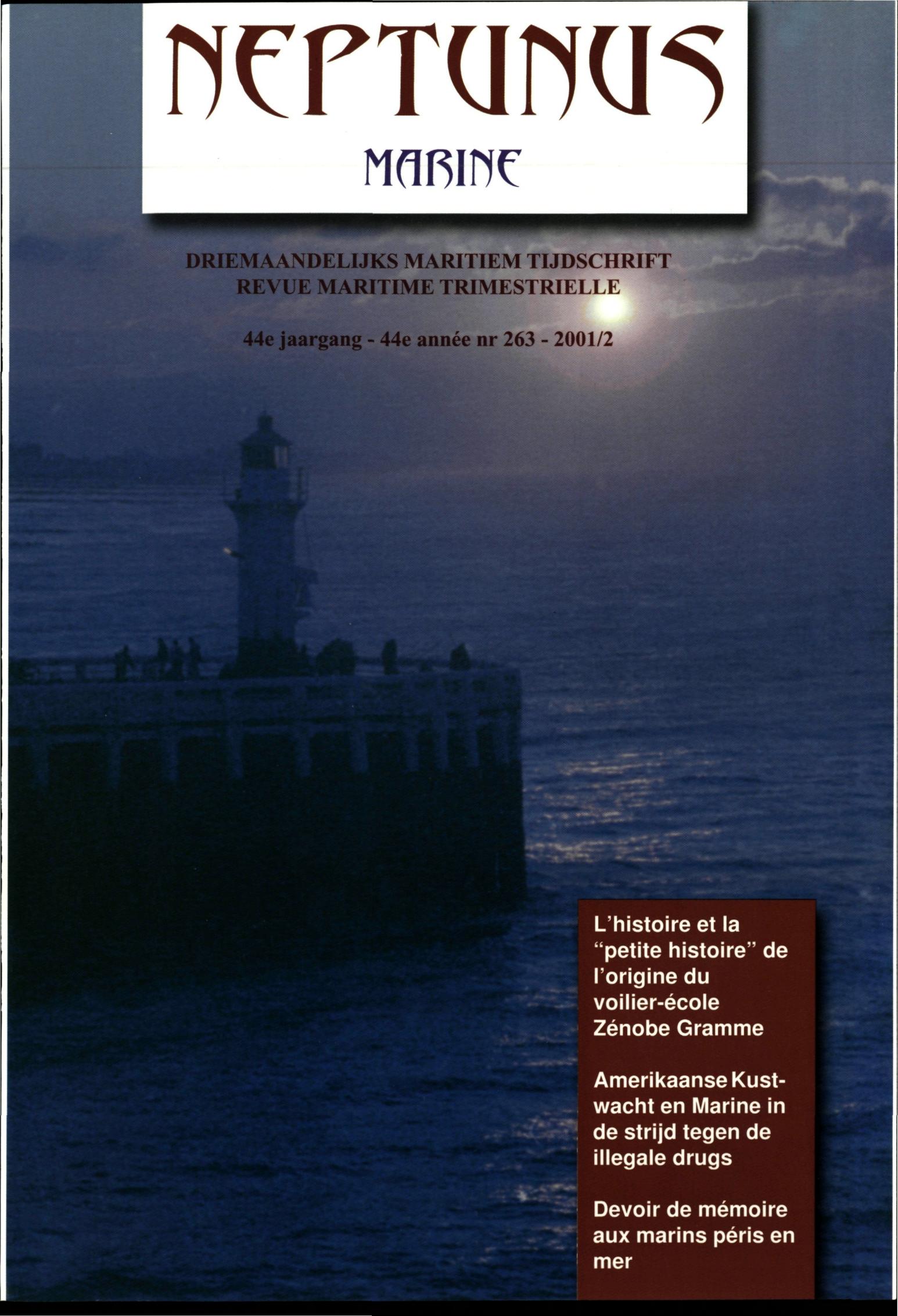


NEPTUNUS

MARINE

DRIEMAANDELIKS MARITIEM TIJDSCHRIFT
REVUE MARITIME TRIMESTRIELLE

44e jaargang - 44e année nr 263 - 2001/2



L'histoire et la
“petite histoire” de
l'origine du
voilier-école
Zénobe Gramme

Amerikaanse Kust-
wacht en Marine in
de strijd tegen de
illegal drugs

Devoir de mémoire
aux marins péris en
mer

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 waldoend abonnement
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"

44e jaargang - 44e année nr. 263 - 2001/2

Directeur - Directeur:
M. Van Bussel - Peerstraat, 34 - 9000 Gent

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef:
J.-C. Vanbostal - Boudewijn Ravestraat, 41 - 8000 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
Tel./Fax: 059/80.66.66 e-mail: vzw.neptunus@pi.be

Prijs per nummer:	150,-BEF
Prix par numéro:	150,-BEF
Abonnement:	500,-BEF (jaarlijks - annuel) 750,-BEF (Beschermd - 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 nv", 8000 Brugge
Imprimé en Belgique: "Vanden Broele sa", 8000 Brugge

Copyright 2001 bij VZW/ASBL NEPTUNUS, Oostende

Verantwoordelijk uitgever - Editeur responsable:
Jean-Claude Vanbostal - B. Ravestraat, 41 - 8000 Brugge

INHOUD SOMMAIRE

nr 2 juli 2001

**L'histoire et la "petite histoire" de l'origine
du voilier-école Zénobe Gramme (I)**

par LDV(R) A. Vittone

83

**Amerikaanse Kustwacht en Marine in de strijd
tegen de illegale drugs**

door L. Naessens

87

Les Algériennes (IV et fin)

par P. Latinis

91

**De OCA levert internationaal erkende
vaarbrevetten af**

door Saint Bernard du Spuikom

93

**Les uniformes de la Marine belge de 1830
à nos jours (X)**

par CPV(hre) J.-C. Liénart

95

**Belgische Marine neemt deel aan oefeningen in
Noord- en Zuid-Europa**

door G.A.H. Toremans

102

Un petit mot sur l'évolution de la guerre des mines

par 1LV(e.r.) P. Benoist

105

**Narcis met Europees MCM-Eskader naar
Perzische Golf**

door G.A.H. Toremans

107

Armements ostendais et à Nieuport au XIXème siècle

par Mr Delporte

109

Info Marine

Einde van het SQS 505 tijdperk

door 1MR J. Elst

123

Militair kampioenschap volleybal 2001

door B. Brulez

124

Devoir de mémoire aux marins péris en mer

par Saint Bernard du Spuikom

125

Maritiem Panorama

**Oostendse haven wil betere toegankelijkheid tot
haar hinterland**

door H. Rogie

127

Resultaten in 2000 van de havens in de range

Le Havre-Hamburg

door T. Slabbynck

129

**Hooverspeed aligne deux Superseacats sur la
ligne Ostende-Douvres**

par H. Rogie

131

**SeaFrance alignera le ferry le plus rapide sur la
ligne Calais-Douvres**

par H. Rogie

132

Woorden uit de zeemanskist: Halzen en Gijpen

door wijlen J.-B. Dreesen

134

**Nos Peintres officiels de la Marine invités d'honneur
aux cimaises de Chaillot**

par Saint Bernard du Spuikom

136

Modélisme: Le Seehund, un «Phoque» très particulier..

par E. Bauthier

139

Boekbespreking

«Significant Ships of 2000»

«Containerisation International Yearbook 2001»

«The Great Gamble, Nelson at Copenhagen»

«Singapore Shipping: Past, Present and Future»

door F. Neyts

146

Nice to know

148

Aanleggen van vreemde militaire schepen in België

Escales de navires militaires étrangers en Belgique

149

Kroniek van het personeel - Chronique du personnel

150

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. Boesmans - J.-P. Duperroy - M. Vanderstraeten

Dienst publiciteit - Service publicité

C. Cappon

Administratie - Administration

Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique
Neptunus BP/PB 17, 8400 Oostende - Tel. (059) 80.66.66

Service vente et abonnements

Verkoop- en Abonnementendienst

Compte/Rekening 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

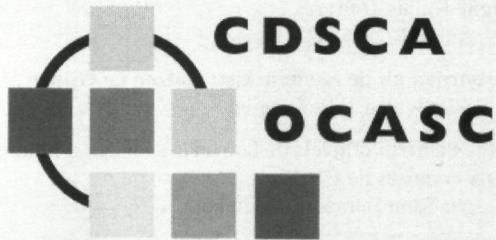
Président - Voorzitter: M. Van Bussel

Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise

Secretaris - 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



SOCIALE DIENST
SERVICE SOCIAL



WINKELS
MAGASINS



VAKANTIES
VACANCES



FAMILIE-JEUGD
FAMILLE-JEUNESSE



HUISVESTING
LOGEMENTS

Een greep uit de diensten van
DE CENTRALE DIENST
voor **SOCIALE**
en **CULTURELE ACTIE**

Un aperçu des services de
L'OFFICE CENTRAL
d'**ACTION SOCIALE**
et **CULTURELLE**

Ten behoeve van
de leden van de
militaire gemeenschap

Voor alle verdere informatie
kunt u terecht bij
de Directie Informatie
en Communicatie

Au profit des membres
de la communauté militaire

Pour tous renseignements
complémentaires adressez-vous
à la Direction Information
et Communication

CDSCA
Leuvensesteenweg 392
1030 Brussel

OCASC
Chaussée de Louvain 392
1030 Bruxelles

Tel. burger/civ 02/739.02.46-91
Tel. militair/mil 3687 ext. 246-291
EVERE-ZUID/SUD
Telefax 02/739.02.29
e-mail ocasc@skynet.be

L'histoire et la «petite histoire» de l'origine du voilier-école ZENOBE GRAMME (I)

Une carrière au sein de la Force Navale belge ne s'efface pas d'un coup de baguette magique et nombreux sont ceux qui l'évoquent régulièrement.

C'est auprès des membres qui lui ont donné tout son caractère que je me suis tourné afin de faire revivre quelques grandes étapes marquantes du Zénobe Gramme.

En cette année 2001, centième anniversaire de la mort de l'ingénieur belge Zénobe Gramme, la Marine a voulu marquer cet événement par des manifestations ayant pour thème notre navire-école et c'est pour cela qu'il m'a été demandé d'écrire un article sur ce navire, qui a marqué ma vie de marin, tout comme celle de mes prédecesseurs (et successeurs).

Malgré les nombreux articles déjà publiés dans Neptunus, un important aspect manquait, à savoir l'origine du besoin de construire ce voilier.

Il me fut relativement aisément de contacter le premier commandant du Zénobe Gramme le 1LV (e.r.) Pol Benoidt, rendu célèbre par ses amarrages sous voiles à Ostende, et par la suite le CPV (e.r.) Lambert, à cette époque chef des recherches en matière acoustique et magnétique sur la lutte contre les mines.

Beaucoup de passages de ce texte relèvent de la responsabilité de leurs auteurs respectifs; certains paragraphes ont été remaniés par moi-même avec leur assentiment, tout en respectant l'esprit de leurs descriptions, mais surtout en gardant la passion qui les animait. Certains se reconnaîtront, peut-être pas toujours à leur avantage; ils voudront bien excuser les narrateurs qui faisaient passer la passion de leur métier avant tout.

Vu d'une part le manque de temps avant la mise sous presse et d'autre part le déménagement actuel des archives militaires, il ne m'était pas possible d'effectuer de plus amples recherches; ce texte peut donc comporter quelques erreurs.

1LV (R) Alain Vittone

L'origine de la construction du Zénobe Gramme

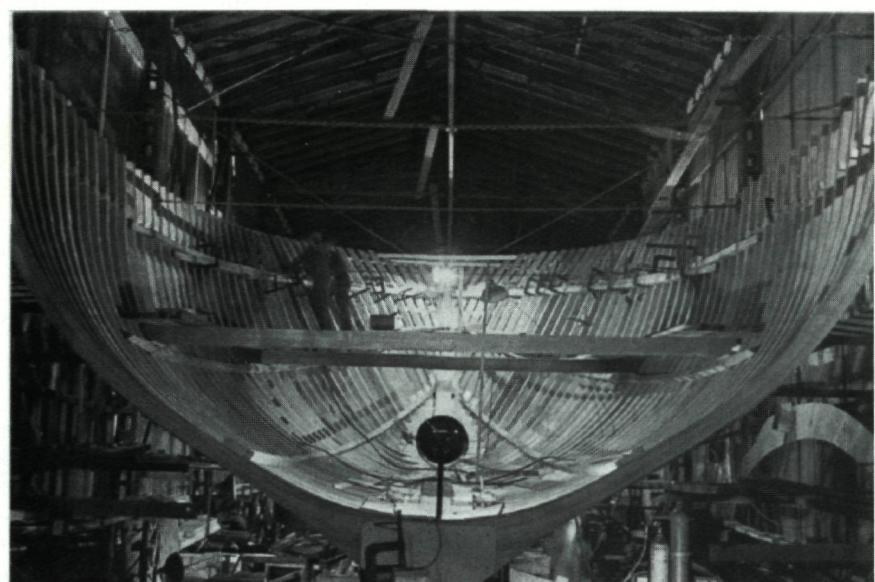
Pol Benoidt nous dit qu'il pourrait écrire un livre sur les débuts du Zénobe Gramme; la construction et la mise en route d'un navire tellement différent de ce à quoi notre Force Navale était habituée a, en effet, fait l'objet d'un tas de problèmes et d'«aventures» diverses. «Je n'ai toutefois pas participé à la genèse du Zénobe Gramme et ne

peux donc que rapporter ce que j'ai appris de nos chefs de l'époque».

Le CPV Lambert et le 1LV Benoidt racontent:

“L'idée de construire un voilier vient essentiellement de la passion de la voile qu'avait le CPV Petitjean, adjoint du Commodore Robins à l'époque; c'est lui qui parvint à convaincre son chef de mettre sur chantier un tel navire. Cela se passait en 1959/1960 et il importe de placer ce projet ambitieux dans le contexte d'une époque où l'on commençait à peine à parler de la voile, en tant que plaisance, dans le monde; d'où la difficulté de faire admettre ce projet à nos patrons et, bien sûr, au Ministre de la Défense.

Son coût s'élevait à 25 millions de francs, alors qu'aujourd'hui un



La construction du Zénobe Gramme commença en 1961 dans un hangar clos chez Boel à Tamise
Photo: Boel Tamise



Photo: Archives Neptunus

1LV (e.r.) P. Benoidt, premier commandant du Zénobe Gramme.

navire d'une telle dimension (en aluminium) coûterait entre 150 et 200 millions de francs. Le navire fut construit en régie, c.-à-d. poste par poste, la FN fournissant certains équipements au chantier.

Le CPV Lambert, responsable à l'époque du bureau Minesweeping/Research, eut vent du projet et il proposa d'inclure un laboratoire dans les plans du futur navire. Dès lors, contrairement au Kalinika, construit en acier pour le directeur du chantier, on étudia un voilier du même type mais plus grand (28,15 au lieu de 24 m) et réalisé en bois ; un navire quasi totalement antimagnétique donc, -tout comme les MSI construits à la même époque-, avec un circuit de démagnétisation (appelé communément à bord le dégaussing) et un énorme banc de batteries (96 pièces partagées entre bâbord et tribord et servant également de ballast) capables d'alimenter les travaux de recherches du navire naviguant seulement à la voile, avec une signature acoustique très proche de zéro. Nous verrons plus loin quelles furent ces tâches.

Monsieur Van Dyck, ingénieur en chef chez Boel à Temse, se mit au travail et fit procéder aux études et dessins du navire. Monsieur Stassin, ingénieur, fut chargé de la coordination du projet tandis que Monsieur J. Van Damme, fils du directeur, intervint à divers stades de la construction (ainsi d'ailleurs que sa soeur pour la décoration intérieure...). Des essais de carène furent effectués en Hollande; la coque devait contractuel-

lement atteindre une vitesse de 10 noeuds. La construction commença début 1961 dans un hangar clos et interdit aux personnes non autorisées".

Le Zénobe Gramme est gréé en ketch Marconi ou Bermudien, c.-à-d. que le grand mât se trouve devant le mât d'artimon et que ses voiles sont triangulaires comme l'étaient celles des navires de pêche des habitants des Bermudes. Les mâts sont lamellés en pin de l'Oregon (longues fibres donnant de l'élasticité). La coque est en chêne, le pont en teck, le plat bord en Kampala et l'aménagement intérieur en diverses essences exotiques tel l'acajou.

Quelle est l'origine de son nom?

Pol Benoidt raconte:

"Pendant ce temps, Bruxelles (lire l'Etat-Major de la FN) cherchait un nom pour cette nouvelle unité et puisqu'il s'agissait d'un navire de recherches scientifiques quelqu'un suggéra Electron. Ce nom ne plut pas à tout le monde et le Commodore Robins demanda qu'on trouvât un nom plus original. Le CPV Lambert, un peu par blague et par analogie avec les bateaux à aubes du Mississippi, tout en gardant un caractère acoustique, proposa Daisy Bell (Decibel)! Tout le monde trouva cela très drôle mais, évidemment, pas sérieux. On se mit alors à la recherche d'un nom de savant ou d'inventeur belge... on n'en trouva guère jusqu'à ce qu'un 'bright guy' proposa Zénobe Gramme, inventeur liégeois de la dynamo industrielle, né à Jehay-Bodegnée (mais ayant fait ses travaux à Paris...). Ce nom emporta l'adhésion par défaut d'autres propositions intéressantes".

La mise en service

Pol Benoidt continue:

"Je rejoignis le chantier le 16 août 1961 et, comme le navire était loin d'être 'habitable', on m'octroya un énorme bureau dans le bâtiment des planeuses. Le lancement eut lieu le 23 octobre suivant. Après la bénédiction d'usage, Madame Vivario, épouse du Chef d'EM JS brisa la bouteille traditionnelle sur l'étrave du voilier. Peu de personnalités du monde maritime et surtout pas de

presse... le secret devant être bien gardé par peur de l'opinion publique; le Commodore, qui était à quelques mois de sa mise à la retraite, redoutait les critiques et désirait terminer son commandement sans incidents".

Il faut voir tout cela dans le contexte de l'époque et tenir compte de la crainte de critique de la part de la presse, de la peur du 'qu'en dira-t-on' : "n'avez-vous rien d'autre à faire que du tourisme et ne pourriez-vous consacrer votre argent à des choses plus sérieuses"?

"Le lendemain du lancement: mise en place des mâts, opération très délicate. Les mâts et voiles provenaient du chantier allemand Abeling & Rasmussen. Il ne fallait pas oublier de déposer sur l'emplanture du mât une ancienne pièce d'un franc à l'effigie de la déesse Fortune, pour porter chance et prospérité au navire (c'est le mieux que l'on trouva pour perpétuer une coutume ancestrale qui consistait à y placer une pièce d'or, à la même effigie). Le navire devint alors un véritable voilier.

Les responsables des nouvelles constructions de la FN étaient le CPV (T) De Greef et le CPC (T) Buys, ainsi que deux contrôleurs constamment présents sur le chantier, à savoir le 1MC Hendrickx et le 1MC Van Avermaet. On m'avait donné carte blanche pour presque tout ce qui concernait l'équipement du navire; cela me valut d'ailleurs bien des ennuis avec quelques officiers jaloux et pointilleux de 'Bruxelles'. J'eus donc à commander les équipements spéciaux: harnais de sécurité, pulls blancs type plongeurs, deck shoes, amarres Atlas, batteries de cuisine et que sais-je.

L'équipage de reprise c.-à-d. les S/Off techniciens et le cuistot étaient déjà à bord mais il manquait les matelots de pont. On fit paraître un OJ (un genre de circulaire militaire appelé 'Ordre Journalier') dans toute la FN pour trouver des volontaires, et je me rendis dans tous les commandements pour interroger et sélectionner les candidats... Je choisis, bien entendu, les meilleurs ce qui me valut encore des reproches de la part de commandants bien plus élevés en grade que moi! J'avais

opté pour un équipage unilingue flamand pour simplifier l'instruction et parce que j'avais eu une excellente expérience avec les hommes à bord du Merksem. J'avais préparé un manuel en flamand ... pas facile dans une marine où l'on parle un jargon trilingue (notre nederfranglais bien connu!) Je me souviens ainsi de l'ordre 'Mouillez', que personne ne pouvait me traduire en ABN... se bornant à me dire 'Let go anchor'".

Les ordres donnés sur le pont sont toujours, à l'heure actuelle, donnés en néerlandais, par tradition et pour éviter toutes confusions de terminologie; ainsi p. ex., à l'avant du navire, une voile appelée 'foc' en français est un 'kluiver' en néerlandais, et derrière celle-ci une autre voile appelée 'foc' en néerlandais est une 'trinquette bômée' en français!

Les premiers pas du Zénobe Gramme

"Les essais eurent lieu sur l'Escaut entre Anvers et Flessingue, où nous relâchâmes (nuit du 18/19 décembre 1961). Le Commodore y embarqua, ainsi que le CPV(S) Cousin et une importante suite de techniciens et ingénieurs. On fit une manœuvre à la voile et un virage de bord par toute petite brise, puis diverses manœuvres au moteur; suivit un 'full speed' au moteur qui ne dépassa pas les 9,8 noeuds, donc une vitesse inférieure à celle contractuellement prévue. On s'aperçut plus tard que, lors des essais au bassin de carène en Hollande, on avait testé une coque sans le bordé sacrificiel de carène (la dernière couche protectrice de la coque)!! Le navire fut quand-même accepté et je pus signer sa reprise quelques jours plus tard. Ce fut un moment émouvant et émotionnant pour un jeune officier. Nous étions à Noël 1961".

Les premiers ennuis techniques

"Le 2 janvier 1962, on fit tourner le moteur pour charger les batteries. Soudain une puissante déflagration sous le carré où je déjeunais me fit sursauter.... en quelques secondes tout le monde se trouva dans la timonerie. Une épaisse fumée sortait de la chambre des machines et



Photo: Archives Neptunus

on se demandait ce qui avait pu se passer; j'y pénétrai accompagné du chef mécanicien... et nous découvrîmes les caissons des batteries défoncés et arrachés, ainsi que quelques dégâts aux appareils voisins. A peine commissionné, notre beau voilier était déjà hors service! Les ingénieurs appelés à l'aide vinrent constater le ravage. Le problème fut vite élucidé. Étant donné que les batteries en charge dégageaient de l'hydrogène, elles étaient emménagées dans un compartiment étanche pourvu de conduits de ventilation. Mais le calibre de ces conduits était ridiculement petit et insuffisant pour évacuer le mélange gazeux; ajoutez à cela des souliers de batteries mal serrés produisant une étincelle et voilà tous les ingrédients qui firent exploser la concentration d'hydrogène".

Le début de l'entraînement

"Pendant les expertises et travaux de réparations, j'entrepris l'entraînement de l'équipage. Il commença à quai par la terminologie (comme dit plus haut, c'est toujours celle-là, en néerlandais, qui est d'application aujourd'hui). Chaque homme devait courir et montrer l'agrès que je citais. Puis je choisis une nuit noire pour habituer l'équipage à retrouver les manœuvres dans l'obscurité et à sentir le pont avec ses pieds. Finalement tout devint automatique et nous pûmes aborder les manœuvres (mimées à quai).

Le COMAROST (Commandement Maritime d'Ostende) de l'époque avait été 1er lieutenant sur le Mercator et à ce titre il connaissait

la voile. Etant ‘dans le secret’ du Zénobe Gramme, il me fit venir à Ostende et me déclara qu’il allait superviser l’entraînement de l’équipage. Le 19 février -les batteries n’étaient pas encore réparées- il embarqua et me donna l’ordre d’appareiller. Je n’avais pas reçu de message d’appareillage ni d’OPORD (Operational Order), rien. Comme il était mon chef, je n’avais qu’à obéir et nous nous mêmes en route pour l’Escaut. J’envoyai quand-même un message “Appareillé” avec BELNAV pour info. La réponse ne se fit pas attendre: ordre d’accoster à Anvers et de me présenter à COMARANT. Cela commença par une eng...., car “on n’appareille pas comme ça, sans ordre, même si c’est le Zénobe, nouveau chou de la FN!”. Pendant ce temps le COMAROST, venu avec moi, téléphonait à l’Etat-Major et renversa la situation; on pouvait repartir à la discrétion de ce dernier.

Un peu de voile sur l’Escaut et comme la soirée approchait (nous étions en février) mon chef de corps m’annonça: “On rentre à Flessingue pour la nuit”. Bien sûr la KNM (Koninklijke Nederlandse Marine) n’était pas prévenue et notre arrivée dans la base fut sensation. L’officier de quart nous accommoda tant bien que mal et le lendemain à l’aube nous repartîmes, sans programme défini. Il fallait éviter de se faire voir dans les eaux belges; cependant le COMAR voulait que ses officiers viennent nous admirer au bout de l’escadre d’Ostende et nous envoyâmes un message à cet effet... c’était vraiment un passage ‘incognito’! Nous aperçûmes en effet une brochette d’officiers FN sur l’escadre et, satisfait, mon chef déclara qu’on allait ‘pousser’ jusqu’à Dunkerque, en faisant quelques exercices. Il voulait envoyer la voilure au vent arrière ‘comme sur le Mercator’.... Finalement je parvins à lui mettre dans la tête que le Mercator était gréé transversalement alors qu’un voilier moderne comme le Zénobe était gréé longitudinalement et qu’il fallait donc établir la voilure au plus près. Arrivée très remarquée à Dunkerque (sans ‘clearance’ diplomatique, comme d’usage à l’époque), autorités portuaires à bord et accostage au quai des Monitors. Le lendemain, mauvais temps, on part quand même et on louvoie dans la passe West. De retour à Dunkerque le COMAR en a marre et sa voiture vient le chercher ; quant à nous, il

nous fait passer les écluses et nous nous retrouvons enfermés dans le bassin...

Quatre jours après notre départ d’Anvers un message de Bruxelles nous ordonne de gagner Nieuport. Nous voilà par très mauvais temps, force 7, en route à l’Est avec une entrée et un accostage scabreux (mais réussi) à Nieuport, qui sera notre nouveau port d’attache. De là, nous faisons plusieurs sorties d’entraînement par mauvais temps. Puis l’ordre arrive d’appareiller pour Zeebruges où il faudra embarquer une série de gros bonnets pour un voyage d’études”.

Premières missions et anecdotes

“A Zeebruges (nous sommes en 1962) on nous place au milieu des pêcheurs... pour être ‘incognito’ c’est raté... les pêcheurs-spectateurs critiquent le bateau de la FN. Le lendemain, dès potron-minet, une troupe de matelots du ‘Ménage’ (le service à quai qui délivre la nourriture à bord) apporte le déjeuner de ces messieurs (notre cuistot ne pouvait suffire), les apéritifs etc. Tout cela sous l’oeil goguenard et de plus en plus critique des pêcheurs... on se fait tout petits, puis les voitures officielles arrivent! Il y a là deux ministres (Défense Nationale et Transports), le directeur général de la Marine, nos deux commodes, le COMAR, le directeur général de la CMB et le général Vivario!

Il s’agit de démontrer que le Zénobe Gramme est un bon voilier-école. En route vers Nieuport nous envoyons la voilure tandis que tout ce beau monde se balade sur le pont; on tire des bordées contre une force 4 d’Ouest, nos hôtes sont contents, bien qu’ils manquent de se faire décapiter par l’une ou l’autre bôme lors des virements de bord! Puis ils s’entassent dans le carré et la timonerie pour un déjeuner bien arrosé, parlent de tout et de rien et débarquent à Nieuport.

Ensuite il est question de participer à Yacht Expo à Zeebruges (12/13 mai). Evidemment, j’accepte et explique au commodore du yacht club comment s’y prendre pour rédiger sa requête. Pendant un séjour de réparation à Temse l’ordre de COMAR arrive in extremis et nous

partons sur l’heure pour Zeebruges. Comme j’ai un brevet militaire de pilote de l’Escaut, nous faisons le trajet Temse-Zeebruges d’un coup. Zeebruges fut un grand succès qui rassura nos chefs quant à l’accueil du public. Retour de nuit à Temse. Les travaux de réparation ne prirent fin que le 22 juin et nous pûmes donc utiliser nos batteries et naviguer ‘en silence’.

Bientôt nous participons à un défilé nautique à Rupelmonde; nous sommes ‘le clou’ du spectacle et, sous voiles, nous remportons un vif succès... Pas de pilote disponible et je dois bien assumer cette tâche.

Le Zénobe Gramme reprend son poste à Nieuport. Pendant l’été, nous profitons d’un temps maniable pour sortir en entraînement. Les marées à Nieuport nous obligent à des horaires très particuliers. Plusieurs entrées sous voiles jusqu’à hauteur de la base. L’équipage est très motivé et se révèle excellent. Ne disposant que d’un maître-navigateur, je réclame (une fois de plus) la mutation à bord d’un ‘second’. Le 1MC Looffen est désigné. Dans la foulée on remplace le MTR NAV par MTR Akset. Ce sont deux recrues de premier plan. MARPERS ne peut cependant se retenir de commencer à muter l’un ou l’autre comme c’était sa manie à l’époque. Il faut se bagarrer et se rendre à Bruxelles pour que ce petit jeu s’arrête et finalement je récupère tout l’équipage d’origine. En octobre 1962 nous sommes de retour à Nieuport. Le commandant de la base nous place en ‘première réserve’, tout en étant commissionnés! Cette situation nous oblige à mettre à terre l’équipage, la nourriture etc. à chaque retour de mer. Notre personnel de quart est intégré à celui de la base. Il s’agit d’une ‘guerre de chefs’ (nous taillons les noms, soyons courtois) où le Zénobe se trouve bien ballotté. Nous n’avons même plus accès au téléphone et je dois envoyer Looffen appeler Bruxelles à partir d’une cabine, et à mes frais, pour que le Zénobe Gramme soit enfin basé à Ostende”.

(à suivre)

ILV(R) A. Vittone

Amerikaanse Kustwacht en Marine in de strijd tegen de illegale drugs

Naar aanleiding van de recente ondertekening van een samenwerkingsakkoord tussen de Amerikaanse Kustwacht en de Belgische Marine om gezamenlijk drugstransporten te bestrijden in de Caribische Zee, en de recente inzet in dit gebied van het Belgisch fregat Wielingen willen wij even dieper ingaan op de geschiedenis, de middelen en de technieken van de Amerikaanse Kustwacht en Marine bij de bestrijding van de illegale drugsmokkel.

Op 4 aug 1790 werd de voorloper van de huidige Kustwacht, de Revenue Cutter Service, door het Amerikaanse Congres gesticht om voornamelijk smokkel tegen te gaan in de nieuwe natie. Jarenlang kwam de dienst voor onder verschillende benamingen en ministeries. Pas in 1967 werd de Kustwacht in haar huidige vorm onder het Ministerie van Transport gebracht. De Kustwacht maakt de vijfde militaire dienst uit van de Verenigde Staten en opereert in oorlogstijd, of op bevel van de President, als een speciale dienst binnen de Amerikaanse Marine. Het is de enige militaire dienst die de wettelijke bevoegdheid heeft

om de Amerikaanse wetten op te leggen en dit zowel op volle zee als op de binnenwateren.

De instroom van illegale drugs bereikt voor 90% de Verenigde Staten via de zee. Aangezien dit als één van de grootste nationale veiligheidsproblemen beschouwd wordt, is er een behoefte aan speciale middelen en wetten om daar het hoofd aan te bieden. De drugsoorlog begon al in 1969 onder het bewind van President Nixon. In 1982 werd officieel het LEDET¹ programma voor de Kustwacht gestart.

