45 minutes de temps mort un peu après 11 heures. Un temps mort que l'orchestre a jugé nécessaire afin de répéter avec le chanteur: trop long pour certains tandis que d'autres le mirent à profit pour faire la causette et se préparer au tirage de la tombola.

Info Marine



Als gastvedette werd beroep gedaan op Gunther Neefs, die ons van zijn talent ten volle liet genieten, en zich onder de gasten mengde die uit volle borst de liedjes meezongen.

C'est Gunther Neefs qui avait été choisi afin d'animer cette soirée et il le fit avec brio. Se mêlant aux invités, il n'a pas hésité à tendre le micro à ses hôtes qui entonnèrent avec enthousiasme des refrains bien connus au Nord du pays.

De avond ging bruisend verder. De "Sonny Boys" hadden nu hun kruissnelheid gevonden en de dansvloer bleef druk bezet tot het einde van het muzikaal optreden.

Vergeten we alle vrijwilligers niet die aan de voorbereiding van dit bal hebben meegewerkt: het secretariaat, de organisatoren, de versiering, de schenkers van prijzen, de zoekers naar sponsors, de veiligheidsverantwoordelijken, de commissarissen enz... En vooral : de volledige opbrengst gaat naar de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine.

"Tweehonderd frank voor een lot voor de tombola, en altijd prijs! Dank U Mevrouw".

"Deux cents francs pour un billet de tombola et tous les billets sont gagnants. Merci madame".



La soirée se termina sur un rythme endiablé. Les "Sonny Boys" ayant trouvé leur vitesse de croisière suite à la prestation de Gunther Neefs, la piste ne désemplit pas jusqu'à la fin de la prestation de l'orchestre.

N'oublions cependant pas de féliciter les volontaires qui ont contribué à la préparation de ce Bal: secrétariat, montage, décoration, prix pour la tombola, recherche de sponsors, commissaires, sécurité... et rappelons que le bénéfice de cet événement va intégralement au fonds d'Entraide de la Marine.



Twee commissarissen wijzen met de glimlach de gasten hun tafel aan.
Placer les invités à leur table, un travail fait sous le signe de la bonne humeur par ces deux commissaires.

Foto's/photos: J. Camps

Fairwind 2000: vijftig jaar later: de Wandelaar in het spoor van de Kamina

Op 6 maart 11. verliet de Wandelaar Zeebrugge voor een reis van 5 maanden in de Stille Oceaan.

Op 18 december 1950 scheepste een eerste contingent Belgische en Luxemburgse vrijwilligers in aan boord van de Kamina voor een lange overtocht naar Korea waar ze zouden aankomen op 31 januari 1951.

De Marine heeft deze 50e verjaardag willen vieren en het vertrek van de Wandelaar was het eerste luik van de voorziene activiteiten.

Ons fregat heeft echter nog een belangrijke bijkomende opdracht. In samenwerking met het Ministerie van Buitenlandse Zaken en Buitenlandse Handel moet de Wandelaar ons land beter doen kennen in de voorziene aanleghavens. Vertegenwoordigers van de Belgische industrie zullen overal aanwezig zijn en zullen in de gelegenheid gesteld worden hun produkten aan boord voor te stellen. Het orgelpunt wordt het bezoek van het Prinsenvaar te Shangai.

Fairwind 2000: Cinquante ans plus tard: le Wandelaar sur les traces du Kamina

Le 6 mars dernier, le Wandelaar appareillait de Zeebruges pour un voyage de 5 mois dans le Pacifique.

Le 18 décembre 1950, le premier contingent de volontaires belgo-luxembourgeois embarquait à bord du Kamina pour une longue traversée qui allait les amener en Corée le 31 janvier 1951.

La Marine a voulu célébrer ce 50^{ème} anniversaire et le départ du Wandelaar est le premier volet d'une série d'activités couplées à cet événement.

Notre frégate se voit également confier une autre mission d'importance. En collaboration avec le Ministère des Affaires Etrangères et du Commerce Extérieur, elle devra faire connaître et vendre notre pays lors de ses escales dans les pays visités. Des délégations du monde industriel belge auront d'ailleurs l'opportunité de présenter leurs produits à bord. Le point d'orgue étant la visite du couple princier à Shangai.



Het vertrek: een ontroerend ogenblik voor de bemanning.

Le départ: un moment émouvant pour les marins.

Het vertrek van de Wandelaar was voor de Stafchef van de Marine, Divisieadmiraal Verhulst, een gelegenheid om de Minister van Landsverdediging André Flahaut alsmede de militaire en burgerlijke vertegenwoordigers van de bezochte landen te verwelkomen. Afvaardigingen van oud Korea-strijders, ex-bemanningsleden van de Kamina alsmede een detachement van

Le départ du Wandelaar était donc l'occasion pour le Chef d'Etat-major de la Marine, l'Amiral de division M. Verhulst, d'accueillir le Ministre de la Défense, André Flahaut et les représentants militaires et civils des pays concernés. Des délégations d'anciens combattants de la guerre de Corée, d'anciens membres d'équipage du Kamina ainsi qu'un détachement du 3^{ème} Ba-

Info Marine

Tijdens de expo gewijd aan de Kamina, was onze Minister van Landsverdediging één van onze klanten van de Neptunus boetiek.



Lors de l'expo consacrée au Kamina le Ministre de la Défense Nationale fut l'un des clients de la Boutique de Neptunus.

het 3e Bataljon Para-commando uit Tielen hadden eveneens de uitnodiging aanvaard deze plechtigheid bij te wonen. De familieleden van de bemanning en hun genodigden kregen een voorstelling van de reis en bezochten een fototentoonstelling gewijd aan herinneringen aan de Korea oorlog en aan het troepentransportschip Kamina.

De Minister van Landsverdediging en de Stafchef van de Marine scheepden in aan boord van de Wandelaar en voeren mee tot Brest, eerste aanleghaven.

taillon Para-commando de Tielen avaient également répondu présent à l'invitation. Les familles de l'équipage et les invités furent conviés à une présentation du voyage et à la visite de l'exposition photographique consacrée aux souvenirs de la Guerre de Corée et au navire transport de troupe, le Kamina.

Le Ministre de la Défense et le Chef d'Etat-major de la Marine ont embarqué à bord du Wandelaar afin d'accompagner l'équipage jusqu'à Brest, première escale du Wandelaar.



(Foto's/Photos: P. Hornez)

Met het overhandigen van zijn oude plunjezak aan 1^{ste} matroos Christophe Cogghe, zorgt Lionel Tournay ervoor dat de aflossing verzekerd wordt.

Un ancien du Kamina, Lionel Tournay passe le relais au matelot de 1^{ère} classe Christophe Cogghe.

Volgende havens zullen door de Wandelaar worden aangedaan:

Le Wandelaar fera escale dans les ports suivants:

16/3-19/3 Alexandria (Egypte)

5/4-9/4 Singapore

17/4-21/4Inchon (Zuid-Korea-Corée du Sud)

26/4-1/5 Yokosuka (Japan - Japon)

5/5-11/5 Shanghai (China - Chine)

15/5-19/5 Manilla (Filipijnen-Philippines)

25/5-28/5 Surabaya (Indonesie)

30/5-3/6 Jakarta (Indonesie)

9/6-13/6 Colombo (Sri Lanka)

29/6-2/7 Heraklion (Kreta-Crète)



Opdracht vervuld voor de Wielingen

Sinds 6 januari is het fregat Wielingen ingedeeld bij STANAVFORLANT, het permanent Atlantisch Navo-eskader, en heeft het deelgenomen aan oefeningen ter bestrijding van de drugstrafiek in de Caraïben, samen met fregatten en destroyers van de Engelse, Duitse, Nederlandse, Spaanse en Canadese Marine.

Het is op vraag van de Verenigde Staten dat België zich akkoord heeft verklaard om deel te nemen aan deze strijd tegen drugs. Een interventie die voortvloeit uit een resolutie van de Verenigde Naties en bedoeld is als preventie door voortdurend verdachte schepen te schaduwen en hun positie door te geven aan de Amerikaanse kustwacht.

De Wielingen heeft eveneens deelgenomen aan het simuleren van een orkaan boven Puerto Rico. Ons fregat moest een aanlooproute tot het eiland afbakenen en inlichtingen inwinnen over de toestand op het eiland. Na aangelegd te hebben in New-Orleans en Halifax, is ons fregat op 9 april in de thuishaven Zeebrugge teruggekeerd.

Mission accomplie pour le Wielingen

La frégate Wielingen fait depuis le 6 janvier partie de l'escadre permanente de l'OTAN dans l'Atlantique (Stanavforlant) et a, à ce titre, participé à des exercices de lutte contre le trafic de drogue dans les Caraïbes. Des unités (frégates ou destroyers) anglaise, allemande, néerlandaise, espagnole et canadienne accompagnaient le Wielingen pour cet exercice.

C'est à la demande des Etats-Unis, que la Belgique a accepté de participer à ces activités de lutte anti-drogue. Une intervention qui se situe dans le cadre des résolutions des Nations Unies, et qui consiste à surveiller de près, à titre de prévention, les navires suspects et à en communiquer la position aux gardes-côtes américains.

Le Wielingen a également participé, en février, à un exercice - simulacre d'ouragan sur l'île de Puerto Rico. Il s'agissait pour notre frégate de baliser une voie navigable vers l'île et d'obtenir des renseignements sur la situation à terre. Après avoir fait escale à la Nouvelle Orléans et à Halifax, notre frégate a rejoint Zeebruges le 9 avril.



Info Marine

Na een opdracht als schoolschip ten voordele van de koopvaardij heeft de Godetia samen met de Crocus de richting gekozen van de Golf

Ten gevolge van een akkoord met de Hogere Zeevaartschool Antwerpen (HZSA) en met de bedoeling deze samenwerking te behouden, stelt de Marine ieder jaar een eenheid ter beschikking voor de opleiding van de leerlingen van deze Zeevaartschool. In 1991 moest de HZSA, noodgedwongen wegens budgettaire redenen, afstand doen van haar laatste schoolschip, de Commandant Fourcault. Dit jaar was het opnieuw het Commando- en logistiek steunschip A960 Godetia dat de trainingskruisvaart ondernam met een veertigtal leerlingen van het 1e jaar aan boord.

De trainingskruisvaart bestond uit twee delen: van 13 tot 28 januari, met aanleggen te Newcastle, en van 31 januari tot 15 februari, met aanleggen te Aberdeen.

Na deze opdracht is de Godetia niet lang langs de kaai blijven liggen. Op 21 februari, amper één week na het ontschepen van de leerlingen, verliet de Godetia samen met de mijnenjager M917 Crocus, de haven van Zeebrugge, met als bestemming de Perzische Golf, waar samen met de M855 Scheveningen van de Koninklijke Nederlandse Marine en met Amerikaanse mijnenjagers deelgenomen werd aan de oefening "Arabian Gauntlet" ter hoogte van Bahrein.

De Godetia wordt terug in de thuishaven verwacht op 5 mei, terwijl de Crocus zich zal voegen bij STANAVFORMED, het NAVO-eskader in de Middellandse Zee.

Le Godetia a joué le rôle de navire-école pour la marine marchande avant de prendre la direction du Golfe accompagné du Crocus

La Marine, fidèle à son accord conclu avec l'Ecole Supérieure de Navigation d'Anvers (ESNA) et désireuse de maintenir ce lien privilégié, affrète chaque année un navire à l'entraînement des élèves de cette école. C'est en 1991 que l'ESNA a dû se séparer, par mesure budgétaire, de son dernier navire d'écolage, le Commandant Fourcault. Cette année encore, le navire de commandement et de soutien logistique A960 Godetia a servi de navire d'amarinage pour une quarantaine d'élèves de 1^{ère} année.

Ce voyage s'est déroulé en deux parties: du 13 au 28 janvier avec escale à Newcastle et du 31 janvier au 15 février (escale à Aberdeen).

Mais le Godetia n'est pas resté longtemps à quai. Le 21 février, soit moins d'une semaine après avoir débarqué les élèves de l'ESNA, il quittait à nouveau Zeebrugge, cette fois accompagné du chasseur de mines M917 Crocus. Leur destination: le Golfe persique où les deux navires participent, en compagnie du M855 Scheveningen de la Marine néerlandaise et de chasseurs de mines américains, à l'exercice "Arabian Gauntlet" au large des côtes de Bahrein.

Le Godetia rejoindra son port d'attache le 5 mai tandis que le Crocus ralliera Stanavformed, l'escadre de l'Otan en Méditerranée.



Het vertrek van de Godetia op 13 januari.

Le départ du Godetia le 13 janvier.

Luitenant-ter-zee John Morris in Antarctica. Van Bahia Blanca naar Ushuaia

Op 7 februari is Luitenant-ter-zee John Morris uit Antarctica teruggekeerd. Gedurende een maand verbleef hij aan boord van de Argentijnse ijsbreker "Almirante Irisar". Die heeft als voornaamste opdracht de bevoorradings- en verzekeringsdienst van de wetenschappelijke basissen die gedurende een groot deel van het jaar de gevangenen zijn van het ijs. De tocht ging van Bahia Blanca naar Ushuaia, langs Vuurland, de Zeeëngte van Drake, Zuid Shetland en de engte van Bransfield om te eindigen met een enig en gigantisch schouwspel: de gletsjer van de Zuidpool.



John Morris aan boord van de "Almirante Irisar".
John Morris à bord de l' "Almirante Irisar".

Men herinnert zich dat onze landgenoot Adrien de Gerlache de Gomery vergezeld van talrijke wetenschappers, in 1897 koers zette naar de Zuidelijke zeeën. Zijn schip, de Belgica, zat gedurende dertien maanden vast in het ijs. Hij kwam naar Antwerpen terug met een rijke oogst wetenschappelijke gegevens. Antarctica was een zeer begeerd gebied, vooral voor zijn minerale rijkdommen. In 1991 werd echter het protocol van Madrid ondertekend waarbij Antarctica erkend werd als natuurreservaat van de Vrede en de Wetenschap.

Vandaag wordt Antarctica bewoond door wetenschappers uit achttien verschillende landen, die verdeeld zijn over zestig basissen.

Uittreksel en foto's uit de reportage van LTZ Morris

Le Lieutenant de vaisseau John Morris en Antarctique: de Bahia Blanca à Ushuaia

Parti pour le dernier continent, il en est revenu le 7 février. Pendant un mois, il vécut à bord du brise-glace argentin "Almirante Irisar", dont la fonction première est le réapprovisionnement des bases scientifiques prisonnières des glaces durant une grande partie de l'année.

La grande expérience commença à Baia Blanca et s'acheva à Ushuaia. Entre les deux, il croisa la Terre de Feu, traversa le détroit de Drake, contempla du large les Shetlands du Sud, naviga au travers du détroit de Bransfield et s'émerveilla enfin devant le spectacle gigantesque et fabuleux du glacier du Pôle Sud.

On se souviendra que notre compatriote Adrien de Gerlache de Gomery, accompagné de nombreux scientifiques, appareilla en 1897 vers les mers du Sud.

Son navire, le Belgica, fut pris dans les glaces durant treize mois. Il ramena à Anvers une moisson impressionnante de données scientifiques.

L'Antarctique fut une terre très convoitée pour ses richesses minérales jusqu'à la ratification du protocole de Madrid de 1991 où le continent fut reconnu réserve naturelle dédiée à la Paix et à la Science par les signataires.

Aujourd'hui, l'Antarctique est peuplé par des scientifiques répartis dans plus de soixante bases et appartenant à dix-huit nations différentes.

Photos et extraits du reportage rapporté par le LDV MORRIS



Antarctica: een fascinerend landschap en natuurreservaat.
L'Antarctique: un paysage fascinant et une réserve naturelle.

Een nieuwe Commandant voor de A 962 Belgica

Luitenant-ter-zee 1e Kl. Alain Vittone wordt opgevolgd door Luitenant-ter-zee 1e Kl. Piet Velghe. De bevels-overdracht greep plaats te Zeebrugge op 24 januari ll.

De nieuwe Commandant diende aan boord van volgende eenheden: Bovesse (1987, oorlog Iran-Irak), Spa (1988), Wielingen (1989), Wandelaar (1989-1990 Golf-oorlog), Westhinder (1991-1992 Embargo ex-Joegoslavië) en Westdiep (1996).

De uittredende bevelhebber Alain Vittone, zal nu van een welverdiende opruststelling genieten. In 1967 kwam hij bij de Marine als onderofficier en werd aangesteld tot officier in 1983. Hij diende aan boord van verschillende mijnenvegers en mijnenjagers en nam zeven keer deel aan STANAVFORCHAN. Hij voerde het bevel over de Merksem, Ougrée, Heist, Rochefort en Zenobe Gramme, alvorens zijn loopbaan te beëindigen als Commandant van de Belgica.

Vooral zijn periode a/b van de Zenobe Gramme sprong in het oog. Hij nam deel aan vier regatta's van de Cutty Sark Tall Ships Race waaronder twee Frans-Atlantische: de Columbus regatta in 1992 en de America Sail in 1995. Onder zijn bevel ontving de Zenobe Gramme in 1994 de "Perpetual Trophée for great loyalty during the races". Echtgenoot van ons bestuurslid Michèle Decoster en dynamisch medewerker aan Neptunus, bezorgde hij ons menig artikel. Onze trouwe lezers zullen zich zeker nog de vele verhalen herinneren over de regatta van de Zenobe Gramme.

Un nouveau commandant pour le A962 Belgica

Le Lieutenant de vaisseau de 1^{ère} classe Alain Vittone cède sa place au Lieutenant de vaisseau de 1^{ère} classe Piet Velghe. La remise de commandement se déroulait à Zeebruges le 24 janvier dernier.

Le nouveau commandant a déjà servi à bord des navires suivants: Bovesse (1987 guerre Iran - Iraq), Spa (88), Wielingen (1989), Wandelaar (1989-90 guerre du Golfe), Westhinder (1991-92 embargo en ex-yougoslavie) et Westdiep (1996).

Le commandant sortant, Alain Vittone, va quant à lui profiter d'une retraite bien méritée. Il avait rejoint la Marine en 1967 en tant que sous-officier et fut commissionné officier en 1983.

Ayant navigué à bord de nombreux dragueurs et chasseurs de mines, il compte à son actif sept participations à l'escadrille OTAN (Stanavforchan).

Il sera commandant des dragueurs Merksem, Ougrée, Heist, Rochefort, Zénobe Gramme avant de terminer commandant du Belgica.

Il se fera surtout remarquer à bord du Zénobe Gramme avec lequel il participera à quatre régates de la Cutty Sark Tall Ships Race dont deux transatlantiques: la Regatta Colombus en 1992 et l'America Sail en 1995. En 1994, c'est sous son commandement que le Zénobe Gramme recevra le "Perpetual Trophée" "for great loyalty during the races". Epoux de notre administrateur Michèle Decoster et correspondant dynamique de Neptunus, nous lui devons de nombreux écrits. Nos fidèles lecteurs se souviendront de la série d'articles qu'il nous avait rapportés des régates du Zénobe Gramme.

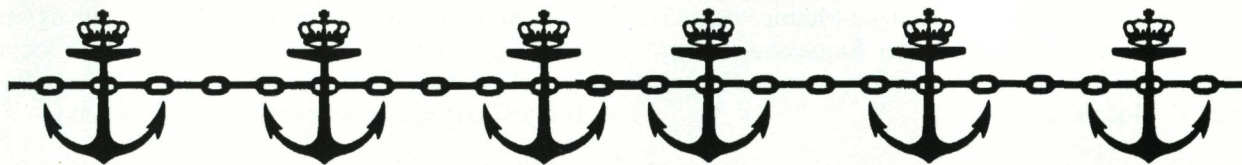


Foto/Photo: P. Hornez

Alain Vittone kijkt toe hoe Flottielje admiraal J. Rosiers (Commandant Marineoperaties) de nieuwe commandant Piet Velghe gelukwens.

L'Amiral de flottille J. Rosiers (Commandant des Opérations Navales) félicite le nouveau commandant Piet Velghe sous le regard d'Alain Vittone.

Info Marine



Een cheque voor de Vereniging voor Hulpbe- toon in de Marine

Op 27 oktober 1999, ter gelegenheid van het opstarten van de nieuwe structuur van Comopnav, overhandigde ere meester-chef Maurice Michielsens, in aanwezigheid van de Marineautoriteiten, een cheque van 15.000 BEF aan Divisieadmiraal M. Verhulst, Stafchef van de Marine.

Deze som werd door Maurice ingezameld tijdens zijn deelname aan de Mars van de IJzer. Niettegenstaande zijn gezondheidsproblemen heeft onze ere meesterchef zijn uitdaging tot een goed einde gebracht door de 64 km lange voettocht af te leggen.

Un chèque pour l'Association d'Entraide de la Marine

Le 27 octobre dernier, lors de la mise en place officielle de la nouvelle structure Comopnav, le Maître-chef d'honneur Maurice Michielsens a remis, en présence des autorités de la Marine, un chèque de 15.000 Fr à l'Amiral de division M. Verhulst, Chef d'Etat-major de la Marine.

Ce chèque est destiné à l'Association d'Entraide de la Marine. Il provient de fonds récoltés par Maurice lors de la Marche de l'Yser. Malgré ses problèmes de santé, notre Maître-chef d'honneur a réussi son pari en participant à cette Marche et en parcourant 64 kilomètres.