Vervolgens werd in 1986 een wet aanvaard waardoor LEDET vanaf oppervlakteschepen van de Ameri-

kaanse Marine de drugsmokkel kon bestrijden. In 1989 werd de Amerikaanse Marine als de leidende officiële instantie aangeduid voor het detecteren en opvolgen van luchten maritieme smokkel van illegale drugs. Tezelfdertijd werd de Kustwacht bevoegd voor het tegenhouden en arresteren van illegale drugstraftuigen op volle zee. Samen met de Amerikaanse Douane is de Kustwacht ook verantwoordelijk voor de strijd tegen drugsmokkel met vliegtuigen in de transitzone.

Voor die opdrachten zet de Amerikaanse Marine niet alleen verschillende types van gevechtsschepen (kruisers, destroyers en fregatten) in maar ook nog drie schepen van de Stalwart-klasse. Deze schepen behoren tot het MSC² van de Amerikaanse Marine en worden als CD³ schepen ingezet. Ze werden omgebouwd om drugsmokkelvliegtuigen op te sporen in het Caribische gebied met een luchtzoekradar. De schepen T-AGOS 1 USNS Stalwart, T-AGOS 7 USNS Indomitable en T-AGOS 16 USNS Capable opereren met een burgerbemanning onder tactische controle van JIATFEast⁴.



De Cutter Gallatin succesvol ingezet in de Operatie New Frontier in 1998-99.

¹ Law Enforcement detachment

² Military Sealift Command

³ Counterdrug

⁴ Joint Interagency Task Force East

Naast de maritieme middelen worden ook verschillende luchtmiddelen van de Marine ingezet zoals de P-3C Orion MPA⁵ en het E-2C Hawkeye radarpriegtuig. De inzet van al deze middelen, samen met die om het drugsgebruik bij militairen te bestrijden kost het Ministerie van Defensie jaarlijks ongeveer 1 miljard \$. De ingezette luchtmiddelen opereren onder tactische controle van JIATFEast en het Domestic Air Interdiction Coordination Center. Ze werken hierbij samen met de vliegtuigen en helikopters van de Amerikaanse Kustwacht, Douane en lokale politiediensten.

De JIATFEast in Key West, Florida, is hierbij verantwoordelijk voor operaties in het oosten en noorden van de Cariben. Een degelijke aanpak van de drugsmokkel is niet meer mogelijk zonder goede inlichtingen. Daarom heeft de Kustwacht de inlichtingendienst MIC⁶ opgericht in Miami, die zich specifiek richt op operaties in het centrum en westen van de Cariben. Hierbij geven ze informatie over geplande drugstransporten door, zodat de Kustwacht haar middelen beter en gerichter kan inzetten.

Als reactie op het illegale drugstransport werd in 1997 de Operatie Frontier Shield opgezet in de maritieme aanlooproute naar Puerto Rico en de Maagdeneilanden. Deze regio is de tweede grootste aanvoerroute van verboden drugs na de zuidwestelijke grens van Mexico. Als resultaat van deze operatie werd de aanvoer in het oosten van de Cariben gehalveerd en verlegden de drugskartels hun maritieme smokkelroutes meer naar het westen. Bij deze operatie werkten verschillende nationale en internationale instanties samen onder leiding van de Amerikaanse Kustwacht. Hierbij waren aan Amerikaanse zijde het Ministerie van Defensie, Douane, Grenspo-

litie, DEA⁷ en het FBI⁸ betrokken, samen met officiële instanties van alle landen uit de Antillenketen. Deze overeenkomst werd vastgelegd in verschillende MOU⁹ tussen de Amerikaanse Kustwacht, de landen van het Antillengebied en de Amerikaanse federale en lokale diensten. Ook met de Mexicaanse Marine en de Kustwachten van Jamaica, Panama en Nicaragua werkt de Amerikaanse Kustwacht nauw samen o.a. in training van zoek- en inbeslagname technieken. Met de regeringen van Barbados, Haïti, Jamaica en het Verenigd Koninkrijk werden eveneens bilaterale akkoorden gesloten voor drugsbestrijding. Deze overeenkomsten verhogen de efficiëntie van de ingezette middelen en verkorten onder meer de tijd voor het verkrijgen van toelatingen om aan boord te gaan van verdachte schepen of om de territoriale wateren binnen te varen bij het achtervolgen van verdachte schepen.

Een andere operatie tegen de smokkel is de Operatie Caribe Venture waarbij de Amerikaanse Kustwacht samenwerkt met de schepen van de Amerikaanse Marine, de Franse douane- en maritieme instanties in de regio en het Britse Maagdeneilanden Drug Squadron. Ook de Nederlandse en Britse Marine-eenheden aanwezig in deze regio en de Kustwachten van de andere landen uit het Caribische gebied nemen hieraan deel. Hierbij varen LEDET van de Amerikaanse Kustwacht mee aan boord van de Britse en Nederlandse Marineschepen. De zuidkust van Haïti en de Dominicaanse Republiek zijn een ideaal gebied voor de ultrasnelle smokkelboten wegens de nabijheid van Colombia (transit van één dag) en de vele afgelegen locaties op deze kusten voor het lossen. Mede om die reden en de goede resultaten van de operatie Frontier Shield, waardoor de smokkelroutes moesten veranderen, werd de Ope-

ratio Frontier Lance in 1998 opgezet. Hierbij kreeg de Amerikaanse Kustwacht de toelating om te opereren vanaf de kusten van Haïti en de Dominicaanse Republiek met bindingsofficieren van deze landen aan boord.

Om de doeltreffendheid van de maritieme instanties van de partnerlanden uit het Caribische gebied te verbeteren, werd gestart met de CST¹⁰. Hierbij levert de Amerikaanse Kustwacht de boeienset van de Balsam-klasse WIX-290 USCGC Gentian. Dit schip opeert en oefent in de regio met een internationale 45-koppige bemanning afkomstig uit 8 verschillende landen.

De Kustwacht stippelde in 1998 een nieuwe 10-jaren strategie uit tegen de drugsmokkel met de campagne Steel Web. Deze omvat onder meer Frontier Shield (Puerto Rico en de Maagdeneilanden), Frontier Lance (Haïti en Dominicaanse Republiek), Gulf Shield (Golf van Mexico) en Border Shield (oosten van de Stille Oceaan). Ondanks de beloftevolle successen van de Kustwacht blijft de drugsbestrijding moeilijk omdat de drugskartels meer en meer gebruikmaken van moderne uitrusting en technologie. Zo investeerden de smokkelaars de laatste jaren in ultrasnelle boten in glasvezel of hout die moeilijk door radars te detecteren zijn en bovendien zeer wendbaar zijn. Deze boten hebben een lengte van 9 à 14 m en worden voortgestuwd door 2 tot 4 motoren van elk 250 pk, goed voor snelheden van meer dan 50 knopen. Voor de toekomst spreekt men reeds over boten die snelheden van 70 knopen zouden halen. Met twee of drie man aan boord kunnen ze een tot twee ton drugs meenemen en hebben ze voldoende brandstof om de volledige lengte van de Cariben te overbruggen in 40u. Ze navigeren aan de hand van moderne GPS-syste-

⁵ Maritime Patrol Aircraft

⁶ Maritime Intelligence Center

⁷ Drug Enforcement Agency

⁸ Federal Bureau of Investigation

⁹ Memorandum Of Understanding

¹⁰ Caribbean Support Tender

men en gebruiken draagbare telefoons om in contact te komen met uitzichtposten aan land. Daarnaast worden eveneens verfijnde cryptografie en communicatietechnieken toegepast. In een recent geval duurde het 24u om een code te breken van een 30 sec durend gesprek tussen drugstrafikanten.

Men vermoedt dat jaarlijks vierhonderd van deze hogesnelheidssboten de kusten van de Verenigde Staten trachten te bereiken, waarvan de Kustwacht schat dat ze 10-12% van deze zendingen onderschept. Hoewel deze ultrasnelle boten al voor ongeveer 80% van de maritieme drugsmokkel verantwoordelijk zijn, komen drugs nog steeds binnen aan boord van schepen voor niet commerciële maritieme handel zoals kleine kustvaarders en vissersschepen. In 1999 werd de helft van de aangeslagen cocaïne aan boord van dit soort schepen gevonden. Meestal zat het verstopt in pakken van 5 tot 10 kilo tussen bulkcargo of in brandstoftanks. Om eventuele opsporing te vermijden, beginnen de drugskartels die toch over voldoende financiële middelen beschikken, nu ook kleine onderzeeërs in te zetten.

Door de recente successen tegen de drugsmokkelaars gaan deze steeds agressiever te werk. Zo worden de LEDET aan boord van Marineschepen hoe langer hoe meer geconfronteerd met gewapende en agressieve smokkelaars. Aangezien de Amerikaanse Marine geen bevoegdheid heeft om op te treden tegen burgers moeten de LEDET werken zonder de steun van de Marine. Om deze gewelddadige bemanning te bestrijden, doet men o.a. beroep op niet dodelijke wapens zoals een soort paintball die een onwelriekende inhoud verspreidt op het slachtoffer. Men gebruikt ook stingball granaten die gepaard gaand met een luid knal en met een heldere flits hun slachtoffer overstelpen met dunne rubberhagel. Dit wapen veroorzaakt heel wat pijn maar dringt de huid niet binnen.



De Indomitable (T-AGOS 7), één van de drie Stalwart class air surveillance patrol ships.

Tot voor enkele jaren opereerden de hogesnelheidssboten in het Caraïbische gebied en in het oosten van de Stille Oceaan vrijwel ongestraft. Wanneer ze opgemerkt werden door helikopters van de Kustwacht of van de Marine brachten zij een zogenaamde "smokkelaarsgroet" aan de helikopterbemanningen. Ze wisten immers dat het enige wapen dat deze laatste konden gebruiken hun boordradio was om de juiste positie van deze boten te melden en hun vaarrichting. Om deze boten te onderscheppen, werden SLED¹¹ ingezet. Dit zijn Kevlarnetten die gebruikt worden om de boten tot stoppen te dwingen door de propellers van de motoren hiermee te verstrikken. De testen met deze netten waren niet erg succesvol omdat men ze vanuit een helikopter moest gooien en daarbij in hun vaarroute moest komen wat niet eenvoudig was door de wendbaarheid van de boten.

De toelating van de Commandant van de Kustwacht om wapens in te zetten tegen de drugsmokkelaars bleek een nieuw doelmatig middel in de strijd tegen de ultra-

snelle boten. Hiermee werden voor de eerste keer in de geschiedenis van de Kustwacht gewapende helikopters ingezet. Deze nieuwe mogelijkheden werden voor het eerst uitgetest in 1998-1999 tijdens de Operatie New Frontier waarbij de Cutters WHEC-721 USCGC Gallatin, WMEC-906 USCGC Seneca, en het nieuwe HITRON 10¹² succesvol ingezet werden. Vanaf de Cutters werden onder meer de nieuwe OTHRHIB¹³ ingezet. Dit zijn verbeterde versies van de RHIB¹⁴ die normaal dienst doen bij de Kustwacht. Deze nieuwste boten zijn uitgerust met radar en navigatiesystemen voor operaties op volle zee en worden aangedreven door dubbele inboord/buitenboord turbodieselmotoren.

Vanaf de Cutters opereert een nieuw type helikopter, de geleasde MH-90 Enforcer. Dit zijn helikopters voor burgerdoeleinden van het type MD 900 NOTAR¹⁵, uitgerust met een prototype van het machinegeweer M 240 en .50-cal.Robar precisiegeweren. De twee Cutters, twee OTHRHIB en twee MH-90 staan in verbinding met elkaar dankzij beveiligde satelliet en hoogfrequent communicatiemiddelen. Wanneer

¹¹ Single-Loop Entanglement Devices

¹² Helicopter Interdiction Tactical squadRON 10

¹³ Over The Horizon Rigid Hull Inflatable Boat

¹⁴ Rigid Hull Inflatable Boat

¹⁵ NO TAil Rotor

een snelle drugsboot ontdekt wordt, vertrekken twee helikopters vanaf de Cutters. Eenmaal de boot onderschept, zorgt een gewapende helikopter voor constante dekking om een eventuele agressieve actie van de smokkelaars in de kiem te smoren terwijl de tweede gewapende helikopter de snelle boot probeert te stoppen om een LEDet aan boord te laten zakken. Deze LEDet zijn getraind in verticale insertietechnieken zoals o.a. vlugge afdalingen uit de helikopters via koorden. Om de boten tot stoppen te dwingen, heeft de helikopterbemanning de toelating om waarschuwingsschoten af te vuren voor de boeg en eventueel de motoren stuk te schieten. Kort na het starten van de helikopters komen ook de OTHRHB in actie. Deze varen altijd per twee. De ene geeft dekking terwijl de bemanning van de andere boot probeert aan boord te komen van de smokkelboot. Intussen varen ook de Cutters op volle snelheid naar de plaats van de operaties om uiteindelijk de smokkelaars en hun smokkelwaar aan boord te nemen. Door de nauwe samenwerking van de verschillende platforms kunnen ontdekte smokkelboten onderschept worden tot op 160 km afstand van de Cutters.

Vóór deze Operatie New Frontier had de Amerikaanse Kustwacht één kans op tien om deze snelle boten te doen stoppen. Nu kon men bij de ontdekking van zes snelle smokkelboten ze ook alle zes succesvol onderscheppen waarbij 5000 kg marihuana en 1300 kg cocaïne in beslag genomen en 20 verdachten opgepakt werden. Naast de verschillende klassen van kustwachtcutters worden twee schepen van het MSC van de Amerikaanse Marine T-AGOS 3 USNS Vindicator en T-AGOS 6 USNS Persistent als CD schepen ingezet, onder operationele controle van de Kustwacht. Deze schepen van de Stalwart-klassen deden eerder dienst als SURTASS¹⁶ platform bij de Marine. Nu worden ze ingezet als Commando, Controle en Communicatieplatform voor drugsbestrijding en voor het aan-

en van boord nemen van de twee snelle interventieboten. Ze worden bemand door een burgerbemanning van de rederij Maersk en hebben een 17 man sterk LEDet aan boord. De meegevoerde boten DPB¹⁷ zijn afgeleid van de Fountain Raceboten. Ze hebben een lengte van ongeveer 11m, zijn zeer wendbaar en behalen snelheden van meer dan 50 knopen. De boten worden voortgestuwd door twee Yanmar turbodieselmotoren van 420 pk, wegen volgeladen ongeveer 8000 kg en hebben een prototype van een licht machinegeweer M240 aan boord. De boten opereren altijd per twee met een 2-koppige bemanning en hebben extra plaats om vier leden van een LEDet mee te nemen.

Om de geleasde MH-90 Enforcer helikopters te vervangen, werd intussen door de Kustwacht een contract afgesloten voor de levering van twee MH-68 A (Agusta A-109 Power) helikopters met een optie voor de aankoop van nog zes helikopters voor het HITRON 10. Met de inzet van deze nieuwe middelen hoopt de Kustwacht de drugsmokkel met hogesnelheidsboten een halt toe te roepen. Als men de resultaten over de jaren heen bekijkt is er een gestage groei van de in beslag genomen smokkelwaar, drugsboten en - schepen en van de aangehouden drugsmokkelaars. Zo werden in 1973, het eerste jaar dat men de drugsvangsten begon bij te houden, 5 schepen en 15 smokkelaars aangehouden en werd 7 ton marihuana in beslag genomen. In het jaar 2000 werden 60 ton cocaïne in beslag genomen met een marktwaarde van 4,4 miljard \$ en goed voor 600 miljoen dosissen, samen met 23 ton marihuana. Hierbij ziet men duidelijk dat cocaïne intussen marihuana als voornaamste drug vervangen heeft. Men gaat er overigens vanuit dat het aanbod van de Zuid-Amerikaanse drugskartels de vraag in Noord-Amerika overstijgt. Vandaag zou nog 6% van de Amerikaanse bevolking als actief drugsgebruiker beschouwd worden tegenover 14% tussen 1975 - 80. Dit is ook deels

afleidbaar uit de cijfers van de drugsmoorden. Waar er in 1990 nog 1367 drugsmoorden waren, was dit cijfer reeds gedaald naar 679 in 1998. Hierbij moet men echter ook aanhalen dat er intussen 1,8 miljoen drugsdelinquenten in staats- of federale gevangenissen opgesloten zitten.

Niettegenstaande deze successen blijft het onderscheppen van drugs op zee moeilijk. Dit is vooral te wijten aan de grotere mobiliteit van de drugsmokkelaars, de vele officiële instanties die bij deze strijd betrokken zijn, en de moeilijke logistieke ondersteuning aan de opererende eenheden. Daarbij komt nog de grote nood aan meer schepen, vliegtuigen, helikopters en personeel om de lange kustlijn van de Verenigde Staten en de 15.500.000 km² grote transitzone in de Cariben en het oosten van de Stille Oceaan te bewaken.

Met het doel voor ogen van de National Drug Control Strategy van de President van de Verenigde Staten om de illegale drugstoevoer met 25% te verminderen tegen 2002 en zelfs tot 50% in 2007, zal de Amerikaanse Kustwacht die haar motto "Semper Paratus - Always Ready" hoog in het vaandel draagt, zich hardnekig blijven inzetten in de strijd tegen de illegale drugs in de 21e eeuw.

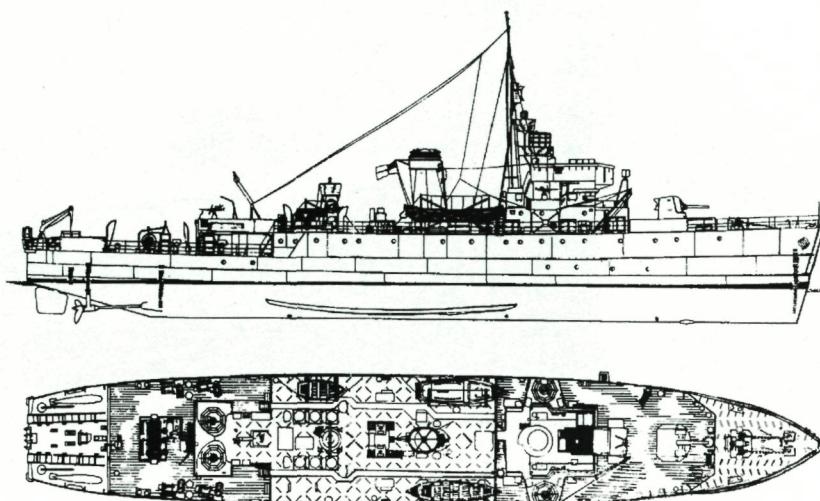
Tekst en foto's: L. Naessens



¹⁶ SURveillance Towed Array Sonar System

¹⁷ Deployable Pursuit Boat

Les Algérines (IV et fin)



Dans cette dernière partie apparaît le plan de l'ALGERINE. Cela pour rappeler à ceux qui ont bien connu ces unités de se remémorer les endroits qui leur étaient familiers.

Sans vouloir retracer toutes les routines empruntées à la Royal Navy, il est intéressant de souligner combien pour servir à bord de tels navires construits durant la guerre, il fallait avoir une bonne constitution physique et un moral blindé pour affronter le quotidien en mer et même à quai. Les rôles de quart et le personnel dit "de jour" fonctionnaient tout comme aujourd'hui.

Toutefois il régnait à bord une discipline bien plus contraignante que celle en vigueur sur nos frégates à ce jour. Les rapports avec les officiers étaient généralement "froids"; tous nous évitions au maximum le premier lieutenant et que dire du commandant! Bien entendu, il y eut de notables exceptions.

Le confort était parfait pour les officiers. Même si on considère que l'espérance de vie d'un navire de ce type en 1942 était relativement courts, le "Wardroom" et les cabines d'officiers étaient conçus pour durer une éternité (typiquement british). L'équipage lui se partageait les mess fort encombrés et ne disposait que de peu de place pour crocheter le hamac et caser le contenu du kit-bag.

Les contraintes de la routine journalière interdisent de crocher le hamac avant la ronde du soir de l'officier de quart à 20.00h. Le réveil général est piqué à 6.00h. Dès 6.30h., tout le monde est rassemblé sur le pont pour procéder au nettoyage complet des ponts ainsi qu'au "sidolissage" des cuivres. Le déjeuner suit à 7.30h. Les jours de mauvais temps pour les moins chanceux qui souffrent de mal de mer, le boatsman dispose toujours de ressources intarissables pour donner des travaux "apaisants" aux malheureux, du genre peinture de bouées dans le mess avant ou nettoyer d'une façon plus professionnelle les lavoirs. Rien ne leur est épargné, pas même un peu de repos durant les conditions très éprouvantes du "SEASICKNESS".

L'hygiène se résume au strict minimum; l'eau douce n'est disponible que durant de très courtes périodes et les douches sont naturellement proscrites en mer.

Sous les tropiques, les mécaniciens disposent sur la plage arrière un astucieux système de tuyaux percés alimenté par une "FIREMAIN";

l'ensemble fait office de douche. L'achalandage de la cantine est digne d'un pays sous-développé: bière unique, généralement chambrière sous les tropiques et plus ou moins fraîche ailleurs; on y trouve aussi une eau minérale ou le sempiternel Coca-Cola.

La grande distraction demeure le cinéma. Après la ronde du soir et si l'état de la mer le permet, le responsable opérateur breveté (il fallait à l'époque avoir fait un stage de 10 jours à Bruxelles pour obtenir un brevet d'opérateur-ciné) peut alors installer son matériel dans le mess



Le matelot Georges Linet à bord du «Lecointe».

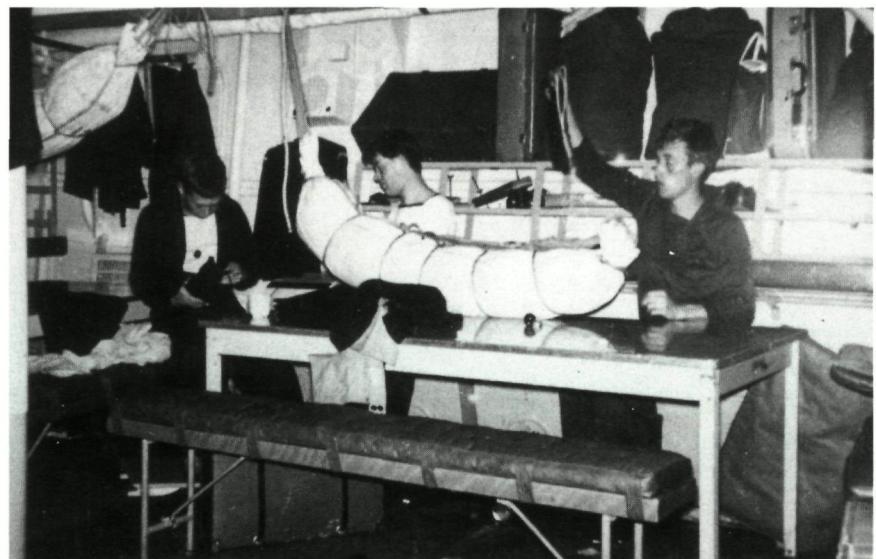
tribord qui sert aussi de réfectoire aux matelots. Les films proposés sont aussi démodés et idiots que les cassettes vidéos du Service Education de l'Armée actuellement.

La nourriture est bonne mais sans finesse et sans présentation comme nous la retrouvons aujourd'hui. Les cuistots font ce qu'ils peuvent pour réaliser leurs plats sur une cuisinière dont la forme ressemble à celle du HMS VICTORY, navire de Nelson exposé à Portsmouth. La différence entre les deux types de cuisinières est que celle des algériennes fonctionne au mazout!

Chaque homme à bord dispose de ses couverts et gobelets personnels reçus en dotation lors de son incorporation à Ste. Croix. Le plateau compartimenté du type US NAVY lui est fourni à bord.

Pour les hommes du pont, le service est très exigeant durant les manœuvres. Par exemple, au lieu du fameux Zodiac conçu par Alain Bombard, nous avons une baleinière 27'. Lors de la mise à l'eau de ces baleinières, l'équipage est à bord, soit six hommes embarqués; toute l'opération se fait à la main. Au poste baleinière de jour comme de nuit, tout le monde doit être présent sauf les hommes de quart bien entendu. Au moment de la reprise à bord de cette embarcation toujours avec son équipage embarqué, l'opération est plus rondement menée. Seul le "motorboat" est sorti et rentré au moyen du treuil des ancrées via tout un système de palans gréés à cet effet.

La vie à la passerelle n'est pas toujours agréable. Tout le personnel présent travaille à découvert, quel



De gauche à droite, les matelots Danthine, Crombez et Van Rossum rangeant leurs effets.

que soit le temps, sous la pluie battante, dans le vent ou sous un soleil de plomb. De plus sous vent arrière, les gaz de combustion des chaufferies sont ramenés sur la passerelle. La timonerie offre un semblant d'abri dont le décor est des plus spartiates.

La vie des mécaniciens n'est pas une sinécure. Dans son récit Georges Linet vous décrit mieux que moi-même le vécu d'un sous-officier mécanicien et de ces hommes dans la chaufferie.

En guise de conclusion et en hommage à tous ceux qui sont morts à leur bord durant la dernière guerre mondiale, voici l'histoire tragique de la première algérienne, l'HMS ALGERINE.

En 1942, dès sa mise en service, l'HMS ALGERINE est envoyée en Méditerranée. Le 15 novembre 1942, soit huit mois après sa mise en fonction, à 03.48h précises, lors d'une patrouille anti sous-marins de concert avec une autre algérienne l'HMS ALARM, une torpille la frappe au midship bâbord. Le drame se passe au large de Bougie, ville algérienne.

Le sous-marin torpilleur est italien, le ASCIANGHI qui sera détruit plus tard sans aucun survivant.



Une vue du mess «matelots» à bord du «Lecointe» à Halifax.

L'HMS ALGERINE coule en quelques minutes. Le navire se couche sur bâbord et disparaît l'étrave la première, entraînant avec lui tous les officiers et 80 marins.

L'HMS ALARM découvre le drame aux premières lueurs de l'aube. Aidé de deux chalutiers armés, trente trois survivants seront repêchés. Durant la nuit, quinze naufragés restés dans l'eau faute de n'avoir pu grimper à bord d'un "float", périront sous l'effet de l'onde de choc provoquée par l'explosion des "depth-charges" amorcées et prêtes à lancer. Depuis cette erreur horrible, l'Amirauté britannique ordonna l'amorçage de ces grenades au moment même de lancer une attaque à la "depth-charge" contre un submersible ennemi.

Photos: P. Latinis, G. Linet, F. Van Rossum
Texte: P. Latinis

Sources bibliographiques

- 1 JANE'S Naval Armament. London U.K.
- 2 Manuel provisoire d'artillerie. Ecole du personnel technique pont département artillerie. CENFORNAV ZM-FN Bruges 1955
- 3 "HMCS SWANSEA" The life and times of a Canadian frigate. By Commander R.C.N.V.R. Fraser Mc Kee. Canada
- 4 The guns 1939-1945, IAN V. HOGG London U.K.

Een zeer belangrijke première in België

De OCA levert internationaal erkende vaarbrevetten af

Op vrijdag 20 april j.l. werd in aanwezigheid van vooraanstaande leden van de Belgische maritieme wereld, de uitvoering van de internationale STCW - Conventie (Standards of Training, Certification of Watchkeeping) ondertekend door Divisieadmiraal M. Verhulst en de heer M. Joseph, Directeur-generaal van het bestuur Maritieme Zaken en Scheepvaart.

Dankzij deze overeenkomst wordt de Applicatieschool van de Marine (OCA) gemachtigd om voortaan internationaal erkende vaarbevoegdheidsbewijzen af te leveren. De OCA te St. Kruis is de eerste school in België die, onder tal van andere scholen waar nautisch onderwijs wordt gegeven, deze internationale erkenning heeft verkregen.

Vanaf 1 februari 2002 dienen alle zeevarenden over een dergelijk vaarbewijs te beschikken. Deze verplichting wordt opgelegd door de STCW - Conventie die de veiligheid van de scheepvaart wil verhogen en bijdragen tot een betere bescherming van het maritieme milieu.

In een eerste fase zal het marine personeel dat in de Applicatieschool gevormd wordt tot "Officier met Zeewacht" een STCW-opleiding krijgen. Later zal de toepassing van de conventie ook uitgebreid worden naar andere personeelsleden.

Het protocol werd als volgt geformuleerd:

Overwegende dat de International Maritime Organisation (IMO) normen, waaraan de zeevarenden moeten beantwoorden, heeft vastgelegd in de STCW conventie en code, met als doel de veiligheid op zee te verhogen.

Gelet op het K.B. van 30 november 1999 tot uitvoering van de richtlijnen 98/35/EG van de Raad van de Europese Unie van 25 mei 1998 tot wijziging van de richtlijnen 94/58/EG inzake het minimum opleidingsniveau van zeevarenden, dat deze IMO-normen toepasselijk maakt in de interne rechtsorde.

Gelet op Art. 3 van het STCW-verdrag dat zeevarenden aan boord van oorlogsvaartuigen vrijstelt van de vaarbevoegdheidsbewijzen, maar oplegt dat de Staat evenwel alle maatregelen moet treffen om een gelijkwaardig veiligheidsniveau te waarborgen, dit zonder evenwel de operationele capaciteit te schaden.

Overwegende dat derhalve aangewezen is dat de Marine de nodige maatregelen treft om een gelijkwaardig veiligheidsniveau te waarborgen, wat inhoudt dat de vorming van de scheepscommandanten en de officieren met zeewacht ten minste moet voldoen aan de opleidingsseisen voorgeschreven in de conventie voor zover toepasbaar op marineschepen.

Overwegende dat het in het belang van de Marine is dat de scheepscommandanten en officieren met zeewacht over een internationaal erkend certificaat inzake vaarbevoegdheid beschikken.

Overwegende dat het Bestuur van Maritieme Zaken en Scheepvaart, Dienst Scheepvaartcontrole van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur, bevoegd is in België voor het uitreiken van vaarbevoegdheidsbewijzen die de bekwaamheid van de titularis volgens de STCW-normen bevestigen.

Zijn het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur, vertegenwoordigd door de Directeur-generaal van het Bestuur van Maritieme Zaken en Scheepvaart en het Ministerie van Landsverdediging, vertegenwoordigd door de Stafchef van de Marine, overeengekomen wat volgt:

Erkenning van de Applicatieschool van de Marine

1. Na onderzoek van het STCW-erkenningsdossier ingediend door de Marine en gevoegd als bijlage bij dit protocol, worden de getuigschriften die worden afgeleverd door de Applicatieschool van de Marine overeenkomstig de bepaling van dat dossier door

het Bestuur van Maritieme Zaken en Scheepvaart, ter kennisgeving aan de Minister waaronder het bestuur ressorteert, opgenomen in de lijst van de te erkennen getuigschriften.