Foto/Photo: Jo Deman

Van links naar rechts : Kapitein-ter-zee H. Boden, Divisieadmiraal M. Verhulst, de "Grote trom", ere meester-chef M. Michielsens, Flottielje admiraal J. Rosiers en Luitenant-ter-zee 1e Kl. P. Snellinckx, hoofdkapelmeeester.

De g. à d.: le Capitaine de vaisseau H. Boden, l'Amiral de division M. Verhulst, le "grosse-caisse" du Royal Navy Band, le Maître-chef d'honneur Maurice Michielsens, l'Amiral de flottille J. Rosiers et le Lieutenant de vaisseau de 1^{ère} classe P. Snellinckx.

Info Marine

We hebben ondertussen vernomen dat Maurice de titel van "verdienstelijke Bruggeling en Ambassadeur van de stad Brugge" gekregen heeft uit handen van Burgemeester P. Moenaert.



De Burgemeester van Brugge (links) overhandigt het diploma aan Maurice Michielsens.

Le bourgmestre de Bruges (à gauche) remet le diplôme à Maurice Michielsens.



Et comme une bonne nouvelle n'arrive jamais seule, nous apprenons que Maurice vient d'être proclamé "brugeois méritoire et ambassadeur de la ville de Bruges" par le bourgmestre Patrick Moenaert.



Met dit document wordt bootjesexploitant

Maurice Michielsens,

door de Burgemeester van de stad

*uitgeroepen tot "verdienstelijke Bruggeling" en
"ambassadeur" van onze mooie stad!*

Brugge, 1 december 1999

Vu. Burgemeester

Patrick Moenaert

De Valcke heeft een nieuwe schipper

Eerste meester-chef Jan Slembrouck heeft op 1 januari het bevel overgenomen van de Valcke.

Hij volgt hierbij oppermeester-chef Lucien Tabury op, die op disponibiteit wordt gesteld.

Lucien was gedurende meer dan 10 jaar schipper van de Valcke en heeft met deze sleepboot 33.565 mijlen afgelegd.



OMC/MPC Lucien Tabury

Le Valcke a un nouveau "schipper"

Le Premier-maître chef Jan Slembrouck a pris les commandes du Valcke à la date du 1^{er} janvier.

Il succède ainsi au Maître principal-chef Lucien Tabury parti en disponibilité.

Lucien était "schipper" du Valcke depuis plus de 10 ans et a parcouru 33.565 miles à bord de ce remorqueur.

Campagne 2000 van de
Campagne 2000 du

P902 LIBERATION

DATUM DATE	HAVEN PORT	DATUM DATE	HAVEN PORT	DATUM DATE	HAVEN PORT
16/3	GENT	19/6	RONQUIERES	22/8	DUFFEL
17-22/3	BRUSSEL BRUXELLES	20-21/6	BRUSSEL BRUXELLES	23/8	TEMSE
23/3	WILLEBROEK	22/6	TEMSE	24/8	BAASRODE
24-27/3	ANTWERPEN	23-26/6	HAMME	25-29/8	GENT
28/3	BAASRODE	27/6	DUFFEL	30/8-3/9	GAVERE
29/3	GENT	28/6	HASSELT	4/9	GENT
30/3-3/4	DEINZE	29/6-2/7	MAASTRICHT	5/9	BRUGGE
4/4	BRUSSEL BRUXELLES	3/7	DUFFEL	6/9	NIEUWPOORT
5/4	RONQUIERES	4/7	GENT	7-10/9	VEURNE
6-10/4	FLOREFFE	5/7	BRUGGE	11/9	BRUGGE
14/4	GAVERE	14-16/7	ZEEBRUGGE	12/9	GENT
22-25/4	BRUGGE	17/7	BRUGGE	13/9	DUFFEL
26/4	GENT	18/7	GENT	14-17/9	GEEL
27-2/5	ZWEVEGEM	19/7	DUFFEL	18/9	DUFFEL
3/5	KORTRIJK	20/7	GENT	19/9	WILLEBROEK
4-10/5	ROESELARE	21-23/7	MAASLAND	20/9	BRUSSEL BRUXELLES
11-17/5	KUURNE	24/7	DUFFEL	21/9	RONQUIERES
18-24/5	WAREGEM	25/7	GENT	22/9-24/9	MONS
25/5	GENT	1/8	GENT	25/9	LA LOUVIERE
26-29/5	LIER	2/8	BRUSSEL BRUXELLES	26/9	MARCHIENNE AU PONT
30/5-4/6	LEUVEN	3/8	CHARLEROI	27/9-3/10	LANDELIES
5/6	WILLEBROEK	4/8	NAMUR	4/10-9/10	ERQUELINNES
6/6	BRUSSEL BRUXELLES	5-12/8	HASTIERE	10-12/10	LOBBES
7/6	RONQUIERES	13/8	NAMUR	13-15/10	THUIN
8/6	CHARLEROI	14-15/8	HUY	16/10	CHARLEROI
9/6-10/6	JAMBES	16/8	LIEGE	17/10	RONQUIERES
11/6-16/6	LOBBES	17-20/8	WISE	18-27/10	WILLEBROEK (BRYC)
17-18/6	MAUBEUGE (FRANCE)	21/8	HASSELT		

Info Marine

AKTIVITEITEN VAN DE DIENST PUBLIC RELATIONS VAN DE MARINE ACTIVITES DU SERVICE DES RELATIONS PUBLIQUES DE LA MARINE

DATUM DATE	PLAATS ENDROIT	MANIFESTATIE MANIFESTATION	BOETIEK NEPTUNUS BOUTIQUE NEPTUNUS
16/4	BRUGGE	Lente Galaconcert	
29/4	ZWEVEGEM	Concert	
29/4-15/5	WAREGEM	Expo "Stad op Stelten"	
6-7/5	BRASSCHAAT	Expo 93 Bn Log	
13/5	ALVERINGEM	Galaconcert	
13-14/5	DINANT	Open door Ecole des sous-officiers	
13-14/5	BRUSSEL BRUXELLES	Open door Koninklijke Militaire School Ecole Royale Militaire	
19/5	TONGEREN	Concert	
20/5	BRUSSEL BRUXELLES	Havenfeesten Fêtes du port	Ja - Oui
20/5	PUYENBROECK (Domein) WACHTEBEKE	Expo	
20/5	HEVERLEE	Expo reservisten AESOR	
21/5	WAREGEM	Galaconcert	
26-28/5	ANTWERPEN	Portival	Ja - Oui
1/6	SAFFRAANBERG	Open door Koninklijke Tech. School	
2/6	CAMBRON-CASTEAU PARADISIO	Concert	
3-4/6	CAMBRON-CASTEAU PARADISIO	Expo + modelbouw - modélisme	Ja - Oui
9-13/6	LEOPOLDSBURG	Expo Handelsbeurs	
12-18/6	LOBBES	Lobnautic Peintre de Marine	
15/6	ST. TRUIDEN	Concert	
17-20/6	MONS	Concert	
21/6	LEOPOLDSBURG	Concert	

Info Marine

DATUM DATE	PLAATS ENDROIT	MANIFESTATIE MANIFESTATION	BOETIEK NEPTUNUS BOUTIQUE NEPTUNUS
23/6	MERCHTEM	Concert	
24-25/6	VILVOORDE	Expo + Stern	
28/6	PUYENBROEK (Domein) WACHTEBEKE	Modelbouw Modélisme	
30/6	NIEUWPOORT	Slag van Nieuwpoort	
30/6-5/7	GENT	Megafestatie	
1/7	OOSTENDE	Dag van de Marine	
2/7	FONTAINE L'EVEQUE	Fête de l'eau	Ja - Oui
14-16/7	ZEEBRUGGE	Dagen van de Marine Journées de la Marine	Ja - Oui
20-21/7	BRUSSEL BRUXELLES	Parkfeesten Fêtes du Parc	Ja - Oui
8-13/8	HASTIERE	Expo	
1/9	GAVERE	Concert	
8-10/9	HOTTON	Expo 7e BDE MEC	
14-17/9	GEEL	Expo 35 Jaar Oudgedienden	
15/7	GEEL	Concert	
18/9	KOEKELBERG	Expo Kamina	
30/9-1/10	BRUSSEL BRUXELLES	Expo Mercator	Ja -Oui
29/9	MONTIGNY-LE-TILLEUL	Concert	
1-3/10	SIJSELE	Expo 92 BN LOG	
11-18/10	LOBBES	Expo	
27-29/10	OOSTROZEBEKE	Expo uniformen J. Geldhof	
16/11	BRUGGE	Koningsdagconcert	

Voor meer inlichtingen - Pour plus d'informations

Tel.: 02/701.33.06 - Fax: 02/701.48.41

Kapitein ter lange omvaart VITAL M.J.J. DELGOFFE

Kaap-Hoornvaarder (°1885 - +1960)

Kapitein (T.L.O.) Vital M.J.J. DELGOFFE werd op 17 april 1885 te Tienen geboren. Hij groeide op in de schoot van een koopmansgezin en liep school in het St. Pieterscollege te Leuven.

Op 22 augustus 1900 scheepte hij in als "novice" aan boord van de "*S/S PERSÉVÉRANCE*", daarna op de "*S/S FLANDRIA*". Omdat hij in het bezit was van een reeds voor die periode bijzonder contract werd hij op 6 december 1902 als "apprentice" aangemonsterd aan boord van de viermastbark "*BERMUDA*". Aan boord van dit zeilschip voer hij van Antwerpen via de Kaap Hoorn naar Seattle, Tacoma (2 Amerikaanse havens gelegen aan de Westkust) en Australië om uiteindelijk te ontschepen te Birkenhead (Engeland) op 06 mei 1905.

Dan startte hij zijn studies aan de Zeevaartschool te Oostende en scheepte in als 2^{de} Stuurman aan boord van de "*S/S BELGICA*". Na aan boord van menig ander stoomschip te hebben gediend, verwierf hij de functie van 1^{ste} Stuurman vanaf 24 juli 1908 aan boord van de "*S/S MAR-NIX*".

Hij behaalde zijn brevet van Kapitein ter lange omvaart (T.L.O.) te Antwerpen in april 1912. Daarna nam hij op 11 november 1914 te Londen het bevel over de "*S/S IJZER-HANDEL*" en kwam de Eerste Wereldoorlog zonder noemenswaardige problemen op zee.

10 jaar later werd hij bevorderd tot walkapitein bij de "*Lloyd Royal Belge*". Naar aanleiding van de financiële crisis die ons land zwaar trof in de jaren 30 en door de fusie met de "*Compagnie Maritime du Congo*" (wat leidde tot de "*C.M.B.*") scheepte

hij in januari 1933 terug in als commandant van de "*S/S HENRI JASPAR*".

In 1937 werd – in opdracht van de "*C.M.B.*" – te Naskov (Denemarken) een nagelnieuw type schepen gebouwd, namelijk de mixt-cargo waarvan de eerste de "*M/V ALEX VAN OPSTAL (I)*" was en waarvan Kpt. DELGOFFE de eerste bevelhebber werd. Het schip voer voornamelijk op de Atlantische route Antwerpen – New York – Antwerpen.

Bij de prille aanzet van de Tweede Wereldoorlog – en meer bepaald op 15 september 1939 – werd het toen nog steeds neutrale "*M/V ALEX VAN OPSTAL (I)*" als gevolg van oorlogsfeiten voor Weymouth (Engeland) gezonken. Er waren geen slachtoffers te betreuren, wel werden 6 opvarenden hierbij gewond (zie volgend artikel).

Eens gerepatrieerd hernam hij het bevel over zijn oud schip de "*S/S HENRI JASPAR*". Op 10 mei 1940, komende vanuit New York, werd het schip afgeleid naar La Pallice (Frankrijk) met een lading Amerikaanse oorlogsvliegtuigen voor de Zwitserse staat. Het schip werd opgeëist door de maritieme autoriteiten en moest zich naar Cardiff (Wales) begeven.

V. DELGOFFE werd aangesteld tot "Marine Superintendent". Zijn thuisbasis was Liverpool (Engeland) waar



Kapitein ter lange omvaart V. Delgoffe, aan boord van de "*M/V Alex Van Opstal*"

Foto: L. Van Ginderen

hij gewond werd tijdens een "Blitz" (luchtbombardement) in mei 1941.

Eind 1941 werd hij op zending naar IJsland gestuurd en in 1942 naar Canada. Vanaf 1 maart 1943 hernam hij de functie van walkapitein bij de "*Belgian Lines*" en hield zich vooral bezig met het in ontvangst nemen en het bewapenen van de "*Liberty*-" en de "*Victory Ships*" die hetzij afgegaan hetzij verkocht werden door de "*U.S. Commission*" aan de Belgische regering en die onder het beheer van de "*Belgian Lines*" werden geplaatst binnen het kader van de missie "*Kronacker*".

Kpt. DELGOFFE kwam slechts in 1947 terug naar België en nam het bevel over de "*M/V STAVELOT*", één van de 3 "*Ardennais*" die als blocusbrekers werden gebouwd door de Duitsers tijdens WO II en die door de Belgen werden afgewerkt als snelle cargo's (22 knopen snelheid).

Hiermee voer hij van 1947 tot 1955 voornamelijk op de driehoek Antwerpen – Lobito (Angola) – New York en terug, in het kader van de "M.D.A.P. (Mutual Defence Assistance Planning)", alsook naar Karachi (Pakistan).

In 1955 werd de "M/V STAVELOT" verkocht aan de Duitse(!) rederij "Norddeutscher Lloyd" en kapitein DELGOFFE werd op pensioen ge-

plaatst op 70-jarige leeftijd na 55 maritieme dienstjaren waarvan meer dan 38 op zee!

Hij vervulde nog menige zendingen op de Saint Laurent (Canada) en de Grote Meren (USA – Canada) ten gunste van de "C.M.B."

Hij overleed totaal onvoorzien te Antwerpen op 30 juni 1960. Hij was drager van talrijke nationale en in-

ternationale eretekens en wordt door hen die hem gekend hebben beschouwd als een strikt maar eerlijk mens, als een uitstekende zeeman en een perfecte onderrichter.

Erefregatkapitein Vital P.A.F. Delgoffe

1939 - 1999: Het eerste Belgische oorlogsslachtoffer

De ondergang van de "M/V ALEX VAN OPSTAL (I)" (15 SEP 1939)

In 1937 werd door de CMB een nieuw soort schepen, de mixt cargo (bedoeling was om, naast de lading goederen, ook een aantal passagiers mee te voeren) besteld. Het eerste schip, de "M/V ALEX VAN OPSTAL", werd in 1937 te Naskov (Denemarken) gebouwd. Het schip had een waterverplaatsing van 5965 ton. Het schip bleek zo succesvol te zijn dat de CMB 4 extra eenheden bestelde bij Cockerill (Hoboken), terwijl ook DEPPE er 1 bestelde.

Het werd vooral in gezet op de lijn Antwerpen - New York en terug. Probleemloos had het reeds 17 maal de overtocht gedaan en de bevelhebber was Kapitein Vital DELGOFFE, terwijl Louis PROOST 1^{ste} machinist was.

Op 3 september 1939 verklaren de Franse en de Britse regering de oorlog aan Nazi Duitsland naar aanleiding van de Duitse inval in Polen op 1 september.

De Duitse "Kriegsmarine" beschikte toen over slechts 57 U-Booten, waarvan er 15 op zee waren. Niettemin eiste de eerste oorlogsdag reeds zijn tol en werd de "M/V ATHENIA" amper enkele uren na de oorlogsverklaring de grond inge-

boord door de "U-30" op 150 zee-mijl ten Westen van de Hebriden-eilanden. Hierbij vielen 112 doden te betreuren op een totaal van 1418 opvarenden.

Het hieronder volgend relaas is een vertaling van het zeeverslag dat mijn grootvader, Kapitein DELGOFFE, opstelde.

Na een lading graan (3200 ton) in Albany, vlas te Edgewater en diverse goederen (1200 ton) te hebben ingescheept verlieten we de haven van New York op 6 september om 20.00 uur. De loods werd om 22.00 uur afgezet te Ambrose en de reis verliep verder zonder noemenswaardige problemen.

Vóór het vertrek uit New York werd het schip - volgens de per telegram ontvangen aanwijzingen - voorzien van volgende herkenningsmaatregelen: een grote Belgische vlag was ter hoogte van de voorste mast geschilderd, voorafgegaan door - in het wit - "BELGIË" en gevolgd door "BELGIQUE". 's Nachts werden deze herkenningstekens belicht aan de hand van 3 schijnwerpers met een lichtvermogen van 200 Watt. Bij het naderen van het Kanaal werd nog een extra schijnwerper boven de centrale schijnwerper aangebracht.

Twee dagen voor onze VTA (Vermoeidelijke Tijd van Aankomst) nabij Bishops kregen we via Oostende Radio een telegram meldende dat alle sche-

Technische fiche:	
M/V ALEX VAN OPSTAL (I)	
Werk:	Naskov Skibsvaerft, Denemarken
Kiellegging:	1937
Te water:	1937
In dienst:	1937 - 1939
Waterverplaatsing:	5833 ton (8300 ton vol)
Lengte:	128,00 m (pp.)
Breedte:	17,37 m (15,74 wl)
Diepgang:	8,92 m
Machines:	1 Diesel "Burmeister & Wain" 5 cilinders, 2 takt 5.800 PK op pistons en 4.600 PK op schroef.
Snelheid:	15 Knopen (Max)
Bemannig:	57 (waarvan 12 passagiers)
Zusterschepen:	5 (besteld te Cockerill-Hoboken)

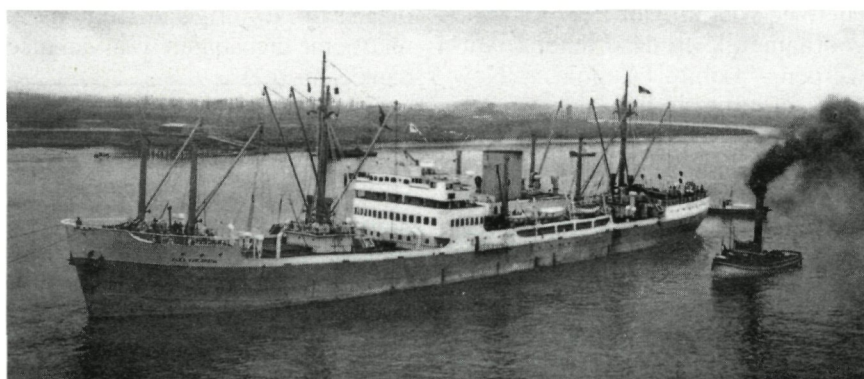
pen die het Kanaal opstoomden zich naar de Downs moesten begeven voor inspectie. Toen wij Bishops Rock naderden seinde onze rederij via Antwerpen Radio per telegram dat we koers moesten zetten naar Weymouth (U.K.) om er door de Engelse autoriteiten te worden geïnspecteerd.

Tevens moesten wij ons in verbinding stellen met de "**M/V MACEDONIER**" en hun dezelfde onderrichtingen doorseinen.

In de loop van de dag (15 september) onderschepten wij een radiotelegram uit Weymouth gericht aan de "**M/V MACEDONIER**" hen meldend dat ze zich naar Weymouth moesten begeven opstomend ten Oosten van Shambles Light Vessel. Tijdens het naderen van het Kanaal werden de reddingssloepen nagekeken terwijl de nooddrantsen vernieuwd en aangevuld werden. Om 15.06 uur ligt Bishops 4½ zeemijl dwars van ons, Lizard passeren wij om 15.09 uur, de zee is matig en de zichtbaarheid uitstekend, windkracht 3 uit het NNW. Om 13.00 uur worden de sloepen naar buiten gezwaaid voor alle veiligheid. Om 14.00 uur kruisen wij Start point op 4 mijl afstand terwijl Portland Bill ook 4 mijl dwarsscheeps is om 17.10 uur. Wij varen de Loch binnen en ronden Shambles Light Vessel zuidwaarts op een afstand van 7,5 kabel.

Vanaf hier stuurt men de koers bij over bakboord teneinde de meerplaatsen van Weymouth te naderen. Wij merken een stoomboot op die vanuit Weymouth naar Shambles L.V. in tegenovergestelde richting van ons vaart. De snelheid wordt vertraagd wanneer ons schip in een hoek van 30° tot 40° is om het ander schip de gelegenheid te bieden tussen onze bakboordzijde en het lichtschip voorbij te varen.

Op dat ogenblik is er een geweldige ontploffing, het schip werd letterlijk enkele meters uit het water gehesen en wij vlogen de lucht in. De luikpanelen en de sluitbalken van de ruimen 2 en 3 vliegen in alle richtingen, de meubels, deuren en radiato-



De "**Alex Van Opstal**"

Foto: Collectie J.-C. Vanbostal

ren worden in alle hutten weggerukt en de waterdichte schotten zijn gebogen.

Op dat ogenblik bevonden zich op de brug de 2^{de} stuurman VAN GEERT, de 4^{de} stuurman DE BOECK, ikzelf en de roerganger. Ik bevond me iets dwars vooraan ten opzichte van de roerganger en gaf hem de koerswijzigingen aan. Onmiddellijk na de ontploffing zwaaide ik de hendel van de telegraaf op "Vol achteruit" zonder resultaat. Dan probeerde ik de "Stop", eveneens tevergeefs. Ik merkte dan op dat het voordek 10° tot 20° slagzij maakte, vanop de brug zag ik dat de stuur- en bakboord huidplaten naar buiten gebogen waren ter hoogte van het ruim 3 en zelfs over een lengte van enkele voeten gescheurd waren. Hierop gaf ik dan het bevel "klaarmaken om de sloepen te bemannen". Ik merkte toen op dat het schip verder voer. Omdat ik niet in staat was om in contact te komen met de machinekamer, spoedde ik mij van de brug naar het sloependeck en zag dat de machines nog draaiden. Ondanks het halfduister zag men een wirwar van afgerukte leidingen, uiteengegakte onderdelen en water dat spoot uit de gebarsten leidingen.

Ik snelde naar de brug en beval de 2^{de} stuurman om roer vol over bakboord te geven in de hoop het schip te doen stranden op de Shambles zandbank. De 2^{de} stuurman nam het roer over, tevergeefs echter, want het roer antwoordde niet meer. (Later vernam ik dat de dynamo's afgerukt waren). Ik beval toen de chef ma-

chine, Louis PROOST, om de motoren stil te zetten en vergezelde hem tot aan het eerste platform, terwijl hij verder afdaalde. Toen begaf ik me naar de voorstegen om de toestand summier te onderzoeken. Ik zag dat het water in de ruimen 2 en 3 snel steeg en dat het schip gebroken was tussen het luikpaneel 3 en de brug.

Daar het gevaar groot was dat de bovenste dekplaten op elk moment het konden begeven, beval ik dat alle passagiers en gewonden zouden worden afgevoerd naar de reddingssloepen en dat deze te water zouden gelaten worden. Omstreeks 18.15 uur gaf ik het bevel dat de 2 voorste sloepen zouden gestreken worden terwijl ik sloep 1 langs zij behield.

Toen ik merkte dat alle passagiers en bemanningsleden in veiligheid waren in de reddingssloepen, deed ik een grondige inspectieronde in het voorschip. Daar zag ik dat het water snel steeg in de ruimen 2 en 3 terwijl ruim 1 normaal gesloten bleef, met de hengsels nog op hun plaats. Ik ging naar de gang der passagiers, der officieren en van de stokers. Toen ik zag dat er niemand meer aan boord was keerde ik terug naar ruim 2 en zag dat het water zich reeds een weg baande over de waterdichte schotten naar het binnenschip.

Ik nam alle boordpapieren mee en verliet het schip om 18.35 uur om in te stappen in sloep 1. Toen was de wind reeds aangewakkerd tot windkracht 4.

Toen zagen we dat de andere stoomboot, het Griekse "S/S ATLANTICOS" dwars van ons gestopt lag op een afstand van 1 tot 1½ mijl. Al roeiend begaven wij ons ernaartoe en werden even over 19.00 uur opgepikt.

De "ALEX VAN OPSTAL" was nog niet ondergegaan, maar het voorschip lag reeds onder water.

De "S/S ATLANTICOS" keerde - zonder lichten - om en keerde terug naar Weymouth. Enige tijd later meerde een motorsloep van de Royal Navy langsij en - tussen 20.30 uur en 21.00 uur - komt een Brits officier me verwittigen dat een motorboot van de Royal Navy teruggekeerd was van de plaats van het onheil met de schijnwerpers aan en dat het schip onder de golven verdwenen was.

Aan boord van de "S/S ATLANTICOS" werden de eerste zorgen gegeven aan de gewonden, daarna kwam een tweede motorboot langsij met een dokter aan boord die de gewonden de noodzakelijke zorgen gaf. Daarna werden ze per draagberrie afgevoerd en naar het hospitaal gevoerd terwijl ik me, vergezeld van de bemanning, omstreeks middernacht naar de Britse Admiraliteit begaf. Van hieruit werden we over verscheidene toevluchtsoorden in de stad verspreid.

De gewonden waren:

- | | |
|---------------|---|
| 1. GIELEN | Marconist |
| 2. VERBRAEKEN | Matroos |
| 3. VERBRUGGE | Assistent steward |
| 4. BIRON | Assistent steward |
| 5. ERPELDING | Kok |
| 6. GOIDTS | gewond bemanningslid van de "M/V JEAN JADOT". |

P.S. De wachtofficiëren werden verdubbeld sinds het naderen van het Kanaal. Ze liepen 4 op 4 af.

Tot hier het rapport door Kapitein DELGOFFE opgesteld vlak na de feiten.

Geruime tijd was het onduidelijk of de "M/V ALEX VAN OPSTAL" op een mijn gelopen was of door een

torpedo was getroffen omdat men geen kielzog had opgemerkt. Er werd zelfs geopperd dat het een Britse mijn had kunnen zijn, maar Kapitein DELGOFFE had reeds de volgende dag in zijn "Examination on Oath, § 12" (dit is een document dat bij elk schadegeval in U.K. moet ingevuld worden) vermeld dat - volgens hem - de ontploffing te wijten was aan een mijn of aan een torpedo.

Onlangs kreeg ik van de heer BECKERS F. de noodzakelijke toelichtingen: bij nazicht van de Duitse "Kriegsmarinearchieven" in het logboek (KTB of Kriegstagebücher) van de "U 26" (van het IA type) werd het officieel bewijs gevonden. De "U-26" (2 U-Flotille) was op 29 au-

gustus 1939 om 11.30 uur uit Wilhelmshaven vertrokken en legde op 10 september 1939 18 mijnen in het (Duits) kwadrant BF 31-45 nabij Portland!. Op 4 van de 18 mijnen liepen de volgende schepen:

- 15 september '39: M/V ALEX VANOPSTAL
- 20 september '39: KITTY HAWK (Trawler Naval UK-Auxiliary)
- 07 oktober '39: M/V BINNENDIJK
- 22 november '39: M/V HELENA R.

Op de "KITTY HAWK" na zonken alle schepen. Zelf werd de "U-26" op 3 juli 1940 bij Bishop Rock tot zinken gebracht door het Britse korvet "HMS GLADIOLUS" in samenwerking met Britse vliegtuigen. De bevelhebber was "Kapitänleutnant" EWERTH. Hij was de eerste bevelhebber van de eerste U-boot van de nieuwe "Kriegsmarine", namelijk de "U-1" die op 29 mei 1935 te Kiel plechtig in dienst gesteld werd. Na de "U-26" voerde hij het bevel over de "U-850" en stierf op 30 november 1943 toen het schip gezonken werd in positie 3254N-03701W door Amerikaanse bommenwerpers van de "CVE-9 BOGUE".

Een klein woordje over het lot van de andere zusterschepen:

- "FUSILIER" (CMB)
- "KANONNIER" (CMB)
- "GOUVERNEUR GALOPIN" (CMB)
- "ARMAND GRISAR" (CMB)
- "FLORIDA" (DEPPE)

De eerste drie werden tijdens W.O. II door de Duitsers in gebruik genomen. De eerste werd op 20 november 1944 door de Sovjet artillerie in de Oostzee dichtbij de kust van Memel (nu Klaipėda - Litouwen) in brand geschoten, de twee anderen werden na de oorlog door de Britten teruggevonden en aan België overgedragen. De "KANONNIER" werd herdoopt tot "ALEX VAN OPSTAL (2)".

Beide andere schepen van de CMB werden tot zinken gebracht door de

Technische fiche:

U-26 (Type IA)

Werf:	DESCHIMAG, Bremen, Duitsland
Kiellegging:	1935
Te water:	14 maart 1936
In dienst:	11 mei 1936
Waternverplaatsing:	862 ton (oppervlakte 983 ton (Met gevulde ballast)
Lengte:	78,85 m
Breedte:	6,70 m
Diepgang:	4,35 m
Machines:	2 Diesel à 2.800 PK die 2 elektrische motoren van 1.000 PK aandrijven.
Snelheid:	17¾ Kn (Oppervlakte) 8¼ Kn (onder water)
Actieradius:	6700 NM à 12 Kn 78 NM à 4 Kn (onder water)
Kanonnen:	A/ 1 x I 105mm B/ 1 x I 20 mm AA
Torpedo's:	14 à 533 mm, 2 buizen achter en 4 boegbuizen.
Bemanning:	43
Zusterschepen:	01 (U-25)
Opmerking:	Klasse gebaseerd op de Turkse "GUR".

Duitsers bij de evacuatie van Antwerpen in september 1944. Ze werden in 1945 gelicht en afgewerkt. Alle schepen werden op de lijn Antwerpen - Congo ingezet.

De "**FLORIDA (II)**" werd echter eveneens door de Duitsers gebruikt, en werd bij het overbrengen van Duitse vluchtelingen, in de Oostzee - nabij Grömitz - op 2 mei 1945 door Britse bommenwerpers tot zinken gebracht. Hierbij verloren slechts enkele vluchtelingen het leven.

C. Delgoffe

- **MACHIELSEN R.:** "De Belgische Koopvaardij in WO II" Uitgeverij PATTIJN (Veurne) 1991.
- **SCARCERIAUX Paul:** "Wandelaer & Sur l'eau" Diverse nummers, maar vooral juli 1953.
- **TAYLOR J.C.:** "German warships of World War II" Ian Allan London 1966.
- **ROHWER Jürgen:** "Axis Submarines Successes of WW II" Green Hill Books - LONDON (U.K.)/US Naval Institute - ANNAPOLIS, Md (USA).
- **HERZOG B.:** "U-Boote im Einsatz 1939-1945" Podzun - Verlag Dorheim 1970.
- **SCHÖN Heinz:** "Flucht über die Oostsee 1944/45 im Bild" Motorbuch Verlag - Stuttgart 1996.
- **SCHÖN Heinz:** "Oostsee 1945 Menschen, Schiffe - Schicksale" Motorbuch Verlag - Stuttgart 1998.
- **BECKERS F.:** Persoonlijke documentatie.
- **CMB (Lloyd Royal) 1895 - 1945**
- **DELGOFFE Vital:** Persoonlijke documentatie.
- Met dank aan H. en L. VAN GINDEREN voor hun uitgebreide bibliotheek



MULTI n.v.

Scheepsbouwkundig Studiebureau

**Engineering . Planning
Budgettering . Berekeningen
Supervisie**

Wij beschikken over volgende computersystemen:
Autocad, Microstation, Nupas.

Multi n.v., Kapelanielaan 13 D, 9140 Temse
Tel. 0032 (0)3 710.58.10
Fax 0032 (0)3 710 58 11
E-mail: info@ multi.be



Turbo's Hoet



**Uw Turbospecialist
Votre spécialiste Turbo
Ihre Turbospezialist**

GARRETT



HOLSET



IHI

MITSUBISHI

Turbo's Hoet P & R N.V.
Ieperstraat 144a
B - 8830 Hooglede
België
Tel.: 051-70 06 91
Fax.: 051-70 28 12

NAVIGATOR'S CORNER

La science de la navigation, l'art de naviguer sur la mer est pour un néophyte souvent entouré de mystères. Si se déplacer sur terre ne pose aucun problème, la navigation maritime est au contraire une compétence que possèdent seulement certaines personnes. Les non-initiés posent régulièrement des questions au corps enseignant de l'Ecole d'Application de la Marine, dénommée également "OCA". Cette dernière, située à Bruges (quartier LTZ V. BILLET), fait partie du Commandement des Opérations de la Marine.

L'école est entre autres responsable de la formation nautique des officiers et sous-officiers brevetés en navigation. La formation qui s'étend sur approximativement une année combine avec les matières scientifiques et théoriques des périodes pratiques en mer à bord d'unités belges et alliées.

Afin de démystifier l'art de la navigation et de rendre cette science captivante plus accessible aux lecteurs de Neptunus, l'idée a germé à l'OCA de publier une série d'articles.

Les articles sont écrits sous la forme d'un "récit" continu pouvant être lus séparément. Ceux-ci n'ont pas pour but d'exposer des théories scientifiques "étriquées" mais de faire vivre la tradition marine au travers de particularités pratiques.

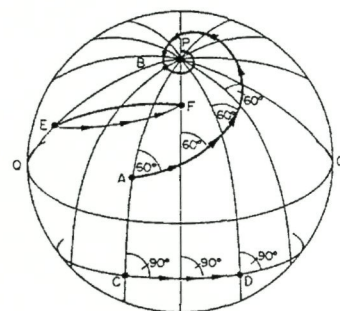
Après avoir abordé dans le numéro précédent les différentes méthodes de représentation de la Terre sur une carte plane, nous allons à présent nous intéresser à la représentation des routes sur la carte Mercator.

LA LIGNE DROITE EST-ELLE LE PLUS COURT CHEMIN D'UN POINT À UN AUTRE?

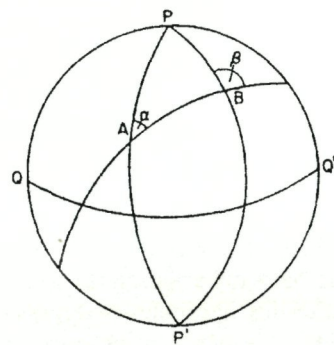
L'ORTHODROMIE et la LOXODROMIE sont deux méthodes mathématiques de navigation permettant de trouver la route et la distance entre deux points situés sur la surface terrestre.

La loxodromie ou "rhumb line" est une ligne, une route coupant les méridiens avec un angle constant. Cette route constante par rapport aux méridiens converge vers les pôles. C'est finalement la route que suit un navire d'un point à un autre sans changer de cap, c'est à dire la trajectoire qu'il suit sur le globe terrestre avec un angle de route constant.

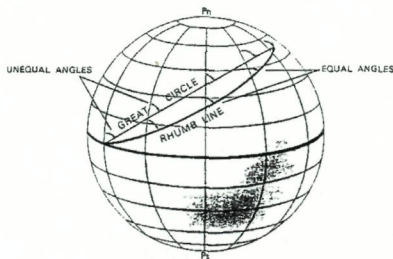
L'orthodromie ou "great-circle" est la ligne, la route de plus courte distance entre deux points de la surface de la terre. C'est donc l'arc de grand cercle qui les joint en supposant la terre sphérique. En d'autres termes, imaginez sur la surface de la Terre une corde reliant ces points, vous obtenez alors un arc de grand cercle.



LOXODROMIE



ORTHODROMIE

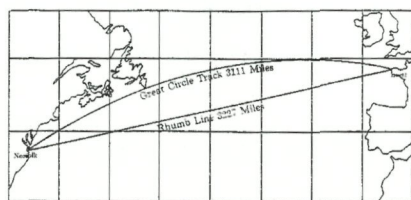


"GREAT CIRCLE & RHUMB LINE" sur la surface de la terre

Intuitivement nous devinons que la représentation de ces routes sur une carte Mercator est différente.

La loxodromie ou "rhumb", qui coupe tous les méridiens sous un angle constant devient une **droite** sur la carte. Tandis que l'arc de grand cercle ou orthodromie, plus court chemin d'un point à un autre sur la sphère, est représenté sur la carte par une **courbe** complexe dont la concavité est tournée vers l'équateur. Rappelons (voir article précédent) que la

carte de Mercator a été définie à partir d'une projection de la sphère sur un cylindre tangent à l'équateur; en coupant le cylindre par une perpendiculaire à l'équateur, puis en la déroulant, la Terre se trouve représentée par un grand rectangle qu'on appelle carte géographique.



Great circle and rhumb line on a Mercator chart

La loxodromie

Il y a deux sortes de routes loxodromiques:

- celles qui joignent deux points situés à la même latitude; elles sont portées par les parallèles: **"Parallel sailing"**;
- celles qui joignent deux points F et T de latitudes différentes: **"Plainsailing"**.

"Parallel sailing" ou distance sur un parallèle

Les méthodes pour déterminer la latitude par l'observation du soleil est connue des navigateurs depuis des siècles. Ce n'est qu'en 1765 avec l'invention du chronomètre marin de Harrison qu'il devint possible de déterminer la longitude.

Ainsi les premiers navigateurs naviguaient en direction nord ou sud jusqu'à une certaine latitude et suivaient ensuite une route est ou ouest jusqu'à destination. Cette forme de navigation est appelée "parallel sailing".

La distance le long d'un parallèle pour une latitude déterminée est appelée "DEPARTURE" (=dep.), il s'agit donc du "chemin E-W" le long d'un parallèle

Il est évident dans la Fig. 1 que si la différence de longitude (d. long) entre les arcs A-B et F-T est identique (les points A et F, ainsi que B et T sont situés sur le même méridien), la distance exprimée en miles le long du parallèle ou "departure" (dep.) n'est pas égale. Nous constatons que le dep. (A, B) > dep. (F, T).

➤ Intuitivement nous savons qu'il y a une relation entre le dlong et le dep. que nous allons démontrer.

La Fig. 1 représente la Terre vue d'un point extérieur face à l'équateur et la Fig. 2 depuis un point au-dessus des pôles.

Par définition, le dep. (F,T) est l'arc FT le long du parallèle de latitude Ø, et le dlong (F,T) est l'arc AB sur l'équateur.

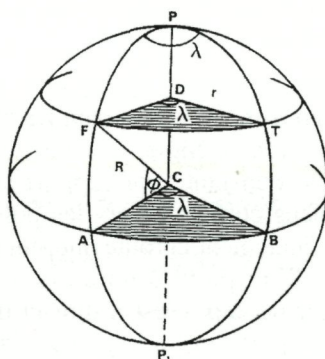


Fig. 1

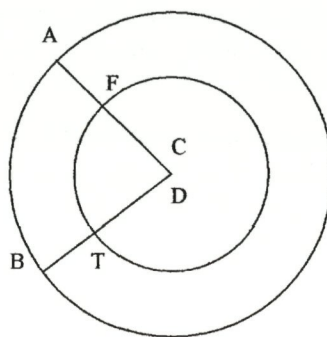


Fig. 2

Nous avons:

$$(\text{angle}) \angle FDT = \angle ACB \rightarrow$$

Δ triangles ACB et FDT sont similaires $\rightarrow FT/AB = DF/CA(1)$
 $DF = CF \cdot \cos \angle ACF$;
 or $\angle ACF = \angle CFD$ (angles alternes internes)

et $DF = R$ (rayon de la Terre).

$\rightarrow DF = R \cdot \cos \varnothing$; substituons en (1) et nous obtenons:

$$FT/AB = (R \cdot \cos \varnothing)/CA;$$

$$\text{or } CA=DF=R.$$

$$\text{Et } FT = \text{dep.}; AB = \text{dlong.}$$

$$\rightarrow \text{Dep.}/\text{dlong.} = \cos \varnothing \quad \varnothing = \text{lat}$$

$$\text{ou } \boxed{\text{dep.} = \text{dlong} \cdot \cos \text{lat}}$$

dep. est exprimé en miles (c'est une distance)

dlong. est exprimé en minutes d'arc (c'est un angle)

Ainsi, la distance exprimée en miles entre deux points situés sur le même parallèle ou "departure" varie avec le cosinus de la latitude, en d'autres termes au plus nous nous approchons des pôles au plus le dep. diminue, proportionnellement au cosinus de la latitude. "Parallel sailing" est donc une méthode de conversion du dep. le long d'un parallèle en longitude, supposant que la terre est sphérique.

➤ Illustrons la théorie par un petit exercice

Un navire en position 43°N, Long 52°O, gouverne 090° (cap vrai) sur une distance de 496 miles. Trouvez la position finale.

$$\begin{aligned} \text{dlong} &= \text{dep.} \times \sec \text{lat}^1 \\ &= 496 \times \sec 43^\circ \\ &= 678.3 \\ &= 11^\circ 18.3 \text{ E} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Longitude originale: } &52^\circ.00 \text{ O} \\ + \text{ dlong: } &11^\circ 18.3 \text{ E} \\ \text{Long finale} &40^\circ 41.7 \text{ O} \end{aligned}$$

"Plane sailing"

Le "departure" entre F et T, dans la fig. 3 n'est pas aisé à définir. Mesuré le long du parallèle de F, celui-ci serait l'arc FG, mais mesuré le long du parallèle de H, le dep. serait l'arc HT.

¹ $1/\cos \text{Lat} = \sec \text{Lat}$

Nous constatons que $FG > HT$. Le dep. de FT se situe donc quelque part entre ces deux valeurs; en d'autres termes, il existe un parallèle tel que le dep. mesuré le long de celui-ci représente la vraie valeur du "departure" entre F et T.

Pour des distances inférieures à 600 miles, nous considérons que ce parallèle (arc MN) se trouve exactement à une latitude entre les parallèles des points de départ et d'arrivée. Cette latitude est notée "Mid lat", et nous avons alors la formule suivante:

$$\text{dep.} = \text{dlong} \cdot \cos \text{Mid lat}$$

Mais, il s'agit d'une approximation. En effet, si les "departures" correspondant à un nombre élevé de latitudes entre F et T sont additionnés, nous obtenons approximativement la vraie valeur du "departure" entre F et T.

Or nous savons déjà que le dep. varie avec le cosinus de la latitude.

Donc, le parallèle du "departure vrai" - arc UV - est situé à une latitude dont le cosinus est la valeur moyen-

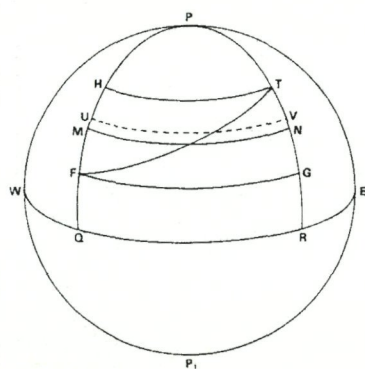


Fig. 3

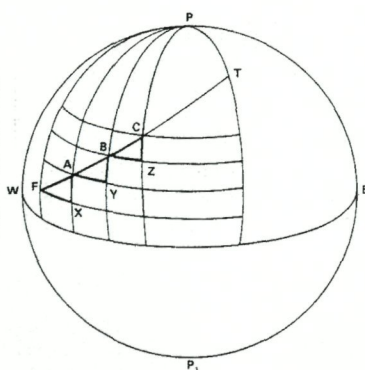


Fig. 4

ne des cosinus de toutes les latitudes utilisées entre F et T.