2. Zoals bepaald in het erkenningsdossier, zal de Marine voor de kwaliteitsborging van de opleiding verstrekt door de Applicatieschool van de Marine gebruik maken van de ISO 9001 versie 2000 kwaliteitsnorm. Een door BELCERT gecertificeerd orgaan zal blijven toezien op de handhaving van deze ISO-norm. De Marine verbindt zich ertoe dit certificaat vóór eind 2001 te behalen. Het bestuur van Maritieme Zaken en Scheepvaart, Dienst Scheepvaartcontrole, zal hiervan op de hoogte gebracht worden. De Marine aanvaardt verder dat het Bestuur van Maritieme Zaken en Scheepvaart in het Algemeen en de Dienst Scheepvaartcontrole in het bijzonder de kwaliteit van de opleiding, verstrekt in de Applicatieschool, kan controleren.

3. Het Bestuur van Maritieme Zaken en Scheepvaart zal ten gepaste tijde de IMO op de hoogte brengen van de erkenning van de Applicatieschool van de Marine, zodra aan alle kwaliteitsvoorraarden wordt voldaan.

Vaarbevoegdheidsbewijs

4. Het Bestuur van Maritieme Zaken en Scheepvaart zal vaarbevoegdheidsbewijzen op operationeel of managementniveau voor de functie navigatie, controle van scheepsoperaties en zorg voor opvarenden, aan boord van oorlogsschepen en hulpschepen van de Marine, toe kennen aan de personeelsleden van de Marine die hierop voorgedragen worden door de commandant van de Applicatieschool van de Marine, volgens de modaliteiten beschreven in hoofdstuk 8 van het erkenningsdossier.

Overgangsmaatregelen

5. De Marine streeft ernaar om, bij wijze van overgangsmaatregel, al haar officieren met zeedienst, na

goedkeuring van de individuele aanvraagdossiers door de Dienst Scheepvaartcontrole, te voorzien van een STCW -95 vaarbevoegdheidsbewijs en dit vóór 01 februari 2002.

Deze ondertekening van de uitvoering van de internationale STCW-conventie haalt eens te meer onze Marine, en haar Applicatieschool, uit het Belgische kader om haar een volwaardige plaats te geven op Europees en op wereldniveau.

Saint Bernard du Spuikom

COMPUTERS

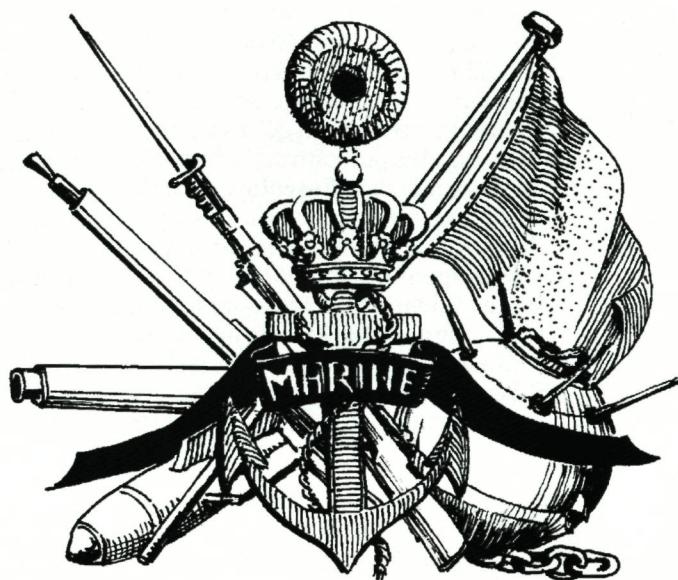
**de firma met
het aapstaartje**



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**

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



CORPS DE MARINE 1939-1940 (suite)

La côte belge en état d'alerte

Entre-temps sur la côte, dès réception de l'ordre de mobilisation générale (le 12 mai), le major Decarpenterie met sur pied la 2me escadrille de Zeebruges. Formés rapidement à Bruges, les équipages rallient le 16 mai les navires qui leur sont destinés, à savoir les chalutiers **Z8 Théo-Nathalie**, **Z25 De Ruyter** et **H75 Gods Genade**, et deux remorqueurs, le **Baron de Maere** et le **Graaf Visart**. Cette escadrille est placée sous les ordres du lieutenant Duchêne.

A Ostende l'état-major du Corps prend possession des locaux de l'école de navigation et y installe, dans l'Ecole de Marine, la Compagnie (escadrille) de Renfort et d'Instruction de Bruges. La 1ère escadrille se renforce de navires réquisitionnés. On a finalement jeté son dévolu sur trois chalutiers en bois, afin de les équiper de dragues contre les mines magnétiques; ce sont les **O140**, **O317** et **O348**. Outre

ces futurs dragueurs, le Corps de Marine prendra possession du grand yacht à moteur du baron de Lauvois l'**Aloha**. Flambant neuf, lancé en 1939 à Hoboken, on le destine à l'embarquement de l'état-major du Corps et son administration. Son commandant est le capitaine au long cours A. Prion qui a choisi de rester à son bord; son second sera le lieutenant au long cours Seegers, mobilisé avec le grade de second maître. Le garde-pêche Zinnia ne sera pas réarmé; trouvé trop vieux, mais aussi trop gourmand en équipage, le Corps de Marine ne parvenant pas à trouver les 70 hommes nécessaires. On y placera toutefois deux mitrailleuses qui seront utilisées pour la défense anti-aérienne, tout comme les deux mitrailleuses de l'Ecole de Marine, sous les ordres du second maître Roussel; elles feront du bon travail en abattant le 15 mai un Stuka, qui ira se perdre en mer.

Dès l'appel à l'aide à la France et déjà le 10 mai dans l'après-midi, les convois de troupes françaises traversent la ville par la route côtière,

se dirigeant vers la Hollande. Par la mer sont partis de Dunkerque, sous les bombardements de l'aviation allemande, les malles **Côte d'Argent**, **Rouen** et **Riviera**, escortées par le destroyer anglais **HMS Valentine**, transportant 1000 hommes de la 68me division d'infanterie à destination de Flessinge. Le lendemain c'est le **Pavon**, chargé de l'artillerie, et le **HMS Westminster**, ainsi que les torpilleurs **Frondeur**, **Branle-Bas**, **Diligente**, **Bouclier** et le **Fougueux**, sur lequel l'amiral Platon a hissé sa marque et portant également le général Durand, commandant de la force d'intervention française, qui font route vers les Pays-Bas; ils ont été précédés dès la veille par deux dragueurs de mines pour leur ouvrir la passe de Zuydcote. A Ostende une mission navale française est arrivée. Elle se compose du capitaine de vaisseau Gonet, chargé de la coopération entre les marines alliées pour assurer la défense du front de mer belge, du capitaine de frégate de Maupéou d'Ablèse et de quelques

officiers, que Decarpenterie installe avec son propre état-major à l'école de navigation d'Ostende. Ce détachement dépend de "l'Amiral Nord", fonction occupée par l'amiral Abrial, dont le poste de commandement se trouve à Dunkerque. Il règne sur un secteur qui va de Cherbourg à la frontière belge; cependant il était prévu qu'en cas d'invasion de la Hollande et de la Belgique, un certain nombre d'officiers devaient se tenir prêts à gagner des points stratégiques comme Flessingue, Anvers et Ostende. Son secteur s'étendra alors jusque-là. Les Français disposent à Ostende de quelques torpilleurs et vedettes. La Royal Navy de son côté y détachera quatre destroyers¹ et quelques "L Trawlers", chalutiers armés et munis de dragues contre les mines magnétiques (double L).



Officier et matelot signaleur du Corps de Marine 39-40 attendant l'embarquement.

Nos navires sont toujours en mer, en patrouille de surveillance et de repérage de mines dérivantes. Les eaux territoriales sont divisées en deux secteurs égaux: la 1^{re} escadrille d'Ostende a la charge du secteur Ouest, la 2^{nde} de Zeebruges, dont le lieutenant Graré -qui était jusque-là lieutenant du port d'Anvers- a pris le commandement, du secteur Est. Cette dernière escadrille vint plusieurs fois au secours de navires marchands en détresse; c'est ainsi qu'elle put sauver l'équipage du cargo italien ss **Foscolo**, qui coula devant le Zwin, touché à mort par l'aviation ennemie, puis du navire grec **Eugenio**, bombardé et échoué sur les Wielingen. Un navire letton, le ss **Sigurd Falbaum**, ayant fui l'invasion de la Lettonie par la Russie, s'était réfugié à Bruges. A la déclaration de guerre, le navire fut saisi par la Belgique comme appartenant à un armement germano-letton; déchargé de son bois du Nord, il fut remorqué à Zeebruges par les gens de la 2^{nde} escadrille. Là il fut rechargeé, par nos marins -et par ceux du Foscolo réquisitionnés-, de minerais de plomb et de zinc, destinés à l'Angleterre; l'escadrille y embarqua un détachement de 10 hommes sous les ordres du lieutenant Séron. Dans la nuit du 19 au 20 mai Zeebruges fut bombardée et des mines furent parachutées dans la rade.

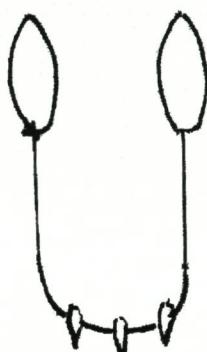
On parle de plus en plus des mines magnétiques, cette arme secrète de l'Allemagne, révélée lorsque l'une d'elles, qui échoua l'hiver précédent sur un banc de la

Tamise, fut désamorcée par un courageux officier anglais (il reçut pour cela la Victoria Cross, la plus rare des distinctions honorifiques anglaises). Les médias relatèrent à grand bruit son exploit mais aussi, ce faisant, provoquèrent un grand émoi dans le monde des marins. Véritable psychose qui occasionna autant de panique dans les milieux maritimes que la fantomatique 5^{me} colonne en causa dans la population terrienne; on croyait en voir partout, le moindre passage d'avion au-dessus de la mer provoquait des soupçons incontrôlables. Une malle Ostende-Douvres, chargée de 2000 réfugiés, de fonctionnaires et d'archives du gouvernement, annula son appareillage parce que la station de pilotage croyait à un mouillage de mines devant le port; il fallut attendre l'arrivée de dragueurs de mines venant de Dunkerque... Mal connue, son fonctionnement interprété diaboliquement, la mine magnétique fit croire aux gens simples que tout navire en fer l'attrait immanquablement et que seuls les navires en bois étaient immunisés! Les milieux plus avertis parlaient de démagnétisation et savaient que les Hollandais avaient fabriqué un "range" sur le Nieuwe Waterweg et que la marine française possédait quelque chose de similaire. Quant à la Belgique, on y était, bien entendu, encore à la phase d'étonnement!

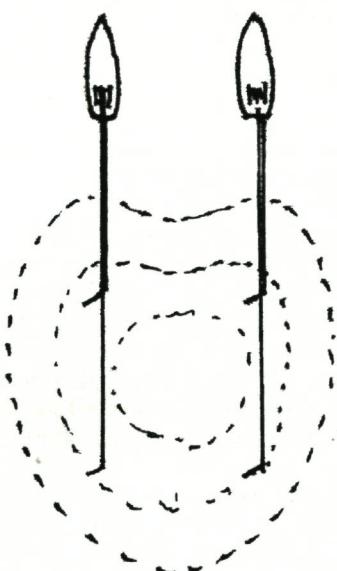
A Dunkerque à la fin de l'hiver 39-40, des mines magnétiques furent parachutées dans le port; on les a vues et on en a compté six! Un cargo, le **Floride**, en est la première victime. Le port est fermé, plus personne n'ose ni en sortir, ni y rentrer. Il faut faire quelque chose. La marine imagine alors de construire un radeau sous lequel on suspendra des rails aimantés à 3 m. au-dessus du fond; on remorquera cet engin à l'aide de bateaux en bois, mais sans succès. On essaiera alors une autre invention anglaise: sous le même radeau on suspendra 150 aimants qu'on baladera dans le port, mais une fois de plus sans succès. Alors

¹ Il s'agit des destroyers AA HMS Keith, HMS Wimere et du HMS Witley, qui sera coulé le 19 mai devant Nieuport ; le nom du 4^{me} navire nous est inconnu.

un ingénieur du Génie maritime, un nommé Bellon, invente une drague électrique: il s'agit d'un câble remorqué en couple par deux chalutiers en bois, dont l'un est équipé d'un groupe électrique qui envoie du courant dans le câble, créant ainsi un champ magnétique; la mine, trompée par ceurre et croyant avoir affaire à un navire, explose. Cette fois c'est le plein succès! Le dragage magnétique est né. Dunkerque est dégagée; on a trouvé la parade. Il ne reste plus qu'à équiper un nombre suffisant de bateaux.



1ère drague magnétique française



Drague LL anglaise

Du côté anglais, on fait les mêmes découvertes, mais on munit chaque dragueur d'un groupe électrique et d'un câble électrique flottant, munis d'électrodes. Ces dragueurs, naviguant en couple, créent un champ magnétique plus grand et -gros avantage- ils sont plus maniables: c'est le "Double L".

Dès le 12 mai Flessingue est soumise à un bombardement intense par l'aviation allemande. Les Stukas se laissent tomber, toutes sirènes hurlantes, sur les navires au port et ancrés dans la rade. Les troupes françaises ont pris position sur le canal qui sépare l'île de Walcheren de l'île de Zuid-Beveland, ainsi qu'au nord de l'île. Repérées par les reconnaissances aériennes, elles sont aussitôt attaquées par les bombardiers. La 18me armée de von Kühler, après avoir bousculé l'armée hollandaise, se retourne vers le sud pour prendre les bouches de l'Escaut. Le 15 mai l'armée hollandaise capitule et le 16 les Français réembarquent à la hâte, tout en maintenant le contact avec l'ennemi, le temps qu'il faudra pour faire passer tout son monde à Breskens. Le port de Flessingue est un enfer; depuis cinq jours les avions y entretiennent un bombardement presque continu pour tenter de transformer en déroute la retraite des troupes françaises. Les torpilleurs **Cyclone** et **Sirocco**, les HMS **Walsey** et **Winchester** défilent dans la rade et bombardent les berges du canal de Zuid-Beveland, que les Allemands tentent de franchir. Une "noría" de navires s'improvise sous les bombes. Plusieurs navires sont coulés, d'autres sont touchés et déséparés. Le 17 et le 18, les Français et des éléments de l'armée hollandaise refluent, à pied, le long de la côte belge afin de rallier Dunkerque. Ils ont perdu 3000 hommes.

L'exode

Dès le 12 mai l'armée belge est forcée de se replier sur une ligne de défense Anvers-Louvain-Namur.

La consternation est grande et l'affolement devient général. La population abandonne ville et villages et reflué devant l'avance allemande, encombrant les routes et gênant les mouvements de troupes.

Ostende est pleine de réfugiés; les trams menant à La Panne sont pris d'assaut et les taxis font le va-et-vient entre Ostende et la frontière française; la gare maritime est noire de monde espérant de pouvoir

embarquer pour n'importe quelle destination.

Le 15 mai le gouvernement, après avoir quitté la capitale, échoue à Ostende, qui, le soir même, connaît son troisième bombardement aérien d'envergure. Dès le lendemain le gouvernement se repliera sur la France, répétant ainsi ce qui fut fait en 14-18, où il émigra à Sainte-Adresse, faubourg du Havre.

Ce jour-là Decarpenterie expédie ses trois patrouilleurs, les **A4**, **A5** et **A6** à Dunkerque pour s'y faire démagnétiser. Ils escorteront les petits cargos **Turquoise** et **Améthyste**, de l'armement Cockerill, évacués sur Dieppe. Partent aussi le 16 les malles **Prince Philippe**, **Prince Léopold** et **Princesse Joséphine-Charlotte**, bourrées de réfugiés et chargées des archives de divers départements gouvernementaux, accompagnant une malle anglaise qui, sous la protection d'un destroyer, est venue chercher ses ressortissants. Les malles belges sont dirigées sur Dieppe, choisie comme base de repli; mais comme elles feront le détour par les Downs pour éviter la passe de Dunkerque, elles resteront en Angleterre. Le 17 c'est le tour des autres malles. Il y en a neuf en tout.

Le **Prince Philippe** en est le dernier-né: il n'est pas terminé et part sur une machine; son compas magnétique n'est pas encore compensé et bientôt il sera seul et sans escorte. Entre Ostende et Douvres le balisage est éteint ou imprécis. Le bateau-phare Wandelaer n'est plus qu'une épave dont les mâts et la lanterne sortent à peine des eaux; sa relève, l'autre Wandelaer, gît échoué sur la plage de Mariakerke. Le Westhinder a été remorqué à Boulogne. Le 18 mai les derniers navires anglais quittent Ostende.

Le 18 mai le front est rompu; sur l'Oise quatre divisions blindées allemandes s'avancent en direction du Pas-de-Calais et ne rencontreront que des forces insignifiantes. Les armées alliées au nord de la percée se replient en Flandre Orientale et s'apprêtent à défendre la ligne Dendre-Escaut.

L'or de la Banque Nationale

Le 19 mai les patrouilleurs sont rentrés échaudés de Dunkerque où ils ont été pris sous un violent bombardement aérien. Ils trouvent vide le port d'Ostende; tout -ou presque- a été évacué, sauf le vieux **Zinnia** qui a été endommagé par les bombardements et le bateau-pilote n°16, qui est occupé à charger les archives du pilotage, des familles et encore des réfugiés. On comprend l'affolement des équipages et leur anxiété au sujet de leur famille, ainsi que l'inquiétude des commandants qui espéraient refaire le plein de vivres, de charbon et d'eau douce pour les chaudières.

Le **A4**, commandé par Van Vaerenberg, doit déhaler au quai des ateliers de la Marine où l'attend, sous la garde d'un lieutenant réserviste², un amoncellement de caisses. C'est l'or et l'argent liquide des agences provinciales de la Banque Nationale: environ un milliard et demi de francs de l'époque. La marée est basse et, sans grue, il faut embarquer 50 tonnes de caisses pesant chacune de 60 à 80 kg. On les entasse sur des matelas disposés sur le pont avant et on en fait un parapet de protection devant la timonerie, protection valable mais coûteuse (!) contre les mitraillades et les bombardements. Le **A4** avec sa précieuse cargaison reçoit l'ordre d'appareiller pour Dieppe, en compagnie du **P16**. Voulant toutefois éviter la route de Dunkerque, dont il a un souvenir trop cuisant, le commandant demande à l'état-major du Corps et à la mission française l'autorisation de passer par les Downs, où il espère par ailleurs pouvoir se ravitailler en vivres³. L'embarquement terminé les deux

navires appareillent de conserve, le 19 mai à 21 heures. Le compas magnétique du **A4** étant déréglé par la proximité des caisses en fer de la Banque Nationale, le **P16** lui servira de guide. Ils arrivent la nuit en rade de Douvres; là le "Naval Control Service" britannique les dirige sur Folkestone où les 160 réfugiés sont débarqués. Sitôt fait, les deux navires sont dirigés, sous bonne escorte, vers Plymouth, où s'effectuera le 23 mai, sous haute surveillance, le déchargement des valeurs qui seront confiées à la Banque d'Angleterre. L'ambassade belge à Londres a, bien entendu, été avertie par le lieutenant Anciaux dès son arrivée à Folkestone. Voilà de l'or qui lui viendra à point en ce moment crucial!⁴

Retournons à Ostende où les mauvaises nouvelles continuent d'arriver. On y apprend, de source sûre, que la Royal Navy, selon un plan

déjà ancien et communiqué en octobre 39, veut embouteiller les ports de Zeebruges et d'Ostende -comme elle tenta de le faire en 1918-, et que ce plan sera mis à exécution soit le 19, soit le 20 mai. Il s'agit de faire vite. Or, le 19 au soir, l'escadrille d'Anvers et ce qui lui reste de vedettes a rallié Ostende. Passant par les canaux, non sans mal, nos marins furent une fois de plus pris pour des Allemands et à Hemiksem des soldats belges leur ont tiré dessus. Plus de peur que de mal cette fois. Decarpenterie dissout immédiatement l'escadrille et répartit les 90 hommes, les armes et les munitions sur les navires d'Ostende et de Zeebruges, qui se préparent à un repli qui semble imminent. La nuit venue, les navires français et belges sont dispersés au mouillage en grande et petite rade. Cela évitera d'être pris au piège d'être bombardé en même temps que les installations portuaires, cibles habituelles des avions ennemis. Malheur! Dans la nuit du 19 au 20 mai, le yacht **Aloha**⁵, repéré par un bombardier allemand, est touché par une bombe et coule corps et biens. On déplorera la mort de dix matelots, du premier maître Lempereur, du commandant A. Prion, et de son second, le lieutenant Seeger, dont le corps fut retrouvé longtemps après et inhumé dans l'île frisonne de Norderney⁶.

Le 21 mai les panzers allemands prennent Arras et Amiens et entrent à Abbeville. Neuf autres divisions allemandes attaquent la ligne de défense "Canal de Terneuzen-Gand-Audenaarde". Le général Weygand remplace le général Gamelin au poste de général en chef des armées alliées. Il est d'avis que l'armée belge doit se replier sur la Lys, puis sur l'Yser, pendant que les armées



Lt. Marcel Seeger coule avec l'Aloha

² Lt Hubert Anciaux, en temps de paix fonctionnaire de la Banque Nationale et qui en deviendra gouverneur.

³ A Ostende les hommes du A4 n'ont trouvé à manger qu'une botte de poireaux et une bouteille de vin! (interview du Cdt. Van Vaerenberg par l'auteur)

⁴ A Londres environ 85 millions de £ furent mises en sécurité. Mais ce n'est qu'une partie de l'or belge : 200 tonnes seront chargées sur un navire français, le Victor Schoeler, à destination de Dakar ; une autre partie fut transférée aux USA (Federal Reserve Bank).

⁵ L'épave de l'Aloha fut retrouvée en 1999 et relevée, coupée en deux parties à hauteur de la timonerie; sans aucun doute possible il fut atteint de plein fouet par une bombe d'avion.

⁶ La famille eut beau faire, on lui refusera toujours de rapatrier le corps (interview de Mr Michel Seeger, fils du lieutenant Marcel Seeger)

françaises et anglaises vont essayer de couper la percée allemande vers le Pas-de-Calais, en attaquant du nord vers le sud et conjointement du sud vers le nord.

Le 22 mai vient pour le Corps de Marine l'ordre de repli général vers Le Havre. Decarpenterie fusionne ses deux escadrilles restantes et donne l'ordre à ses services de se rejoindre au North Goodwins, après avoir exécuté les dernières missions de sabordage et embarqué hommes, vivres, carburants et munitions. De Zeebruges appareillent successivement le Z25 et le H75, qui a pris à son bord le général Pouleur, commandant de la province d'Anvers, cinq officiers de son état-major ainsi que 22 soldats. Les remorqueurs **Graaf Visart** et **Baron de Maere** ayant en remorque le ss **Sigurd Falbaum**, chargé de minéraux précieux et sous le commandement du lieutenant Séron, quittent le port à 23 heures. A l'heure de midi, le lendemain, aux environs du banc du Dyck, une énorme explosion retentit: le cargo est atteint par une torpille lancée par le sous-marin U9. Le lieutenant Séron est projeté à la mer et, par miracle, lui et l'équipage sont repêchés sains et saufs par le **Graaf Visart**. Les deux remorqueurs, l'un remorquant l'autre qui a un bout de la remorque pris dans l'hélice, poursuivent leur route vers le point de rendez-vous.

A Ostende, au cours des préparatifs d'appareillage, arrive l'ordre du Quartier-Général de détacher le capitaine-commandant Vanstrydonck et deux navires, en mission secrète à Boulogne. Le commandant partira par la route; les deux navires désignés, le O143 et le O348, commandés respectivement par les lieutenants Everaert et Duchêne, le rejoindront par mer. Le major Decarpenterie protestera plus tard qu'on lui ait enlevé, sans le consulter, son chef d'escadrille, le plus ancien et le plus capable de ses officiers. Mais la mission semblait être d'importance et devait probablement permettre de pourvoir au passage éventuel en Angleterre du Roi ou de ses ministres. Le commandement de la flottille fut alors assuré, au pied levé, par le capitaine-commandant Delstanche. Elle se

composa dès lors des patrouilleurs A5 et A6, commandés respectivement par le lieutenant D'Hauwer et le lieutenant Massart, des deux vedettes d'arraisonnement R1 et R2 et du chalutier O317; les petites unités fluviales sont abandonnées et sabordées. Arrivée sur la côte anglaise notre petite flottille est consignée dans les Downs jusqu'au 25, date à laquelle elle reçut, malgré les vives protestations de Decarpenterie qui fait état de ses ordres lui enjoignant de rallier Le Havre, l'ordre de l'Amirauté britannique de se rendre à Dartmouth, destiné à devenir provisoirement le port de ralliement de tous les navires belges réfugiés en Angleterre. Toutefois, le général Pouleur, usant de son autorité, obtint de passer avec ses officiers et ses hommes sur le A6 qui fut détaché et dirigé sur Le Havre. Etant donné les ordres concernant les routes à suivre pour rallier Dartmouth et la défense de traverser certaines zones à certaines heures, notre flottille, amputée de deux patrouilleurs (A4 et A6) et de deux chalutiers (O143 et O348), appareilla le 25 mai à trois heures du matin; le 26 mai, vers 16 heures, elle arriva sur la rivière Dart, où elle mouilla face à la prestigieuse école navale anglaise. L'aspect hétéroclite de notre flottille, armée à la diable, composée de navires disparates dont on n'avait eu le temps d'uniformiser les peintures, ne devait pas faire grosse impression sur les marins de Sa Gracieuse Majesté. D'autant plus que nos navires ne se distinguaient guère des dizaines de chalutiers belges, déjà réfugiés dans le port. Les besoins matériels en vivres, munitions, eau douce et combustibles étant ce qu'ils sont toujours pour des navires rentrant de mer, peints ou pas peints, leurs demandes de ravitaillement devaient sembler aux Anglais relever plus du secours à des réfugiés qu'à ceux dus à une marine respectable.

Faisant suite aux requêtes du major Decarpenterie, l'ambassade belge à Londres alloua au consul de Belgique à Dartmouth un certain crédit pour assurer le paiement des soldes et traitements et pourvoir à l'indispensable, mais à la demande de Decarpenterie de pouvoir poursuivre sa route vers un port français il

lui fut répondu qu'elle serait transmise à l'Amirauté britannique. Le lendemain, 27 mai, le patrouilleur A4 rallie la flottille à Dartmouth, venant de Plymouth où il a débarqué sa précieuse cargaison d'or. Pour Decarpenterie il devient évident qu'il lui faut, s'il veut être en état de combattre, dégager ses navires des stores et réserves emportés à la hâte de Zeebruges et d'Ostende, ainsi que de l'excédent d'équipage que constituent les embarqués de l'escadrille d'Anvers et du Centre de Renfort et d'Instruction. Après accord du commandant de l'Ecole Navale, Senior Officer du secteur, le matériel est débarqué et stocké à l'école. Quant au personnel excédentaire, soit 70 hommes, il est convenu qu'il sera envoyé à la base navale de Plymouth pour y poursuivre son entraînement; au lieu de cela, voilà nos marins expédiés à Tenby, centre de ralliement des troupes belges en Angleterre, situé à plus de 12 heures de chemin de fer de Dartmouth. La déception est grande. Decarpenterie est de plus en plus résolu à rallier la Marine française où il retrouvera une organisation qu'il connaît bien, où l'on parle sa langue et avec laquelle il pourra continuer le combat. Après tout il n'a pas formé le Corps de Marine pour rester inactif au fond de cette rivière, en contact permanent avec tous ces pêcheurs défaitistes et désabusés qu'on lui a demandé de surveiller, et avec le sentiment d'être enfermé dans une souricière sous la garde d'Anglais énigmatiques, si pas méfiants. Il assiège l'ambassade et les Anglais de ses demandes pressantes de partir et il vient finalement d'obtenir gain de cause, lorsque, le 28 mai, tombe la nouvelle de la capitulation de l'armée belge. L'ordre d'appareillage est annulé!

Dès le lendemain l'ambassade de Belgique enjoint au Corps de Marine de dépêcher en toute hâte le patrouilleur A4 vers la Panne, afin d'aider au rembarquement des troupes alliées acculées à la mer. L'Opération Dynamo a en effet commencé. Dès le 26 mai au soir, la British Expeditionary Force entame son rembarquement depuis les plages s'étendant de La Panne à Dunkerque; il y a là 338.000 hommes à



rapatrier. Le A4, fourni en vivres et carburant par le Naval College, appareille un peu avant minuit, mais arrivé devant Folkestone il est renvoyé à Dartmouth. Après moultes palabres on le charge de convoyer deux remorqueurs anversois⁷ envoyés d'Ostende vers Le Havre par Decarpenterie, soucieux d'évacuer deux bons bateaux abandonnés par leurs équipages. Il les avait armés d'un équipage militaire et chargés d'armes et de matériel du Corps de Marine; passant par la côte anglaise ils avaient été déroutés sur Folkestone par les Anglais.

A Dartmouth le Corps de Marine a reçu pour instruction de voir combien de chalutiers belges étaient en état de se porter au secours des troupes encerclées dans la poche de Dunkerque ; ils doivent être en bois, vides de passagers et de matériel. Decarpenterie organise les convois: chaque groupe de dix chalutiers sera protégé et guidé par un de ses bâtiments. Mais les pêcheurs, qui ne savent que trop bien vers quel enfer on veut les persuader de se rendre, renâclent pour la plupart; en outre, leurs bateaux sont encombrés de membres de famille et de bagages; d'autres demandent l'accord préalable de leurs armateurs-propriétaires. Mais le temps presse et, sans plus attendre, Decarpenterie envoie, dès le 30 au soir, un premier groupe de ses propres navires: le A5, commandé par le lieutenant D'Hauwer, le Z25 De Ruyter, commandé par

le maître Verbrugge et le P16, de la Marine de l'Etat, dont le personnel civil est remplacé par un équipage militaire. Il est suivi pendant la nuit du 31 mai d'un second groupe, constitué du O317 Maurice-Roger, commandé par le lieutenant Jadot, du Z8 Theo-Nathalie, commandé par le lieutenant Graré et du H75, commandé par le second maître Rascar. Le premier groupe, qu'a rallié le H75 du second groupe, escorté par le navire français La Diligente, atteint Dunkerque dans la nuit du 2 au 3 juin et, sous un bombardement incessant, réussit à embarquer 524 soldats alliés (le A5 en prend 234, le chalutier H75 en sauve 200 et le Z25 90). Non sans mal, car sur le A5 cinq soldats français ainsi que le second maître Hermie sont blessés, tandis que deux soldats français sont tués. Le A5 et le Z25 transportent leurs militaires à Ramsgate tandis que le H75, après avoir débarqué ses soldats à Douvres, reçoit l'ordre de La Diligente de retourner à Dunkerque et de tenter de repêcher le plus de naufragés possible, puis de se joindre au convoi français en route vers Cherbourg. Le second groupe, arrivé au large de l'île de Wight, le 1er juin à sept heures du matin, reçoit un contre-ordre du garde-côtes anglais HMS 256, l'enjoignant de ne pas continuer sur Dunkerque et de rentrer à Dartmouth. On saura plus tard que l'Angleterre avait décidé de ne plus envoyer de navires à Dunkerque, les pertes étant trop lour-

des: plus de 100 navires s'y sont perdus. L'amiral Abrial, apprenant cette décision par un message de l'attaché naval à Londres, l'amiral Odend'hal, proteste violemment car il reste encore, après que toutes les troupes anglaises aient embarqué, 20.000 soldats français sur les plages et 25.000 défenseurs du périmètre de la poche de Dunkerque. Il se fait appuyer par le général Weygand et obtient encore deux jours. Entre-temps une dizaine de pêcheurs belges, que l'on parvint à convaincre, appareillent le 1er juin au matin, pour Dunkerque. Parmi ceux-ci le O92, qui, sans équipage, sera armé par des marins militaires. Il n'y a aucun doute que, si les surnuméraires n'avaient pas été envoyés à Tenby, le Corps de Marine aurait pu contribuer à armer un plus grand nombre de bateaux. N'oublions pas de noter, pour rendre justice à nos pêcheurs, que les chalutiers belges sauvèrent environ 10.000 hommes de l'enfer de Dunkerque et que beaucoup de ces sauveteurs bénévoles y laissèrent, qui leur bateau, qui leur vie.