Si nous subdivisons la route entre F et T en une série de petits triangles FXA, AYB, BZC, etc. et effectuons la somme de l'hypoténuse des triangles, nous pouvons démontrer que la distance totale entre ces deux points est égale à l'expression ci-dessous.

$$\text{DISTANCE (FT)} = \text{DEPARTURE (FT)} \cdot \text{COSEC COURSE}$$

Ou

$$\text{DEPARTURE (FT)/dLAT} = \tan \text{COURSE}$$

➤ Illustrons la théorie par un petit exercice

Trouver la course et distance entre le point A - lat. $26^\circ 47' \text{ N}$, long. $34^\circ 16' \text{ O}$ - et le point B - lat. $32^\circ 38' \text{ N}$, long. $39^\circ 56' \text{ O}$ -.

A lat. $26^\circ 47' \text{ N}$

B lat. $32^\circ 38' \text{ N}$

$05^\circ 51' \text{ N}$

$\times 60$

dlat. $351' \text{ N}$

long. $34^\circ 16' \text{ O}$

long. $39^\circ 56' \text{ O}$

$05^\circ 40' \text{ O}$

$\times 60$

dlong. $340' \text{ O}$

Mean lat $29^\circ 42.5' \text{ N}$

dep. = dlong. $\times \cos \text{Mid lat}$

dep. = $340 \times 0,868$

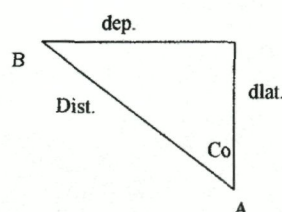
dep. = 295.3 miles

dep./dlat = $\tan \text{course}$

$290.3/351 = \tan \text{course}$

course = $\text{N } 40^\circ \text{ O}$

distance = dep. $\times \text{cosec course} = 5.3 \times 1,55 = 459 \text{ miles}$



Orthodromie

La plus courte distance entre les points F et T, dans la fig.5, est l'arc de grand cercle contenant ces deux points. La distance FT peut être déduite de la résolution du triangle sphérique PFT. Comme la route change constamment, en effet les angles PFT et PTQ ne sont pas égaux, c'est généralement la route initiale et finale que l'on calcule.

Un navire suivant un arc de grand cercle devra changer continuellement de cap. Dans la pratique nous diviserons l'arc de grand cercle en une série de petits arcs dont nous considérons les cordes correspondantes. Ces dernières sont en fait des loxodromies. Dans la fig.6 le navire change de route au points A, B, C.....

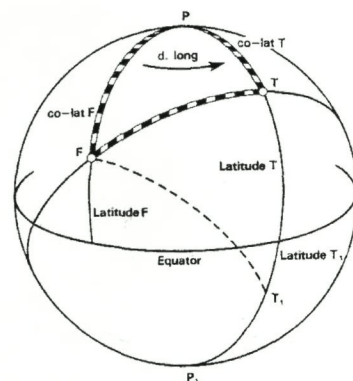


Fig. 5

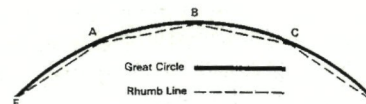


Fig. 6

Afin de pouvoir exécuter cette opération nous pouvons utiliser les cartes GNOMONIQUES. Il s'agit d'une projection à partir du centre de la sphère terrestre des méridiens et des parallèles sur un plan tangent quelconque de la sphère. Contraire-

* dep. = dlong. $\cdot \cos \text{Mid lat}$

ment aux cartes Mercator, les routes orthodromiques sont projetées comme des lignes droites. Il est donc aisé de tracer une route orthodromique sur une carte gnomonique et de la transférer ensuite sur une carte Mercator. En pratique l'on note les positions intermédiaires en latitude et longitude de la route orthodromique et on les pointe par la suite sur la carte Mercator. Cela donne en réalité une suite de petites loxodromies.

Un point particulier de la route orthodromique est le point Vertex. Il s'agit du point le plus proche des pôles (points A et B dans la fig.7).

Il est possible que pour la navigation ce point soit situé trop près des pôles (rencontre de formations de glace possible). Dans ce cas, on trace une route "composite-track", composée de deux portions d'arc de grand cercle et d'une route orthodromique le long d'un parallèle que l'on ne désire pas dépasser en latitude.

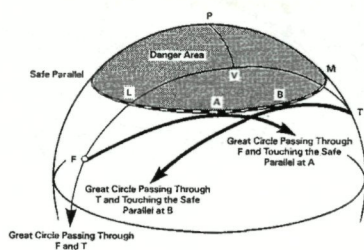


Fig. 7

Les formules orthodromiques étant plus longues à développer, nous vous faisons grâce de celles-ci. Cet aspect de la navigation sera éventuellement développé dans un article futur.

En résumé, la ligne droite tracée sur une carte Mercator ne représente pas la route la plus courte pour relier deux points lui appartenant. Nous avons vu que la route orthodromique, qui rappelons-le est la plus courte, n'est pas le segment joignant la position de deux ports sur cette carte. La distance la plus courte sur une carte Mercator a la forme d'une courbe. Les choses n'étant jamais vraies que jusqu'à preuve du contraire, voici cette fameuse maxime de départ démentie.

Rappelons-nous que la carte gnomonique sert principalement à la préparation d'un voyage (uniquement les routes très longues), après quoi la carte Mercator sera utilisée pour la navigation proprement dite.

Gardons en mémoire que la route qui relie deux points de la terre en suivant le segment qui les joint sur une carte n'est pas la plus courte, seulement:

- elle est simple à tracer,
- l'on peut très facilement trouver les latitudes et longitudes des points qui se trouvent sur cette route,
- et surtout elle coupe les méridiens selon un angle constant et permet donc au navigateur de conserver le même cap durant tout le trajet pour la suivre.

Retenez également qu'entre deux méridiens, la longueur des arcs de parallèles diminue au fur et à mesure que la latitude augmente. Or sur une carte Mercator, le dlong entre deux méridiens a la même longueur

partout. Il y a donc un étirement dans le sens E-W qui est d'autant plus important que l'on s'approche des pôles.

BIBLIOGRAPHIE

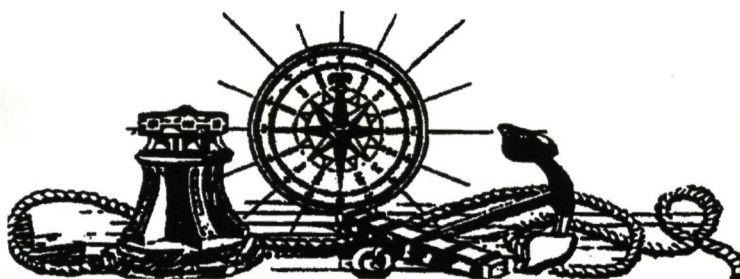
A.C. Gardner et W.G. Creelman: Navigation for school and college, Brown, son & Ferguson, LTD., 1986.

Directorate of Naval Warfare (UK): Admiralty Manuel of Navigation, Vol I (BR45), 1987.

Cours OCA ORTHODROMIE, LOXODROMIE, 1998.

<http://www.univ-lemans.fr/~hainry/articles/loxonavi.html>

*Lieutenant de vaisseau de 1ère classe
J. De Beurme
Commandant Ecole d'Application*



Marcel Lesobre: "De keuze voor de zee maakte ik heel bewust"

Beroepsethiek, beroepsfierheid, vakkennis, uitstraling en een grenzeloze passie voor de zee. Het zijn geen ijdele begrippen voor eerste hofmeester Marcel Lesobre. Na een rijkgevulde loopbaan van meer dan veertig jaar op alle wereldzeeën, steekt hij nu een handje toe in de Antwerpse Royal Yacht Club. Er is geen schijn van kans dat de nu 63-jarige Lesobre ooit zijn marietieme spirit verliest. En jonge zeelui kunnen nog heel wat van hem opsteken. De man heeft zowat een psychoactieve invloed op zijn collega's! Neptunus ging met hem praten en trof een goedlachse, integere maar heel zelfbewuste spraakwaterval...

Kunt u eens het systeem uitleggen van graden in de koopvaardij? U draagt nu twee "banden" en we lieten ons vertellen dat u er eigenlijk drie mag dragen. Hoe zit dat eigenlijk?

Wel, in 1955 begon ik te varen. Dat was op de Vincke, een Victory-ship van de C.M.B. (*Compagnie Maritime Belge*) dat Belgische reders kort na de oorlog van Amerika hadden gekocht. Ik had twee jaar Zeevaartschool in Oostende achter de rug. Ik had het diploma van kok/smout op zak en kon onmiddellijk bij de CMB aan de slag maar moest er uiteraard op het laagste echelon beginnen. Ik was hulp in de keuken maar amper een jaar later was ik al tweede kok/bakker. Ik had ambitie om chef kok te worden maar in de koopvaardij is het hiervoor verplicht om kennis van het bakken te hebben. Mijn oorspronkelijke opleiding was eerder als barman maar ik wou meer. Dus volgde ik de bakkersopleiding.

Hierna keerde ik voor ruim vier jaar terug naar de cargo's. Ik voer vier

jaar op de Tervaete, een Victory-ship. Ik was er aanvankelijk de captain's steward (*steward van de commandant*).

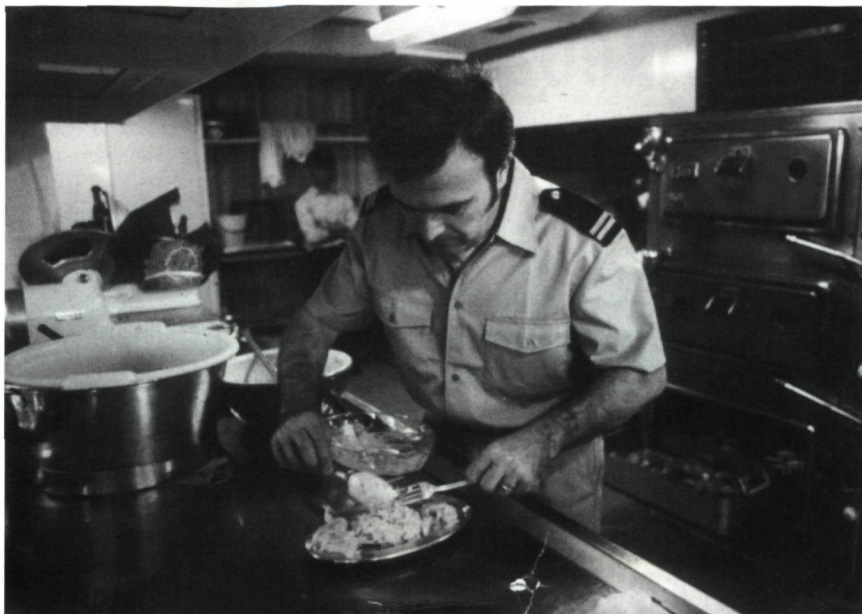
Van 's morgens tot 's avonds hield ik me dus uitsluitend met de commandant bezig. Na verloop van tijd vroeg men me of ik wou vertrekken met de passagiersschepen van de C.M.B. Ik stemde toe en vertrok opnieuw als steward. Maar ik evolueerde snel via derde barman over tweede barman naar chef restaurant. Wou ik hogerop klimmen, moest ik magazijnier worden. Dat deed ik dus gedurende twee reizen maar daarna werd ik tot derde hofmeester benoemd. Op een passagiersschip draagt een derde hofmeester één galon. Ik hield me toen met het linnen bezig maar had ook de leiding over het Afrikaans personeel, t.t.z. het personeel uit ex-Belgisch Congo. Later werd ik tot tweede hofmeester benoemd. Vanaf dat ogenblik had ik de leiding over het restaurant, de administratie van de inwendige dienst en het Europees personeel. Toen droeg ik mijn twee galons.

Op de Fabiolaville, een immens passagiersschip, oefende ik uiteindelijk de functie uit van eerste hofmeester en droeg toen de drie galons. Ik was



Marcel Lesobre

Foto: F. Bruneel



Marcel aan het werk in de keuken van de Dart Europe

Foto: collectie M. Lesobre

er verantwoordelijk voor de algemene administratie, de boekhouding en uiteraard alles wat de hotellerie aangaat. Die derde galon is voor hofmeesters echt een prestigegraad. Dit is het streefdoel. En dat heb ik bereikt. Ik heb 'm echter niet altijd gedragen. Op de cargoschepen was dat de gewoonte niet. Ik heb 24 jaar op de Dart Europe gediend. Dit was een immens containerschip. Ik heb de Dart Europe zien bouwen en ik heb 'm zien vertrekken. Daar droeg ik maar twee galons hoewel ik eigenlijk zonder probleem mijn derde galon mocht dragen.

Moest je tussen die bevorderingen door cursussen volgen of zo?

Neen. Alles wat ik weet, alles wat met mijn beroep te maken heeft, heb ik aan boord geleerd. Ik heb altijd heel competente hofmeesters gehad, van wie ik heel wat kon opsteken. Daaraan klampte ik me vast. Een enorm voordeel was ook dat ik altijd maar voor één enkele compagnie bleef werken: de Compagnie Maritime Belge. Op die manier kon ik naam maken. Ik genoot de waardering van alle belangrijkste inspecteurs: van mijnheer Debois tot mijnheer Henri Pradolini en achteraf zijn zoon, Michel Pradolini. De kennis van hun job werd dus in familieverband aan opvolgers doorgegeven. Deze mensen waren voor de volle

honderd procent beroepsmensen en dat kwam dan weer ten goede van de positieve elementen.

Je bent naar verluidt de laatste hofmeester in België die deze graad mag dragen...

Welja, ik ben eigenlijk één van de laatsten en wellicht de laatste die nog in actieve dienst is. Enkele van mijn collega's zijn op rust en dragen uiteraard hun graad niet meer. En gezien ik nu actief ben in de Antwerpse yachtclub, blijf ik in het maritiem wereldje. De C.M.B.-pool heeft me verzekerd dat ik nog zonder probleem mijn graad verder mag blijven dragen.

Het schijnt dat je in je lange carrière voor heel wat staatshoofden hebt gewerkt...

In de jaren '60 heb ik bijvoorbeeld het plezier gehad om voor de toenmalige prins Albert en prinses Poala te werken, nu ons koningspaar. Ze waren ter gelegenheid van een officieel bezoek aan Mexico voor enkele dagen aan boord van een enorme supercargo. En toen later de Dart Europe werd gelanceerd, heb ik daarop koning Boudewijn bediend. Ik was de enige die hem in ceremoniële omstandigheden mocht benaderen. Nog later was het voor mij een enorme eer om president Mobutu te mogen bedienen. Dat was ter gelegenheid van de verkoop van het Belgisch schip "Leopoldville" dat in Congo tot de "Patrice Lumumba" werd omgedoopt. Er waren toen grootscheepse feesten aan boord waaraan president Mobutu gedurende zes dagen deelnam. En weer was ik de enige Europeaan die als hofmeester 's morgens mocht binnenkomen in de persoonlijke cabine van Mobutu.

Hoe was Mobutu?

Hij was zeer goed. Ondanks alle kritiek die hem in het verleden te beurt is gevallen, kan ik enkel maar zeggen dat hij ten opzichte van ons heel correct handelde. Hij had wel een enorme invloed op zijn entourage en zijn vleugeladjutanten.



Het restaurant van de Fabiolaville met de eerste hofmeester tussen zijn stewards

Foto: collectie M. Lesobre

Het was eerder die entourage die in een ietwat moeilijk sfeertje baadde. Mobutu zelf was een gemanierd man met standing. Er waren totaal geen problemen. Ik bewaar goeie herinneringen aan hem. Nog een mooi souvenir in verband met Congo was toen ik ter gelegenheid van de onafhankelijkheid ervan, in 1960, aan boord van de Jadotville als garçon-restaurant gouverneur Cornelis mocht bedienen. Hij verliet Congo om naar België terug te keren en ik was zijn persoonlijke steward.

Dat zijn allemaal fraaie herinneringen die voor altijd in mijn geheugen staan gegrift. Het was destijds een specialiteit van de C.M.B. om aan boord van de grote cargo's enorme feesten te organiseren. In de bar van de Dart Europe bijvoorbeeld, konden al meer dan honderd mensen zitten. Het schip was 231 meter lang en meer dan 32 meter breed. De bemanning bestond slechts uit 26 personen, waarvan zes in de hotel-lerie. Bij de feesten was ik degene die erover moest waken dat alles in orde was. Voor feestelijkheden in het buitenland kon ik een beroep doen op bijkomend plaatselijk personeel. Het was mijn taak om de getalsterkte van de ploeg op peil te houden.

Via de Antwerpse pool kreeg ik heel afwisselende jobs aangeboden. Zo heb ik op de Boelwerf gewerkt, waar de schepen werden gebouwd. Ik was de hofmeester tijdens de proefreizen van die schepen, eens ze te water werden gelaten. Mijn vast schip was de "Dart Europe" maar af en toe scheepte ik dus eens voor enkele maanden in ter gelegenheid van proefvaarten. Eén week voor vertrek kwam ik met mijn ploeg aan boord om alles op te starten en de volledige hoteluitrusting op punt te stellen. Je moet weten dat er tijdens zo'n proefvaart niet met één bemanning wordt gevaren. Afhankelijk van de capaciteit en belangrijkheid van het schip, breidde men die bemanning soms naar 80 personen uit. Alles moest puntgaaf geregeld zijn, want zowel verkopers als kopers van het nieuwe schip waren zeer veelei-



De Fabiolaville

send. Zo heb ik twee proefvaarten van de befaamde maalboot "Prins Filip" meegemaakt. Dat was een superferry, een drijvend paleis! Een echt drijvend paleis...

Waar is hij nu?

Als ik me goed herinner, werd hij aan Noorwegen verkocht en daarmee verdween ook de naam "Prins Filip". Wanneer België een schip aan het buitenland verkoopt, wordt automatisch de naam ervan weggeveegd... Misschien is dat een triestige zaak, maar langs de andere kant mag België ook wel fier zijn. Zo was België het allereerste Europese land, dat de allergrootste containerschepen ter wereld had. De Dart Europe, het schip waar ik 24 jaar op werkte, was het grootste containerschip ter wereld. Het concept was volledig Belgisch. De motoren hadden tien zuigers in lijn, haalden meer dan 22 knopen en verbruikten meer dan honderd ton fuel per dag! Het werd in België gebouwd en het is toen dat koning Boudewijn aan boord is gekomen.

Je draagt nu nog steeds een zekere fierheid op "jouw" schip met je mee...

Jazeker! En weet je wat? De Dart Europe werd na verloop van tijd verbouwd om nog meer containers te kunnen transporteren. Hij werd niet verlengd noch verhoogd maar er werden langs weerszijden extra gangen aangebouwd. En door die dubbele romp was hij meteen ook in staat om losweg door ijslagen van 1,5 m. dikte te varen. Dat is toch fantastisch! De Canadese stuurli die we

hadden, vonden het de allerbeste ijsbreker die ze ooit hadden gezien. Van dit type schip bestonden er drie. Op ons schip werd ook een aardig potje meteorologie bedreven. Op een gegeven moment waren er zelfs twintig meteorologen aan boord. Die lanceerden ballonnen en zo. En de weerkundige gegevens werden vanuit de States naar hier doorgeseind.

Die schepen zijn er nu niet meer?

Neen, voor dat soort mastodonten was een levensduur van 25 jaar al heel wat.

Waarom heb je eigenlijk voor dit beroep gekozen op zee? Had je die job niet liever uitgeoefend in een zeer chique restaurant ?

(Marcel antwoordt geamuseerd...) Welnu, ik had vroeger een tante die met een Zweedse commandant was getrouwd. Toen ik nog een kleine jongen van pakweg dertien was, had die tante mijn pa ooit gevraagd of ik eens mee mocht voor een reis. We zijn vanuit Antwerpen vertrokken en toen ik terugkwam, was ik in volle euforie maar tegelijk werd ik een beetje onhandelbaar. Op school presteerde ik niet meer omdat ik eigenlijk niks anders meer wou doen dan varen. Het was mijn vader die me uiteindelijk naar de Zeevaartschool in Oostende stuurde. Hierdoor zou ik me herpakken, zei hij. En inderdaad, op deze school vond ik mijn moed terug. Ik studeerde er nog een tweetal jaren en behaalde schitterende resultaten. Het was in de gouden jaren van de Zeevaartschool, waarvan de commandant Verbiest toen aan het hoofd stond.

Foto: collectie M. Lesobre

Verbiest was een echte imposante gentlemen naar wie iedereen opkeek. De specialiteiten van de Zeevaartschool waren "machine" en "keuken" maar ook de toekomstige dekkofficieren studeerden er. Wij waren nog dikke bleus en zij waren toch al 22 jaar oud. Maar toch keken ze nog vol ontzag naar Verbiest op.