(à suivre)

CPV (hre) J.C. Liénart

⁷ Le Valentin Letzer et le John P. Best.



BELGISCHE MARINE neemt deel aan oefeningen in Noord- en Zuid-Europa

BLUE GAME 01 - NAVO's 1ste JCEX van 2001

Tussen 23 april en 11 mei namen onze mijnenjagers BNS Crocus en BNS Primula, samen met nog 73 marineschepen uit 14 NAVO-landen en 10 MSOC-cursisten van EGUERMIN, deel aan een inter-commando livex BLUE GAME 01¹. Het oefengebied strekte zich uit van de wateren van zuidelijk Noorwegen, het Skaggerak en Kattegat tot de Baltische Zee en de Kieler Bight.

De nadruk van BG-01 lag vooral op de evaluatie van multinationale strijdkrachten in "Artikel V" crisissituaties, met als belangrijkste objectieven:

- testen van tactische maritieme operaties op taakgroep niveau,
- inoefenen van de NAVO Command & Control (C²) structuur die op 1 april geïntroduceerd werd,
- evaluatie van de samenwerking tussen eenheden met niet-compatibele tactische data-systemen,
- coördinatie van offensieve en defensieve luchtstrijdkrachten ter ondersteuning van maritieme operaties.

Als primeurs van de BG-01 editie noteerde men de integratie van duikboten en het NAVO Immediate



Het logistiek schip HNOMS Horten is één van de 15 vertegenwoordigers van de Noorse Marine.

Maritime Reaction eskader STANAVFORLANT alsook de deelname van het USN EODMU-3 Detachement² uit Coronado, USA, met 4 dolfijnen van het USN Marine Mammal System (MMS).

Andere noemenswaardige aspecten tijdens de oefening omvatten het leggen van mijnen door USAF B-52 strategische bommenwerpers, de inzet van de RBS-17 Hellfire Strike Defence kustbatterijen van de

Noorse marine en de indeling van de 2 Poolse mijnenbestrijdingsschepen ORP Mewa en ORP Czajka bij het MCMFN-eskader voor de duur van de oefening.

BG-01 verliep in 2 fasen:

- de CET (Combat Enhancement Training), van 23 april tot 3 mei, waarbij 3 taakgroepen, samengesteld uit MCMV's en FPB's, een progressieve opvering kregen voor de Noorse kust, tussen

¹ BLUE GAME is sinds 1999 opgenomen in het NAVO-oefenprogramma na de samenvoeging van de MCM-oefening BLUE HARRIER en de FPB-oefening BOLD GAME.

² Het EODMU-3 Detachement, met thuisbasis in Coronado, California, gebruikt 4 types van MMS: Dolfijnen worden bij deze MMSsystemen ingezet omdat hun uitzonderlijke biologische sonar, UNMATCHED door de meest moderne sonarsystemen thans op de markt.

De MMS systemen zijn ingedeeld bij de EODMU teams. Elke MMS bestaat uit 4 tot 8 dolfijnen of zeeleeuwen en een 10-tal marinemensen. De MMS systemen kunnen per vliegtuig, helikopter of voertuig vervoerd worden om eerder waar ingezet te worden.

Lindesnes en Larvik. Deze oefensessies bestonden uit het identificeren en neutraliseren van mijnen de lokalisatie van en aanval op gecamoufleerde snelboten en het zich eigen maken van de navigatie in de Noorse archipel,

- de 2e fase (3 - 11 mei) omvatte een tactische "free-play" oefening. Deze TACEX, die verliep volgens een gesimuleerde regionale crisis, werd geleid door een DISTAFF die verschillende activiteiten organiseerde volgens een vooropgestelde incidentenlijst, de "Main Event & Military Incident List" (MEL/MIL).

Na de oefening zetten de deelnemers koers naar de Deense havens Aarhus en Aalborg voor een korte rustperiode, alvorens op te stomen naar nieuwe oefeningen en andere opdrachten.

TRIDENT D'OR

De dag dat BG-01 ten einde liep zette de BNS Westdiep vanuit Den Helder koers naar de Middellandse Zee voor deelname aan de oefening TRIDENT D'OR, de grootste maritieme oefening in de regio dit jaar. Op 18 mei liep ons fregat de marinabasis van Toulon binnen waar het de andere deelnemers vervoegde.

TRIDENT D'OR is een FR/IT binationale oefening onder leiding van een Franse Maritime Component Commander (MCC) die met zijn multinationale staf ingescheept was aan boord van het Franse landings-schip FNS Sirocco.

Dit manœuvre dat voor de eerste maal georganiseerd werd, is de samensmelting van de Franse oefening ILES D'OR en de Italiaanse TRIDENTE en kadert in het integratieconcept van de 'Verenigde Staten van Europa' en de mogelijke oprichting van een Europese marine (EMF). TRIDENT D'OR toonde aan dat Europa een dergelijke grootschalige oefening ook onder een niet-NAVO commando kan organiseren.

De voornaamste objectieven waren:

- evaluatie van een multinationale maritieme component tijdens een crisissituatie,
- de ingescheepte MCC-Staf trainen in de planning en uitvoering van maritieme operaties tijdens een complex scenario,
- Command en Control (C²) van grote TG's en TF's.



Dolfijnen worden ingezet omwille van hun uitzonderlijke biologische sonar.

Het oefengebied strekte zich uit van de centrale en westelijke Middellandse Zee tot de Thyrreense Zee en de zeestraten van Sardinië, Sicilië en Corsica.

In totaal namen er 79 schepen aan deel, opgedeeld in 7 grote taakgroepen (TG's), met name:

CHARLES de GAULLE Taak-groep

FNS Charles de Gaulle, BNS Westdiep, HMS Somerset, ITS Alisea en ITS Stromboli.

GIUSEPPE GARIBALDI Combined Amphibious Task Group

ITS G. Garibaldi, ITS Mimbelli, USS Thorn, FNS Jean de Vienne, SPS Catalunia, ITS Etna, FNS Francis Garnier, FNS Orage, ITS San Marco, ITS San Giusto, SPS Galicia, ITS Pizarro, USS Kearsarge, USS Nassau en USS Carter Hall.

PRINCIPE de ASTURIAS Taak-groep

SPS Principe de Asturias, SPS Baleares, FNS Montcalm, ITS Maestrale, ITS Grecale, FNS Duquesne en FNS Somme.

EMF

SPS Reina Sofia, NRP Alvares Cabral, ITS Libeccio, HS Aegeon, TCG Yavuz en Ens. de Vaisseau Jacoubet.

STANAVFORMED

ITS Audace, FGS Schleswig-Holstein, TCG Zafer, HMS Richmond, USS Gonzales en HrMs Philips van Almonde.

ASW groep

FNS Tourville, ITS Di Cossato, FNS Amethyste en USS Jacksonville.

MCM Groep

FNS Aigle, FNS Cassiopée, FNS Thétis, FNS Lyre, FNS Pluton, HS Evnik, ITS Saptri, ITS Viareggio, SPS Segura en SPS Tambre.

De 'vijand' bestond uit Italiaanse en Franse fregatten en Duitse FPB's.

TRIDENT D'OR culmineerde in een amfibische landing van Franse, Italiaanse, Spaanse en US mariniers op de kust van Zuid-Sardinië.

Na de oefening liepen de schepen de havens van Cagliari en Catania binnen voor een weekendje rust. Op 10 juni liep ons fregat haar thuishaaven binnen. Echter niet voor lang want op 13 juni ging het opnieuw naar Den Helder waar ZM Koning ALBERT II op 14 juni een bezoek aan boord bracht.

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

DEELNEMERS BLUE GAME - 01

BELGIE

BNS Crocus (MHC) in MCMFN

BNS Primula (MHC)

CANADA

HMCS Fredericton (FFG) in SNFL

HMCS Moncton (MCDV)

HMCS Goose Bay (MCDV)

DENEMARKEN

HDMS Barsoe (PC)

HDMS Lunden (PC)

HDMS Niels Juel (FFG)

HDMS Skaden (PG)

HDMS Viben (PG)

HDMS Glenten (PG)

HDMS Ravnen (PG)

HDMS Laxen (MHC)

HDMS Hajen (MHC) in MCMFN

HDMS Moen (ML), MEWSG TRACSCAN embarked

HDMS Sleipner (AKS), 1 EOD Team embarked

DUITSLAND

FGS U-29 (SSK)

FGS Rheinland-Pfalz (FFG) in SNFL

FGS Fuchs (PCFG)

FGS Loewe (PFCG)

FGS Dommel (PCFG)

FGS Weihe (PCFG)

FGS Alk (PCFG)

FGS Panther (PCFG)

FGS Bad Bevensen (MHC)

FGS Gromitz (MHC) in MCMFN

FGS Auerbach (MSC)

FGS Gefion (MSI)

FGS Muelhausen (MCD), 1 EOD-Team embarked

FGS Rhein (ARL) Flagship MCMFN

FGS Rhon (ARL) in SNFL

FGS Main (ARL)

FGS Elbe (ARL)

FGS Walchensee (AOL)

FGS Spiekeroog (ATR)

FGS Norderney (ATR)

FRANKRIJK

FS Eridan (MHC)

FS Andromède (MHC)

NEDERLAND

HrMs Abraham Van Der Hulst (FFG) in SLFL

HrMs Harlingen (MHC), MCMTA embarked

HrMs Hellevoetsluis (MHC)

HrMs Vlaardingen in MCMFN

HrMs Nautilus (YDT), CDT embarked

NOORWEGEN

KNM Uredd (SSK) in SNFL

KNM Trondheim (FFG)

KNM Narvik (FFG)

KNM Tjeld (PCFG)

KNM Skarv (PCFG)

KNM Terne (PCFG)

KNM Skjold (PCFG)

KNM Valkyrien (AKS)

KNM Rauma (MSC)

KNM Otra (MSC)

KNM Oksoy (MHC)

KNM Maaloy (MHC) in MCMFN

KNM Horten (ASL)

KNM Vidar (ML)

KNM Tyr (ML)

POLEN

ORP Orkan (FSG)

ORP Czajka (MSC)

ORP Mewa (MSC)

PORTUGAL

NRP Alvares Cabral (FFG) Flagship SNFL

SPANJE

SPS Navarra (FFG)

UK

HMS Westminster (FFG) in SNFL

HMC Cromer (MHC) in MCMFN

HMS Bangor (MHC)

HMS Grimsby (HMC)

HMS Pembroke (MHC)

HMS Ledbury (MSC)

RFA Oakleaf (AOT) in SNFL

USA

USS John L.Hall (DDG) in SNFL

EODMU Three (Marine Mammal Systems Detachment)

2 MCM Detachments

EGUERMIN

9 Mine Warfare Staff Officer Course (MSOC) students (1 BE, 1 DA, 2 GR, 1 IT, 1 NL, 2 SP and 1 US)

Un petit mot sur l'évolution de la guerre des mines

La guerre des mines a souvent été la parente pauvre des marines. Depuis quelque temps il semble que la tendance s'inverse et l'on assiste à un regain d'intérêt sur le sujet.

Le concept du SLOC (Sea Lines of Communications) qui était la préoccupation principale de SACLANT pendant la guerre froide reste d'actualité mais à la lumière des derniers conflits et interventions navales, le LITTORAL WARFARE a pris une importance nouvelle dans laquelle la guerre des mines joue un grand rôle.

Dès 1992, SACLANT a mis sur pied une étude devant définir, à long terme, les besoins opérationnels nécessaires pour mettre en œuvre les forces navales multinationales de son commandement. Cette étude est connue sous le nom de mo 2015 et comprend un important volet GUERRE DES MINES.

Pendant la dernière décennie la nécessité d'accès aux eaux littorales de «L'ennemi» a initié des opérations en eaux peu profondes et donc minées. Les engins utilisés étaient généralement simples, voire rudimentaires. L'étude en cours prévoit un changement de situation dans les prochaines années avec des mines sophistiquées, ceci dans des fonds pouvant atteindre 400 m.

Les programmes en cours se présentent comme suit:

U.S.N.

Dans les années 70, la USN sous-estima l'importance de la guerre des mines et confia cette mission aux hélicoptères. A partir de 1987, un regain d'intérêt fut à l'origine de la mise en service de

14 «LARGE MINESWEEPERS» de la classe AVENGER (1.312 T Full Load). Ces navires eurent des débuts difficiles et furent suivis en 1992 par 12 OSPREY (918 T Full Load) qui sont des LERICI italiens améliorés. Actuellement, ces navires font l'objet de constantes mises à jour techniques.

Le programme MCM de la USN est très ambitieux et radicalement novateur.

Ce programme est axé sur deux types d'opérations MCM:

- Les navires combattants sont équipés de systèmes MCM leur permettant de pénétrer dans les eaux littorales sans avoir à déployer de navires «Auxiliaires» (MH, MS, MCMV) en avant de la flotte.
- Les navires MCM spécifiques (AVENGER's, OSPREY's) nettoient les eaux minées a posteriori.

Les systèmes actuellement à l'étude sont:

- Pour les navires de surface, un engin submersible ou semi-submersible piloté à distance et équipé de sonar permettant d'identifier un itinéraire sûr. Les DDG 91 puis les DD 21 en seront pourvus.
- Pour les sous-marins, un système indépendant lancé et récupéré par tubes lance-torpilles standards. Cet appareil sera capable d'explorer $\pm 100 \text{ km}^2$ par 24 h. Il mettra en mémoire les «Détections» et les restituera à son retour à bord.

- Air: les gros hélicoptères utilisés actuellement seront conservés mais leur emploi au sein d'une flotte ne sera pas généralisé vu leurs exigences logistiques. Les SIKORSKY CH - 60 S qui sont

appelés à devenir standard dans la USN à partir de 2005 seront disponibles en version MCM au sein de toutes les flottes USN. Ils seront équipés de systèmes LASER ou de sonars multiples pour la détection et de dragues remorquées à influence. Pour la neutralisation des mines à contact ou à pression, une petite torpille calée (auto lock) sur l'objectif explosera à proximité de celui-ci.

Un groupe de porte-avions d'attaque devrait être équipé de la sorte (les 3 systèmes ci-dessus) dès 2005.

A plus longue échéance le programme MCM / hélicoptère prévoit un système par détection laser (étude déjà avancée) et neutralisation par canon de 20 mm utilisant des munitions à super cavitation qui devraient pouvoir détruire une mine jusqu'à 15m de fond.

- VSW (Very Shallow Water). Ce sont les eaux de moins de 10 m et les brisants. Cette zone intéresse les Marines et jusqu'à présent on n'a rien trouvé de mieux pour nettoyer ces eaux que les plongeurs démineurs et les mammifères marins. Le projet actuel se polarise sur un engin naviguant entre deux eaux et un autre se déplaçant uniquement sur le fond. Le cahier de charge prévoit la recherche, la classification et la destruction des obstructions rencontrées.

Europe

Ici les ambitions sont plus limitées. Les contingences budgétaires obligent nos marines à être plus réalistes et à se limiter à des surfaces spécifiques dont beaucoup sont actuellement en service. Ces navi-

res doivent en principe opérer dans nos eaux; leur mission est le nettoyage et la protection du SLOC. Il s'agit donc d'opérations défensives plutôt qu'offensives. Cela ne veut pas dire que nos systèmes soient archaïques, loin de là. Qu'on se rappelle que la BUNDESMARINE exploite depuis 1979 son système TOÏKA. Celui-ci peut être considéré comme le pionnier du dragage télé-commandé. Les modules employés sont des engins de surface de 25 m de long déplaçant 91 tonnes et équipés pour le dragage magnétique et acoustique. Avec son programme MJ 2000, l'Allemagne développe un nouveau système appelé SEAHORSE (Hippocampe); il s'agit d'un «Drone» destiné à la chasse aux mines de fond «Enterrées». La neutralisation des mines ainsi détectées sera confiée à un engin sous-marin filoguidé amené au voisinage de la mine et qui se guidera automatiquement dessus en finale.

Un projet franco-anglais mené par THOMSON et MARCONI consiste en un sonar sophistiqué assisté par un système de navigation très précis, le tout embarqué sur un engin filoguidé contrôlé et alimenté par un navire qui reçoit en retour les informations du sonar ... ce serait un PAP amélioré. Les chasseurs de mines français de la classe ERIDAN recevront prochainement ce matériel.

Il serait injuste de passer sous silence la SUÈDE qui depuis 1983 utilise 5 petits catamarans classe «SAM» (18 m 15 t) télécommandés et équipés pour le dragage magnétique/acoustique. Les nouvelles corvettes furtives VISBY YS 2000 multimissions (6 unités) auront un équipement MCM. Le système intégré de sonars HYDRA (VDS, TAS, HMS)

doit fournir le meilleur compromis ASW/MCM. Il sera complété par des ROV's («double eagle») pour la classification et la neutralisation des mines. Le premier navire de la série a été lancé en 2000 et a commencé ses essais au printemps de cette année.

Restons dans les pays scandinaves où le DANEMARK fait figure de pionnier, depuis 1996, avec son système modulaire «STANFLEX». Ce système consiste en un navire de contrôle qui n'est pas spécifiquement conçu pour la guerre des mines. Ils sont 14 dans cette classe (FLYEFISKEN); ils sont donc «Multimissions». Ce sont des navires de 54 m de long pour 480 t de déplacement. Les «Drones» utilisés sont de la série «MRD» (6 unités) de 18 m/38 t et remorquent un «Side Scan Sonar» de Thomson-Marconi. Ce système, peu encombrant, a le mérite d'être très flexible; il est complété par un engin submersible filoguidé qui dépose une charge près de la mine à neutraliser, retourne au navire de contrôle, celui-ci déclenchant la charge. Une nouvelle étude porte sur un engin multifonctions de 26 m/125 t.

dans les unités combattantes et l'utilisation de navires plus petits et spécialisés par les marines européennes. En ce qui concerne ces dernières, on pourrait assister petit à petit à la disparition des chasseurs de mines actuels, au profit (après 2015?) de navires de commandement MCMV plus grands pouvant mettre en œuvre des «Drones» en surface et des UUV's (Unmanned Underwater Vehicles) pour les opérations MH et MS.

Ce résumé montre les efforts faits par toutes les marines dans le domaine de la recherche et du développement de nouvelles techniques de guerre des mines. Il est à espérer que notre marine qui possède une grande expertise en la matière participe à cet effort.

SOURCES:

NAVAL FORCES

Mine warfare in the new millennium (T. SCHOENE)

Future MCM concepts for multi-national forces (Dr P. HAZELL & R. WEATHERBURN)

Autonomous underwater vehicles, the upcoming solution for mine countermeasures (W. MAIER)

WEYERS FLOTTE
TASCHENBUCH

YS 2000, The new VISBY class Stealth Corvette (NAVY 2000)

P. Benoît



NARCIS met EUROPEES MCM-Eskader naar PERZISCHE GOLF

Interview met 1LZ Philippe WARNAUTS - Commandant BNS NARCIS

Wat was het doel van de GE MCM-deployment naar de Perzische Golf?

De hoofdopdrachten van deze reis naar de Golf waren drievoudig:

- het evalueren van een langdurige deployment met een Europees eskader onder een niet-NAVO commando,

- de deelname aan de oefening ARA-BIAN GAUNTLET-01,

- onze MCM-middelen en -capaciteiten tonen aan de Gulf Council Countries (GCC) en de USN.

Het gaf ABNL de gelegenheid om de interoperabiliteit met de andere Europese marines buiten MCMFN te evalueren. AG-01 was zeker een goede test om de mogelijke oprichting van een EMF op papier te zetten en te promoten naar andere Europese marines toe.

Hoe verliep de samenwerking met de andere schepen van het MCM-verband?

Dit viel best mee omdat we vertrouwd waren met de NAVO-procedures. Het duurde evenwel een aantal weken vooraleer we met elkaar opgelijnd waren. Dit kwam door de slechte weersomstandigheden tot onze aankomst voor Suez. Hierdoor dienden we vele van onze opwerkingsoefeningen te schrappen. Tijdens de reis waren er regelmatig informele samenkomsten tussen de officieren en onderofficieren van de verschillende departementen om onze samenwerking vlotter te laten verlopen.

Op logistiek vlak verliep alles tamelijk vlot. Bij de voorbereidingen van de reis werd overeengekomen dat voor elk schip de logistieke ondersteuning een nationale verantwoordelijkheid zou blijven.

Iedereen kreeg aan boord van het Duitse steunschip FGS Werra een stockageruimte van een 20-tal m³ toegewezen voor het opslaan van diepvriesproducten, wisselstukken en drank. Dankzij onze bilaterale samenwerkingsakkoorden kon iederen, indien nodig, reserveonderdelen en voedsel mee laten overvliegen met transportvliegtuigen uit Melsbroek, Den Helder, Brest of Flensburg.

Werd er rekening gehouden met de "lessons learned" uit de AG-00 reis van de Crocus en de Godetia verleden jaar?

In zekere mate werd er inderdaad rekening gehouden met de "lessons learned" van de AG-00. Er dient wel in acht genomen dat deze deployment anders opgevat was. We waren nu met een Europees MCM-verband naar de Golf i.p.v. met een ABNL-eskader. De lessen die we uit de beide AG-deployments onthouden liggen vooral op logistiek en technisch vlak. AG-01 vergde een grotere inspanning van onze bemanning daar wij ons steunschip, de Godetia, niet mee hadden¹ en de aanleghaven tijdens AG-00 iets beter georganiseerd waren. Tijdens de eerste maand dienden we de havenbezoeken in te korten om de vertraging, opgelopen door de slechte weersomstandigheden, zoveel mogelijk in te halen.

Een belangrijk aspect is hier ook de "time / distance" factor. Een 4-maanden durende reis zoals deze en met dit type schip is veruit het maximum.

Ondanks het feit dat jullie een redelijke lange periode in de Golf bleven werden er blijkbaar geen Passex-oefeningen met de regionale marines gehouden. Zou het niet interessant geweest zijn die soort oefeningen in te lassen? Eventueel te overwegen bij toekomstige deployments?

Inderdaad. Dit is een van de opmerkingen die we aan ABNL doorgaven. Bij toekomstige deployments naar de Golf moeten we op dit vlak zeker een inspanning leveren en de regionale marines polsen naar hun bereidheid om aan dit soort oefeningen mee te werken. Wel toonden Koeweit en Oman een interesse in onze MCM-component. Beide marines hebben de intentie om in de nabije toekomst ook een mijnenbestrijdingsdienst op te richten.

Op de zeekaarten staan er voor de kusten van Koeweit nog verschillende "mine danger areas". Daar liggen waarschijnlijk nog vele mijnen en andere onontplofte tuigen. Kunnen daar ook geen mijnenopruimingsoperaties georganiseerd worden zoals de MCO-operaties?

Dit voorstel kwam niet aan bod. Persoonlijk denk ik dat dit nog te gevoelig ligt, vooral bij de Amerikanen. Vergeet niet dat de USN in deze regio een zeer actieve rol speelt en zij het misschien niet graag hebben dat Europa hen gaat influisteren welke oefeningen of operaties zij moeten organiseren. Temeer daar

¹ BNS Godetia heeft steeds alle wisselstukken aan boord die een CMT eventueel kan nodig hebben, alsook de nodige technici en werkplaats om de herstellingen uit te voeren.



V.l.n.r. Vaandrig-ter-zee P. Beauprez ARTO/SUPPO, Luitenant-ter-zee Ph. Warnauts
Commandant en Vaandrig-ter-zee St. Dujeux 2^e Commandant.

de USN niet zo nadrukkelijk aanwezig is in Koeweit en niet beschikt over dezelfde faciliteiten als in Bahrain.

Zoals U reeds aanhaalde was deze deployment een "testcase" voor de werking van een European Maritime Force (EMF). Is een EMF haalbaar? Welke impact kan zo een vlootverband hebben op de Europese marines in het algemeen, en op de Belgische Marine in het bijzonder?

Veel zal afhangen van de rol die de nationale legers zullen spelen en welke taken de EMF zal toegezwezen krijgen. Onze samenwerkingsakkoorden met de Duitse, Franse en Nederlandse marines bieden een goede basis waarrond men een 'Europese' marine zou kunnen vormen. Mijn visie is dat we, op termijn, sowieso gedwongen zullen zijn om op Europees vlak intensiever samen te werken. Met de huidige defensiebudgetten kan geen enkele marine het zich nog veroorloven een grote verscheidenheid aan scheepsplatforms, wapensystemen en trainingscentra te hebben. Zij zullen in de toekomst "modulair" moeten denken. Standaardisatie wordt de prioriteit. We mogen niet onbedwingbaar deel willen uitmaken van de EMF, zeker niet als dit gaat om bijkomende inspanningen op het vlak van extra vaardagen.

De nieuwe machtsverhoudingen zullen zeker leiden tot het overwegen en aanvaarden van andere investeringsvormen en het aanwenden van de diverse componenten. Marines zullen zich zeker polyvalent moeten opstellen. Een specialisatie per marine is zeker niet aan te raden want dan kan men niet meer voldoen aan nationale opdrachten. Zelf hebben we de laatste 15 jaar een grote inspanning geleverd om onze marine op een geloofwaardig niveau binnen de NAVO te brengen.

Kan onze marine blijven voldoen aan alle opdrachten die van haar gevraagd worden?

Men dient hier een onderscheid te maken tussen het kwantitatieve en het kwalitatieve aspect.

Kwantitatief zijn we momenteel nog in staat om onze huidige taken te blijven vervullen. Kwalitatief zullen we, in de toekomst, zeker problemen mogen verwachten. Onze fregatten zijn dringend aan vervanging toe en de mijnenjagers hebben ook al een respectabele leeftijd. BNS Narcis is al 10 jaar oud en de BNS Aster en BNS Bellis zelfs 15 jaar.

Indien we de operationaliteit van onze schepen op een voldoende hoog niveau willen houden blijft een deelname aan de permanente NAVO-vlootverbanden STANAVFORLANT en MCMFORNORTH

volgens mij een "must". Bij de deelname aan operaties zoals Arabian Gauntlet moet men de "return" van dergelijke deployments in overweging nemen, zien of zulke reizen rendabel zijn voor onze marine.

De aanschaf van nieuwe platformen zal in grote mate afhangen van de nieuwe legerstructuur. Zullen we tegen 2015 nog over dezelfde componenten beschikken? Het zou spijtig zijn moesten we verplicht worden een van onze componenten af te schaffen. Onze marine heeft reeds een integratieproces ingebouwd in haar nieuwe structuur. Programma's en multinationale samenwerkingsakkoorden worden met succes aan de praktijk getoetst op zee.

Welke middelen kan onze marine ten dienste stellen van een EMF?

Momenteel zit Europa nog volop in een overgangsfase van de WEU naar de EU. Toch blijkt er al een consensus te bestaan op het niveau van de ter beschikking gestelde middelen en procedures.

De meeste middelen die we ter beschikking stellen van de NAVO kunnen we ook ten dienste stellen van een EMF. Uiteraard niet alle middelen want we dienen ook nog nationale opdrachten uit te voeren. Waarschijnlijk zullen de meeste EU-opdrachten ook de steun van de NAVO krijgen, mocht dit nodig blijken. De NAVO zal zeker een rol spelen, bijvoorbeeld bij het leveren van C², verbindingen en stafpersoneel.

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

Nos armements de navires de mer au XIXème et au XXème siècle à Ostende et Nieuport

Armements ostendais et à Nieuport au XIXème siècle

Introduction

De nombreux écrits existent, qui décrivent l'histoire d'Ostende, et tout particulièrement au cours de la période autrichienne, pendant l'existence de la fort célèbre **Compagnie Impériale & Royale d'Ostende**.

Par contre, nous n'avons pas pu retrouver beaucoup d'informations quant à l'évolution de notre marine marchande depuis l'indépendance, ni au sujet des armateurs à la voile, grands ou petits, qui furent établis à Ostende entre 1830 et la fin du XIXème siècle.

Depuis une vingtaine d'années, nous nous sommes attelés à la tâche de reconstituer l'histoire de notre marine marchande belge. Malgré de nombreux contacts au cours de cette période et des recherches incessantes, nous n'avons récolté pour Ostende que de maigres résultats en comparaison avec ceux trouvés pour Bruxelles et Anvers. Nous avons cependant pu retrouver quasi complètement la composition de la flotte au cours des années, mais restons «sur notre faim» pour ce qui concerne les aspects relatifs aux armateurs mêmes: généalogiques et commerciaux. En fin de XIXème siècle, nous avons par exemple trouvé trace de quelques navires dont nous ne connaissons même pas le propriétaire:

- MADAME ANGEOT, cutter de 49 tonnes, en 1882
- PIERRE DEFER, sloop de 38 tonnes, en 1882
- JEAN VAN ISEGHEM, cutter de 47 tonnes, en 1888/90
- DAMIDE, cutter de 13 tonnes, en 1889/90
- LOUISE MARIE, voilier de 97t (Van de Walle), vers 1896
- STANDARD, dandy cutter de 60t en 1900/01.

Heureusement pour le chercheur, tout change et évolue au gré de ses recherches et de sa chance. Une étude n'est donc jamais close. Et c'est dans cet esprit que nous avons convenu de laisser publier une série de textes, «figés» au moment de leur écriture, mais donc forcément encore incomplets. En retour, nous espérons pouvoir contacter ainsi d'autres personnes intéressées par le sujet, et qui pourraient nous apporter de la matière nouvelle, des corrections, additions et en particulier nous éclairer quant à la généalogie de nos armateurs ostendais, ou autres ...

La pêche et les armements à la pêche ne seront pas traités ici, sinon dans les cas particuliers d'armateurs qui furent actifs tant à la pêche qu'au commerce hauturier. Il existe en effet dans la liste des armateurs ostendais quelques cas atypiques de familles engagées dans les deux domaines, ou même dans l'armement et dans la construction navale.

Enfin, du fait du faible nombre d'armateurs côtiers, nous inclurons ceux de Nieuport dans cette étude. Notre intention est de segmenter la matière en produisant une série d'articles courts, qui seront présentés chronologiquement. Malheureusement, l'iconographie sera limitée, la photographie n'ayant pas encore été inventée à l'époque glorieuse de la création de ces maisons d'armement. Certaines reproductions de tableaux sont toutefois disponibles pour plusieurs navires, typiquement en provenance des collections de notre musée national, le Steen.

Avant 1830

Commençons par nous remémorer succinctement quelques aspects d'Ostende avant 1830, en n'oubliant pas que notre littoral fut constitué du fait d'un soulèvement suivi d'un affaissement du sol; l'extension maximum de l'inondation poldérienne date du IXème siècle. Sans l'endiguement de la côte, l'affaissement naturel du littoral belge ferait que les villes de Bruges et Dixmude seraient toujours inondées actuellement par la mer haute. Alors submergé depuis trois cents ans, c'est vers l'an 600 que notre littoral commença à se former, «les îles se rattachant progressivement à la terre après la baisse des eaux», comme le disent les livres.