De keuze voor de zee maakte ik dus heel bewust. Misschien is het voor de buitenwereld ietwat de wereld op z'n kop maar voor een zeeman is varen de doodnormaalste zaak. En als je over mijn familiaal leven wil hebben, kan ik je nu al zeggen dat ik op dat vlak niets tekort kwam. Mijn vrouw heeft tal van reizen meege maakt. Dat stond de compagnie toe. Vanaf het ogenblik dat je een zekere graad had, kon de echtgenote mee. Dat kon niet voor bijvoorbeeld een chef kok of een matroos, omdat die rechtstreeks van de C.M.B.-pool afhingen. Vanaf het niveau officier kwam je eigenlijk onder bevel van de rederijen te staan. Het waren de rederijen die me uitbetaalden, in verlof lieten gaan of andere dienstfaciliteiten toekenden. Zo kreeg ik ook vaak de kans om mijn twee dochters mee op reis te nemen. En weet je, ik heb zelfs ooit voor jullie Marine gewerkt...

Hoezo?

Wel, ik had het daarstraks over die proefvaarten die ik in opdracht van de Boelwerf en ook voor Cockerill Yards meemaakte. In de vroege jaren '70 werden daar jullie torpedolanceerschepen gebouwd...

Je bedoelt wellicht onze fregatten?

Ja, de fregatten. Wel, daarvan heb ik ook de proefvaart meegemaakt. De eerste was bij Cockerill. We bleven toen drie dagen aan de kaai wegens een probleem met de voortstuw-
wing. Uiteindelijk kon de reis toch doorgaan. Na een maand liep bij Boel een ander fregat van stapel. Dat waren ook aparte ervaringen, gezien ik nog nooit een reis op een oorlogsschip had gemaakt. Ik was verbaasd over het feit dat alles zo compact was, en het geheel toch zo indrukwekkend. Ik raakte toen wel wat ge-



Marcel in de Royal Yacht Club in Antwerpen

Foto: F. Bruneel

fascineerd door de toenmalige "Zee-macht". En de manier van werken van die militaire officieren was totaal verschillend van de onze. Deze "mélange" zorgde ervoor dat er heel wat ervaring werd uitgewisseld. We hebben heel wat van elkaar opgestoken.

Dat impliceert dus dat hofmeesters in de koopvaardij automatisch officieren zijn...

Inderdaad! Vanaf derde hofmeester, dus met één galon, wordt men als officier beschouwd. Ik wil hierover niet pretentius doen, want tijdens het werk droegen wij ook maar onze jeans. Maar wanneer een officier één stap in een mess of restaurant zette of wacht liep op de brug, moest hij gekleed zijn. In uniform, compleet met epauletten! Dat wou commandant Vingerhoedts zo. Op die manier kreeg je als officier wat meer aanzien en kon je respect afdwingen.

In je carrière heb je uiteraard heel wat landen gezien. Aan welke hou je de beste herinneringen over?

Eén van de mooiste reizen die ik als jonge zestienjarige debutant maakte, was een trip naar Florida. Ik voelde me enorm aangetrokken door het klimaat en de omvang van de luxe aldaar. Mijn beste herinneringen gaan echter naar Canada. Ik ben in Québec geweest en het was fascinerend om zo ver van huis in een franstalig gebied

te vertoeven. Ik heb uiteraard niets tegen het Engels maar de mentaliteit is zo verschillend. En de St. Laurent is zo buitengewoon schitterend. Het is onze havenstop van vier dagen aldaar die me toeliet na mijn diensturen nog een stapje te zetten. Zaïre was ook mooi, maar dat blijft uiteraard ex-Belgisch Congo. Dat blijft. Dan vond ik Zuid-Afrika eigenlijk interessanter, hoewel het voor ons, gezien het regime in dat land, toen onmogelijk was om contact met kleurlingen te zoeken. We moesten onder de blanken blijven. Dat stemt toch wel tot nadenken over de mentaliteit van bepaalde mensen. En als er aan boord feesten werden georganiseerd, kregen enkel blanken een uitnodiging. Niets anders dan blanken...

Ook aan het Panamakanaal hou ik toffe herinneringen over. Het Panamakanaal heb ik slechts in mijn allerlaatste jaren kunnen "doen". Aan iedereen die ooit de kans zou krijgen om dat mee te maken kan ik nu reeds voorspellen dat dit een droom is.

Op dit ogenblik begint Marcel in zijn foto-archief te snuffelen, op zoek naar geschikte plaatjes om bij dit interview te publiceren. Elke foto is wel goed voor een nieuwe anekdote en bij één welbepaalde foto onderbreek ik hem:

Marcel, ik zie daar een foto waar-
op iemand in de keuken een levend
konijn vasthoudt. Je gaat nu toch
niet vertellen dat je aan boord de
konijnen op dezelfde wijze klaar-
maakte als de kreeften hé...

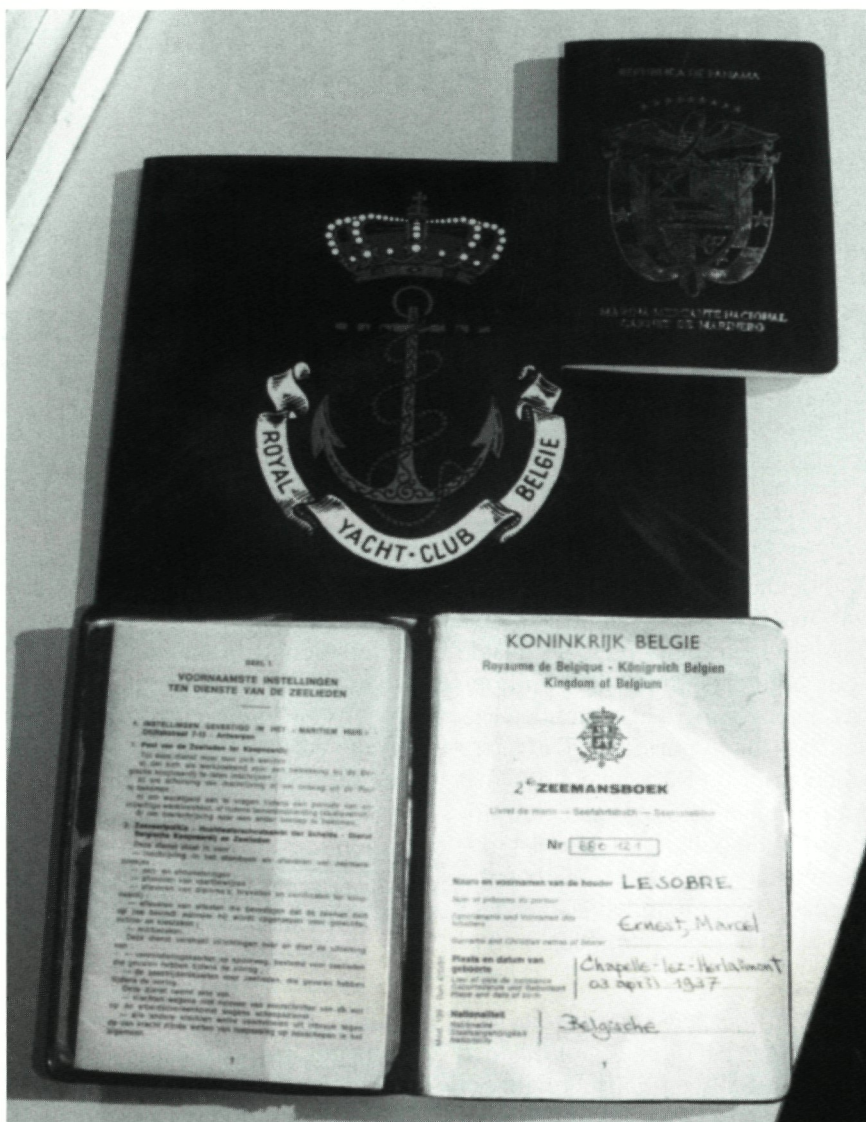
Natuurlijk niet (*lacht breeduit*).
Maar nu je het toch over kreeften
hebt; die werden wel in massale hoe-
veelheden verorberd. We kochten er
massa's aan in Montreal. Daar kost-
ten ze immers zo goed als niets.

**Je had het daarnet over de wereld
op z'n kop. Tegenwoordig ben je
actief in de Antwerpse Royal
Yachtclub. Hoe voelt het om nu
aan de wal te staan?**

Wel eigenlijk is de vergelijking tus-
sen een zeeman en bijvoorbeeld een
ambtenaar totaal verschillend van
mijn situatie. Ik zie hier nog altijd
het water, ik zie de schepen voorbij-
varen en in ons dok hebben we de
kleine yachtes...

**Ja maar ... die schepen varen toch
voorbij hé. En jij staat aan de wal.
Doet dat geen pijn?**

(*twijfelend...*) Eh... neen, ik kijk er-
naar. Ik vind ze mooi. En ik test
nog steeds mijn geheugen om altijd
voor mezelf uit te maken of het nu
een petroleumschip of een gastanker
is die voorbijvaart... En de mensen
die hier in de yachtclub komen, heb-
ben allen toch wel een zekere con-
nectie met, of op z'n minst affectie
voor de zee, het water en de scheep-
vaart. Ik heb dus geenszins het con-
tact met het water verloren. Het was
nooit eerder bij me opgekomen en
het zou me ook niet hebben geïnte-
resseerd om na mijn pensioen in een
restaurant te gaan werken. Maar het
was mijn baas, mijnheer Michel
Pradolini, die me heeft gevraagd om
hier in de club te komen. Om hier



Een Belgisch en Panamees zeemansboek van Marcel Lesobre en het schild van de Royal Yacht-Club België te Antwerpen.

Foto: F. Bruneel

wat voor de goeie sfeer te zorgen.
Ik zei "ja" in de veronderstelling dat
ik het misschien hooguit enkele
maanden zou volhouden. Ondertus-
sen ben ik hier bijna een jaar. Ik ben
nu twee jaar gepensioneerd en kreeg
van de C.M.B.-pool het voorrecht
om hier nog gedurende enkele uren
per week actief te mogen zijn. Het
is een luxe-situatie. Wanneer er re-

cepties of feesten zijn, voel ik me
weer in mijn element. Wanneer er
geen feesten zijn, doe ik iets anders.
En wanneer er helemaal niets te doen
is, hoef ik niet eens te komen ! Wie
kan dat zeggen? Da's ook een beet-
je de wereld op zijn kop hé.

Interview & tekst: F. Bruneel



MARITIEM PANORAMA

IN AFWACHTING VAN BETERE TIJDEN VOOR DE OOSTENDSE HAVEN WAS 1999 GEEN GOED JAAR

Voor het Oostendse havenverkeer was 1999 een slecht jaar. De toeristische trafiek op Dover daalde voor het eerst onder de 1 miljoen passagiers, wat 14,7 % minder was dan het jaar voordien. De ro/ro-vrachttarief op Ramsgate slonk met 38,9 %, maar dank zij een lichte stijging van de bulktrafiek kon het globale vrachtverlies tot 21,4 % beperkt worden zodat uiteindelijk toch de 3 miljoen ton goederen gehaald werd in 1999.

Het voorbije jaar was in feite een uitloper van het rumoerige 1998 toen Holyman-Sally en Sally Freight het opgaven en respectievelijk opgevolgd werden door Hoverspeed op de Doverlijn en door Transeuropa Shipping Lines (TSL) op de Ramsgatedienst. Deze omwenteling resulteerde in een gevoelig verlies aan passagiers (- 17,7 %) en aan ro/ro-vrachten (- 14,2 %).

Toeristische trafiek kent dieptepunt

In 1999 kreeg de toeristische trafiek op Dover andermaal zware klappen. Hoverspeed registreerde slechts 980.845 passagiers (- 14,7 %), wat nog nooit zo weinig was geweest voor de Oostendse kanaaldiensten. Qua toeristische voertuigen was het jaar goed voor 179.285 auto's (- 13,9 %). Deze gevoelige terugval heeft drie oorzaken: de afschaffing van de duty-free verkoop

a/b van de ferries vanaf juli '99, het opdoeken van de Sally Direct-passagiersdienst op Ramsgate, en de halvering van de Hoverspeed-trafiek op Dover vanaf 1 oktober '99. Slechts één Seacat i.p.v. twee, verzekerde de dienst vanaf die datum, wat resulteerde in 3 dagelijkse overvaarten i.p.v. 6.

Of de vooruitzichten voor 2000 gunstiger uitvallen, is vooralsnog moeilijk te voorspellen. Vanaf Pasen zou Transeuropa Shipping Lines ook passagiers gaan vervoeren op de Ramsgatelijs. De ro/ro-schepen, twee gewezen RMT-ferries, werden met dit doel onlangs gerenoveerd. Daartegenover blijft Hoverspeed met 1 Seacat opereren, uitgezonderd in de zomerperiode. Als passagiershaven blijft de toekomst van Oostende bijgevolg onzeker.

Ro/ro-vrachttrafiek in de knoei

Over nu naar de ro/ro-vrachttrafiek op Ramsgate verzekerd door de Sloveense TSL. Toen Sally Freight het in november '98 opgaf, ging TSL met enkel 1 vrachter, de Eurovoyager, de dienst overnemen. Noteren we dat Sally over 3 vrachtschepen beschikte die dagelijks 6 afvaarten verzekerden. TSL zette dan een 2de vrachter in dienst, de Juniper, die alras naar de Adriatische zee verhuisde alwaar de oorlog in Kosovo bijzonder winstgevend was

voor de maritieme bevoorradingstrafiek. Begin juni '99 kwam de Primrose de Eurovoyager vervoegen zodat de dienst op Ramsgate met 2 vrachters en 4 afvaarten kon verzekerd worden.

Het sterk verminderd aanbod in capaciteit resulteerde uiteraard in een gevoelige daling van de ro/ro-trafiek. Slechts 63.678 vrachteenheden werden alzo vervoerd in 1999 tegenover 102.638 het jaar voordien (- 38,9%). In tonnage uitgedrukt geeft dat 1.464.595 ton tegenover 2.364.574 ton in 1998. Over het jaar heen beliep de verhouding begeleide/onbegeleide trafiek 70/30, terwijl het vervoer van gevaarlijke ladingen volledig verdween.

Nog nooit kende het Oostendse ro/ro verkeer zo'n dieptepunt. Het jaar 1999 zal dan ook een zwarte bladzijde blijven in de annalen van de ro/ro-trafiek van de Ensorstad. Maar er is gelukkig hoop op beterschap. Twee initiatieven liggen aan de basis van de verhoopte relance. Voor eerst het inleggen van een 3de vrachter, de Larkspur, op de Ramsgatelijs van TSL begin februari 2000. Hiermee worden opnieuw 6 dagelijkse afvaarten verzekerd, goed voor zo'n 100.000 vrachteenheden. Vervolgens het opstarten op 7 februari 2000 van een regelmatige ro/ro-verbinding met Ipswich door de rederij Ferryways. Ook hier rekent men op jaarlijks 100.000 bijkomende vrachteenheden.

Bulktrafiek lichtjes in de lift

Wat nu de maritieme bulktrafiek betreft, noteerde men in 1999 voor het 2de opeenvolgende jaar een zekere stijging, ditmaal met 6 %. Alle grote aanvoertrefieken boekten winst, inzonderheid de bouwmaterialen en de petroleumproducten. De afvoer van chemicaliën en kunstmeststoffen regresseerde door het opdoeken van het UCB-bedrijf op de chemische site van Zandvoorde. In totaal haalde de bulktrafiek 1.446.216 ton. Qua vooruitzichten verliest Oostende zo'n 80.000 ton meststoffen in 2000, maar nieuwe mogelijkheden worden gecreëerd met de gerenoveerde Cockerillkaai waar diepzee cargo's tot 8 meter diepgang kunnen aanmeren.

In totaal realiseerde de Oostendse haven 3.109.997 ton in 1999, wat 21,4 % minder was dan het jaar voordien. Men staat dus heel ver van de 5 miljoen ton die begin de jaren 90 gehaald werd. Aan de ineenstorting

Oostende 1999 Trafiek	Aantal	Tonnage	Evolutie 99/98
Passagiers	980.845		-14.7%
Toer. Voertuigen	179.285	199.186t.	-13.9%
Ro/ro-vracht	63.678	1.464.595t.	-38.9%
Bulktrafiek		1.446.216t.	+6.0%
Totaal 1999		3.109.997t.	-21.4%

van de ro/ro-vrachttrefiek hoopt Oostende in 2000 te kunnen remediëren met de nieuwe Ipswichlijn vanuit het gerenoveerde Zeewezen-dok. De bulktrafiek krijgt nieuwe kansen met de vernieuwde Cocke-

rillkaai, terwijl de nieuwe Cruisekaai binnenkort klaar komt. Wellicht wordt het jaar 2000 ook voor de Oostendse haven een magisch jaar.

H. Rogie

Omzet en toegevoegde waarde slinken

OOSTENDSE HAVEN VERLIEST AAN BEDRIJFS-ECONOMISCHE DYNAMIEK

Op een recente persconferentie analyseerde professor G. Allaert van de Gentse universiteit de bedrijfseconomische slagkracht van de Belgische Zeehavens en van Oostende in het bijzonder. Uit deze studie blijkt dat de Oostendse havengebonden bedrijven vandaag nauwelijks 3 miljard BEF toegevoegde waarden genereren overeenstemmend met een omzet van zo'n 12 miljard BEF. Vergelijken bij 1991 betekent dit een achteruitgang van respectievelijk 57 % en 47 %. Tijdens het voorbije decennium heeft de haven dus heel wat

van haar bedrijfseconomische dynamiek verloren.

Het verdwijnen van RMT en Wagon-Lits, gepaard gaande met de regressie in de sector van de transport/distributie, is voor deze terugloop verantwoordelijk. Prof. Allaert staat deze vaststelling met de cijfers onlangs gepubliceerd door "Trends 5000" en door de balansencentrale van de Nationale Bank. Zijn studie omvat de periode 1991-99, terwijl voor het jaar 2000 voorzichtige prognoses worden gemaakt.

Havengebonden bedrijven in vrije val

Zo kan verwacht worden dat de sluiting van het chemische CNO-bedrijf van Zandvoorde een verlies van zo'n 100.000 ton goederentrafiek zal veroorzaken. In 1998 was dat bedrijf goed voor een omzet van 1,7 miljard BEF, een toegevoegde waarde van 560 miljoen BEF en een tewerkstelling van 206 jobs. Met het opdoeken van CNO in 2000 verliest Oostende het enige havengebonden

industriële bedrijf in zijn achterhaven. Of de SKB-werven aldaar met de bouw van 4 KMV's voor de Marine zullen starten, blijft vooralsnog onzeker. Hierdoor zou de Oostendse haven terugvallen op 1/3 van wat het nog betekende in 1993 toen 6,5 miljard BEF aan toegevoegde waarde werd geregenereerd. Aldus samengevat wat betreft de evolutie van omzet en toegevoegde waarde van de havengebonden bedrijven in de Oostendse havenindustriezone:

Tabel I Toegevoegde waarde			
1991	1995	1998	2000
6,9mrd	4,4mrd	3,1mrd	2mrd

Tabel II Omzet			
1991	1995	1998	2000
18,8mrd	11,3mrd	12,4mrd	10mrd

Niet-havengebonden bedrijven in de lift

Wat de niet-havengebonden bedrijven betreft, stellen we vast dat ze een opvallend sterke vooruitgang hebben geboekt. Zo steeg de geregenereerde toegevoegde waarde van 1,7 miljard BEF in 1991 tot 6,1 miljard eind 1998. Deze spectaculaire groei staat grotendeels op naam van Daikin dat een toegevoegde waarde tot 3,6 miljard BEF heeft weten op te bouwen. Daarmee is het bedrijf goed voor zowat de helft van de hele toegevoegde waarde van de niet-havengebonden bedrijven. Ook qua omzet scoort het hoger dan alle havengebonden bedrijven samen. Aldus samengevat voor de niet-havengebonden bedrijven:

Tabel III Toeg. waarde niet-havengebied			
1991	1995	1998	2000
1,7mrd	3,8mrd	6,1mrd	7mrd

Tabel IV Omzet niet-havengebied			
1991	1995	1998	2000
15,5mrd	26,2mrd	34,8mrd	40mrd

Prof. Allaert constateert dan ook dat de niet-havengebonden bedrijven de "industriële" motoren zijn geworden van het Oostendse havenindustriegebied. De verdere uitbouw van het Plassendaleproject zoals het nu gepland is, zal deze tendens nog versterken. De vraag kan dan ook gesteld worden wat de haven nog intrinsiek betekent als motorisch element voor de economie van de Oostendse regio. Op de drempel van het nieuwe millennium leveren zowel zee- als luchthaven weinig directe toegevoegde waarde voor de welvaart van de regio. Vijfentwintig jaar geleden was dit wel anders. Toen waren de twee havens de motoren van een Oostende dat alle krachten uit zijn toerisme wist te putten.

Strategische alliantie met Zeebrugge

Een haven wordt gemaakt door bedrijven, stelt prof. Allaert, en als de bedrijven er niet meer in geloven, zal men dit spoedig zien aan de trafieken en de bedrijfseconomische cijfers. De huidige gewestplanwijzigingen streven er naar het tij te doen keren door industriële activiteit rond de luchthaven aan te zwengelen. Daarnaast creëert men overheidsvennoot-

schappen gecontroleerd door een beperkte groep bevoorrechten uit de publieke sector, hier en daar aangevuld met privé-partners. Veel Oostendse bedrijfsmanagers staan hierdoor aan de kantlijn, meent prof. Allaert.