Au temps d'Astérix, les ports de Nieuport (Iserae Portus) et d'Ostende (Oudenburg - Portus Epiatici) existaient déjà. La grande transformation (la «transgression dunkerquoise») de notre côté, entre le Xème siècle et la seconde moitié du XIIIème siècle, aura pour principal effet sur notre passé maritime de faire disparaître le Zwin et par conséquent de donner à Anvers un caractère dominant sur Bruges. On donne généralement la date du 22 novembre 1334 comme celle de la disparition de la presqu'île de Ter Streep.

Nieuport devint une ville déjà en 1163; Ostende en 1297; mais ce n'est qu'en 1445 que Philippe Le Bel autorisa cette dernière à avoir un port, qui fut creusé dès l'année suivante. Ostende ne reçut cependant une véritable infrastructure portuaire qu'en 1580. Le port, fortifié en 1583 par Guillaume d'Orange en tant que dernier bastion hollandais en terre flamande, était en ruine lors de sa prise par les Espagnols en 1604, après un siège de quatre ans.

Par la loi d'Ostende du 24 octobre 1609 fut créée la corporation des «vrige billanderlieden», à laquelle fut octroyé le privilège de charger, décharger et transporter les cargaisons des négociants; il s'agissait donc bien d'un statut d'armement.

L'Escaut fut fermé à la navigation maritime en vertu du Traité de Munster en 1648, sonnant le glas de l'hégémonie maritime d'Anvers. Les États Flamands s'attelèrent alors à la tâche d'améliorer graduellement le réseau des canaux entre Ostende, Bruges et Gand. L'idée principale était de pouvoir accueillir des navires de mer à Bruges, ce qui profita également à Bruxelles. En effet, au cours du XVIIème et du XVIIIème siècle, seul Bruxelles va pouvoir prospérer comme ville maritime, tandis qu'Ostende ne va survivre que grâce à la courte existence de sa fameuse «Compagnie d'Ostende».

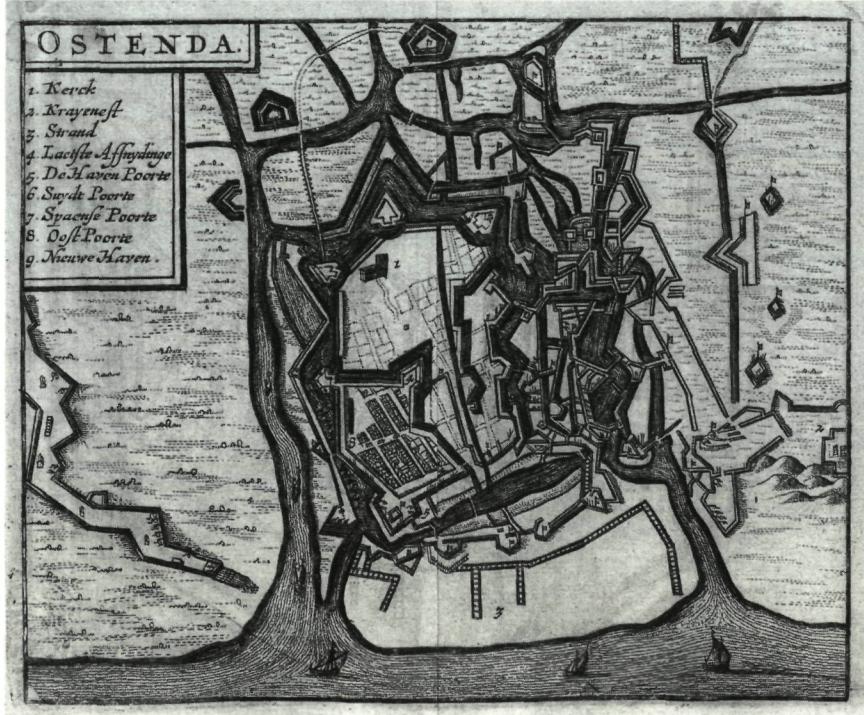
Ostende commença à commercer avec l'Asie tout juste avant l'époque autrichienne (1715-92). Nous serons très brefs pour ce qui concerne la Compagnie Impériale et

Royale d'Ostende. Retenons cependant que dans l'histoire d'Anvers, nous retrouvons un certain Louis François de Coninck, associé à M. Maelcamp de Gand, qui affrétèrent en 1722 un navire en partance pour les Indes... Et c'est ce voyage qui fut à la base de la création de la fameuse «**Compagnie d'Ostende**» dont de Coninck devint directeur le 23 janvier 1723. Nous avons déjà écrit que l'histoire de cette compagnie fut éphémère: créée en 1723, elle organisa 18 «expéditions» entre 1724 et 1727.

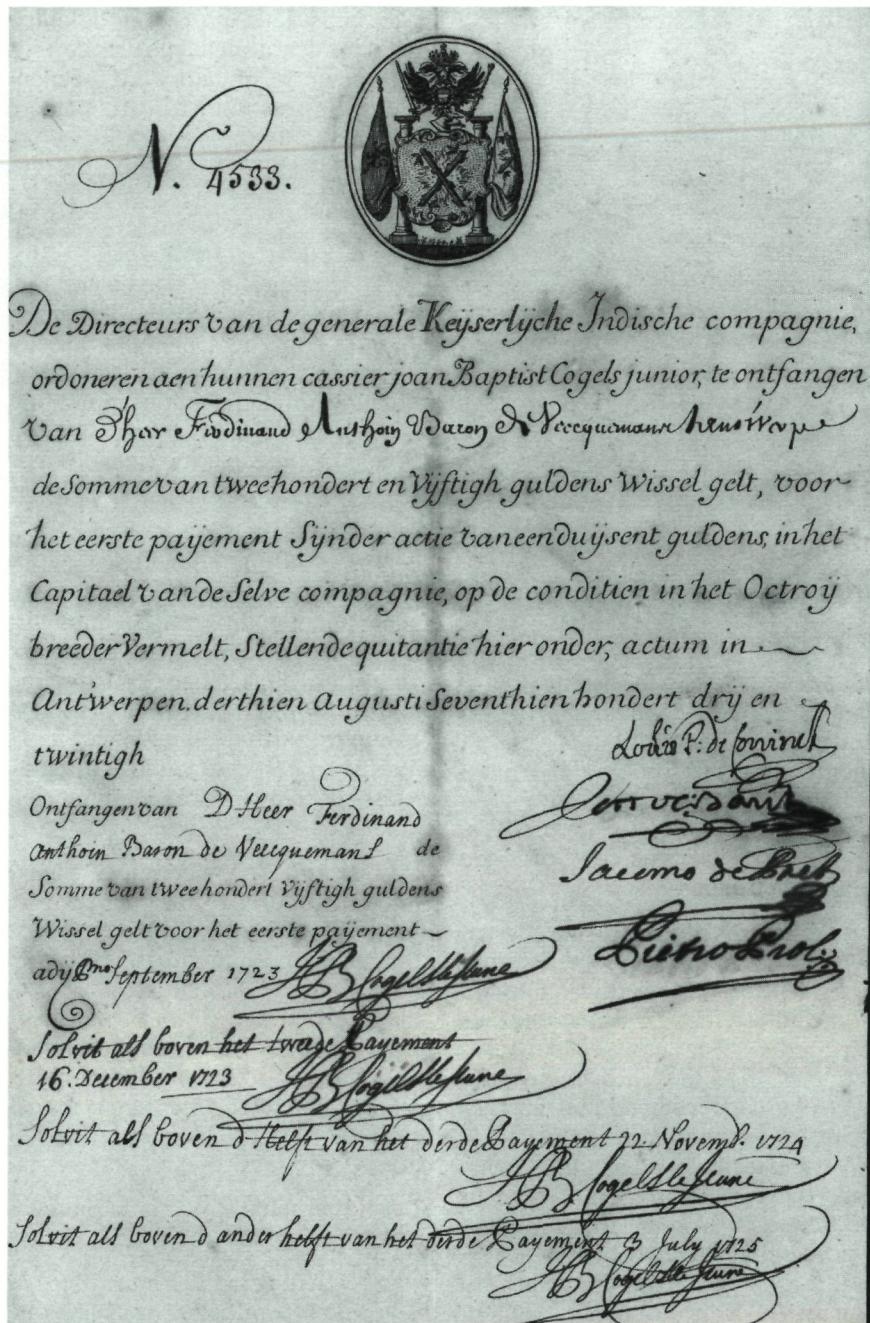
En 1737, lors des négociations du traité de commerce entre Anvers et les Pays-Bas, le représentant anversois était Jean-François de Wael, nom que nous retenons du fait que cette famille, hormis ses activités bancaires, en aura également comme armateur.

En 1740, le décès de l'empereur autrichien Charles VI avait aiguisé l'appétit de Louis XV qui s'allia à Frédéric II de Prusse pour «se jeter sur l'héritage autrichien». L'Angleterre de George II s'unit alors à Marie-Thérèse et notre pays fut à nouveau le champ de bataille de l'Europe. En 1744, les armées françaises envahirent nos provinces: en 1745, elles étaient à Ostende et Nieuport. Mais comme suite au Traité d'Aix-la-Chapelle du 23 octobre 1748 qui mit fin à la guerre navale entre l'Espagne et l'Angleterre et à la guerre continentale en Europe pour la succession d'Autriche, les pays conquis furent pour la plupart rendus, et les Pays-Bas redevinrent autrichiens: nous allions alors connaître une période de paix jusqu'à la mort de Charles de Lorraine et de Marie-Thérèse en 1780.

Le creusement des «coupures» date de 1751 et l'approfondissement du canal entre Gand et Bruges de 1753. Quatre ans plus tard, apparaît un personnage fort important dans l'histoire maritime bruxelloise. En effet, lors de la fondation de l'éphémère «Compagnie d'Ostende» sous le règne de Charles VI, on avait vu plusieurs banquiers investir des capitaux dans des expéditions au Bengale et en Chine. Et notre exportateur et commerçant au transit le plus important de l'époque fut sans conteste Frédéric Romberg, né en Prusse en 1729, et qui s'était fixé avec son frère à Bruxelles vers 1755.



Siège d'Ostende. Plan figuratif de la ville et des fortifications environnantes, après la reddition de septembre 1604. Intitulé 'Ostenda', une légende dans le coin supérieur gauche, numéroté de 1 à 9. Gravure sur cuivre. H. 0,109 x L. 0,131. In: L. Guiccardin. 'Belgicae, sive Inferioris Germaniae...', Amsterdam, G. Blaeu. 1634, 1635, 1652, 1660 et dans les éditions néerlandaises 'Beschrijvinghe der Nederlands...' de 1660 et 1662.



Action de la 'Generale Keyserlycke Indische Compagnie', mieux connue sous le nom de 'Oostendse Compagnie', 1723.

Il fut au sommet de sa gloire au début de la Guerre d'Indépendance des États-Unis. Le 19 mai 1766 fut accordé aux frères Romberg l'octroi leur permettant de faire transiter des marchandises débarquées à Ostende et destinées à la Lorraine et à l'Allemagne. Les frères se mirent à expédier de plus en plus de marchandises par Ostende, devenu port de «smokkelaars», et profitèrent grandement de la guerre d'indépendance aux États Unis qui survint en 1775, l'Angleterre s'opposant

alors à ses 13 colonies. En 1783, Romberg possédait 90 navires dont 8 enregistrés à Ostende. Au temps de Joseph II, Romberg aligna encore huit vaisseaux pour la traite des nègres.

La période 1770 - 1785 fut fort faste pour Ostende. Les deux premiers bassins de commerce furent d'ailleurs creusés en 1771 et 1781, et, en 1771, le port fut doté d'un phare, qui ne sera détruit qu'en 1944... par les Allemands.

Comme suite, le 4 juillet 1776, à la déclaration d'indépendance des colonies britanniques en Amérique du Nord, l'Angleterre décréta le blocus pour empêcher leur ravitaillement. Mais la France, puis la Russie, déclarèrent une liberté de navigation pour les navires neutres. Ce fait fut donc une grande opportunité pour Ostende, qui deviendra un port de transit entre l'Europe et les USA. D'autres idées allaient inspirer nos compatriotes, et même celle de notre propre indépendance. Mais revenons au commerce maritime et à l'émergence de l'idée de faire d'Ostende un port franc. Car c'est cette même année qui marqua un «tournant» dans l'histoire du port, avec la création d'un nouveau bassin, d'entrepôts, de la bourse et d'une chambre des assureurs. Plus tard, il faudra attendre la période de 1894 à 1905 pour un nouvel agrandissement significatif du port.

L'indépendance des colonies anglaises d'Amérique avait donc entraîné la guerre entre d'une part l'Angleterre et d'autre part la France, l'Espagne et la Hollande, favorables à cette indépendance. Mais l'Autriche garda une neutralité dans le conflit, qui profita à la prospérité d'Ostende, tant pour le commerce régulier que pour la contrebande... Anvers fut bloqué entre 1778 et 1780, pendant cette guerre entre l'Angleterre et la coalition franco-hollandaise. Le commerce bruxellois devint alors totalement tributaire d'Ostende pour laquelle un projet d'en faire un port franc exista en 1778; mais les marchandises devaient franchir un long parcours: canal d'Ostende, canal Bruges-Gand, Escaut et enfin le canal de Willebroeck. Néanmoins, le trafic à Ostende doubla entre 1777 et 1779, ce qui donne à réfléchir...

L'installation de la cour des archidiucs Albert et Isabelle «ressuscita l'économie bruxelloise» et favorisa le développement de nouvelles industries, telles que des raffineries de sel, matière indispensable à la conservation du poisson: en 1780, la grande saline d'Ostende était toujours la propriété de 7 négociants bruxellois.

Les livres nous donnent quelques chiffres concernant le trafic maritime au port d'Ostende en 1780:



Louis Brion. - La ville vue depuis la rive orientale du chenal d'accès, intitulée 'Ostende (Dép. de la Lys)'. A l'avant-plan quelques types de pêcheurs.
In: J.B. Breton. 'Voyage dans la ci-devant Belgique et sur la rive gauche du Rhin'.
Paris 1802. Volume I, page 17.

1522 navires entrés, dont 866 ostendais. Comme toujours dans le cas de recherches dans les livres anciens, une autre source indique qu'Ostende compta, en 1780, 1506 navires à l'entrée. Quoi qu'il en soit, le nombre des entrées est quasi trois fois supérieur à celui de 1777.

En 1780, Joseph II succéda à sa mère. Le 10 juin 1781, il déclara Ostende port franc; et le trafic s'accentua encore pour dépasser les 2000 navires à l'entrée de 1785 à 1794. Rappelons que c'est avec l'Orient qu'avait débuté cette belle aventure, quelque soixante ans plus tôt. Or, Ostende continua à développer son commerce avec l'Extreme-Orient et en particulier avec la Chine. Par ailleurs, entre 1778 et 1785, non moins de 860 voyages furent enregistrés entre Ostende ou Bruges et les Antilles.

Notre commerce maritime était donc devenu considérable. C'est alors que de grandes maisons comme les **Schultz** de Hambourg et les **Serruys** s'y installèrent. Pour l'année 1784, 215 navires furent enregistrés à Bruxelles en provenance d'Ostende; l'année suivante, ce nombre

monta à 245. Pendant la période autrichienne, des trois-mâts purent même atteindre le port de Bruxelles par les canaux. Au cours de la seconde moitié du XVIII^e siècle, le transport maritime entre Ostende et Gand doubla.

Le lecteur aura remarqué que nous soulignons les noms de nos armateurs, qu'ils furent d'Ostende ou d'une autre ville. Nous reviendrons sur certains de ceux-ci dans les monographies des armements qui suivront dans cette étude, et évoquerons éventuellement encore le XVIII^e siècle plus loin. Insistons ici sur le fait que l'armateur de l'époque est avant tout un grand commerçant qui éprouve la nécessité d'assurer son propre transport. Cet aspect est prioritaire. Un auteur du siècle dernier a écrit qu'il n'y avait pas d'armateurs à Anvers au XIX^e siècle. Ce point de vue a entraîné une polémique entre historiens. De fait, nous pouvons convenir qu'il n'y eut pas ou peu d'armateurs à cette époque, au sens strict où nous l'entendons aujourd'hui. Nous pouvons donc réconcilier les deux écoles de pensées et nous en donnons pour preuve

que dans leur propre «publicité» ou dans les almanachs, les termes «négociant» ou armateur étaient bien souvent utilisés de manière complémentaire.

Nieuport

Nous ne traiterons de ce port que dans un souci d'établir certains «ponts» entre ses armements et ceux d'Ostende. Pour ce qui concerne l'époque immédiatement après notre indépendance, nous n'avons relevé à Nieuport aucun armement de navires de mer.

Entre 1836 et 1848, Nieuport ne comptait qu'une dizaine de chaloupes pontées («sloops»), comportant chacune un équipage de 6 hommes. En 1872, on dénombre 6 bateaux de pêche appartenant à la même maison, mais dont deux sont à compter parmi les navires de la marine marchande car ils entreprenaient des voyages au commerce en hiver.

Le bassin à flot, le long du chenal intérieur, pourvu d'une tête d'écluse, fut livré à la navigation en 1885. Les quais mesuraient 410 mètres le long du bassin d'échouage. Le port disposait encore d'un chenal extérieur de 12 à 14 pieds de profondeur et d'une rade bonne pour ancrage. Notons que le port ne fut pas accessible de 1915 à 1921 par suite de la guerre.

Les armements suivants seront évoqués:

- au XIX^e siècle: Maine, Philips, la Naemlooze Maatschappij, Meynne et Vroome;
- au XX^e siècle: Handel & Scheepvaart, Huygebaert et Dumon.

Iconographie: E. Mahieu

Texte: Delporte

Info Marine

Leger-Jeugd 2001.... Een maritieme "onderdompeling" voor 16 jongeren

Jaarlijks wordt een aantal jongeren voor de duur van een week uitgenodigd in de eenheden van het Leger. Vorig jaar beantwoordden meer dan 1800 jongeren die oproep.

In 2001 werden opnieuw stages, voor maximum 20 personen, gepland.

Zo verwelkomde de Marine, van 9 tot 13 april, een zestiental jongeren van 14/15 jaar in de Marinebasis te Zeebrugge alwaar zij kennis konden maken met het zeemansleven.

Een nieuwe groep wordt verwacht van 2 tot 6 juli. Jongeren van 16 tot 20 jaar kunnen er eveneens ingewijd worden in diverse watersporten zoals zeilen, roeien en plankzeilen.

U bent jong en hebt belangstelling voor zulke stage: neem dan contact op met SID/Team, «Leger-Jeugd»

Koningin Elisabethkwartier

Everestraat, 1 - 1140 Brussel

Tel 02/701.75.33 of Fax 02/701.37.24, of beter nog: bel naar het gratis nummer 0800 95 594.

E-mail: legerjeugd@js.mil.be

Van zijn kant organiseert het Koninklijk Marinacadettenkorps roei-, zeil- en motorvaarenstages voor jongeren tussen 12 en 21 jaar. Maar opgelet: geïnteresseerden moeten dan wel volwaardig lid worden van het Korps.

Contactpunt:

Koninklijk Marine
Kadettenkorps vzw.
Jean Benaetsstraat, 93/4
1180 Brussel

Tel.: 0478/79.13.19

De eerste kennismaking met de Marine te Zeebrugge was voor die jongeren een unieke belevenis.

Armée-Jeunesse 2001.... Immersion Marine pour 16 jeunes

Chaque année des jeunes sont accueillis pour une semaine dans les unités de l'Armée. En 2000, plus de 1800 jeunes avaient répondu à l'invitation.

En 2001, les stages d'une vingtaine de personnes au maximum furent à nouveau programmés.

Du 9 au 13 avril, la Marine accueillit 16 jeunes de 14 à 15 ans. Ils se retrouvèrent à la Base Navale de Zeebruges afin de faire la connaissance avec la vie de marin.

Un groupe est également attendu du 2 au 6 juillet. Les jeunes de 16 à 20 ans ont également la possibilité de participer à des stages de sports d'eaux (initiation à la planche à voile, à l'aviron et à la voile).

Si vous êtes jeune et intéressé par un tel stage: le point de contact est SID/Team «Armée-Jeunesse»

Quartier Reine Elisabeth

Rue d'Evere, 1 - 1140 Bruxelles

Tel 02/701.75.33 Fax 02/701.37.24 ou encore mieux, appelez le numéro gratuit 0800 95 594

E-mail: armeejeunesse@js.mil.be



Pour les jeunes entre 12 et 21 ans, le Corps Royal des Cadets de Marine dispense des initiations à la navigation à voiles, à rame et à moteur. Attention! Il faut impérativement s'affilier pour participer aux différentes activités des cadets.

Point de contact:

Corps Royal des Cadets de Marine asbl
Rue Jean Benaets, 93/4
1180 Bruxelles.

Tel 0475/ 22.80.10

Ce premier contact avec la Marine à Zeebruges fut une expérience fabuleuse pour ces jeunes.

Foto/Photo: J. Camps

Wolly Pully Story voor Ibis

Op initiatief van Kwartiermeester-chef J.-P. Chielens overhandigde op 16 maart jl. Divisieadmiraal M. Verhulst, peter van Ibis, een vijftigtal wolly pully's aan de kinderen van de school.

De Marine heeft altijd sterk bijgedragen tot de uitbreiding van Ibis. Het was o.m. dankzij Admiraal A. Schlim, voorzitter van 1981 tot aan zijn overlijden in 1999, dat de kinderen nu kunnen genieten van een moderne, ruime en aan de huidige eisen aangepaste infrastructuur.

Het Koninklijk Werk Ibis werd op 6 juli 1906 opgericht door Z.K.H. Prins Albert. Destijds waren onze vissers inderdaad nog te dikwijls het slachtoffer van de natuur-elementen en konden hun weduwen niet instaan voor de opvoeding van hun kinderen. De school werd dan ook opgericht om daaraan te verhelpen. Bedoeling was hen een passende opvoeding en beroepsopleiding te bieden. Deze instelling, helemaal in de lijn van onze maritieme tradities, is uniek in België.

Tot op heden, 95 jaar na de oprichting, heeft Ibis ca. 2000 kinderen onderdak kunnen bieden. Conform een overeenkomst met de Vlaamse Gemeenschap kan Ibis 100 jongens van 6 tot 17 jaar opnemen; de lagere school telt 65 leerlingen terwijl 35 leerlingen, in 4 klassen, gespecialiseerd maritiem onderwijs volgen.

Wolly Pully Story pour l'Ibis

Le 16 mars dernier, à l'initiative du Quartier-maître-chef J.-P. Chielens, l'Amiral de division M. Verhulst, parrain de l'IBIS, a remis une cinquantaine de wolly pully aux enfants de l'école.

La Marine a toujours joué un grand rôle dans le développement de l'IBIS. L'Amiral A. Schlim, président de 1981 jusqu'à son décès en 1999, a su donner aux enfants une infrastructure moderne et spacieuse conforme aux exigences actuelles.

L'Oeuvre Royale IBIS a été fondée par S.A.R. le Prince Albert le 6 juillet 1906. À cette époque, les pêcheurs du littoral étaient trop fréquemment victimes des éléments déchaînés et leurs veuves ne pouvaient à elles seules assurer l'éducation des enfants.

L'école des Pupilles de la Pêche fut créée pour combler cette lacune. Le but de l'œuvre étant d'offrir une éducation et une formation professionnelle.

Aujourd'hui, 95 ans après sa fondation, l'IBIS a accueilli près de 2000 enfants. Cette institution qui perpétue les traditions maritimes est unique en Belgique.

Le personnel et les élèves portent l'uniforme marin. Selon une convention conclue avec la communauté flamande, l'IBIS peut héberger jusqu'à 100 garçons de 6 à 17 ans.



Koning Albert I en de prinsen Leopold en Karel aan boord van de Ibis in 1910 ; sedert zijn oprichting genoot Ibis de eer de hoge bescherming te genieten van een lid van de Koninklijke Familie

Visite du Roi Albert 1er et des Princes Léopold et Charles à bord de l'Ibis en 1910. Depuis sa fondation, l'IBIS a toujours eu l'honneur d'avoir comme haut protecteur un membre de la Famille Royale.

Collectie/collection: J.-C. Vanbostal

Info Marine

Zowel het personeel als de leerlingen dragen een marineuniform. De meeste kinderen komen uit kansarme gezinnen (financiële problemen, onstabiele familiale toestanden, verwaarloosde kinderen....). Alle kinderen worden opgenomen in kostschoolverband, zodat zij die een gezinsleven moeten ontberen, toch een zekere levensvreugde kennen; zij worden bijgestaan door een maatschappelijk werkster en dertien opvoeders.

L'école primaire compte 65 élèves et 4 classes spécialisées en techniques maritimes accueillent 35 élèves. La plupart des enfants viennent de familles défavorisées (problèmes financiers, situation familiale instable, abandon de l'enfant...). Le système d'internant permet aux enfants qui ne connaissent pas une vraie vie familiale de retrouver une certaine joie de vivre. Les enfants y sont suivis en permanence par une assistante sociale et 13 éducateurs.



Een afvaardiging van drie kinderen (Jamy, Kevin en Diego) ontvangt de wolly pully's van Divisieadmiraal M. Verhulst.

Une délégation de trois enfants (Jamy, Kevin et Diego) reçoit les wolly pully des mains de l'Amiral de division M. Verhulst.

Foto/photo: IBIS

Familiefoto: de kinderen omringd door, van links naar rechts, KMC J-P. Chielens, dhr. Lambrechts, beheerder, dhr. Ph. Declercq, directeur, dhr. Caestecker, ere-directeur/beheerder, Admiraal M. Verhulst en dhr. De Winter, beheerder.

Photo de famille: entourant les enfants, de gauche à droite, KMC J-P. Chielens, Mr Lambrechts, administrateur, Mr Ph. Declercq, directeur, Mr Caestecker, directeur honoraire et administrateur, l'Amiral de division M. Verhulst et Mr. De Winter, administrateur.

Foto/photo: IBIS



De Reservist is een Convoy Commodore

Elk jaar organiseert Eguermin een cursus "Convoy Commodore", in samenwerking met NCS (Naval Control of Shipping) waarvoor 1LZ Van den Bossche en KLTZ Kleyvegt, resp. voor België en voor de Nederlandse marine, verantwoordelijk zijn.

Deze cursus, met als lesgever LTZ1 A. Schol, richt zich tot Belgische en Nederlandse reserveofficieren. De laatste lessenreeks vond plaats van 12 tot 20 maart in Eguermin, in aanwezigheid van Stafofficier NCS KLTZ Kleyvegt van de Nederlandse marine. Drie Nederlandse kandidaten volgden de cursus (de laatste Belgische kandidaten waren 1LZ Frederic Everaerts en LTZ Eddie Van Raemdonck).

Van links naar rechts KLTZ Kleyvegt, Stafofficier NCS, de drie leerlingen en twee senior officers en LTZ1 A. Schol.



De cursus heeft tot doel dekofficieren op te leiden tot Naval Liaison Officer (NLO) zodat zij kunnen inschepen aan boord van vrachtschepen die door een gevarenzone (Shipping Risk Area) moeten varen. De Convoy Commodore (een Naval Liaison Officer) zal dan voornamelijk bevoegd zijn voor de tactische signalen en het ontcijferen van gecodeerde berichten.

Van zijn kant zal een Senior Liaison Officer, -een officier met een grotere ervaring terzake-, als konvoi-commandant de verantwoordelijkheid dragen voor de verbinding tussen de Marine en de gezagvoerders van de vrachtschepen. Hij zal tevens instaan voor de coördinatie tussen de vrachtschepen die, beschermd door een escorte, het konvooi vormen. Zo zal hij erop toezien dat de schepen éénzelfde en constante snelheid aanhouden bij het varen door zones die onveilig gemaakt worden door vijandelijke duikboten; koerswijzigingen vallen eveneens onder zijn bevoegdheid.

Ter attentie van de reserveofficieren die willen leren een konvooi "in goede banen te leiden": de volgende cursus wordt gegeven in april 2002.

Le Réserviste est un "Convoy Commodore"

Eguermin organise chaque année un cours de Convoy Commodore en collaboration avec la spécialité NCS (Naval Control of Shipping) dont les responsables sont le 1LZ Van den Bossche pour la Belgique et le KLTZ Kleyvegt pour la Marine néerlandaise.

Ce cours, dont l'instructeur est le LTZ1 A. Schol, s'adresse aux officiers de réserve néerlandais et belges. La dernière session s'est donnée du 12 au 20 mars à Eguermin en présence du Stafofficier NCS de la Marine néerlandaise, le KLTZ Kleyvegt. Il était suivi par trois candidats néerlandais (les derniers candidats belges étaient les 1LZ Frederic Everaerts et LTZ Eddie Van Raemdonck).

De gauche à droite: KLTZ Kleyvegt, Officier d'Etat-Major NCS; les 3 élèves et les 2 «senior officieren» et le LTZ1 A. Schol.

Foto/photo: J. Camps

Le but du cours est de donner une formation de Naval Liaison Officer (NLO) aux officiers de pont. La doctrine du NCS consiste à former des officiers pouvant être embarqués à bord de navires marchands lorsque ceux-ci doivent être guidés dans une zone de danger (Shipping Risk Area). Le Convoy Commodore (un Naval Liaison Officer) est alors embarqué pour s'occuper notamment des signaux tactiques et de la crypto.

Un "Senior Naval Liaison Officer", c'est-à-dire un officier doté d'une plus grande expérience dans cette spécialité, pourra assurer la responsabilité de commandant du convoi, la liaison entre la Marine militaire et les capitaines des navires marchands. Sa tâche consistera à coordonner les navires marchands composant le convoi et protégés par une escorte. Il doit assurer une navigation à la même vitesse et à vitesse constante lors de la traversée de zones infestées de sous-marins. Les changements de cap et de route sont également de son ressort.

Avis aux officiers de réserve intéressés à mener un convoi à bon port: la prochaine formation se déroulera en avril 2002.

Oostende voor Anker: een ongehoord succes

De tweede uitgave van deze maritieme mega-manifestatie lokte, van 23 tot 27 mei, meer dan 200.000 bezoekers naar onze Koningin der Badsteden, die er de vele zeilschepen kwamen bewonderen. Het fregat The Grand Turk vormde ongetwijfeld het middelpunt van de belangstelling. Er mag dus zonder meer gesteld worden dat Oostende het peloton vervoegd heeft van de steden zoals Antwerpen (Portival), Zeebrugge (dagen van de Marine) en Brussel (Havenfeesten), die maritieme festivals op touw zetten.



De Zeescouts te gast bij de Marine

Op 17 en 18 maart had te Zeebrugge het Nationaal Congres van de Zeescouts plaats; het werd georganiseerd door de plaatselijke VVKMS Stella Maris. Meer dan 100 scouts (jongens) en gidsen (meisjes), aangesloten bij een van de 10 vlaamse verenigingen, namen eraan deel en konden gebruik maken van de accommodatie van de Marine. Een geleid bezoek aan de Marinebasis en het logistiek steunschip A960 Godetia, evenals een rondvaart in de haven aan boord van een sleepboot vormden de hoogtepunten van dit weekend.