Qua tewerkstelling in de maritieme bedrijven waren begin 1997 nog zo'n 4.000 jobs in het haven- en industriegebied. Na het opdoeken van RMT is dit gedaald tot 1.258 eind 1998. Deze 1.258 maritieme jobs komen thans voor de helft op rekening van de visserij en de visverwerkende bedrijven met een concentratie op de Oosteroever van de voorhaven. Rekent men daarbij de tewerkstelling in aanverwante en dienstverlenende bedrijven, dan komt men op 1.050 jobs op de Oosteroever. Volgens de professor is het beslist een ondoordachte economische daad deze jobs en hun bedrijven onder druk te zetten door deze site tot woongebied te willen omvormen.

Om te concluderen pleitte prof. Allaert opnieuw voor een strategische alliantie met Zeebrugge. Het "mainport-effect" laat zich overal in Europa gevoelen. Enkel de grote havencomplexen verbeteren hun trafiekcijfers. In deze optiek zou Oostende met buurhaven Zeebrugge nauwer moeten samenwerken, temeer daar de Zeebrugse haven weldra haar verzadigingspunt bereikt en nieuwe uitbreidingsmogelijkheden zoekt. Een alliantie tussen beide havens, op slechts 15 km van elkaar gelegen, zou de maritieme bedrijfsdynamiek van Oostende zeker ten goede komen, aldus prof. Allaert.

H. Rogie

Terwijl Engelandmarkt fors groeit

BELGIË'S AANDEEL IN KANAALTRAFIEK SLINKT

Met het wegvallen sedert 1 juli van de taksvrije verkoop aan boord van de Kanaalferries is de toeristische trafiek er met zo'n 10 % gedaald tijdens de voorbije zomermaanden. Voor het laatste kwartaal van dit jaar vreest men een verdere daling van de trafiek zodat Hoverspeed zijn overvaartfrequentie op de Oostende-Doverlijn met de helft gereduceerd heeft. Intussen blijft het aandeel van ons land in het Kanaalverkeer gevoelig slinken.

Sinds begin september vaart er inderdaad maar één Seacat meer op voornoemde lijn zodat het aantal afvaarten van 6 tot 3 werd verminderd. Dit vaarschema zal de rederij tot maart 2000 doorvoeren, waarna een tweede Seacat in dienst wordt genomen. Ook de drukste as van de Kanaaldiensten, namelijk Calais-Dover, noteerde een terugloop van zo'n 8 % in de voorbije zomermaanden. Of deze trend blijft aanhouden, zal pas ten volle blijken uit de cijfers van het laatste trimester 1999. Feit is dat de groeiemarkten van het ferryverkeer zich thans in de Ierse Zee en de Griekse wateren situeren. Daarbij komt nog dat de Europese markt in 2002 voor Griekse rederijen toegankelijk wordt en zij op de Noordzee en in het Kanaal zullen opereren naar het voorbeeld van de Sloveense Transeuropa Shipping Lines op de verbinding Oostende-Dover.

Gouden tijd voorbij

De concurrentie zal in de komende jaren dan ook verscherpen en wellicht zullen ook nieuwe shortseabestemmingen vanuit het continent

tot stand komen. Nieuwe ferries zijn trouwens reeds aangekondigd en voorbestemd voor Duitsland, Nederland en Frankrijk. Voor Zeebrugge en Oostende is voorts nog niets gepland hoewel er interesse is voor de Incat 053. Verrassingen zijn dus niet uitgesloten. De gouden tijd van beide havens is trouwens al lang voorbij. Ons land telt amper mee op de Europese ferrymarkt. Medio de jaren 80 waren Zeebrugge en Oostende samen goed voor ruim 4 miljoen passagiers van en naar Engeland. De Engelandmarkt telde toen zo'n 12 miljoen passagiers en op Europees vlak was dat circa 40 miljoen ferrytoeristen. Het aandeel van ons land in deze trafiek beliep respectievelijk 30 en 10 procent. Calais was toen nog minder belangrijk dan Oostende en Zeebrugge die samen 20 ferries in dienst hadden.

Zeebrugge bouwde zijn ferrytrafiek op Engeland geleidelijk af. Oostende probeerde het nog tijdelijk te redden, maar RMT ging dan ten onder, gevolgd door de pool Holyman/Sally. Sally Freight had trouwens vanaf medio 1997 onbegeleide containers geweigerd, wat resulteerde in een jaarverlies van 50.000 laadeenheden. Ook de belangrijke trafiek van gevaarlijke goederen verdween uit Oostende toen de pool RMT/Sally vervangen werd door de Holyman/Sallypool.

Aandeel kusthavens geslonken

De geleidelijke achteruitgang van onze kusthavens inzake ferryverkeer zette zich in 1999 verder voort inzonderheid voor Oostende.

De halvering van de passagiersdienst op de Oostende-Doverlijn zal voor Hoverspeed niet meer dan 1 miljoen passagiers opleveren tegenover 1.150.000 in 1998. Voor Zeebrugge verwacht P&O North Sea Ferries zo'n 450.000 ferrytoeristen. Samen is dit goed voor circa anderhalf miljoen passagiers. Nog 3 passagiersferries waren eind 1999 in dienst tegenover 20 in 1985. Qua ro/rovrachtverkeer zal Oostende met TSL op Ramsgate dit jaar zowat 75.000 vrachteenheden vervoerd hebben tegenover 103.000 eenheden in 1998.

Nu rekent men voor 1999 bijna 30 miljoen passagiers voor het Engelandverkeer en zowat 55 miljoen passagiers voor het Europese Ferryverkeer. Vergelijkt men daarbij de prestaties van onze twee kusthavens, dan bekomt men een aandeel van slechts 5 % in het Engelandverkeer en maximum 3 % in de Europese ferrytrafiek. Vanaf 2001 verwacht men dat de concurrentie zal aangroeien want Stena Line en P&O North Sea Ferries zullen vanuit Hoek van Holland hun capaciteit verhogen. Ook DFDS Scandinavia Seaways zal grotere ferries inzetten.

De Incat 053

Zo Hoverspeed in Oostende zijn passagierstrafiek op Dover terug op normale frequentie brengt in het voorjaar 2000, dan pleiten sommigen voor het inleggen van de nieuwe catamaran Incat 053. De Australische fastferrybouwer heeft deze nieuwe catamaran onlangs in Europa voorgesteld. Hij biedt zo'n 40 % meer capaciteit dan de huidige Incat

81 die slechts 150 personenwagens en 700 passagiers kan vervoeren. Autocars kunnen niet mee terwijl de Engelandmarkt elk jaar de transit van bussen met 20 % ziet toenemen.

De nieuwe Incat 053 is 96 meter lang op 26 meter breed en biedt plaats aan 900 passagiers en 260 personenwagens of een mix van 85 personenwagens en 330 meter rollende lading

gen zoals 10 bussen of 20 vrachtwagens. Die zouden kunnen concurreren met de Stenalijn van Hoek van Holland/Harwich die thans in opmars is. Voor de nieuwe fastferry is al heel wat belangstelling getoond, onder meer vanwege Fred Olsen, de Stenalijn en Zeeland Seaports. Ook Oostende zou er beslist goed bij varen, want de ferry is bijzonder geschikt voor het gecombineerd ver-

voer van passagiers, auto's, bussen en trailers. Het is nu afwachten wat de toekomst voor het Oostendse ferryverkeer in petto heeft.

H. Rogie

Op 7 februari 2000

FERRYWAYS START VRACHTDIENST OOSTENDE-IPSWICH OP

Goed nieuws voor de Oostendse ro/ro-traffic die vanaf 7 februari 2000 een nieuwe dienst op Ipswich krijgt. N.V. Ferryways, een nieuwe Belgische rederij, legt op de verbinding 2 vrachters in die dagelijks in elke richting 2 overvaarten zullen verzekeren, uitgezonderd tijdens het weekeinde waarop slechts 1 afvaart per dag plaats grijpt. Hiermee zal Oostende in 2000 zo'n 60.000 bijkomende vrachteenheden kunnen verschepen terwijl een jaarlijkse groei van 20 % verwacht wordt.

Ferryways N.V. is een onderneming naar Belgisch recht met een onderschreven kapitaal van 1 miljoen GBP. Drie aandeelhouders riepen de rederij in het leven, met name Werfinvest (40 %), een filiaal van Gimvindus, D & W Agencies (40 %) en Mast-UK (20 %). Laatstgenoemde partner is een Brits managementbedrijf dat het project uitdokterde. Voorzitter van de raad van bestuur is J.-M. Denis. Ruim 100 miljoen BEF werd in dit project geïnvesteerd.

Oostends Zeewezendok als terminal

Ferryways N.V. startte met twee ro/ro-vrachters gecharterd voor een periode van twee jaar. Het betreft de Thomas Wehr en de Gabriele Wehr van elk 7.635 ton, die 18



De Ro/ro-vrachter Gabriele Wehr

knopen lopen en hun goede diensten op de kanaalroutes al bewezen hebben. Hun capaciteit bedraagt 1.250 laanmeters of 91 trailers plus 80 voertuigen. Ook containers op chassis kunnen aan boord vervoerd worden. De vrachters zullen onder de vlag van Tuvalu varen, maar Duitse officieren als staf hebben.

In Oostende zullen de vrachters opereren vanuit het gerenoveerde Zeewezendok waar 2 ro/ro-bruggen beschikbaar zijn. Het nieuwe havenbedrijf Searoads Stevedores N.V. zal er instaan voor de goederenbehandeling. In Ipswich wordt gebruik gemaakt van de ro/ro-terminal op de rivier Orwell. Deze terminal is sinds

1997 inactief en wordt dus nu met Ferryways heropgestart. Hoofdzakelijk niet-begeleide vracht zal aan die terminals behandeld worden gezien de vrachters elk slechts 12 chauffeurs kunnen logeren.

De keuze van Oostende ligt volgens de initiatiefnemers voor de hand. Hoogtechnologische ro/ro-terminals zoals die van het vernieuwde Zeewezendok zijn op het continent zeldzaam geworden. Bovendien ligt het dok op een paar kilometers van de A10/E40 die de weg opent naar een uitgebreid hinterland. Het is evenwel niet aangesloten op het spoorwegennet, maar Ferryways hoopt hieraan een mouw te kunnen passen in de komende jaren.

Ferrymarkt niet oververzadigd

Wat de keuze van Ipswich betreft, legt Ferryways de nadruk op de gunstige geografische ligging van de Orwell-terminal. Hij ligt op amper 1 mijl van de snelweg A12 naar Londen. De initiatiefnemers beweren dat Ipswich daardoor commercieel beter geschikt is voor de nieuwe lijn dan Harwich en Felixtowe.

Ferryways N.V., die de exploitatie van de lijn technisch en commercieel op zich neemt, heeft in Engeland het filiaal Ferryways (UK) LTD opgestart, dat voor de commercialisatie

en de agentuuroperaties van de nieuwe dienst in Groot-Brittannië zal zorgen. Haar kantoren zijn gesitueerd op de Orwellterminal van Ipswich.

Volgens Ferryways is er op de kanaaldiensten zeker plaats voor een nieuwe ro/ro-vrachtlijn. Ruim 4 miljoen vrachtwagens werden vorig jaar het Kanaal overgezet en de markt groeit er jaarlijks met 7 %. Deze groeivoet maakt beslist het opstarten van een nieuwe verbinding mogelijk. Van oververzadiging is er dus geen sprake. De klanten die vroeger vanuit Oostende opereerden en naar Zeebrugge en Calais verhuisd zijn, wil Ferryways terugwinnen. Zowel Ipswich als Oostende bieden hiervoor elk een vrij ro/ro-

dok dat vervoerstechnisch gezien rechtstreeks verbonden is met de nabije industriële centra. De rederij is dan ook overtuigd van het succes van de onderneming. Ons rest de nieuwe vrachtlijn Oostende-Ipswich het verhoopte succes toe te wensen zodat er meer leven komt in de ro/ro-trafiek van de Ensorstad.

H. Rogie



A lot more than paint!

THE SUPERIOR SOLUTION TO ALL YOUR COATING PROBLEMS

HEMPEL COATINGS (BELGIUM) n.v.

SINT-PIETERSVLIET, 7 - B.2000 ANTWERPEN 1
TEL.: (03) 220 61 60 - FAX: (03) 220 61 79

NICE TO KNOW

Internationaal jeugdzeilkamp CMI 2000 in Duitsland

De "Nationale Vereniging Oudgedienden Zeemacht", welke aangesloten is bij CMI (Confédération Maritime Internationale) kan met 4 jongeren deelnemen aan een internationaal zeilkamp.

Dit evenement zal dit jaar plaats hebben van 30 juli tot 10 augustus in de Technische School van de Duitse Marine te Kiel. 38 jongeren, zowel jongens als meisjes kunnen hieraan deelnemen en de prijs bedraagt 500 DM, hetzij 10.300 BEF of 255 EURO.

Le stage de voile international CMI 2000 en Allemagne

L' "Association Nationale des Pensionnés de la Force Navale" est membre du CMI (Confédération Maritime Internationale) et, à ce titre, elle peut participer au stage de voile international en y envoyant 4 jeunes.

L'événement se déroulera cette année du 30 juillet au 10 août à l' Ecole Technique de la Marine allemande à Kiel. Au total 38 jeunes filles ou garçons de 15 à 19 ans peuvent participer au stage dont le prix est de 500DM soit 10.300 FB ou 255 EURO.

Voor meer informatie - Pour plus d'informations:

Ludo VERHULST

secretariaat - secrétariat VOZMA

Tel.: 03/234.25.69



Foto/photo: J-C Vanbostal

Ter herinnering, het jeugdzeilkamp 1999 vond plaats te Oostende (Spuikom) van 2 tot 14 augustus '99, er waren 33 deelnemers (9 Duitsers, 5 Fransen, 10 Italianen, 3 Nederlanders, 5 Oostenrijkers en... 1 Belg).

Pour rappel, le stage 1999 se déroulait à Ostende (Spuikom) du 2 au 14 août 1999 et il comptait 33 participants (9 allemands, 5 français, 10 italiens, 3 néerlandais, 5 autrichiens et ...1 belge).

Vlaamse Maritieme Ruilvereniging VZW

Deze actieve vereniging organiseert opnieuw een ruilbeurs op de hiernavolgende eerste zaterdag van de maand in 2000. Deze ruilbeurzen hebben plaats van 13 tot 17 uur op het gelijkvloers van het "Noorderterras" aan de Jordaenskaai te Antwerpen. Komen aan bod: alle mogelijke scheepsfoto's, oude en nieuwe maritieme boeken, tijdschriften, scheepsstempels, postzegels, postkaarten, scheepsmodellen, modelbouw, emblemen, kentekens, vuurtorens en lichtschepen, enz.



Cette association organise des bourses d'échanges le premier samedi du mois aux dates mentionnées ci-dessous. Ces bourses ont lieu de 13 à 17 heures au rez-de-chaussée de la "Noorderterras" située quai Jordaens à Anvers. Peuvent y être échangés : photos de navires, anciens et nouveaux livres maritimes, revues, cachets de navires, timbres, cartes postales, modèles de navires, maquettes, emblèmes, insignes, phares et bateaux-phares.

De Ruilbeurskalender voor 2000 ziet er uit als volgt:

Voici les dates des bourses 2000:

6 mei - mai
3 juni - juin
1 juli - juillet
2 september - septembre
7 oktober - octobre
4 november - novembre
2 december - décembre

Voor meer info / Pour plus d'infos: **Leo Van Ginderen**, Voorzitter

Korte Dijkstraat, 3 2060 Antwerpen Tel. - Fax 03/231.45.13

De Belgische Marineschilders



Les Peintres de Marine Belges

Wij delen U het programma mede van de v.z.w. "De Belgische Marineschilders".

- **Tot 14 mei:** Aktiviteitscentrum 'T ELZENVELD Lange Gasthuisstraat, 45 Antwerpen.

Van donderdag tot zondag van 12.30 tot 17.30

De leden van de vereniging stellen hun meest recente werken tentoon in de Professor Sommézaal gelegen in de prachtig gerestaureerde vleugel van het Sint Elisabethgasthuis.

- **Van 26 juli tot 8 augustus:**

Musée des Beaux Arts, 8 rue Neuve te Mons

Deze groepstentoonstelling loopt samen met het wereldkampioenschap van de scheepsmodelbouw.

- **Van 14 tot 16 juillet:** Dagen van de Marine

Voor de derde maal verlenen de Belgische Marine Schilders hun medewerking aan deze gebeurtenis.

Voor verdere info:

Pour plus d'informations

Nous vous communiquons le programme 2000 de l'a.s.b.l. 'Les Peintres de Marine Belge'.

- **Jusqu'au 14 mai:** Centre d'Activités 'T ELZENVELD Lange Gasthuisstraat, 45 Anvers.

Du jeudi au dimanche uniquement de 12.30 à 17.30

Les membres de l'association y exposent leurs dernières œuvres dans la salle Professeur Sommé, située dans les ailes rénovées de l'hôpital Sainte-Elisabeth.

- **Du 26 juillet au 8 août:**

Musée des Beaux Arts, 8 rue Neuve à Mons.

Cette exposition va de pair avec le championnat mondial de modélisme naval.

- **Du 14 au 16 juillet:** Journées de la Marine

Les Peintres de Marine belges y participeront pour la 3^{ème} fois.

Bob De Bruycker

Tel./fax 03/271.09.71

S.O.S. - Museum

... — ... — ... — ...

Save Our Scheepvaartmuseum van Antwerpen!

Van de duizenden bezoekers die jaarlijks het "Steenmuseum" binnen lopen weten er waarschijnlijk heel weinig dat op 2 juli 1998 het College van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen er mee instemde het Nationaal Scheepvaartmuseum, het Vleeshuis en het Volkskundemuseum samen te voegen tot één nieuw historisch museum voor stad, haven en scheepvaart dat op de Hanzestedenplaats zou opgericht worden onder de (voorlopige) titel van *Museum aan de Stroom*.

"De bestaande gebouwen, meent Rita Jalon, adviseur Wetenschappelijk Werk aan het 'Steen', werden ongeschikt bevonden om de collecties te herbergen en voldoen evenmin aan de museologische normen die gesteld worden door het betreffende decreet van de Vlaamse Gemeenschap. Dit bepaalt namelijk dat elk museum opnieuw een erkenning dient aan te vragen bij het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Vooraleer erkend te worden, moet elk betrokken instituut dan ook aan bepaalde voorwaarden voldoen, niet alleen inzake personeel maar evenzeer bijvoorbeeld, wat betreft aangepastheid aan de gestelde veiligheidsnormen. Ook toegankelijkheid voor anders-validen blijkt een probleem te zijn. Ze voegt eraan toe: "eerlijkheid gebiedt te erkennen dat het onderkomen in het Steen niet altijd optimaal te noemen is! Er moet b.v. gedacht worden aan het gepast conserveren van unieke stukken en collecties in een oud gebouw dat wel hier en daar problemen zoals vocht en schimmel vertoont.

Vergeten we ook niet dat 70% van de collecties zich thans in depots bevindt waar ze conservatorische problemen scheppen en niemand tot nut zijn".

De "Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum" v.z.w., van hun kant, steunen uiteraard de trend van vernieuwing van de Antwerpse musea; maar achten het ondenkbaar dat Antwerpen, Vlaanderen en België een succesvol Nationaal Scheepvaartmuseum na een halve eeuw plots zouden moeten missen. Ze dringen er dan ook op aan om het Nationaal Scheepvaartmuseum in stand te houden als zelfstandige instelling met behoud van collecties en bibliotheek - het grootste maritiem fonds van het land met zowat 45.000 boeknummers! - in het Steen, mits restyling van het gebouw, uitbreiding onder de afdaken en verdere aanleg van het aanpalend Maritiem Park.

Sinds 1991 hebben de 'Vrienden' aan het stadsbestuur - waarmee ze trouwens een overkomst tekenden in 1952 waarin de stad o.a. de verplichting op zich nam het Steen uitsluitend als Nationaal Scheepvaartmuseum te gebruiken! - schriftelijke voorstellen met schetsen voorgelegd om het Steen en de kaaien aantrekkelijker te maken op een financieel haalbare manier.

Zo moet b.v. het Steen aangepast worden en kan een uitbreiding van het museum voorzien worden in de afgesloten en verwarmde aanpalende hangars. De uitzonderlijke uitbreidingsmogelijkheden langs de stroom en nabij het historisch hart

van een wereldhavenstad zijn zoveel pluspunten dat vele maritieme musea over de ganse wereld ons hierom benijden.

De Vereniging betreurt tenslotte ook dat de Minister van Cultuur slechts drie Antwerpse musea als landelijk heeft erkend en het uniek en drukbezocht *Nationaal* scheepvaartmuseum niet kon weerhouden bij gebrek ... aan een duidelijke toekomst van het museum! Met als gevolg dat wegens minder kredieten voor infrastructuur, personeel en tijdelijke tentoonstellingen, het Steenmuseum een groeiende achterstand dreigt op te lopen.