De organisatoren van het congres, Hans Verstraete, provinciaal commissaris van de zeescouts, en zijn adjunct Soen Borgers, met in het midden Korvetkapitein Michel Van Eyken.



Les organisateurs avec à leur tête le commissaire provincial des scouts-marins, Hans Verstraete, et son adjoint, Soen Borgers, entourent le Capitaine de corvette Michel Van Eyken.

Foto/photo: G. Poupaert

Amarrage à Ostende: un succès sur toute la ligne

Pour la deuxième édition de cette méga-manifestation maritime, plus de 200.000 visiteurs ont rejoint la Reine des plages du 23 au 27 mai, afin d'y admirer les nombreux gréements. La frégate The Grand Turk en fut la vedette incontestée. Ostende rejoint donc le peloton des villes organisatrices de fêtes à caractère maritime telles Anvers (Portival), Zeebruges (Journées de la Marine) et Bruxelles (Fêtes du Port).



La Marine accueille les scouts-marins

Le congrès national des scouts marins s'est tenu à Zeebruges du 17 au 18 mars et était organisée par le VVKSM Stella Maris de Zeebruges. Plus de 100 scouts (garçons) et guides (filles) des 10 associations néerlandophones de scouts-marins ont participé au rassemblement et ont ainsi pu bénéficier des accommodations de la Base Navale. Une visite guidée de la Base et du navire de soutien logistique A960 Godetia ainsi qu'un tour du port à bord d'un remorqueur furent les points forts de leur week-end.

55ste promotie Onderofficieren

55ème Promotion de Sous-Officier

Dag van de Onderofficier: Hulde aan Marcel Rau

De doopplechtigheid van de 55ste promotie onderofficieren vond plaats op 7 mei jl. te Sint-Kruis. Na een bezoek aan de school en de gebouwen ging Divisieadmiraal M. Verhulst over tot de proclamatie van de 55ste promotie. Een promotie waaraan, zoals gebruikelijk, de naam werd toegekend van een overleden onderofficier, die zich verdienstelijk heeft gemaakt door zijn voorbeeldig gedrag. Dit jaar viel de keuze op Marcel Rau, wiens familie op de plechtigheid uitgenodigd was.

De plechtigheid werd afgesloten met de eedaflegging door de onderofficieren van de promotie en de overhandiging van eervolle onderscheidingen aan de kaderleden van het opleidingscentrum van St-Kruis (Navform).

Journée du Sous-officier: Hommage à Marcel Rau

Le baptême de la 55ème promotion de sous-officiers a eu lieu le 7 mai dernier à Sainte-Croix. Après une visite de l'école et des logements, l'Amiral de division M. Verhulst procéda à la proclamation de la 55ème promotion. Une promotion qui reçut comme de coutume le nom d'un sous-officier décédé, s'étant illustré par une carrière exemplaire. Le choix s'est porté cette année sur Marcel Rau dont la famille avait été invitée.

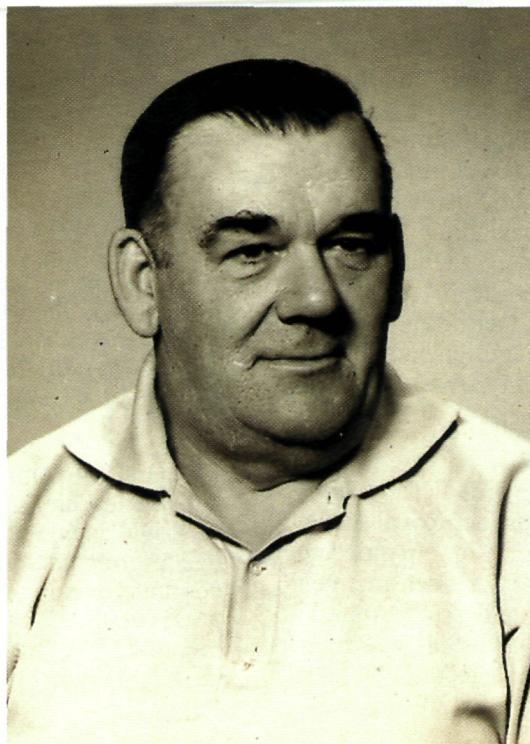
La cérémonie fut clôturée par la prestation de serment des sous-officiers de la promotion et une remise de distinctions honorifiques au personnel cadre du centre de formation de Sainte-Croix (Navform).



Korvetkapitein R. Cardyn (Navform) samen met de leerlingen van de 55^e promotie en de gedecoreerden.

Les élèves de la 55^e promotion et les décorés entourant le Capitaine de corvette R. Cardyn (Navform).

Photo AVC



Het leven van / La vie de

Marcel Rau

1919 - 1995

We schrijven 9 september 1919 wanneer er in een Oostendse vissersfamilie opnieuw een flinke zoon ter wereld komt: hij krijgt de naam Marcel. Met de jaren breidt de familie zich uit tot drie zonen en drie dochters. Alle zonen gaan de zee op als vissers; twee ervan lateren er het leven.

Bij het uitbreken van de oorlog verlaat men hals over kop Oostende aan boord van een vissersvaartuig richting Dieppe...en daar slaat het noodlot toe. Enkel de vader en Marcel overleven er een moordend bombardement.

Marcel vervoegt op 21 oktober 1940 de Royal Navy Belgian Section en volgt een opleiding in HMS Royal Arthur. Nadien scheept de jonge telegrafist in aan boord van HMS Drake. In oktober 1941 zien we hem terug aan boord van HMS Illustrious, een vliegdekschip. Met het bij ons alom bekende korvet HMS Godetia, escorteert hij verschillende konvooien van en naar het hoge noorden, een bijzonder gevaarlijke konvoiroute.

C'est le 9 septembre 1919 que, dans une famille de pêcheurs ostendaise, un nouvel enfant voit le jour. C'est un fils vigoureux qui reçoit le nom de Marcel. La famille se compose de trois fils et trois filles. Tous les fils naviguent en mer comme pêcheurs, deux d'entre eux y perdront d'ailleurs malheureusement la vie.

L'éclatement de la guerre vient bouleverser la vie de la famille. Tout le monde quitte Ostende dans la précipitation à bord d'un chalutier pour se rendre à Dieppe; c'est là que le destin va frapper cruellement: Marcel et son père sont les seuls survivants d'un bombardement meurtrier.

Le 21 octobre 1940 Marcel rejoint la Section Belge de la Royal Navy et suit son instruction à HMS Royal Arthur. Par après, le jeune télégraphiste embarque à bord du HMS Drake. En octobre 1941, nous le retrouvons à bord du HMS Illustrious, un porte-avions. A bord de la corvette HMS Godetia, dont le nom nous est familier, il escorte différents convois vers le grand Nord, missions dangereuses s'il en fut.

Info Marine

Op 12 mei 1943 luiden "the wedding bells" in Preston: hij huwt er met zijn Rachel, een Oostends meisje. In 1943 vervoegt hij het korvet HMS Buttercup en zet onverwijdert het gevaarlijke konvooiwerk verder. Marcel krijgt een speciale vermelding op de dagorde: "Hij onderscheidt zich door zijn kalmen moed en doortastende durf aan boord van de Godetia. Terwijl het vaartuig in slecht weder in actie was tegen Duitse onderzeeërs, werd een cargo getroffen. De zee werd overdekt met brandende vliegtuigbenzine. Hij meldt zich aan als vrijwilliger om zoveel mogelijk drenkelingen te redden", zo schrijft de toenmalige Commodore Timmermans.

Na de vele actieve oorlogsjaren wordt Petty Officer Marcel Rau in maart 1946 door de Royal Navy bedankt voor de bewezen diensten. Voor zijn moed en voorbeeldig gedrag wordt hij onderscheiden met een aantal eretekens, waarvan de bijzonderste: "Atlantic Star" met vermelding, "Atlantic Star" zonder vermelding, "Oorlogsvrijwilliger 40-45", "Medaille Strijder van den Oorlog", "Oorlogskruis met Palm".

Na de oorlog gaat hij opnieuw naar zee, ditmaal als visser. Het noodlot slaat echter opnieuw toe; hij staat aan het wiel wanneer hij in allerijl het zinkend schip moet verlaten.

Marcel kiest voor een rustiger leven en gaat werken bij de kaaiploeg van de "maalboten" te Oostende. Ondertussen is het gezin uitgebreid tot elf kinderen, acht zonen op rij en drie dochters, waarvan er nu nog zeven in leven zijn.

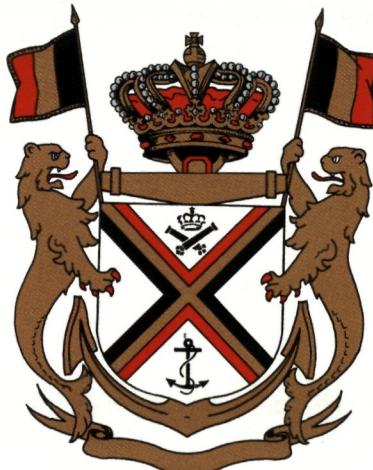
Na een slepende ziekte vaart Marcel op 30 maart 1995 voorgoed van ons heen. Deze promotie kan terecht fier zijn op haar peter. Zijn doorzettingsvermogen, durf en dienstvaardigheid verdienen alle lof.

Le 12 mai 1943, les "wedding bells" sonnent à Preston; Marcel y épouse sa Rachel, une jeune Osten-daise. Dans la même année, il rejoint HMS Buttercup et reprend immédiatement les dangereuses missions d'escorte de convois. Marcel est cité à l'ordre du jour: "Il se distingue par son courage tranquille et son audace énergique à bord du Godetia. Tandis que le bâtiment est en action contre des sous-marins allemands, par mauvais temps, un cargo est touché. La mer est recouverte de carburant pour avions enflammé. Il se porte volontaire pour sauver le plus possible de naufragés", écrit le Commodore de l'époque Timmermans.

En mars 1946, après de nombreuses années de guerre actives, le Petty Officer Marcel Rau est remercié par la Royal Navy pour les services rendus. Plusieurs décorations lui sont octroyées pour son courage et sa conduite exemplaire. Nous en citons quelques-unes: "Atlantic Star" avec mention, "Atlantic Star" sans mention, "Volontaire de Guerre 40-45", "Médaille de Combattant de Guerre", "Croix de Guerre avec Palme".

Après la guerre, Marcel reprend du service à la mer comme pêcheur. Le destin frappe cependant de nouveau lorsque, étant à la barre d'un chalutier, il doit abandonner en catastrophe le navire en train de couler. Il choisit alors une vie plus tranquille, et va travailler avec les équipes de quai des malles d'Ostende. Entre temps, la famille s'est agrandie à onze enfants, huit fils et trois filles, dont sept sont actuellement encore en vie.

Après une longue maladie, Marcel met définitivement le cap sur d'autres cieux le 30 mars 1995. Cette promotion peut être fière à juste titre de son parrain. Sa persévérance, son audace et sa servabilité méritent tous les éloges.



55^{ste} Promotie Onderofficieren - 55^{ème} Promotion de Sous-Officiers

Volgende kandidaat onderofficieren legden de eed af:- Les candidats sous-officiers suivants ont prêté serment:

Tweede meesters/Second-maîtres:

Deprez, Gaj, Giovannuci, Joassin, Witzik ,Hardy, Deman,Ozturk,Leclercq, Van Hoorebeeck, Chapeau, Wagelmans, Van der Aa, Vanneste, Rousseau, Vercauteren, Dekens, Dewulf, Van Middel, Willaert, Daniel.

Onderofficieren die een eervolle onderscheiding ontvangen - Sous-officiers recevant une .distinction honorifique

Het Kruis van Ridder in de Orde van Leopold II - Croix de Chevalier de l'Ordre de Léopold II

1OM Jacquet

Gouden Medaille in de Orde van Leopold II - Médaille d'Or de l'Ordre de Léopold II

1MC Claeys

1MC Nowakowski

1MC Van der Wittenboer

Het Kruis van Ridder in de Leopoldsorde - La Croix de Chevalier de l'Ordre de Léopold

Ere 1MR (Res) Latinis

Militair Ereteken van Eerste Klas - Médaille Militaire de Première Classe

1MR Coene

1MR De Baene

Militair Ereteken van Tweede Klas - Médaille Militaire de Deuxième Classe

MTR Devaght

MTR Witrock

MTR Thienpont

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

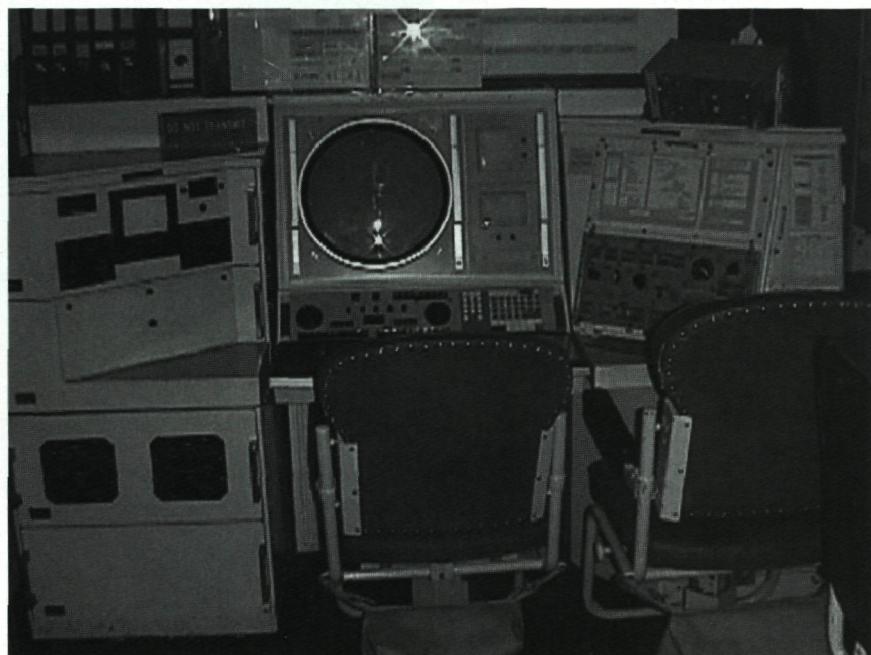
internet: <http://www.zeebruggeport.be>
e-mail: mbz@zeebruggeport.be

Einde van het SQS 505 tijdperk

Toen eind jaren zeventig de fregatten gebouwd werden met als doel een ASW (Anti Submarine Warfare) fregat te zijn, werden onze schepen uitgerust met een superultramodern sonarsysteem, de SQS 505 van Canadese makelij. Jaren later kwam ik de bij "Zee macht" en koos voor een cursus "Fregat Sonar".

Onder leiding van 1MC Hugue kreeg ik een opleiding om klaargestoomd te worden om aan boord de functie ELO Son uit te oefenen. Met plezier en grote voorliefde begon ik aan mijn carrière. Al vlug wist ik dat het serieus was, Perzische Golf, het ene manœuvre na het andere, enz... Steeds met een beetje meer ervaring onderhield ik de sonar installatie. Elke panne werd zo vlug mogelijk bekeken en opgelost. Als één der meest betrouwbare toestellen bleef de SQS 505 zijn werk perfect uitvoeren, dit tot zijn laatste stuip-trekkingen. Want met het project "consolidatie fregatten" werd er beslist om een nieuwere versie aan te kopen, de SQS 510. Ik had de eer om als laatste "Elo Sonar" te mogen presteren aan boord van de Wielingen. Eind 1996 moest ik met spijt de installatie afbreken om plaats te maken voor haar opvolger.

Gelukkig kon ik muteren naar de Westdiep, waar ik opnieuw mijn



SQS in betere tijden.

functie kon waarmaken. Een nieuwe uitdaging, weeral tot de laatste seconde scande de sonar het zeeruim af, op zoek naar elke onderzeeboot. Nogmaals viel me de eer te beurt om mijn geliefkoosd toestel te mogen afbreken.... (eind 1998). Maar geen paniek, opnieuw muteerde ik, dit-

maal naar de Wandelaar, opnieuw kon "mijn" sonar zichzelf bewijzen...

Tot het treurig moment aanbrak.... ook hier moest de SQS 505 plaatsmaken voor zijn modernere versie. Maar het werd nog erger; vanwege het zeer hoog gemoderniseerd elektronica karakter, werd de functie Elo sonar fregat afgeschaft; ze werd als surplus bijgevoegd aan de afdeling Computer.

Mijn einde fregattijd was nabij. Nog even kon ik aan boord blijven, dit voor de -voor mij nu reeds- derde afbraak.. (eind 2000).

Met tranen in de ogen kon ik alle printen afvoeren en de lege kasten verwijderen, dit voor hun laatste reis, niet naar Amerika of Japan, maar naar (schroot?).

De SQS 505 zal velen die er ooit mee gewerkt hebben in de herinnering blijven als één der meest betrouwbare elektronische oorlogs-sensoren ooit gebouwd.

Dit klein artikeltje ter nagedachte-nis van de goede oude 505.



Afscheid met tranen in de ogen.

Tekst en foto's: IMR J. Elst

Militair kampioenschap volleybal 2001

De volleybalploeg van de Marine nam dit jaar terug deel aan het militair kampioenschap. Verleden jaar werden ze militair kampioen, na een spannende finale tegen 10W Tac uit Kleine Brogel.

Het is uitgerekend tegen 10W Tac dat de eerste wedstrijd van 2001 gespeeld moet worden. Na heel wat dataveranderingen en getouwtrek om een ploeg samen te stellen komt Kleine Brogel op 21 maart spelen in Zeebrugge. Bij de opwarming zien we dat hun "geheim wapen" er na een jaar afwezigheid terug bij is. De eerste set gaat gelijk op, maar uiteindelijk moeten we het onderspit delven. Comopsnav weert zich als een duivel in een wijwatervat maar de Luchtmacht is toch een ietsje te sterk: 0 - 3.

Op 18 april is de tweede wedstrijd aan de beurt. Ditmaal is het de Aie Sch-6A die op bezoek komt. Individueel scheren deze artilleristen geen hoge toppen, maar hun collectieve prestatie is van een hoogstaand niveau. Dit ondervinden we in de eerste twee sets: 0 - 2. Wilfried is lichtgekwtst en Comopsnav heeft al een tijdje niet meer te samen gespeeld, is dit de oorzaak? Na deze twee rommelige sets van de "onzen" vinden we elkaar terug op het veld en dit blijkt uit de drie volgende sets die we winnen.

De volgende dag moeten we naar Eupen om tegen het KMILO (de sportschool van de krijgsmacht) te spelen. Eerst moet Eric Vanderlinden nog wat 'lobbyen' bij de Comd en de premier van de Myosotis om



onze aanvaller Vermeersch mee te krijgen naar de Oostkantons. De Myosotis heeft een inspectie en de "chef-radio" is onmisbaar. De beide officieren zijn voor (sportieve) rede vatbaar en Luc mag mee naar Eupen.

Na een lange rit en een eerste spannende set (de trainer en speler van de militaire ploeg speelt bij Eupen) winnen we deze wedstrijd met 0-3. Na twee wedstrijddagen doen de knokken van onze spelers wel pijn, maar we stoten door naar de halve finale.

Een week later op 26 april trekken we naar Peutie om het op te nemen tegen de 20W van de Luchtmacht. Bij aankomst blijkt dat ze een ploeg met 12 spelers hebben die allen 10 tot 20 cm groter zijn dan onze zeven veteranen. Hun aanvallen tijdens de opwarming imponeren -terecht- onze marineploeg. Na de eerste set blijkt de overmacht te sterk. De 20W heeft drie spelers van de militaire ploeg. Comopsnav probeert nog wat tegenwerk te bieden maar de andere ploeg speelt in "een hogere divisie". Eindstand: 0-3. Daarmee is het volleyballkampioenschap 2001 voor de Marine afgelopen.

We hopen dan ook dat de personen die willen of kunnen volleyballen zich melden aan de ploeg, want een ploeg met acht personen is toch wel erg krap.

De ploeg

Wilfried Vandroogenbroeck, Eddy Carbon, Marc Hollevoet, Franky Mynne, Luc Vermeersch, Luc Knockaert, Yvan Braeckeveldt, Peter Sebregts.

Met speciale dank aan onze nieuwkomer: Björn Van Rillaer.

Foto's: J. Camps
Tekst: B. Brulez

Devoir de mémoire aux marins péris en mer

Fidèle à une déjà longue tradition, le Cercle Royal Georges Lecointe a, cette année encore, invité le monde maritime belge à commémorer le 21 avril dernier, à Bruxelles, le 95^e anniversaire du naufrage du navire-école COMTE DE SMET DE NAEYER.

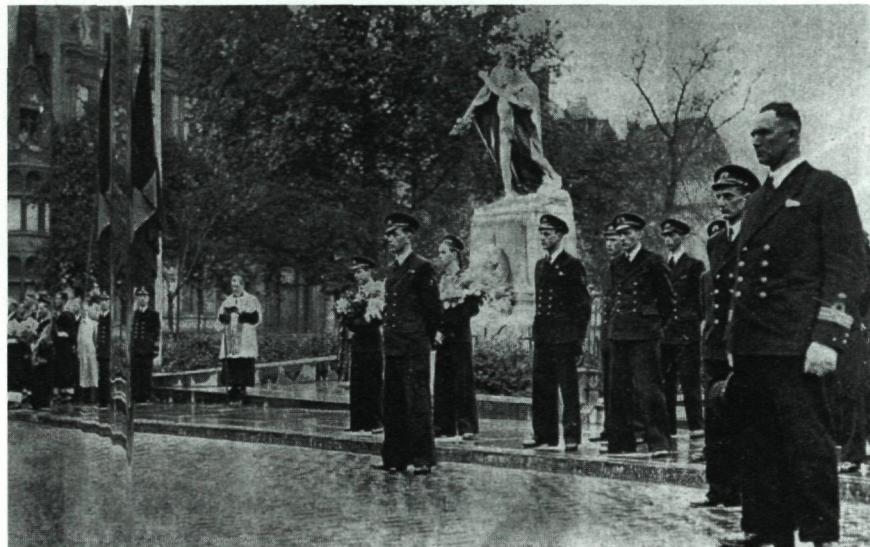
Cette toujours sobre mais émouvante cérémonie est également l'opportunité pour le Capitaine R. Smet, directeur (hon.) de l'E.S.N.A., de brosser un tableau fort réaliste, de la situation maritime de notre pays et de son évolution.

Après avoir souhaité la bienvenue aux autorités, corps constitués et membres des diverses associations, il aborda le vif du sujet en ces termes:

Le 19 avril 1906 vers 7 heures du matin, pas plus de huit jours après le départ de son port d'attache Anvers, notre premier navire-école le COMTE DE SMET DE NAEYER, un beau trois-mâts carré, coula dans le Golfe de Gascogne, son commandant sombrant avec son navire sans quitter la dunette. Un drame de la mer qui a endeuillé la Belgique et qui a suscité bien des polémiques.

Comme chaque année depuis 1929, nous nous sommes réunis ici pour rendre hommage au commandant Fourcault, à deux de ses officiers, à l'aumônier, aux 18 cadets et 11 membres de l'équipage, tous disparus dans les flots, le jour même de l'anniversaire du commandant Fourcault. J'ose aussi associer à cet hommage tous nos marins de la Marine et de la Marine marchande qui depuis ont offert leur vie au service de notre pays.

Lors de la commémoration de l'année 1998 un tableau d'ensemble fort négatif de notre industrie maritime avait été donné ici. Depuis une légère



En 1946, c'est en présence de plusieurs personnalités que le capitaine Lejeune du port de Bruxelles et le Chef de la 37ème promotion (ESNA) firent l'appel des morts.

Copyright: *Le patriote Illustré* 5/5/1946

amélioration peut être constatée, entre autres pour notre marine marchande. En effet, l'exemption de la fiscalité sur les salaires des navigants à partir de janvier 2000 a été décidée par le Gouvernement, mais le retour de nos navires sous pavillon belge n'est pas encore réalisé.

L'intérêt des jeunes pour les carrières maritimes reste plutôt médiocre. Pour l'Ecole Supérieure de Navigation d'Anvers, une légère augmentation des inscriptions pour la section nautique peut être signalée; pour la section mécanique, le nombre d'inscriptions reste plus ou moins inchangé.

En ce qui concerne la formation de nos officiers et l'octroi de brevets, la situation ne s'est pas encore éclairée. Le groupe de travail de l'Administration de la Navigation et des Affaires Maritimes s'occupe encore toujours des textes légaux en vue d'adapter notre législation à la Circulaire européenne et à la Conven-

tion internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille. Mais les avis restent malheureusement partagés.

De meningen over de hervorming van de Belgische brevettenstructuur zijn inderdaad, spijtig genoeg, nog altijd verdeeld, en wel ten onrechte. Gezien de eisen van voormalde Conventie slechts minimum eisen zijn -en de opleiding in België overtreft deze in grote mate-, wordt de afschaffing van de huidige examens voor het bekomen van de brevetten 1ste luitenant en kapitein ter lange omvaart door velen ervaren als een kwaliteitsvermindering.

Anderen daarentegen poneren dat, conform de minimum eisen van de Conventie, enkele jaren ervaring na de basisopleiding meer dan voldoende zijn om de functie van 1ste luitenant en zelfs kapitein op te nemen. De gebruikte terminologie in de Nederlandstalige en de Franse



Première commémoration d'après guerre. Remarquez le Palais de Justice privé de son dôme, détruit par l'occupant lors de sa retraite.

Copyright: La Dernière Heure 29/4/1945

tekst van het ontwerp koninklijk besluit, zoals bijvoorbeeld "vaarbevoegdheidsbewijs" in de Nederlandse tekst versus "brevet" voor de Franstalige versie, zou volgens sommigen niet alleen aanleiding kunnen geven tot verwarring maar zou bovendien discriminerend kunnen overkomen.

Wij mogen hier toch de hoop uitdrukken dat de redelijkheid en het gezond verstand de meningen van de diverse partijen dichter bij elkaar zullen brengen en dat zeer snel een consensus zal worden bereikt, gezien in februari 2002 de STCW - Conventie integraal haar toepassing zal vinden. Er mag wel verwacht worden dat de genomen beslissing geen schade zal berokkenen aan de zeer goede reputatie van de Belgische opleiding noch aan de professionaliteit van onze toekomstige zeeofficieren.

De problematiek rond de geplande versoepeling van de loodsplicht op de Wester- en Beneden Zeeschelde

houdt de aandacht van velen gaande. Zij zijn bezorgd en menen dat, o.a. door het opleggen van de loodsplicht slechts op schepen vanaf 80 meter lengte, zelfs vanaf 90 meter, de veiligheid in het gedrang komt. De vrees dat hier hoofdzakelijk economische overwegingen doorslaggevend zullen worden bij de uiteindelijke beslissing, is zeer groot.

Quelques manifestations maritimes de l'année écoulée méritent d'être mentionnées ici.

Le mémorial aux 294 marins de la Compagnie Maritime Belge - C.M.B. - victimes de la deuxième guerre mondiale, inauguré le 7 mai 1997 à Kallo dans le domaine de CENFLUMARIN, vient d'être complété

par l'extension du monument mentionnant maintenant aussi les autres marins de notre Marine Marchande morts en mer pendant les hostilités.

Le monument renouvelé fut inauguré le 29 mai 2000 en présence du Prince Laurent.

De plechtige inhuldiging van het "Gedenkteken der Erkentelijkheid", opgericht te Antwerpen op het domein van de Hogere Zeevaartschool, had plaats op 4 oktober 2000 in aanwezigheid van mevrouw de Burgemeester van Antwerpen. De initiatiefnemer en de drijvende kracht achter de realisatie van dit gedenkteken der erkentelijkheid was wijlen kapitein ter lange omvaart Eugène Colson, in het Antwerpse beter gekend onder zijn weerstandsnaam "kolonel Harry"!

Het was zijn uitdrukkelijke wens om door de oprichting hiervan zijn collega's, zijn vrienden, gesneuveld aan boord van onze koopvaardij-schepen tijdens de WO II, een blijvend eerbetoon te bezorgen.

Veroorloof mij om deze toespraak traditioneel af te sluiten met een oproep tot alle actoren van "maritiem België", een oproep tot samenhorigheid, begrip en verdraagzaamheid, want alleen door bundeling van de inspanningen van alle betrokkenen kan België een maritieme natie bij uitstek blijven.

Puisse cette voie autorisée être entendue par tous et sa requête mise en application.

Propos recueillis par:
Saint Bernard du Spuikom



Tradition et devoir de mémoire, 55 ans plus tard!

Photo: Fr. Philips

MARITIEM PANORAMA

In het kader van haar renovatiewerken

Oostendse haven wil betere toegankelijkheid tot haar hinterland

Oostende wil zich profileren als snelle ro/ro- en containerhaven op shortsea-verbindingen en wil ook inspelen op de groeiende markt van de cruises. Daarom worden de havenrenovatiewerken in versneld tempo doorgevoerd, terwijl ook naar oplossingen wordt gezocht voor de knelpunten die een betere toegankelijkheid tot het hinterland in de weg staan.

Qua aanpassings- en renovatiewerken was de voorhaven de eerste prioriteit. Het Vlaamse Gewest investeerde er in het jaar 2000 zo'n 648 miljoen BEF en voor de periode 2001-2002 zijn nog eens 2,5 miljard BEF aan investeringen voorgesehen. Het Gewest neemt het overgrote deel daarvan voor zijn rekening terwijl het autonoom havenbedrijf Oostende tussenbeide komt voor 88 miljoen BEF en de NMBS voor 95 miljoen BEF.

Grootse aanpassingswerken

Qua afwerking van het Zeewezendok waar Ferryways zijn ro/ro- en containertrafiek op Ipswich uitbaat, is er een mobiele containerkraan operationeel en tegen eind 2001 moeten de 12 ha van de parkeerruimte voor zo'n 2.000 vrachteinheiten beschikbaar zijn. Ook komt er een rechtstreekse spoorverbinding met de lijn Oostende-Brussel. Om grotere ro/ro-vrachters

te kunnen binnenloodsen, heeft het Zeewezendok en de hele voorhaven een bredere toegang nodig. Hiervoor moeten twee nieuwe strekdammen gebouwd worden, wat in een eerste fase een investering van 1,5 miljard BEF zal vergen. Met het aanleggen van de nieuwe haventoegang hoopt men nog dit jaar te kunnen starten.

Ook voor een optimale uitbating van de cruisekade is een verbrede en verdiepte haventoegang noodzakelijk. Aan deze kade is de mobiele trap voor het in- en ontschepen van de passagiers klaar en binnenkort is de hele aanlegkade verhard en over de ganse lengte bruikbaar.

Wat betreft de rechtstreekse weg-aansluiting van de voorhaven op het Kennedy-rondpunt van de A 10-snelweg, verlopen de werken volgens timing en moeten ze tegen eind 2002 volledig afgewerkt zijn. Een verbindingssbrug tussen voor- en achterhaven is gepland om uitgevoerd te worden na de realisatie van voornoemde wegverbinding. Ook voor de uitbating van de nieuwe industriezone Plassendale zijn thans werken aan de gang. Zo moet er gezorgd worden voor een spoorweg-brug over het kanaal die de spoorlijn, die door de chemische site loopt tot aan Plassendale I zal doortrekken. Ook moet er een op- en afrit op de A 10 gebouwd worden om Plassendale I en II vlotter te kunnen bereiken.