Voor of tegen het verlaten van het Steen, behoudsgezind of vooruitziend; het debat is nog lang niet afgesloten. Lange Wapper zal als poortwachter nog veel water naar zee zien stromen vóór de nodige compromissen gesloten worden Wie hierop wil reageren of meer info wenst of gewoon interesse heeft voor ons Nationaal Scheepvaartmuseum en/of maritiem patrimonium, neemt best contact op met:

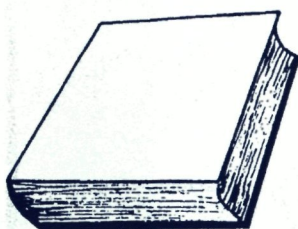
V.z.w. "De Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum"

Steenplein 1 - 2000 Antwerpen

Tel.: 03/232.08.50

Fax: 03/227.13.38

Saint Bernard du Spuikom



BOEKBESPREKING

F. Neyts

"Verdwenen in de Noordzee"

Met "verdwenen in de Noordzee", De geschiedenis van de Duitse U-boten aan de Belgische kust in de Eerste Wereldoorlog", is de jonge Oostendse historicus en archeoloog Tomas Termote aan zijn tweede titel rond dit onderwerp toe. Het boekwerk (ISBN 90 72547 900 x) verscheen als 'nr 2' in de reeks "België in Oorlog Speciaal".

Tijdens de Eerste Wereldoorlog voerden de Duitsers een meedogenloze onderzeebootoorlog tegen de handelsvloeden van de geallieerde strijdmachten, speciaal tegen de Britse handelsvloot. Op 2 november 1914 hadden de Britten het ganse Noordzeegebied als oorlogszone uitgeroepen. De Duitse oppervlaktelvloot was veel te zwak om het tegen de Britten in een open conflict op te

nemen. Alleen de onderzeeërs zouden de blokkade kunnen doorbreken. Op amper 8 maanden kelderden de Duitsers meer dan 300 schepen, ongeveer een miljoen ton aan scheepsruimte. Ondermeer vanuit de haven van Brugge opereerden de Duitsers met U-boten langs de Britse zuid- en oostkust. In de strijd gingen er tal van deze U-boten naar de kelder. Precies over de wrakken van die onderzeeërs gaat het boek van Termote.

Als wrakduiker heeft hij jaren ervaring in het opsporen van en het duiken naar vergane duikboten. Geen wonder dus dat zijn tweede boekwerkje (hij plant nog drie andere delen) een schat aan gegevens bevat. Prachtig geïllustreerd telt "Verdwenen in de Noordzee" 164 pagina's en kost 995 BEF; een echte aanrader!



Bestellen kan bij Uitgeverij De Krijger, Dorpstraat 144, 9420 Erpe, Tel.: 053/80.84.49 of Fax: 053/80.84.53.

"A Rough Passage"

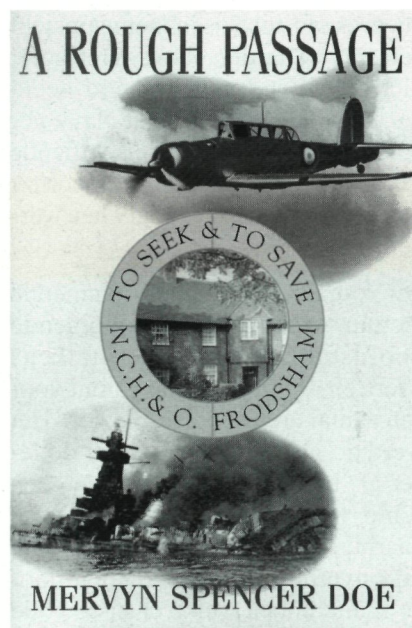
In "A Rough Passage" door Mervyn Spencer Doe, en uitgegeven door The Pentland Press, vertelt de auteur zijn levensverhaal. Boeiend geschreven neemt hij de lezer mee doorheen zijn leven, een verhaal dat een boek meer dan waard is.

Zijn jeugd omschrijft hij als "turbulent". Opgegroeid in een weeshuis begint zijn verhaal reeds met tegenslagen (de dood van zijn oudste broer) en een ijzeren wil om deze te overwinnen. Deze karaktertrek loopt als een rode draad doorheen het levensverhaal. Zijn zeer gevarieerde en roemrijke carrière bij de marine voor, tijdens en na de Tweede Wereldoorlog, tot zijn persoonlijk leven blijven doorspekt van tegenspoed. Na zijn loopbaan verliest hij zijn

geliefde vrouw aan kanker, hij houdt er een zware hartaanval aan over. Maar hij blijft vechten. Zo was ook het schrijven van het boek een strijd op zich, een strijd tegen de fysieke beperkingen die hem door zijn hartkwaal werden opgelegd.

Kortom een boeiend verhaal van een maritiem figuur zoals er zovele in stilte hun grootheid voor zichzelf bewaarden.

"A Rough Passage" (ISBN 1-85821-728-8), een hardback, telt 199 bladzijden en kost £16. Bestellen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij The Pentland Press, 1 Hutton Close, South Church, Bishop Auckland, County Durham, DL14 XG, Eng-land, Tel.: 0044/1388.77.65.55 of



Fax: 0044/1388.77.67.66, e-mail marketing@pentlandpress.co.uk.

"In de Indische wateren"

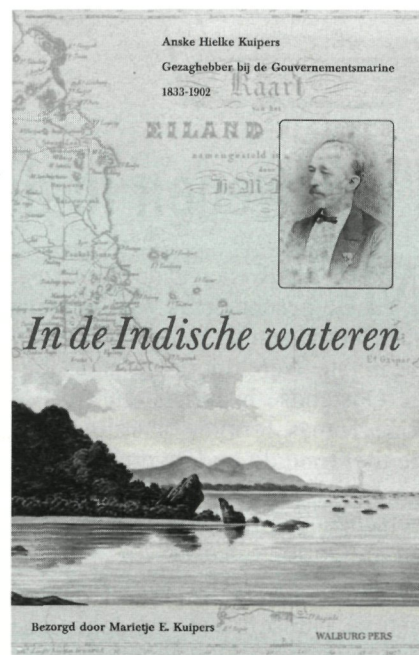
Op zaterdag 30 oktober verscheen bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers de uitgave "In de Indische Wateren. Anske Hielke Kuipers, Gezaghebber bij de Gouvernementsmarine (1833-1902)". De uitgave bevat het levensverhaal van Anske Hielke Kuipers en schetst een levendig beeld van het dagelijks leven aan boord van een Gouvernements-schoener en tevens van de Indische samenleving van die tijd. Het boek verscheen als deel 98 in de Reeks Werken van de Linschoten-Vereniging.

Na zijn opleiding aan de kweekschool voor de Zeevaart in Amsterdam begon Anske Hielke Kuipers als vijftienjarige jongen zijn loopbaan bij de Gouvernementsmarine in Nederlands-Indië. Door het getrouw uitvoeren van zijn plichten en door zijn standvastig karakter klom hij op tot de hoogste rangen en werd hij in

1861 zelfs benoemd tot Ridder in de Militaire Willemsorde.

Het boek bevat twee manuscripten van Anske Hielke Kuipers: het Levensoverzicht en het Dagboek. Het eerste belicht gebeurtenissen uit zijn loopbaan en de civiele en militaire taken van de Gouvernementsmarine in het midden van de negentiende eeuw. In zijn dagboek lezen we over de dagelijkse gebeurtenissen van een gezaghebber aan boord van een gouvernementsschoener. Met een scherp waarnemingsvermogen beschreef hij de gebeurtenissen en grappige voorvallen aan boord. Een levendig en boeiend verslag is het resultaat.

"In de Indische wateren" (ISBN 90.5730.082.6) telt 448 pagina's, is mooi geïllustreerd en werd als hardback uitgegeven. Het boek kost 79.50 gulden. Bestellen kan in de boekhandel of rechtstreeks bij Uit-



geverij Walburg Pers, Postbus 4159, NL 7200 Zutphen, Tel. 0031/575/51.05.22, Fax 0031/575/54.10.25.

"Peeces of Eight"

"Peeces of Eight" is in menig opzicht een merkwaardig boek. Het geeft niet alleen een gedetailleerd beeld van het leven in de Royal Navy gedurende het begin van de achttiende eeuw, het boek geeft ook een portret van het piratenleven zoals het werkelijk was.

Dit romantisch boek is spannende lectuur waarbij de opeenvolgende hoofdstukken het vorige telkens overtreft. Dit boek staat garant voor een aantal uren echt leesplezier. Het werd zo goed geschreven dat de lezer als het ware op het dek van een schip van de Royal Navy staat en daarbij de actie zo intens beleeft dat hij onvermijdelijk zal kuchen door de kruitdampen welke er in de volle strijd rondhangen. Hoewel een roman, toch geeft het boek een zeer realistisch beeld hoe het er bijna tweehonderd jaar terug aan boord van de schepen aan toe ging.

De auteur, A.J. Rimini, sloot zich bij de Royal Marines aan toen het "British Empire" aan belang begon in te boeten. Het hoogtepunt van zijn militaire carrière bereikte hij als gids aan boord van het HMS Victory, het vlaggenschip van Lord Nelson waarmee deze in 1805 in Trafalgar de gecombineerde Frans-Spaanse vloot versloeg. Het HMS Victory ligt nu als museumschip in Portsmouth.

"Peeces of Eight" werd uitgegeven door The Pentland Press. Het boek (ISBN 1 85821 691 5) telt 378 pagina's en kost zonder verzendingskosten £17.50. Bestellen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgever; The Pentland Press Ltd, 1 Hutton Close, South Church, Bishop Auckland, County Durham DL 14 6XG, England.

Tel. 0044/1388/77.65.55, Fax 0044/1388/77.67.66, e-mail marketing@pentlandpress.co.uk.



Un livre dédié à ...

"Mon père, ce héros!"

En décembre dernier, l'auteur Georges BILLET présentait au public la biographie de son illustre père Victor BILLET, qui fut un grand marin, promoteur de la Royal Navy Section Belge, dont l'élan fut brisé prématurément à Dieppe, le 19 août 1942. Un personnage hors du commun à plus d'un titre!

Intitulé "*Le combat du Lieutenant Victor Billet*" (*) cet ouvrage fouillé, riche de 208 pages, illustré de 120 photos, documents et cartes, concrétise pour son auteur, une volonté opiniâtre de recherches pour la réhabilitation morale de son père et le vœu d'une reconnaissance nationale, que d'aucuns lui déniaient, dit-il!

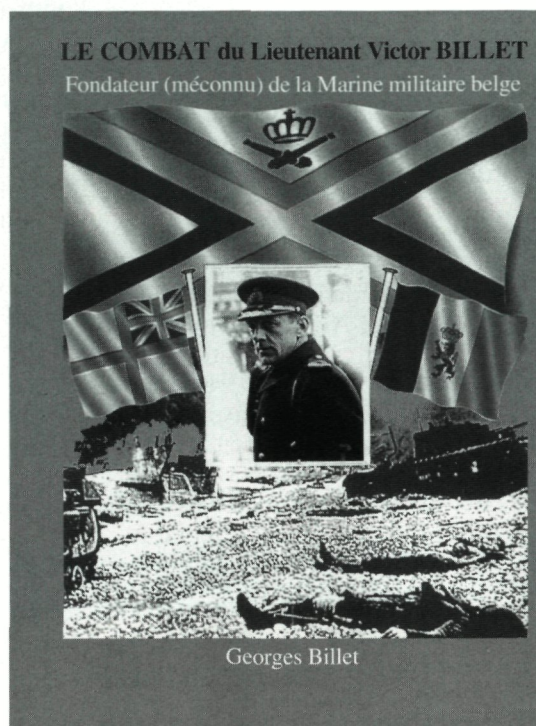
A l'aube d'une telle démarche, on entre d'emblée en phase émotionnelle, passionnelle, celle qui dénature parfois la justesse d'un jugement.

Animé d'une piété filiale authentique, revendicatrice, l'auteur porte plainte contre "X", contre l'Administration belge de l'époque en général et la coterie londonienne de nos politiciens pendant la guerre en particulier, tous accusés de non-assistance à ce grand patriote, porté à la lutte, volontaire de guerre. A un-ex-lieutenant de la Marine de l'Etat qui jamais ne découvrit la couronne, mais qui plus d'une fois, bouscula la hiérarchie des valeurs établies, d'un certain "establishment"!

Conter une page d'histoire, même pour un historien, est toujours oeuvre risquée. On ne peut en effet l'écrire au départ des seules traces écrites retrouvées, comme disait l'écrivain français J. De Launay. Les intrigues personnelles des hommes, leurs raisons occultes ou les manigances pour "raison d'état" ne sont jamais consignées. Ne croire qu'aux traces écrites, sans nuancer ni émettre de réserve, sans replacer les événements et mentalités dans leur espace-temps, est donc hasardeux.

De cet ouvrage qui relate certains faits historiquement vrais, on pourrait néanmoins regretter que la récurrence des critiques et syllogismes altère quelque peu le plaisir de lecture et affaiblit le processus de cette néanmoins intéressante rétrospective.

La plupart des faits et événements évoqués par G. Billet sont certes connus depuis plus d'un demi-siècle et pour d'aucuns la prescription serait de mise. Il reste que ce livre, comme toute biographie, a le mérite d'exister. Tout travail, de quelque facture qu'il soit, contribue toujours,



à sa manière, à éclairer d'une façon nouvelle notre passé. A chacun d'en apprécier la valeur!

Et somme toute, pour ce fils légataire du nom, parler de son père avec autant de passion, n'est-ce pas sa façon d'être digne de lui, de lui ressembler?

Saint Bernard du Spuikom

(*) Edit. J.M.P.-Trends à 8432 Middelkerke. Tel: 059/27.86.04. Version Fr. + Nl. Prix: FB 1.480.-

Le rôle de Victor Billet reconnu

Le nom de Victor Billet est inséparable de la Marine dont il fait partie de la mémoire, ses mérites sont reconnus et son sacrifice ne sera jamais oublié.

Le 13 septembre 1946, sur la Place d'Armes à Ostende, S.A.R. le Prince Charles, Régent du Royaume, remet solennellement à Madame Victor Billet la Croix de Chevalier de l'Ordre de Léopold et la Croix de guerre 1940-1945, toutes deux avec palme, attribuées à son mari à titre posthume. Celles-ci viennent s'ajouter aux trois médailles de campagne octroyées par l'Amirauté anglaise: "the 39-45 Star", "the Atlantic Star" et "the War Medal 1939-1945". Le 02 avril 1947, la frégate "Sheboygan" acquise aux Etats-Unis entre en service à la Force Navale; elle est baptisée "Lieutenant de Vaisseau Victor Billet". Depuis septembre

1960, le centre de formation de la Marine à Sainte Croix, Bruges porte le nom de "Luitenant ter Zee Victor Billet"; on y trouve un monument commémoratif auprès duquel un hommage est rendu chaque année, le 19 août, date anniversaire du raid sur Dieppe. Une marche militaire à sa mémoire a été composée en son temps par le Capitaine J. Hanniken et fait toujours partie du répertoire de la musique Royale de la Marine. Le nom de Victor Billet ouvre la courte liste des morts de la Royal Navy (Section belge) sur la plaque commémorative apposée à l'entrée de la caserne Bootsman Jonsen à Ostende.

Le rôle joué par Victor Billet dans l'origine de la Royal Navy (Section Belge) est d'ailleurs repris en détail dans l'ouvrage "la Force Navale. De l'Amirauté de Flandre à la Force

Navale belge" (page 147 et suivantes) ainsi que dans "Congé pour mourir" de Henri Anrys.

Enfin, depuis le 19 août 1971, une plaque rappelle le sacrifice du Lieutenant Victor Billet à Dieppe même. Cette dernière initiative ne revient pas à la Marine mais bien à la Société Royale Amicale des Officiers de Campagnes et plus particulièrement à son premier Vice-Président Paul Eygenraam.

Victor Billet, un inconnu certes non, méconnu peut-être, et dans ce cas, le rappeler à notre mémoire se devait d'être l'objectif du livre de son fils.

*Capitaine de corvette P. Cornez
Chef de Cabinet du Chef d'Etat-major
de la Marine*

Un bref rappel de l'histoire de la "Marine belge" de 1831 à nos jours

La Marine militaire belge, à l'époque la "Marine Royale" fut créée en février 1831, il y a 169 ans, par un vote du Congrès National. Elle est tout de suite soutenue par Léopold I qui voyait en elle l'outil de la défense des intérêts de la Belgique en mer et outre-mer et de la promotion des activités économiques à l'étranger. En 1862 contre l'avis du Roi et de son Premier Ministre, le Parlement décide la suppression des crédits destinés à la Marine Royale et donc à terme sa dissolution. Elle renaît sous la pression des événements en 1914 sur le lac Tanganika. Mais le Corps des Torpilleurs et Marins issu de la première Guerre mondiale avec l'aide de la Marine Nationale française sera supprimé en 1927. En effet, la fortification du Canal Albert est privilégiée au détriment de l'existence de la Marine et en conséquence les deux guerres

mondiales commencent avec une Belgique privée de Marine. Le double refus en 1862 et en 1927 du Parlement de voter le budget de la Marine malgré les efforts des Rois et de leurs Premiers Ministres, laissait toute la place à la défense au sens restreint, c'est-à-dire celle des frontières nationales. La Belgique se donnait l'illusion de l'autarcie; ce refus indiquait clairement, chez les élus de l'époque, l'absence d'une vision ouverte au Monde et riche d'échanges internationaux. En 1932, la Défense Nationale et l'Administration de la Marine établissent ensemble les bases d'un Corps de Marine pour assurer la défense de nos eaux côtières en temps de guerre. Mobilisé le 15 septembre 1939, ce Corps de Marine, mal équipé, s'acquittera néanmoins brillamment de sa mission avant de disparaître dans la débâcle de mai 1940. Dès septembre,

en Angleterre, la continuité est assurée par la création d'une section belge au sein de la Royal Navy. Il est indéniable que sans l'initiative, la volonté et la persévérance du Lieutenant Victor Billet, cette section belge n'aurait peut-être pas vu le jour aussi rapidement. Sans être le fondateur de la Marine militaire belge le Lieutenant Victor Billet est donc indiscutablement le "promoteur" de cette Section belge de la Royal Navy qui devait, après la guerre, permettre la renaissance de la Marine militaire belge sous le nom de Force Navale par l'arrêté du Régent du 30 mars 1946. C'est très récemment, le 20 juillet 1996, par Arrêté royal que l'appellation officielle Marine a remplacé celle de "Force Navale".