Mobiliteitsproblematiek

Zo de renovatie van het havencomplex in gunstige zin verloopt, betekent dit echter niet dat alle problemen hiermee opgelost zijn. De mobiliteitsproblematiek, waarbij vooral de verbindingen met het hinterland centraal staan, blijft zorgen baren. Qua spoorverbindingen is er in het 10-jarenplan van de NMBS geen sprake meer van het aanleggen van een derde en vierde spoor tussen Gent en Brugge. Op dit traject rijden dagelijks 183 reizigers- en 74 goederentreinen, en is het saturatiepunt bereikt. Met de containertrafiek door Ferryways opgestart, wordt Oostende een spoorweghaven en is een vlotte verbinding met het hinterland onontbeerlijk. Ook voor de uitbating van het industriegebied Plassendale zullen bijkomende spooraansluitingen nodig zijn. Hoewel het inrichtingsplan van de site ontworpen is in functie van mogelijke spoortracés, heeft de NMBS nog niets voorzien in dit opzicht.

Ook de gebrekkige waterwegverbindingen vormen een handicap voor de ontwikkeling van de haventrafiek. Zo is ook Oostende vragende partij voor de aanleg van het Noorderkanaal vanuit Zeebrugge, of voor een van de twee andere voorgestelde wisseloplossingen. Volgens de managers in de Oostendse shortseatrades is

de huidige Plassendalesluis aan het kanaal Oostende-Brugge, de flessenhals die belet om van de haven een ideale draaischijf te maken voor de combinatie shortsea/binnenvaartverkeer. Ook de Demeysluis, die toegang geeft tot de achterhaven en zo'n 100 jaar oud is, zal over enkele jaren ontoereikend zijn voor een vlotte doorgang van de binnenscheepvaarttrafic.

Qua wegeninfrastructuur dringt Oostende aan op de realisatie van een volwaardige verkeerswisselaar te Jabbeke (A 10/E 40). Dit ontbrekend stuk verhindert een vlotte autosnelwegverbinding tussen alle Noordzeehavens in Frankrijk, België en Nederland, via de nieuwe Westerscheldetunnel. Oostende rekent erop dat dit noodzakelijk sluitstuk tegen 2003 operationeel zal zijn.

Oostende gediscrimineerd

Een niet te onderschatten probleem voor de Oostendse haven is de mensensmokkel en de illegale migratie. Met de andere betrokken instanties werd een comité opgericht dat de stroom van de duizenden vluchtelingen richting Groot-Brittannië moet indijken. Die maatregelen hebben in eerste instantie betrekking op de eigen concrete situatie van de kusthaven. Oostende wil niet dat de 'flow' op haar haven wordt afgewenteld en wenst dan ook een gelijke aanpak van het probleem door de overheid.

Tenslotte is er het dossier 'Havendecreet' dat de regels qua financiering van alle toekomstige haveninfrastructuurwerken grondig wijzigt. De

nieuwe verdeelsleutel wordt 20% overheid/ 80% havens, wat ongetwijfeld een rem zal leggen op de nieuwe investeringen. Daarbij komt nog dat Oostende voor deze investeringen van overheidswege slechts 2% van het totale financieringspakket zal krijgen tegenover 65% voor Antwerpen, 24% voor Gent en 9% voor Zeebrugge. Onze kleine kusthaven voelt zich dan ook gediscrimineerd in dit opzicht en zal dan ook bij het Vlaamse Gewest aandringen op een betere ondersteuning bij het plannen en uitvoeren van haar renovatieprojecten.

H. Rogie



Publiciteit Hempel cliché bij drukker

A lot more than paint!

THE SUPERIOR SOLUTION TO ALL YOUR COATING PROBLEMS

HEMPPEL COATINGS (BELGIUM) n.v.

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

Resultaten in 2000 van de havens in de range Le Havre - Hamburg

Elk jaar publiceren de havens in de hele wereld de cijfers van hun goederenoverslag in het voorbije jaar. Hier volgen deze van de havens in de range Le Havre - Hamburg. Het is bijzonder interessant om aan de hand van die cijfers deze havens met elkaar te vergelijken.



Aan de kade van de OCHZ-terminal in Zeebrugge kunnen 3 van de grootste containerschepen die nu in de vaart zijn tegelijkertijd behandeld worden. In deze haven steeg de containertrafiek in 2000 met 16,6%. Op een paar uitzonderingen na, nam deze trafiek ook in de andere havens van de range Le Havre - Hamburg toe.

Foto: MBZ

We beginnen in ons land met de grootste haven: **Antwerpen**.

Daar werden alle records gebroken! De trafiek steeg er met 12,9% tot 130,5 mlj. ton. Vooral de containeroverslag kende een forse groei tot 44,5 mlj. ton (eveneens + 12,9%) of in het totaal 4 mlj. TEU. Het conventioneel stukgoed (dus zonder containers) groeide nog sterker met liefst 20%! Allemaal argumenten voor de havenautoriteiten om op de noodzaak van de Scheldeverdieping en de uitbreiding van de Linkeroever te blijven hameren.

Zeebrugge kende slechts een bescheiden toename van de totale goederenbehandeling met 35.000 ton (of + 0,1%). Niettemin werd toch een nieuw record met 35,4 mlj. ton gevestigd. Het verlies van 2,7

mlj. ton vaste bulk (steenkool), veroorzaakt door het sluiten van de terminal van de Zeebrugse Behandelingsmaatschappij (ZBM), werd in één jaar goedgemaakt door de stijging van de containertrafiek (+16%) en de ro-ro (+ 4%). In het totaal werden er 985.000 TEU en 1.031.117 nieuwe wagens behandeld. Alles wijst ertop dat de haven op weg is om nr. 1 te worden in Europa voor de overslag van nieuwe wagens.

Het resultaat van de **Gentse haven** liep op tot 24 mlj. ton, dankzij een lichte stijging met 0,6%. Maar daarnaast werd er nog 1,6 mlj. ton vanuit zeeschepen overgeladen in duwbakken vóór de sluis van Terneuzen om zo de haven te kunnen binnenvaren. Ook werd er nog 300.000 ton in

Zelzate behandeld. Droge bulk, met een aanvoer van 16,7 mlj. ton, blijft in Gent de belangrijkste trafiek.

In **Oostende** tenslotte steeg het goederenverkeer t.o.v. 1999 met 40% en een merkwaardige vooruitgang voor wat de ro-ro betreft: + 9%! Dit is het gevolg van de rechtstreekse verbinding met Ipswich. Het toerismeverkeer op Dover ging met 8% achteruit tot 900.000 passagiers. Zal de komst van de Superseacats hier verandering in kunnen brengen? Maar er zijn goede vooruitzichten voor wat het ro-ro-vrachtverkeer betreft. Er is nu een fluvio-mari- tieme feederdienst op de route Oostende - Zeebrugge - Rotterdam en Antwerpen voor containers en op 4 mei ll. werd een dagelijkse ro-ro-dienst ingevaren op Sheerness.

Onze naaste buur in Frankrijk, **Duinkerke**, groeide verleden jaar fors met 18,5% tot 45,2 mlj. ton. Dit is vooral te danken aan de goede cijfers, zowel voor de vaste bulk (steenkool: + 40%, ijzererts: + 6%) als voor de containers (+ 37%, in totaal 150.000 TEU). De Belgische belangen in deze haven met Sea Invest voor de bulk en Inter Ferry Boats (dochter van de NMBS) voor de containers, liggen zeker aan de basis van dit succes. In Duinkerke plant men dan ook de noodzakelijke uitbreidingswerken om een verdere expansie van de goederenbehandeling te kunnen opvangen. De "Quai des Flandres" wordt verlengd met 1.075 m en er wordt ook een distributiecentrum gebouwd vlak bij de haven.

De trafiek van **Le Havre** steeg eerder bescheiden met 5,6% tot 68 mlj. ton. De containerbehandeling was er goed voor 13,8 mlj. ton (+ 7,5 %) of in het totaal 1,46 mlj. TEU. Het project "Port 2000", met de bouw in een eerste fase van 6 nieuwe ligplaatsen voor containerschepen, moet de haven klaarstomen voor de te verwachten groei in deze sector. De ro-ro kende er een lichte daling van 3,17 mlj. ton, alhoewel de overslag van nieuwe wagens met 20% steeg tot 443.000 eenheden.

Kijken we nu naar onze Noorderburgen met op kop de grootste haven van de wereld: **Rotterdam**. Die kende een stijging tot 322 mlj. ton (+ 6,2%). Aan dit record is er echter een wrang bijsmaakje: de contai-

neroverslag daalde met 1,8%, terwijl die trafiek in bijna alle andere havens steeg! De aanvoer van bulk nam spectaculair toe met 26,7%. De havenautoriteiten benadrukken eens te meer de noodzaak van de aanleg van een tweede Maasvlakte om de te verwachten groei aan te kunnen. In het **Noordzeekanaalgebied** van **IJmuiden** tot **Amsterdam** steeg de goederenoverslag met 15% tot 64 mlj. ton. Dit is vooral te danken aan de stijging in Amsterdam zelf met 18,6% tot 44,6 mlj. ton. In heel het Noordzeekanaalgebied domineert de overslag van droge en vloeibare bulk met respectievelijk 44,6 mlj. en 14 mlj. ton.

In de **Zeelandhavens**, **Vlissingen** en **Terneuzen**, lag de haventrafiek amper 2% hoger dan in 1999. De havenbesturen zijn daar echter geenszins ontgocheld, want ze verwachten een belangrijke expansie van die havens. Het gebied beschikt immers nog over een enorme reserve aan terreinen op een strategische plaats: de monding van de Schelde. En daarvoor is er een grote interesse vanwege overslag- en distributiebedrijven. Katoennatie (uit Antwerpen) zal in Terneuzen een logistiek park bouwen van 40 ha en een opslag- en distributiegebied ontwikkelen voor vloeibare producten in het Mosselbankgebied. En er is natuurlijk ook nog de Westerschelde Containerterminal (WCT) in Vlissingen, waarvoor de werken volgend jaar van start zullen gaan. Al deze projecten zullen een aanzui-

gend effect voor allerlei andere vestigingen tot gevolg hebben.

De Duitse havens boekten goede tot erg goede resultaten. De totale trafiek van **Hamburg** liep op tot 85 mlj. ton of een stijging met 5%. Vooral de containerbehandeling ging vooruit (met 13%) en bereikte de 45 mlj. ton. Dat is dus meer dan de helft van de totale goederentrafiek in die haven.

Merkwaardig zijn de cijfers van **Bremen** en **Bremerhaven**. De totale goederenbehandeling kende de grootste stijging van alle havens in de range: 20%. De containertrafiek daalde niettemin spectaculair met liefst 73,6%, terwijl het stukgoed in zijn geheel met 25% steeg. De cijfers van de ro-ro-trafiek in beide havens zijn ons niet bekend. Wel weten we dat er in Bremen 1.072.000 nieuwe wagens behandeld werden. Zeebrugge is dus voor deze trafiek de nr. 1 in Europa dicht genaderd.

Duitsland plant nu een nieuwe grote containerterminal in Wilhelmshaven, die in een laatste fase 24 ligplaatsen voor containerschepen zou tellen. Dit land verwacht blijkbaar een grote toename van de containerbehandeling, rekening houdend met het enorme hinterland (de vroegere Oostbloklanden) dat ontstaan is door het wegvalen van het IJzeren Gordijn.

T. Slabbynck

Renovatiewerken - Metaal- & PVC-Constructies



Aneca Renaud

Lotuslaan 105 - 8400 Oostende, Reg. nr. 05.23.1.0
GSM: 0475 - 67.08.20 Tel. & Fax: 059/50.91.22
www.aneca-renovatie.be

Dakbewerking Polyester - Sanitair - Warmte- & Geluidsisolatie

Depuis le 19 mars 2001

Hooverspeed aligne deux Superseacats sur la ligne Ostende-Douvres

Àvec l'arrivée au port d'Ostende du Superseacat Two, la flotte Hoverspeed sur la ligne Ostende-Douvres est au complet. Le 19 mars dernier le premier des nouveaux ferries rapides de la compagnie, le Superseacat One, fut en effet mis en service sur la ligne pour faire la traversée en moins de deux heures. Début avril la seconde unité entra en service, de sorte que trois traversées journalières sont assurées.

Les deux ferries viennent remplacer les seacats Diamant et Rapide, qui seront alignés respectivement sur la liaison Newhaven-Dieppe et en Mer d'Irlande. Notons aussi que l'unité soeur, le Superseacat Three, sera mis en service sur la ligne Calais-Douvres, tandis que le Superseacat Four assurera, quant à lui, la traversée Göteborg-Frederikshavn.

Les plus grands et les plus rapides au monde

En proposant des ferries rapides et confortables, la compagnie Hoverspeed investit plus que jamais dans l'avenir de l'unique liaison transmanche entre la Belgique et la côte sud de l'Angleterre. En 2000 la ligne Ostende-Douvres connut un bilan de 824.370 passagers, soit un recul de 11,8% par rapport à l'année précédente. Hoverspeed veut toutefois "renverser la vapeur" et vise à réactiver le rendement de la liaison en optant pour la mise en service de

deux ferries rapides ayant une plus grande capacité et un confort accru. Avec l'introduction de ces nouvelles unités, Hoverspeed espère accroître de 80% son trafic de passagers et de véhicules sur ses lignes vers le continent.

Les superseacats sont des monocoques de 100 m de long et de 17,1 m de large. Ils sont conçus pour le transport de 700 passagers et de 145 voitures touristiques pouvant être réparties sur deux ponts-garages. Comparée à celle des anciens seacats, la capacité "passagers" est donc largement doublée. Grâce à quatre moteurs Diesel du type 20RK270 medium, assurant la propulsion par jet d'eau, les superseacats peuvent atteindre une vitesse de 40 noeuds. La traversée entre Ostende et Douvres se voit ainsi réduite d'une heure par rapport aux anciens seacats. Les nouveaux superseacats sont donc non seulement les les plus grands ferries rapides opérant sur la Manche, mais également les ferries les plus rapides jamais alignés.

D'autre part, ils sont aussi les plus confortables. A bord le passager peut profiter du service réputé et stylé de Hoverspeed: boutiques, bar panoramique et pont d'observation d'où il peut observer les manœuvres du capitaine et de l'équipage. La première classe exclusive de Hoverspeed est également présente à bord des superseacats: une "first lounge" pouvant accueillir 40 passagers. Notons encore que les nouvelles unités ont été construites sur les chantiers navals Fincantieri à Gênes et que leur aérodynamique a été conçue par Hart, Fenton & Co.

Mentionnons pour terminer que les superseacats peuvent transporter des véhicules touristiques, des mobilhomes et des caravanes, mais aussi des autobus (5 au maximum). A cet effet la poupe par où les véhicules sont chargés et déchargés, a été renforcée par une construction en acier, la coque et l'intérieur étant construits en aluminium. Afin de réduire les frais de combustible, le kérozène a fait place au fuel diesel pour assurer la propulsion. Quant au prix de revient de ces magnifiques ferries, il se chiffre à 1,5 milliard de francs par unité.

Trois traversées journalières

Le 19 mars dernier le Diamant assura encore le service sur la liaison Ostende-Douvres. Mais le même jour le Superseacat One devint opérationnel. Début avril ce fut au tour du Superseacat Two d'entrer dans la rotation journalière. Ainsi il y a maintenant trois traversées par jour dans chaque sens. Au terminal d'Ostende les départs sont prévus à 8.45, 13.45 et 19.45 heures. La traversée depuis Douvres se fait à 8.30, 15.45 et 19 heures. Pour plus de renseignements concernant les prix, les voyages promotionnels et les réservations: tél. 059/55 99 12 (en Belgique) ou 076/522 33 99 (aux Pays-Bas).

H. Rogie

A l'occasion de son 5ème anniversaire

SeaFrance alignera le ferry le plus rapide sur la ligne Calais-Douvres

Tout au long de cette année la Compagnie SeaFrance fête ses 5 ans d'existence sur les liaisons transmanche. Le bilan de ses activités est remarquable car elle a réussi à s'adapter à un contexte économique hautement concurrentiel et à trouver sa place comme acteur économique essentiel dans la région Nord-Pas-de-Calais.

SeaFrance est la seule compagnie maritime française opérant sur le détroit du Pas de Calais. Filiale à 100% de la SNCF, elle exploite à ce jour quatre navires sur la liaison Calais-Douvres et afficha un chiffre d'affaires de 1,32 milliards de FF pour l'exercice 1999. Société Anonyme à Directoire et Conseil de Surveillance, au capital de 360 MF, SeaFrance est devenue récemment propriétaire de ses navires, au terme d'une part d'une recapitalisation de la compagnie par apport de la SNCF et d'autre part, par le rachat des 49% de la SPN -société propriétaire des navires- détenus par Stena, ex-partenaire du pool Sealink.

Un bilan remarquable

C'est le 1er janvier 1996 que, succédant à la SNAT, SeaFrance fut créée et qu'elle lançait sur la ligne Calais-Douvres un service d'une conception nouvelle. Les espaces passagers et commerciaux sont en effet placés sous le signe de la fran-

cité. La compagnie se targue d'offrir à sa clientèle des traversées "à la française", un cocktail brillant et sympathique mêlant valeurs et goûts du terroir.

S'implanter en Grande-Bretagne était indispensable et c'est pourquoi la nouvelle compagnie créa SeaFrance Ltd, chargée de la commercialisation de ses services et de l'exploitation de la flotte de l'autre côté de la Manche. SeaFrance développa ensuite son implantation en Europe occidentale par l'intermédiaire d'un réseau de représentations générales en Allemagne, Belgique, Espagne, Italie et aux Pays-Bas.

Au cours de ses 5 ans d'existence, SeaFrance a réalisé un bilan remarquable en tant qu'unique compagnie maritime française opérant sur le détroit du Pas de Calais. Pas moins de 16 millions de passagers, 2,5 millions de véhicules et 111.000 autobus ont été transportés sur la ligne Calais-Douvres.

La flotte de SeaFrance se compose actuellement de 4 unités: le SeaFrance Cézanne (1800 passagers-480 voitures-78 camions), le SeaFrance Manet (1650 passagers-280 voitures-50 camions), le SeaFrance Renoir (1650 passagers-280 voitures-45 camions) et le frêteur SeaFrance Nord-Pas-de-Calais d'une capacité de 65 camions et 100 passagers.

Notons encore que SeaFrance emploie 1300 personnes, dont 1000 navigants; elle emploie également 140 salariés au Royaume-Uni. La compagnie dispose de 4 agences de voyages à Paris, Lille et Calais.

Un nouveau ferry

Le succès de son entreprise et l'importance sans cesse croissante de sa clientèle ont incité SeaFrance à procéder à l'extension de sa flotte de ferries. C'est ainsi



qu'elle a commandé le 27 mars dernier un nouveau car-ferry aux chantiers navals finlandais Aker Yards. Il s'agit du SeaFrance Rodin, une unité de 185 mètres de long sur 28 mètres de large. Il sera le plus gros ferry jamais exploité sur la ligne Calais-Douvres. Particulièrement confortable, il accueillera 1900 passagers et disposera à cet effet de bars, restaurants, boutiques et espaces détente pour enfants. Ses garages, de 2000 mètres linéaires, permettront l'embarquement de 120 camions ou 700 véhicules touristiques. Sa vitesse commerciale de 25 noeuds lui permettra de réduire le temps de la traversée à une heure. Il sera ainsi le ferry le plus rapide sur la liaison Calais-Douvres et pourra faire 5 traversées aller/retour en l'espace de 24 heures. Sa mise en service sur la Manche est prévue pour l'automne prochain.

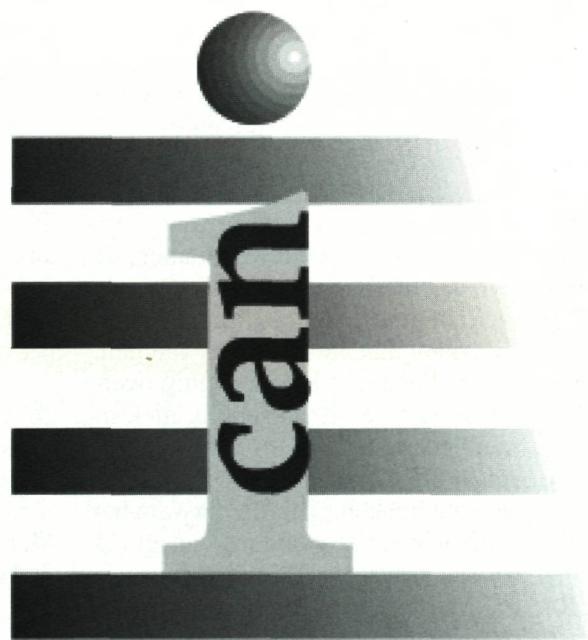


Dessin du ferry SeaFrance Rodin

Ce nouveau fleuron de la flotte SeaFrance privilégiera sans conteste la qualité et l'accueil "à la française", que la compagnie s'est efforcée d'offrir à sa clientèle durant ses 5 ans d'existence. A l'occasion de cet anniversaire SeaFrance a développé un concept de traversées festives: les croisières "Bleu Marine", dîners riches en animation qui satisfont une clientèle variée. Dernier produit de cette gamme: les croisières "On s'amuse en mer" qui associent le plaisir de la traversée à un pro-

gramme touristique. Pour de plus amples renseignements à ce propos, contactez le 01.55.31.58.98 à Paris Cedex 10.

H. Rogie



For more info please do visit our public website: WWW.ICANGROUP.COM

Or do contact the administrator for Belgium: capt. A. PELS

tel.: 03/560 16 27; fax: 03/560 16 66; E-mail: admin.belgium@i-cangroup.com



WOORDEN UIT DE ZEEMANSKIST

Door wijlen 1OM (b.d.) J.-B. Dreesen

HALZEN en GIJPEN

Halzen en gijpen zijn termen die bij het zeilen nogal eens door mekaar worden gehaald ondanks het feit dat ze beide een welbepaald en verschillend begrip weergeven.

Op de keper beschouwd is GIJPEN (eng. GYPING, frans EMPANNER, duits GIJPEN) een gebeuren dat, oorspronkelijk ongewild, enkel bij langsscheeps getuigde zeilen kon voorvallen. Gijpen betekent: «**Het omslaan van de bezaan (giel of zeilboom) bij het voor de wind zeilen tengevolge van een schielijk oplopen van de wind of door het sterk gieren.**

HALZEN (eng. TO WEAR, frans VIRER ARRIÈRE ou VIRER LOF POUR LOF, duits HALZEN) daarentegen, **is een manoeuvre waarbij men een bij de wind zeilend schip op de andere boeg legt door de wind rond te gaan.** Dit in tegenstelling met het WENDEN of OVERSTAG GAAN, waarbij het schip over een andere boeg wordt gelegd door in en door de wind op te draaien.

Van waar komt nu, ondanks de duidelijk gescheiden definities, de begripsverwarring tussen halzen en gijpen?

Eertijds was men aan boord van de vierkant getuigde scheepen, die minder dicht bij de wind konden zeilen, beducht voor het wenden. Bij enig slecht weer gaf men dan ook de voorkeur aan het halzen waarbij men gedurende het ganse manoeuvre slechts hoefde te BRASSEN (de zeilen rondbalen door middel van het lopend touwwerk dat op de NOKKEN van de RAAS bevestigd is).

De langsscheeps getuigde scheepen daarentegen, gaven bij enige zee-gang de voorkeur aan het wenden, dit vanwege het gevaar tot gijpen dat bij het halzen kon ontstaan. Want liep, bij het voor de wind wegdraaien, de wind schielijk iets om dan sloeg de zeilboom zonder controle naar de overkant met alle gevolgen vandien. Niet alleen kon het plotseling overslaan van de bezaansboom, giel of zeilboom ongelukken veroorzaken, maar ook het breken van de mast tot gevolg hebben. Hierdoor kwam het gijpen in een zeer ongunstig daglicht te staan, wat we tenandere in onze taal terugvinden in de uitdrukking: «**Wacht je voor de gijp,**» waarmee men iemand wil waarschuwen voor de terugslag die een bepaalde handeling zou kunnen hebben.

Daarom ook werd aan boord van een BARK of BARKSCHIP (type van zeilschip met drie of meer masten

waarvan de achterste gaffeltuig voert en de overige razeilen), om het gijpen te voorkomen, het manoeuvre halzen altijd begonnen met het innemen van de zeilen van de bezaansmast.

Men gebruikte alle mogelijke middelen om het gijpen tegen te gaan. Men gaf de raad bij voorkeur niet binnen de wind te sturen; het halzen te vermijden in boten waar het zeil aan giel of zeilboom werd gevoerd; de zeilboom te toppen door de BOOMDIRK door te halen.

Het werd de gewoonte het BULLETOUW of de BULLETALIE (touw of talie die gebruikt wordt om de boom naar de lij te halen en daar te bevestigen) als voorzorg van de boom naar het voorschip aan te brengen.

Tot zover kon men het gijpen als een mogelijk, maar niet noodzakelijk onderdeel van het halzen beschouwen.

Met het verdwijnen van het VOL-SCHIP (vierkant getuigde driemaster) ging men ook geleidelijk aan het manoeuvre halzen vergeten. Het verdwijnen van de beroepszeilvaart luidde de opkomst en popularisering van de plezierzeilvaart in. Hierin waren de boten praktisch uitsluitend langsscheeps getuigd, zodat men ook hier bij voorkeur de boten over een andere boeg legde door te wenden.

Van het manœuvre halzen, dat men enkel uitvoerde als men niet anders kon was voor iedereen het gijpen het belangrijkst. Iedere zeiler kende het, sprak erover, was ervoor gewaarschuwd geworden en vermeed het als het kon. Het was in dit stadium dat men het gijpen ging beschrijven als een manœuvre, dat men onder controle kon houden als men welbepaalde regels volgde. Iets later nog, voornamelijk onder invloed van de watersport, gingen sommige auteurs zelfs zover de term halzen te vervangen door de term gijpen. Tot daar de evolutie van deze twee termen.

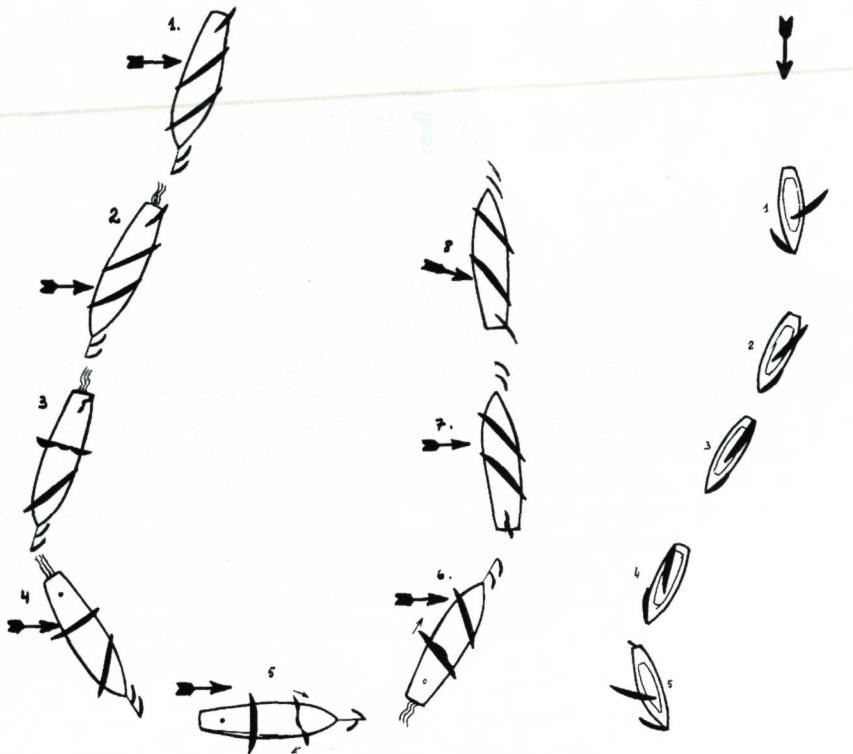
GIJPEN behoort tot de woordgroep **gei** en **gier** (gieren) in de betekenis heen en weer gaan (vb. gierpont), van de koers afwijken. Het woord werd in dezelfde betekenis overgenomen door het engels en het duits.

De HALS of HALSTALIE van een raziel is een touw waarmee men bij de wind zeilende, het loefwaarts staande lijk naar voren en neerwaarts stijf kan aanhalen (bij langsscheeps getuigde zeilen is het de voorste benedenhoek). De oorsprong van het woord HALZEN is dan ook af te leiden uit de verwisseling van hals die in het genoemde manœuvre zo vlot gebeurde.

Bij de langscheepsgesloten schepen is bij het halzen, van die verwisseling van hals niets merkbaar, maar dat is nog geen reden om de naam van een zeilmanœuvre te verdonkeren en te vervangen door een andere term die echter niet dezelfde betekenis heeft.

Nog een tomaatje

Wanneer bij een torenzeil het onderste deel van het zeil met de giek overkomt, maar het bovenste achterblijft (door bv. te veel contact met de ZALING) noemt men dat een CHINESE GIJP. Teruggijpen is dan het enige middel om het zeil weer in orde te krijgen. Dat dit soort gijp het scheuren van het zeil tot gevolg kan hebben hoeft hier niet benadrukt te worden.



HALZEN met een bark

GIJPEN als manœuvre

Zeilende dient men steeds indachtig te zijn dat men bij een goedgeslaagde wending loef wint, terwijl men bij het halzen loef verliest.

HALZEN MET EEN BARK

1- De bark ligt over BB bij de wind of anders gezegd «met stuurboordhalzen toe».

2- «KLAAR OM TE HALZEN». Brassen en ander lopend touwwerk worden geklaard om naar behoeft te halen of te vieren.

3- Bezaan wegnemen en grootzeil geien. Bij bevel «OP HET ROER» levendig achter roer te loevert aan boord en grote ra zover opbrassen dat grootzeil levendig wordt.

4- Met roer te loevert en zonder achterzeilen valt het schip af. Men brast de raas van de grote mast mee gaande op opdat de zeilen levendig blijven wat het afvallen bevordert.

5- Schip ligt voor de wind en men blijft doordraaien om op te loeven. Kluiverschoten worden overgehaald. Op commando «ROND VOOR» wordt het voortuig vierkant gebrast.

6- Het grootzeil wordt weer bijgezet en de grote ra wordt bij de wind gebrast om de loevende beweging te bevorderen. De bezaan wordt weer uitgehaald. Men houdt de voorzeilen levendig.

7- Zodra het schip nagenoeg bij de wind ligt wordt het voortuig bij de wind gezet. De kluiverschoten worden aangehaald. Schip loeft verder op roer.

GIJPEN ALS MANOEUVRE

1- De boot vaart voor de wind, maar de stuurman wil de wind over stuurboord hebben.

2- Hij loeft wat op en haalt de schoot van het grootzeil geheel door, zodat het zeil midscheeps komt.

3- Hij is nu klaar om te gijpen.

4- Hij stuurt iets naar wat straks de loefkant wordt en laat de giek rustig overkomen, vervolgens viert hij de schoot weer op.

5- Het schip zal onmiddellijk na het gijpen sterk willen oploeven, daarom geeft hij wat tegenroer en zet de zeilen naar de wind.

Nos Peintres officiels de la Marine invités d'honneur aux cimaises de Chaillot!