*Capitaine de corvette P. Cornez
Chef de Cabinet du Chef d'Etat-major
de la Marine*

AANLEGGEN VAN BELGISCHE MARINESCHEPEN IN HET BUITENLAND IN 1999
ESCALES DES NAVIRES BELGES A L'ETRANGER EN 1999

WIELINGEN

05 JAN - 27 FEB	DEN HELDER
13 APR - 14 APR	PORTLAND
24 APR - 28 APR	BREST
07 MEI - 10 MEI	SOUTHAMPTON
02 JUN - 05 JUN	CADIZ
09 JUL - 12 JUL	LEIXOES

WANDELAAR

18 JAN - 26 JAN	BREST
06 FEB - 12 FEB	NORFOLK
03 MAR - 08 MAR	NORFOLK
17 MAR - 22 MAR	MAYPORT
26 MAR - 29 MAR	TAMPA
06 APR - 09 APR	RORO
14 APR - 25 APR	VERACRUZ
30 APR - 03 MEI	ROOSEVELT ROADS
14 MEI - 17 MEI	SAN JUAN
27 MEI - 09 JUN	TOULON
20 JUN -	BARI
25 JUN - 30 JUN	PALERMO
04 OKT - 05 NOV	TOULON
11 NOV - 15 NOV	CASABLANCA

GODETIA

27 JAN - 29 JAN	PRAIA
03 FEB - 06 FEB	RECIFE
13 FEB - 16 FEB	MONTEVIDEO
18 FEB - 22 FEB	BUENOS AIRES
26 FEB - 01 MAR	RIO DE JANEIRO
06 MAR - 09 MAR	FORTALEZA
16 MAR - 20 MAR	LAS PALMAS
09 JUL - 12 JUL	GDYNIA
23 OKT - 26 OKT	ROTTERDAM

BELGICA

28 MEI - 30 MEI	CORK
07 JUN - 10 JUN	BREST
15 JUN - 18 JUN	BREST
03 JUL - 05 JUL	HELGOLAND
03 SEP - 04 SEP	LA CORUNA
11 SEP - 14 SEP	LA CORUNA
19 SEP - 20 SEP	LA CORUNA
08 OKT - 10 OKT	SCHEVENINGEN

ASTER

22 JAN - 29 JAN	BREST
16 APR - 19 APR	ESBJERG
14 MEI - 17 MEI	LISBON
21 MEI - 25 MEI	ALICANTE
28 MEI - 29 MEI	PALERMO
10 JUN - 12 JUN	ANCONA
18 JUN - 25 JUN	ANCONA
01 JUL - 02 JUL	ANCONA
10 JUL - 17 JUL	ANCONA
01 AUG - 07 AUG	ANCONA
10 SEP - 13 SEP	BREST
25 - 28 SEP	LORIENT
01 OKT - 04 OKT	LONDON
14 OKT - 18 OKT	STOCKHOLM
29 OKT - 01 NOV	RIGA
11 NOV - 15 NOV	BOULOGNE

BELLIS

19 FEB - 21 FEB	BREST
25 FEB - 01 MAR	BREST
19 MAR - 22 MAR	BOULOGNE
30 MAR - 01 APR	HARINGVLIET
11 MEI - 14 MEI	LISSABON
21 MEI - 29 MEI	LA SPEZIA
04 JUN - 06 JUN	MESSINA
09 JUN - 12 JUN	ANCONA
20 JUN - 21 JUN	ANCONA
05 JUL - 08 JUL	TUNIS
13 JUL - 14 JUL	VIGO
22 AUG - 24 AUG	KIEL
26 AUG - 30 AUG	KLAIPEDA
10 SEP - 14 SEP	OSLO
26 NOV - 29 NOV	BOULOGNE

CROCUS

07 JAN - 09 JAN	ASSEMBLY
14 JAN - 21 JAN	HULL
23 JAN - 25 JAN	FALMOUTH
29 JAN - 01 FEB	LIVERPOOL
19 FEB - 26 FEB	GLASGOW
03 MAR - 04 MAR	MARVIKA
05 MAR - 08 MAR	OSLO
12 MAR - 15 MAR	COPENHAGUE
23 APR - 26 APR	STAVANGER
04 MEI - 07 MEI	BREST
11 JUN - 12 JUN	CHERBOURG
14 JUN - 15 JUN	CHERBOURG
18 JUN - 21 JUN	DUBLIN
09 JUL - 12 JUL	RIGA
16 JUL - 20 JUL	LONDON

LOBELIA

20 FEB - 22 FEB	FASLANE
05 MAR - 08 MAR	LIVERPOOL
16 APR - 19 APR	ESBJERG
30 APR - 03 MEI	AARHUS
09 JUL - 12 JUL	KLAIPEDA
16 JUL - 20 JUL	LONDON

NARCIS

14 SEP - 18 SEP	LONDON
20 SEP - 22 SEP	BREST
01 OKT - 04 OKT	LONDON
23 OKT - 26 OKT	ROTTERDAM
05 NOV - 11 NOV	NEUSTADT
12 NOV - 15 NOV	LUBECK
03 DEC - 06 DEC	GDYNIA
10 DEC - 13 DEC	KIEL

MYOSOTIS

07 JAN - 11 JAN	BREST
21 MEI	BREST
27 MEI - 31 MEI	CASABLANCA
04 JUN - 05 JUN	BREST
18 JUN - 21 JUN	BREST
01 JUL - 05 JUL	BREST
12 JUL - 15 JUL	GDYNIA
16 JUL - 19 JUL	LUBECK
23 JUL - 24 JUL	BREST

25 AUG - 30 AUG	DARTMOUTH
04 OKT - 08 OKT	OCA
05 NOV	BREST
ZENOBE GRAMME	
22 JUN - 23 JUN	LA CORUNA
24 JUN - 30 JUN	EL FERROL
04 JUL - 07 JUL	CONCARNEAU
13 JUL - 18 JUL	ROUEN
20 JUL - 23 JUL	ST-MALO
30 JUL - 02 AUG	GREENOCK
09 AUG - 12 AUG	LERWICK
18 AUG - 21 AUG	AALBORG
25 AUG - 28 AUG	WIESMAR
01 SEP - 04 SEP	A'DAM

ALBATROS	
17 MAR -20 MAR	ROUEN
13 MEI - 16 MEI	RAMSGATE
05 AUG - 08 AUG	SCHEVENINGEN
08 DEC - 12 DEC	LONDON
VALCKE	
18 JAN - 30 JAN	DEN HELDER
04 MEI - 08 MEI	PORTSMOUTH
25 JUN - 28 JUN	SCHEVENINGEN
01 JUL - 04 JUL	DIEPPE
17 JUL - 22 JUL	FECAMP
30 JUL - 02 AUG	LE TREPORT
24 AUG - 31 AUG	DARTMOUTH

AANLEGGEN VAN VREEMDE MILITAIRE SCHEPEN IN BELGIE **ESCALES DE NAVIRES MILITAIRES ETRANGERS EN BELGIQUE**

Naam - Nom	Rompnummer - Numéro de coque	Land - Pays	Van - Du	Tot - Au	Haven - Port
VAN NES	F833	NL	03/12/1999	06/12/1999	ANTWERPEN
IROQUOIS	280	CA	03/12/1999	06/12/1999	ANTWERPEN
BRANDENBURG	F215	D	03/12/1999	06/12/1999	ANTWERPEN
NARVIK	F304	N	03/12/1999	06/12/1999	ANTWERPEN
EXTREMADURA	F75	SP	03/12/1999	06/12/1999	ANTWERPEN
COVENTRY	F98	UK	03/12/1999	06/12/1999	ANTWERPEN
BAYLEAF	A109	UK	03/12/1999	06/12/1999	ANTWERPEN
LEEDS CASTLE	P258	UK	08/12/1999	11/12/1999	OOSTENDE
CHACAL	A753	FR	10/12/1999	13/12/1999	BRUGGE
LYNX	A751	FR	10/12/1999	13/12/1999	BRUGGE
LION	A755	FR	10/12/1999	13/12/1999	BRUGGE
PEMBROKE	M107	UK	10/12/1999	14/12/1999	ANTWERPEN
RAIDER	P...	UK	12/01/2000	14/01/2000	OOSTENDE
ACHARNE	A693	FR	21/01/2000	24/01/2000	GENT
VERSEAU	M651	FR	28/01/2000	31/01/2000	BRUGGE
VULCAIN	M611	FR	28/01/2000	31/01/2000	BRUGGE
ORION	M645	FR	10/03/2000	13/03/2000	ANTWERPEN
HOMBURG	M1069	D	18/03/2000	31/03/2000	OOSTENDE

KRONIEK VAN HET PERSONEEL - CHRONIQUE DU PERSONNEL

Zijn bevorderd tot de graad van (nieuwe graad, naam, datum benoeming):
Sont promu au grade de (nouveau grade, nom, date de nomination ou commissionnement):

Benoemingen - Promotions

1OM	J. ANDRIES	26/12/1999	QMC	J.-P. NOLLEVAUX	26/12/1999
1OM	R. BRYN	26/12/1999	KMC	D. VAN DEN ABEELE	26/12/1999
1OM	D. STUBBE	26/12/1999	KMC	D. VAN OOST	26/12/1999
1MC	B. BISSCHOP	26/12/1999	KMC	M. DESMET	26/12/1999
1MC	P. BRAECKELAERE	26/12/1999	QMC	M. BINAME	26/12/1999
1MC	B. DE WILDE	26/12/1999	KMC	G. BAES	26/12/1999
1MC	E. GOUWY	26/12/1999	KMC	M. VAN DE WEGHE	26/12/1999
1MC	P. HAGHEBAERT	26/12/1999	KMT	Y. MAETENS	26/12/1999
1MC	P. MARES	26/12/1999	KMT	M. MONTENY	26/12/1999
1MC	C. RYMEN	26/12/1999	KMT	M. DECKMYN	26/12/1999
1MR	J. ELIGIUS	26/12/1999	KMT	L. DECRETON	26/03/2000
1MR	J. RYCKEBOER	26/12/1999	MA1	A. ANDRIES	01/12/1999
QMC	D. LALOUX	26/12/1999	MA1	G. FAUCON	01/12/1999
QMC	A. DALLEMAGNE	26/12/1999	MA1	N. DESCAMPS	01/03/2000
KMC	P. DE GHOUY	26/12/1999	MA1	M. BLOES	01/03/2000

Met rust

Hiernavolgende officieren, onderofficieren en kwartiermeesters zijn onlangs met pensioen gegaan of zullen dit eerstdaags doen. De redactie wenst hen alvast veel succes toe.

KTZ J. TIMMERMAN	1LZ G. DEPOORTER
FKP X. COUCKE	1LV R. MOONS
KVK A. VINCK	OMC F. FRENAY
1LZ M. DELNATTE	

Mise à la pension

Les officiers, sous-officiers et quartiers-mâtres repris ci-dessous sont mis à la pension, ou prendront leur pension sous peu. La rédaction leur souhaite beaucoup de succès.

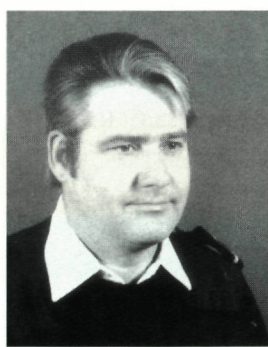
1MC L. HERKENS	KMC H. SCHREURS
1MC H. MOORS	QMC E. VERVLIT
KMC W. FONTEYNE	MC4 L. DE MAERTELAERE



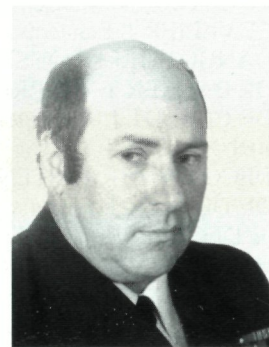
KTZ(R) G. LEGEIN



CPV(R) G. VANLERBERGHE



OMC L. DE NEVE



QMC C. VANDERVELDE

Met leedwezen melden wij U het overlijden van:

KMT A. DE WAELE
1MT M. ROHART
1OM (b.d.) F. DE BODE
1MC (b.d.) M. KEIRSEBILCK
1MC (b.d.) R. MACHIELS

C'est avec beaucoup de regrets que nous vous faisons part du décès de:

1MC (b.d.) E. MOMMERENCY
1MC (e.r.) J. MORSA
KMT (b.d.) V. WAUTERS
Dhr. A. WINTER

WELDOENDE LEDEN MEMBRES BIENFAITEURS

ABELOOS M. Luitenant-ter-zee 1e Kl -
MIDDELKERKE
ADRIAENSSENS A. Eerste meester-chef - TIELRODE
ALDEWEIRELDT E. Erefregatkapitein - WILRIJK
ARRIGHI D. - KRAAINEM
BAERT H. - HASSELT
BAEYENS Ch. Lieutenant de vaisseau 1e Cl R.Hr. -
HOUTAIN-LE-VAL
BAUSCH-HENGEN F. - SENNINGEN
BEKAERT M.-P. - OUDENAARDE
BELG.MARINE SCHILDERS VZW - BORGERHOUT
BELLEMANS R. - TUBIZE
BERO M. - OOSTENDE
BIEBUYCK M. - DESTELBERGEN
BILLET G. - BRUGGE
BLASIN A. Capitaine de vaisseau (e.r.) - DION
VALMONT
BLAUWET R. - ASSEBROEK
BOECKMANS R. - BRUXELLES
BOFFE A. - BRUXELLES
BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE
BONNEWIJN F. - Tervuren
BORGHs B. Eerste meester-chef (b.d.) - BREDENE
BOURLET G. Maître principal chef - GRIMBERGEN
BOYDENS-WOUTERS M. Mevr. Wwe. - OOSTENDE
BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - WILRIJK
BUSARD G. Capitaine de vaisseau (e.r.) - ERPS-
KWERPS
CARLIER L. Fregatkapitein (R) - PARIS
CEUX J. Flottielje admiraal (b.d.) - OOSTENDE
CHOPRIX S. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. -
BRAINE LE CHATEAU
COLLETTE J.-M. Maître principal - OOSTENDE
CORPS DES CADETS DE MARINE - LIEGE
CORPS DES CADETS DE MARINE - BRUXELLES
COURTENS F. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
CUVELIER J. Eerste meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
DANGOTTE J. - BOUSVAL
DE BACKER T. - STERRENBEEK
DE CLOEDT J.-J. Lieutenant de vaisseau 1e Cl R.Hr. -
BRUXELLES
DECORTE B. - OOSTENDE
DE DECKER J. Fregatkapitein (R) - GENT
de DECKER de BRANDEKEN J.-M. Lieutenant de
vaisseau 1e Cl R.Hr. - BRUXELLES
DEFEYT A. - BRUXELLES
DEHAENE-VERBEKE J.-L. - VILVOORDE
DE JONGHE M. Korvetkapitein - EDEGEM
DE KIMPE E. - RUPELMONDE
DELAHAYE P. Ereluitenant-ter-zee 1e Kl - WATERLOO
DE LAUW R. Eerste meester-chef (b.d.) -
MIDDELKERKE
DELGOFFE V. Capitaine de frégate R.Hr. - SCHILDE
DE METS A. - VARSENARE
DE MEYER L. - WUUSTWEZEL
DESMET R. Eerste meester-chef (b.d.) - ANTWERPEN
DE PAPE J. Luitenant-ter-zee 1e Kl (b.d.) - BRUGGE
DEPOORTER V. - HOEVENEN
DEPREZ M. - PARIS
DEROO J. - LOVENDEGEM

DESABLENS J. Premier maître-chef (e.r.) -
BRUXELLES
DESAEGER R. - BRAINE-L'ALLEUD
DESWAENE J.-L. - BRUXELLES
DE WACHTER M. - KAPELLEN
DE WILDE-VANDENEECKHAUT N. Wwe Vice-admiraal
(b.d.) - MIDDELKERKE
DHONDT A. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
DHONT G. - LIMELETTE
DOLLENDORF P. - BUTGENBACH
DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal (b.d.) - OOSTENDE
D'URSEL A. Comte - MOULBAIX
ELLEBOUDT A. Luitenant-ter-zee (R) - OVERIJSE
ESCH P. - BRUXELLES
FALASCA A. - CHIEVRES
FILIAERT A. - GENT
GELUYCKENS D. Amiral de flottille (e.r.) -
BRUXELLES
GERARD L. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
GERMEAU T. - SINT-NIKLAAS
GHEYSSENS G. - DILBEEK
GODDAERT M. - EKEREN
GOEGEBEUR R. - OOSTENDE
GOOSSENS J. - EVERE
HANTON J.M. Quartier-maître-chef - OOSTENDE
HAUSMAN D. Capitaine de frégate (R) - OUDENAKEN
HEINEN J.P. Lieutenant de vaisseau (R) - BRUXELLES
HELLEBAUT P. - AALST
HELLEMANS M. Kapitein-ter-zee SBH - ANTWERPEN
HENDERIKS R. Kwartiermeester-chef (b.d.) -
BREDENE
HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE
HERBOTS P. - HASSELT
HERMIS SODALES - OOSTENDE
HERNOU R. - BRUGGE
HERTELEER W. Vice-admiraal - EVERE
HESSENS F. - ANTWERPEN
HEUSDENS R. - STOU MONT
HOEBEKE E. - ONZE-LIEVE-VROUW-WAVER
HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - OOSTENDE
HOUEAU DE LEHAI CL. Lieutenant de vaisseau 1e Cl
R.Hr. - BINCHE
HUBERT F. - FRANIERE
HYDEX N.V. - RUISBROEK
IMMOVA - BORGERHOUT
JACOBS C. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - MORTSEL
JACOBS W. Fregatkapitein (R) - WOMMELGEM
JACQUES A. Capitaine de frégate R.Hr. - SAINT-
LAMBERT
JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM
KONINCKX C. Professor - ANTWERPEN
LABORDERY Ph. - MECHELEN
LACROIX R. Lieutenant de vaisseau 1e Cl R.Hr. -
BRAINE-CHATEAU
LAMBRECHT Th. Capitaine de frégate R.Hr. -
BRUXELLES
LAMBRECHTS L. - STABROEK
LATINIS P. - WEZEMBEEK OPPEM
LAUWERS R. - ANTWERPEN
LEBON J. - COUVIN
LEDOUX D. - PROFONDEVILLE
LEFEVRE-SEYNAEVE C. Wwe Kapitein-ter-zee -
OOSTENDE
LEJUSTE R. - RENAIX

LEKEUX R. - BRUXELLES
 LENOIR F. Capitaine de frégate R.Hr. - LA HULPE
 LEVEAU P. Capitaine de frégate R.Hr. - LINKEBEEK
 LIPPEVELD L. - ANTWERPEN 6
 LURQUIN L. Divisieadmiraal (b.d.) - BRUXELLES
 MAES E. Erefregatkapitein - AALST
 MAES F. - BRASSCHAAT
 MALHERBE G. - HASSELT
 MARINE CLUB OOSTENDE - OOSTENDE
 MARSIA L. Capitaine de frégate - BRUXELLES
 MASQUELIN J.-J. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
 MATHOT A. Capitaine de frégate (R) - HOFSTADE
 MEINERTZHAGEN D. Erefregatkapitein - ANTWERPEN
 MEULEMANS J. - GEEL
 MICHEL G. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
 MICHIELSENS M. Ere-meester-chef - ST. ANDRIES
 MOENS H. - RUMST
 MOULART Ph. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
 NACHTERGAELE G. - BERCHEM
 NAVDETANT - ANTWERPEN
 NVOZMK - GEEL
 NYSSSEN L. - VERVIERS
 PAQUET A. - LIGNEUVILLE
 PEETERS A. - ST. NIKLAAS
 PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT
 PHILIPPUS P. - ST. KWINTENS-LENNIK
 PIERARD R. - JAMBES
 PINTELON J. Erekorvetkapitein - LENNIK
 PIRONGS P. - TONGEREN
 PRIGNEAUX R. Lieutenant de vaisseau 1e Cl (e.r.) - HALTINNE
 RASQUIN R. - BRUXELLES
 RAVET L. - BRUXELLES
 REYNIERS O. Eerste meester-chef (R) - ST. NIKLAAS
 ROSIERS J. Amiral de flottille - BRAINE L'ALLEUD
 ROYAL SYNDICAT D'INITIATIVE ET DE TOURISME - MALMEDY
 ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN
 SAUWEN J. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
 SEBRECHTS M. Lieutenant de vaisseau 1e classe (R) - OOSTENDE
 SEGAERT D. - KNOCKE-HEIST
 SEVERIN R. - BRUXELLES
 SIBRET M. - ST. HUBERT
 SIEGERS A. - TURNHOUT
 SMET R. Erecommandant Directeur - KAPELLEN
 SOETENS Y. Capitaine de corvette - OOSTENDE
 STEELANDT R. - BRUGGE
 STEVENS R. - VARSENARE
 STEVENS-DEWILDE J. - KOKSIJDE
 STIENNON D. Maître - HEIST-AAN-ZEE
 STRUMANE R. Erefregatkapitein - MOL
 SUYS S. Luitenant-ter-zee - ASSEBROEK
 TAS J. - WAASMUNSTER
 TAUBER G. Lieutenant de vaisseau 1e Cl (e.r.) - TERVUREN
 TERPOUGOFF A. - LA HULPE
 THE NELSON SWEEPERS - TIENEN
 THIBAUT DE MAISIÈRES Ch. Amiral de flottille - BRAINE L'ALLEUD
 THISSEN J. Erefregatkapitein - GENT
 THOELEN G. - KOERSEL

TOREMANS G. - KESSEL-LO
 TRUSSART B. - BRUXELLES
 VAISIÈRE M. - MONTIGNIES S/S
 VAN AVERMAET-GERMONPRE M. Wwe. Erefregatkapitein - DEURNE
 VAN BELLE L. - GENTBRUGGE
 VAN BOECKEL C. Capitaine de corvette (e.r.) - LASNE
 VAN BUSSEL M. Fregatkapitein - GENT
 VAN CAMPENHOUT R. Capitaine de corvette (R) - COURT ST. ETIENNE
 VAN CLEVEN M. Luitenant-ter-zee - DEERLIJK
 VAN DE GINSTE J. - ASSEBROEK
 VANDENBERGHE F. - MUIZEN
 VANDENBERGHE J. Kapitein-ter-Zee (R) - BRUGGE
 VANDENBERGHE Y. - BRUXELLES
 VAN DEN BRANDE G. Luitenant-ter-zee (R) - LIER
 VAN DEN BULCK P. Fregatkapitein (R) - ANTWERPEN
 VANDENDAELEN M. Capitaine de frégate (R) - WOLUWE SAINT LAMBERT
 VAN DEN ENDE M. - MERKSEM
 VAN DER AVOIRT N.V. - WILRIJK
 VAN DER BEKEN - BOUSSU
 VANDERSTAPPEN R. Erefregatkapitein - KEERBERGEN
 VANDEVANDEL D. - LILLOIS-WITTERZEE
 VAN DE VELDE D. - BRUXELLES
 VAN DE WAL M. Fregatkapitein - VLISSEGEM
 VAN DE WALLE B. Erefregatkapitein - TRAIMONT
 VANDOMMELE H. Kwartiermeester (b.d.) - IZEGEM
 VAN ESSCHE R. Lieutenant de vaisseau 1e Cl R.Hr. - LONGUEVILLE
 VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1e Kl (R) - ANTWERPEN
 VANLERBERGHE G. Capitaine de vaisseau (R) - OOSTKAMP
 VAN NECK D. - AALST
 VANOVERBEKE Ph. Korvetkapitein - VELDEGEM
 VARGA M. - DEURNE
 VERHEYDEN - BRUXELLES
 VERHULST L. - ANTWERPEN
 VERHULST M. Amiral de Division - OTTIGNIES
 VERLEYE J. - BRUGGE
 VERSTRAETE L. - ST. PIETERS WOLUWE
 VITTON V. - EUGIES
 VOGELS A. Eerste meester-chef (b.d.) - GENT
 VRIENDENKRING GEPENSIONNEERDEN
 ZEEMACHT - OOSTENDE
 WINDMEULEN A. Maître principal (e.r.) - LEFFINGE
 ZEILCENTRUM MARINE - OOSTENDE

Afgesloten op datum van 10 april 2000
 Clôturé à la date du 10 avril 2000

SIEMENS

***Information
meets
Communication***

Siemens n.v.
Information and Communication Networks
T: 0800 16 020