Tous les deux ans depuis 1926, le musée national de la Marine à Paris abrite pendant quelques mois, le Salon des Peintres officiels de la Marine. Cette traditionnelle manifestation culturelle de haut niveau permet une rencontre inter-active entre des artistes qui présentent des œuvres contemporaines inspirées par le thème nautique et les amoureux des mers-océanes. Les œuvres exposées au Palais de Chaillot ont un point en commun: elles parlent toutes de la grande bleue, chacune à leur manière et suggèrent toutes les escales d'autant de voyages oniriques.

Ce salon, qui a ouvert ses portes le 30 mai dernier, a également pour but de perpétuer la tradition déjà ancienne, des peintres de marine et d'encourager l'expression artistique en relation avec la mer. Autour des 39 peintres officiels de la Marine française, qui sont en quelque sorte les sociétaires du Salon, sont également présentés pas moins de 197

artistes, amateurs ou professionnels. S'ils s'expriment par toutes les formes d'expression, peinture, aquarelle, dessin, gouache, sculpture, tapisserie, photographie, etc., la sélection fut souvent impitoyable. Sur les 792 œuvres soumises cette année au verdict du Jury, 209 seulement furent retenues .. et sont exposées!

Une des particularités remarquables de cette 37 è édition est que pour la première fois le corps de nos Peintres officiels de la Marine y est l'invité d'honneur. En effet, de part et d'autre du prestigieux escalier menant aux salles d'exposition, sont accrochées pas moins de 26 œuvres maîtresses de nos compatriotes, preuve évidente de reconnaissance de leur talent.

A l'instar de l'association française, celle de Belgique rassemble également des artistes ayant choisi pour motif la mer et la navigation. Ses membres sont tous liés, par profession ou par loisir, au monde mari-

time; tous sont officiers de marine, pilotes hauturiers ou de rivière ou encore yachtmen confirmés et actifs. La quinzaine de membres qui constituent le noyau actuel ont également une longue carrière artistique derrière eux, ayant accroché leurs œuvres aux cimaises de multiples expositions, tant en Belgique qu'à l'étranger, et même au-delà des océans!

Un de leurs buts est aussi de perpétuer une tradition remontant à l'Age d'Or de l'histoire maritime de notre pays. Cette époque glorieuse où armateurs et capitaines, fiers de leurs navires et de leurs campagnes, désiraient les immortaliser sur la toile. La Belgique compta par le passé de nombreux grands peintres de la mer: Frans Hens (°1856-1928); Oscar Verpoorten (°1895-1948); Maurice Segers (°1883-1959); Jean-Paul Clays (°1819-1900); Hendrik Schaefels (°1829-1904); François Musin (°1820-1888); Albert Baertsoen (°1866-1922); Lodewijk Verboeckhoven l'Ancien (°1802-1884); Désiré van Raemdonck (°1901-1971); Maurice Pauwaert (°1889-1965); Louis Royon (°1882-1968); C. Adam (°1928-1994) et bien d'autres encore...

L'Association des Peintres de Marine Belges fut fondée en décembre 1991 à l'initiative d'un petit groupe de peintres désireux de renouer avec les origines de la prestigieuse Société Belge des Peintres de la Mer créée en 1930 par Henry De Vos, le commandant Royon et Maurice Pauwaert et dissoute en 1989, après un dernier salon à la maison communale de Schaerbeek (Bruxelles). Ce nouveau groupe d'artistes a reçu d'emblée le soutien de Ch. Mermans, ex-président du Royal Yacht Club de Belgique et président des Amis du Musée national de la Navigation d'Anvers ainsi que d'Alex De Vos, ancien conservateur de ce même musée.



Le Président des Peintres de la Marine, Bob De Bruyker, s'entretenant avec l'Amiral P.X. Collinet, président du jury français, venu inaugurer l'exposition.



Quelques représentants de l'Association belge, lors du vernissage à Paris, en compagnie du Contre-Amiral G. Prud'homme, directeur du musée national de la Marine.

Photos: Fr. Philips

Depuis 1998 cette association bénéficie du parrainage de la Marine, laquelle sous l'impulsion de l'Amiral M. Verhulst, octroya à ses sociétaires le 15 juillet 2000, le titre de Peintres officiels de la Marine. Ce titre est attribué en fonction de deux critères essentiels qui sont une qualité académique et une parfaite connaissance du milieu maritime. Un jury, constitué par des autorités maritimes et académiques reconnues, siège chaque année pour attribuer le titre d'aspirant à des artistes-candidats qui satisfont à ces exigences. Après deux périodes probatoires de deux années, le titre de 'Peintre officiel de la Marine' peut alors leur être décerné.

Et s'il fallait un jour redire que marins.. et peintres ne connaissent point de frontières, nous évoquerions l'anecdote suivante, recueillie sur place, à Paris.

L'affiche de ce 37^e Salon, intitulée A bord du Primauguet, est l'œuvre de Christoff Debusschere (°Paris 1962), un artiste français agréé par la Marine en 1997. Si celui-ci fut élève de Philippe Lejeune, il travailla néanmoins depuis son plus jeune âge avec sa mère, le peintre de talent Nicole Lacombe. Sachez à ce propos que celle-ci est courtrai-sienne de naissance et brugeoise de résidence et que le père de Christoff est né à Ostende et réside encore toujours dans une station balnéaire de notre littoral...

Saint Bernard du Spuikom

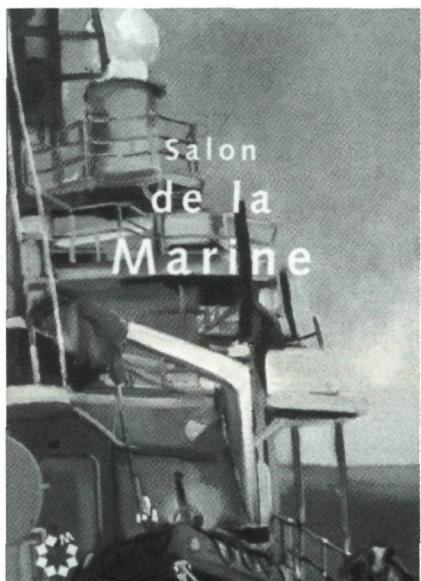
Rendez-vous à l'escale privilégiée du Salon de la Marine, du 30 mai au 27 août 2001.

Musée national de la Marine. Palais de Chaillot - 17 pl. du Trocadéro - 75116 Paris.

Ouvert tous les jours de 10 h. à 17.50 h., sauf le mardi.

Pour vous y rendre : Métro Trocadéro - Bus 22, 30, 32, 63, 72 et 82 ou Batobus: Eiffel.

Entrée: FF 45 - Tarif réduit : FF 35 - Billet équipage: FF 130 (5 pers. dont au moins 2 enf.) donnant également accès à l'exposition Mille sabords! Tintin, Haddock et les bateaux.



Carte-postale/affiche: A bord du Primauguet, huile sur toile de Ch. Debusschere.

Copyright:
Musée national de la Marine / P. Dantec.





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
Website: www.multi.be



Turbo's Hoet



Uw Turbospecialist
Votre spécialist Turbo
Ihre Turbospezialist

GARRETT



HOLSET



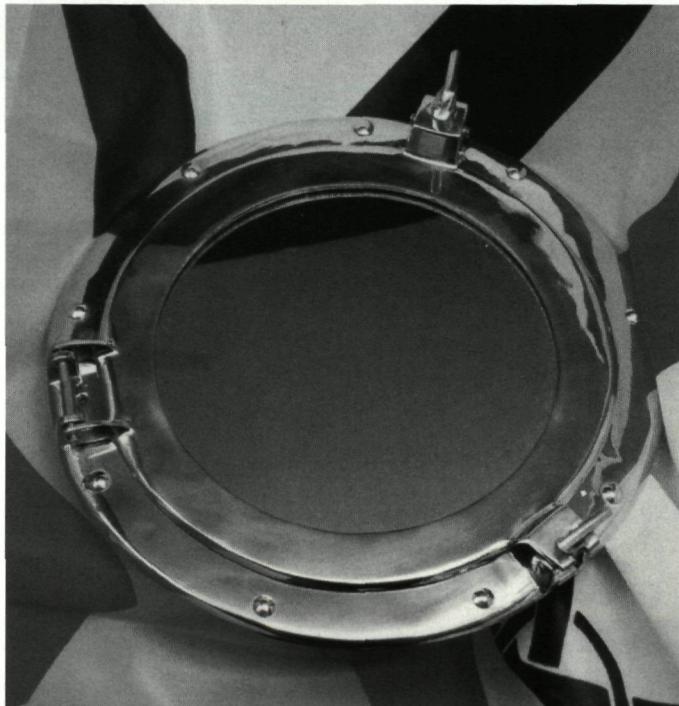
IHI

MITSUBISHI

Turbo's Hoet P & R N.V.

Bruggesteenweg 145
B - 8830 Hooglede
België

Tel.: 051-25.24.36
Fax: 051-20.05.07



Patrijsspoortspiegel

Ware grootte: 30 cm

Miroir hublot

Hauteur réelle: 30 cm

Ref: REN 00186

Prijs - prix: 1.650,-BEF

Portokosten - Frais de port: 150,-BEF

Op rekening / sur le compte:

473-6090311-30

Neptunus

BP 17

8400 Oostende

LE SEEHUND, UN "PHOQUE" TRÈS PARTICULIER...

Durant la Seconde Guerre mondiale, et principalement à partir de janvier 1944, les Allemands mirent sur cale de nouveaux types de sous-marins, des sous-marins "de poche". Les premiers d'entre eux furent le Neger (nègre) et le Marder (marte) qui n'étaient autres que des torpilles transformées en engins capables de naviguer, emportant eux-mêmes une torpille bien réelle. Si le Neger n'évoluait qu'au ras de l'eau, le Marder avait la possibilité de plonger. Toutefois, il serait exagéré de les cataloguer de sous-marins de poche; on pourrait les dénommer à plus juste titre "torpilles humaines" ou plus exactement encore "torpilles pilotées". Par contre, des modèles tels que le Molch (salamandre), le Biber (castor), le Hecht (brochet) ou bien encore le Seehund (phoque), étaient bel et bien des submersibles équipés de tout l'appareillage et de l'instrumentation nécessaires au fonctionnement d'un véritable sous-marin.

Ces sous-marins étaient dotés de ballasts, d'un périscope, de systèmes de purges, d'un moteur électrique ou quelquefois diesel. Faute de place, et à l'opposé des submersibles traditionnels, ces petites unités transportaient leur(s) torpille(s) à l'extérieur, arrimée(s) sur le côté ou en-dessous de leur coque; dans certains cas, ils emportaient également un lot de mines.

Dans cette véritable course à l'armement qu'engendre la guerre, souvent ponctuée par le bombardement des usines et des convois ferroviaires, les ingénieurs allemands mirent encore au point d'autres modèles de sous-marins miniatures tel que le Hai (requin), une torpille pilotée qui



était calquée sur le Neger, et dotée de nombreux dispositifs perfectionnés. D'autres modèles, plus discrets semble-t-il, tels que le Schwertwal (espadon), le Mohr (Maure) ou bien encore le Seeteufel (diabolus des mers), étaient également destinés à renforcer la flottille des sous-marins de poche. Le Delphin (dauphin) et le Grosser Delphin (gros dauphin) devaient marquer, quant à eux, une nouvelle ère pour ce type de submersible, mais la reddition de l'Allemagne en décida autrement...

Ces sous-marins miniatures étaient en principe destinés aux opérations côtières et ils participèrent à de très nombreuses missions sur les bancs de Flandre et dans l'estuaire de l'Escaut. Ils ont même remporté un certain nombre de succès aux abords de

la côte orientale britannique et quelques-uns d'entre eux furent directement confrontés aux bâtiments alliés lors du débarquement à Anzio, les 20 et 21 avril 1944. Leur dernière base d'opération se situa à Ijmuiden, en Hollande.

L'endurance de certains de ces engins était assez considérable, principalement dans le cas du Seehund, qui était doté d'une propulsion diesel et électrique. Mais cette endurance était fortement tributaire des capacités de l'équipage à pouvoir demeurer à l'intérieur de l'habitacle car, même en surface, il était obligé en raison du très faible franc-bord, de rester enfermé dans son poste de pilotage et de surcroît, continuellement en position assise.

Le Neger et le Marder

Ces deux modèles sont physiquement fort semblables. Ils sont composés d'une torpille aménagée et sont pilotés par une seule personne installée dans la partie allongée du nez. L'accès au poste de pilotage est circulaire et refermé par un dôme hémisphérique en plexiglas, par lequel dépasse la tête du pilote. Ces engins emportent une seule torpille de modèle G7E, arrimée à la partie inférieure. Les différences entre les deux modèles résident dans le fait que le Neger doit se contenter d'une navigation en surface tout en étant fortement enfoncé dans l'eau, alors que le Marder a la possibilité d'évoluer en plongée et est, de ce fait, doté d'un appareil respiratoire. Lourdement chargé par l'emport de sa torpille et probablement fort proche de son seuil de flottabilité, on peut croire qu'il effectuait des plongées dynamiques à l'aide de ses barres de profondeur disposées à l'arrière.

Sans considérer l'emport de sa torpille, le Neger a un déplacement de 2,7 tonnes tandis que celui du Marder avoisine les 3 tonnes. Ils ont tous deux une longueur de 8 mètres et une largeur de 1,06 mètres. Ils sont propulsés par un moteur électrique et peuvent atteindre, dans certains cas, la vitesse maximale de 20 noeuds (37 km/h). Leur autonomie est de 30 milles (55 km) à une vitesse de 3 noeuds (5,5 km/h). Au total, près de 200 exemplaires du Neger furent construits contre 300 pour le Marder.

Le Molch

Ce sous-marin miniature est piloté par un seul homme et est armé de deux torpilles. Il affiche un déplacement de 11 tonnes et ses 10,8 mètres de long en font un mini-sous-marin de taille respectable. Sa propulsion est assurée par un moteur électrique, identique à celui utilisé pour les torpilles, ce qui influence sa vitesse, tant en plongée qu'en surface. Le Molch navigue à

une vitesse de croisière de 5 noeuds (9 km/h). Cet engin est principalement destiné à être utilisé contre les flottes de débarquement. Près de 400 exemplaires furent construits.

Le Biber

La configuration technique de ce modèle est dans l'ensemble identique à celle du Molch, c'est-à-dire qu'il est piloté par un seul homme et qu'il est armé de deux torpilles. Néanmoins, le Biber affiche un déplacement moins élevé, de 6,3 tonnes, et accuse une longueur de 9 mètres. Sa propulsion est assurée par deux moteurs, un diesel et un électrique, dont ce dernier provient également d'une torpille, et qui lui assurent une vitesse de l'ordre de 6,5 noeuds (12 km/h) en surface et de 5,3 noeuds (10 km/h) en plongée. Son rayon d'action est de 130 milles (240 km) en surface et de 8,5 milles (16 km) en plongée. Seuls 324 Biber furent opérationnels.

Le Hecht

Ce submersible fait partie de la classe des U-Boote du type XXVIIA. Lors des premières études, le prototype du Hecht devait être un bâtiment de 7 tonnes, dont le rayon d'action était estimé à 90 milles (166 km). Finalement, le premier modèle qui sortit d'usine afficha un déplacement de 11,75 tonnes, ce qui réduisit son rayon d'action à 78 milles (144 km) en surface et ce à une vitesse moyenne de 3 noeuds (5,5 km/h). L'engin est piloté par deux hommes; il mesure 10,5 mètres et est propulsé par un moteur électrique, identique à nouveau aux moteurs de torpilles. L'armement standard du Hecht consiste en une torpille. L'emport d'une mine avait été initialement envisagé avec le plus grand sérieux, mais cette dernière configuration engendra quelques difficultés et finalement l'idée fut abandonnée au bénéfice de la torpille. Le compartiment destiné à

l'installation de la mine fut alors utilisé pour l'ajout de batteries électriques supplémentaires, ce qui confère au Hecht le rayon d'action qu'on lui connaît. Le Hecht est équipé en série d'un petit compas ainsi que d'un gyroscope.

Ce Type XXVIIA faisait partie d'un programme de constructions navales comprenant la mise en chantier de 90 unités. Seuls trois exemplaires, les U-2111, U-2112 et U-2113, sortirent d'usine. Les améliorations dont devaient bénéficier le Hecht furent transposées sur un modèle mieux adapté: le Seehund.

Le Seehund

Le Seehund est le modèle qui nous intéresse plus particulièrement aujourd'hui. Il fait partie de la classe des U-Boote du Type XXVIIIB et sa construction est dérivée principalement des études effectuées sur le Type XXVIIA Hecht. Le Seehund est une évolution logique de ce dernier et cette nouvelle forme de sous-marin de poche se révéla bien vite être le modèle le mieux réussi du genre.

Le Seehund est doté d'un équipage de deux hommes et est armé de deux torpilles de 533 millimètres du type G7E, arrimées en-dessous de ses flancs. Son moteur diesel lui procure un rayon d'action de 300 milles (555 km) à 7 noeuds (13 km/h) en surface et de 63 milles (117 km) à 3 noeuds (5,5 km/h) en plongée. En immersion, grâce à son moteur électrique, il peut atteindre la vitesse maximale de 6 noeuds (11 km/h) et naviguer à une profondeur non négligeable de 30 mètres.

Le Seehund peut torpiller en surface contre un vent atteignant quatre Beaufort. Néanmoins, malgré cette possibilité d'opérer sur une mer houleuse, il doit demeurer immobile pour attaquer en plongée. De par son faible déplacement, il a été prouvé que le Seehund, et très cer-

tainement plusieurs autres modèles du genre, étaient peu sensibles aux déflagrations des charges anti-sous-marines, car ils suivaient les mouvements de l'explosion sans en subir les dégâts.

Les trois premiers exemplaires du Seehund furent commissionnés dès septembre 1944. De janvier à avril 1945, l'ensemble des Seehund opérationnels, livrés dans différentes versions, effectuèrent 142 missions; ils coulèrent 8 navires et en endommagèrent 3 autres, mais 35 d'entre eux furent détruits! Le programme allemand de constructions navales élaboré en 1944 prévoyait la mise en chantier de 1.350 exemplaires, immatriculés de U-5001 à U-6350. La fin de la guerre en décida autrement et seuls 137 modèles (U-5001 à U-5118 et U-5251 à 5269) sur les 450 en cours de fabrication, ont été commissionnés. Environ 50 Seehund ont été dotés de réservoirs additionnels leur permettant d'accroître leur rayon d'action à 500 milles (926 km), tout en maintenant leur vitesse de 7 noeuds (13 km/h).

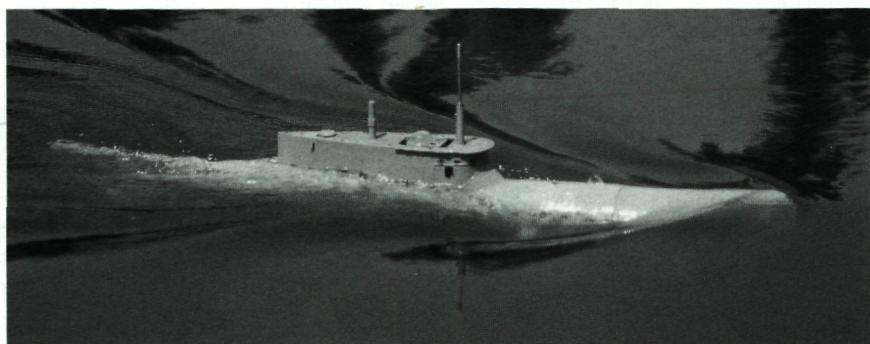
Incontestablement, le Seehund est considéré comme le sous-marin miniature allemand le mieux réussi et contrairement au Hecht, modèle dont il était issu, il pouvait emporter deux torpilles.

Le Hai

Seul le prototype de ce petit sous-marin de 3,5 tonnes a été achevé. D'une longueur de 11 mètres, cet engin fut développé à partir du Neger, dont il garda le rayon d'action, c'est-à-dire 30 milles (55 km) et ce à une vitesse de 3 noeuds (5,5 km/h). Il était piloté par un seul homme.

Le Delphin

Toujours dans la série des prototypes qui n'eurent pas le temps de bénéficier d'une production en série, le Delphin était un petit engin de 5,1 mètres de long. Piloté par



un seul homme, il devait emporter une torpille arrimée en-dessous de sa coque. Les essais des deux prototypes démontrèrent qu'il pouvait naviguer en surface à une vitesse proche de 19 noeuds (35 km/h).

Le Grosser Delphin

Dérivé du modèle précédent et resté également au stade du prototype, le Grosser Delphin devait être piloté par deux hommes et emporter deux torpilles. Sa longueur portée à 8,68 mètres devait lui permettre de bénéficier de l'installation d'une turbine de type Walter, une motorisation fonctionnant au peroxyde. Ce moteur devait recycler, en plongée et par un système de circuit fermé, les gaz de combustion de son échappement et octroyer ainsi à l'engin des périodes d'immersion considérables. L'instabilité du nouveau carburant et surtout la fin des hostilités eurent raison de ce projet.

Le Musée de la Marine de Brest et le Seehund S.622

Fondé au IIIe siècle sur les assises d'un castellum gallo-romain, le Château de Brest est une forteresse médiévale parachevée au XVIIe siècle par Vauban. Insensible aux bouleversements et aux événements les plus dramatiques, il a vu se dessiner la France à travers l'histoire mouvementée de la Bretagne. Ce château abrite un musée qui est l'un des établissements décentralisés du Musée de la Marine de Paris (Palais de Chaillot). Sa visite permet de découvrir une très belle collection

de modèles de bateaux, de peintures, de sculptures et de souvenirs, tous témoins de la grande aventure navale brestoise, bretonne et française. Une section d'archéologie est en cours d'élaboration, regroupant d'importants mobilier de fouilles sous-marines. Un bateau "boat-people" ainsi qu'un exemplaire unique du sous-marin de poche Seehund, le S.622, sont présentés sur le circuit de la visite. Le Musée de la Marine de Brest nous fournit, sur ce dernier, les renseignements suivants: en été 1945, plusieurs Seehund en assez bon état, sont découverts à Dunkerque. La Marine nationale française décide d'armer quatre de ces bâtiments. C'est ainsi qu'en juillet 1946 une flottille de sous-marins de poche voit le jour; elle est composée des modèles immatriculés S.635, S.90, S.74 et S.107. En 1947, ces engins sont affectés à Toulon où le porte-avions Béarn leur sert de base.

Cinq ans plus tard, ils subissent une refonte complète et sont rebaptisés respectivement S.621, S.622, S.623 et S.624. Pour l'occasion, ils sont repeints en noir alors que leur immatriculation figure sur le kiosque en rouge. En 1953, à la demande de l'US Navy, deux d'entre eux, le S.622 et le S.624, sont utilisés pour tester certaines défenses portuaires américaines. A San Diego (USA), ces submersibles effectueront ainsi plus de soixante sorties parcourant près de 2600 kilomètres. En 1954, le S.621 et le S.623 sont désarmés et leurs pièces détachées servent au profit du S.622 et du S.624. Ces derniers contribuent alors aux expérimentations d'armes anti-sous-marines telles que l'essai de nouvelles torpilles. En 1956, la flottille

des sous-marins de poche français est dissoute et ces deux submersibles sont placés en réserve spéciale. Au total, les submersibles ont effectué 358 sorties, parcourant 14.050 milles (26.000 km) en demeurant près de 730 heures en plongée. Ils ont également permis le lancement de 146 torpilles d'exercice et de 230 torpilles expérimentales. De 1957 à 1987, le S.622 est exposé à la base sous-marine de Lorient, alors qu'il fait officiellement son entrée, en 1971, dans les collections du Musée de la Marine, sous le numéro 31 MG 19, inventaire 8779. En 1988, le Musée de la Marine sollicite l'Atelier Militaire de la Flotte (AMF) pour restaurer, à partir des plans d'origine, ce témoin d'une longue épopée. En 1990, après 1500 heures de travail, le S.622 entre, pour une installation définitive, au Musée de la Marine du Château de Brest. Huit années d'exposition aux intempéries ont eu raison de son éclat et à nouveau, l'Atelier Militaire de la Flotte intervient. En près de 350 heures de restauration le S.622 est remis à neuf; maintenant, il est à nouveau accessible au grand public.

Roger Vanbladel et le Seehund

Roger Vanbladel s'intéresse au maquettisme dès son adolescence et au fil de la construction de modèles d'avions et de bateaux qu'il entreprend, il découvre une passion qui, il ne s'en doute pas encore, ne le quittera plus. Un beau jour, au hasard d'une promenade aux abords du port de plaisance d'Anvers, il remarque le plan d'eau artificiel Imaalso, aire d'évolution des bateaux radiocommandés du KMYCA (Koninklijke Model Yacht Club van Antwerpen). Situé entre la plage Sainte-Anne et le Yacht Club Liberty, ce bassin a été construit spécialement pour la navigation de modèles réduits. Sa longueur de 108 mètres et sa largeur de 43 mètres en font un lieu d'évolution privilégié et fort apprécié des modélistes. Là, Roger Vanbladel pénètre dans le monde fascinant du navimodélisme où se côtoient chalutiers, remorqueurs, navires de guerre, sous-marins, etc. D'emblée, il sympathise avec les membres du

KMYCA et lie, pour sa plus grande joie, des liens d'amitié renforcés par une passion commune. Sans plus attendre, il assiste aux réunions du club et s'y inscrit. Au fil du temps, sous les conseils des plus chevronnés, il acquiert les connaissances nécessaires à la construction de modèles radiocommandés. C'est ainsi qu'il met en chantier divers bateaux tels que la corvette Snowberry de Matchbox (et Revell), une maquette statique au 1/72e, mesurant 87 centimètres et facilement transformable en modèle RC (pour info: RC Marine n° 74/mai 97). Ces constructions sont un véritable succès mais néanmoins Roger Vanbladel reste intrigué et admiratif devant l'évolution des sous-marins de son club. Il se renseigne davantage et perce ainsi les arcanes de la construction et de la navigation en plongée de tels engins. Il fait connaissance avec les lois de la physique qui régissent l'évolution des submersibles et après mûres réflexions, nanti de ces principes de base, il décide d'entreprendre la construction de son premier U-Boot: il s'agit d'un Type VIIB, le U-99, le célèbre sous-marin d'Otto Kretschmer devenu tristement célèbre le 18 octobre 1940 lors d'une attaque dirigée contre l'important convoi maritime SC7. Ce modèle est un projet commun à l'époque pour les membres du KMYCA et c'est ainsi qu'une flottille de Type VIIB voit le jour. Après maints efforts, celui de Roger Vanbladel sort enfin de ses ateliers: on peut constater que l'entreprise a été menée avec succès à son terme. Bien qu'en navigation le modèle soit performant, il ne mesure pas moins de deux mètres, ce qui rend bien souvent son transport assez contraignant. Roger Vanbladel décide d'acquérir un modèle plus petit et de ce fait beaucoup plus facile à mettre en oeuvre lors de démonstrations. Il prospecte les sous-marins mis en vente dans son club et s'émerveille devant un exemplaire du Seehund construit par un des membres, Willy Poel. La transaction a lieu et bien vite Roger Vanbladel se voit propriétaire de ce mini-U-Boot de Type XXVIIIB(5). Désormais, notre modéliste dispose d'un modèle facile à transporter et qui demande peu d'habileté pour son pilotage; bref, un modèle des plus

agrables. Lors des nombreuses manifestations auxquelles il participe, le Seehund remporte à chaque fois un vif succès, tant auprès des visiteurs que des modélistes confirmés; c'est encore le cas, par exemple, en juillet 1997 lors des Journées de la Marine belge à Zeebruges ou bien encore lors des différents Salons de modélisme de Dortmund. Tout en alternant ces séances de navigation, Roger Vanbladel décide de mettre en chantier un nouvel U-Boot, un Type XXI cette fois, une copie conforme du sous-marin original exposé à Bremen (D); le modèle est actuellement en cours de construction.

La construction du modèle

D'une façon relativement simple, le modèle est dans un premier temps construit en bois plein, ce qui permet de réaliser une empreinte pour la confection d'un moule. De ce dernier, il est alors facile de tirer un exemplaire de la coque en polyester, qui est par la suite complété par l'adjonction du kiosque. Une partie du fuselage est découpée dans la coque ainsi obtenue, afin de prévoir un accès à l'intérieur du modèle. Cet accès est refermé par un couvercle en plexiglas doté d'une gorge garnie d'un joint torique en caoutchouc, ce qui assure l'étanchéité. Deux faux-couples sont installés pour consolider cette coque et déterminent par la même occasion les compartiments du modèle, c'est-à-dire l'avant, le centre et l'arrière. L'écartement de ces couples est calculé en fonction de l'installation des divers appareillages, tels que la bonbonne de gaz de 150 centilitres ainsi que du ballast de 800 centilitres, tous deux réalisés sur mesure et destinés à faire plonger le sous-marin.

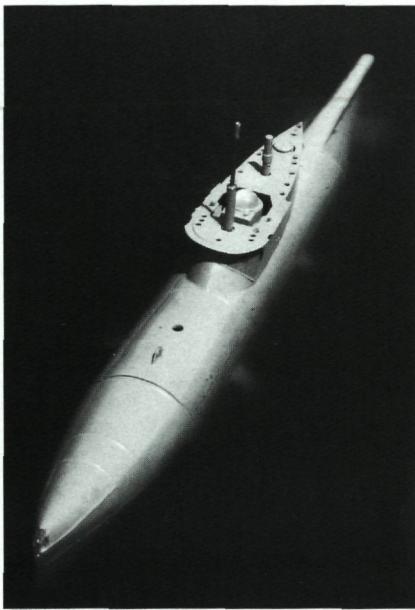
Le fonctionnement du Seehund est dans l'ensemble fort simple. Une radiocommande Robbe/Futura F-16 PCM couplée à un circuit Multinaut assurent la bonne marche du modèle. C'est ainsi qu'une voie est asservie à la propulsion, via un régulateur de vitesse électronique, tandis que deux autres régissent la direction et les barres de plongées, situées à l'arrière. Ces dernières permettent au modèle de "marsouiner" en immersion ou, combinées avec la chasse du ballast, d'effectuer une plongée ou une remontée rapide.

Systèmes de plongée

En condition de navigation sous-marine, un servo, en fonction de sa position, actionne à tour de rôle deux vannes. Dans la position "plongée", la première vanne est ouverte et admet de ce fait l'eau dans le ballast, alors que le gaz qu'il contient s'en échappe sous le simple effet de la pression atmosphérique: le Seehund est alourdi et peut ainsi effectuer sa plongée statique. Dans la position "surface", cette première vanne est fermée; l'admission d'eau est donc interrompue, et la deuxième vanne s'ouvre afin que le gaz contenu dans la bonbonne chasse l'eau du ballast: le Seehund est allégé et il peut de ce fait amorcer sa remontée.

Le gaz destiné à la chasse du ballast provient d'une bombe de gaz liquéfié pour aérographe de la marque Ghiant (Air power), de modèle GAA 3658. Ce type de bonbonne affiche généralement une pression de l'ordre de 2 bars, ce qui permet, après le remplissage du réservoir du sous-marin, environ une trentaine de plongées et ce, en jouant avec le seuil de flottabilité du modèle. Une telle bonbonne, d'une contenance de 750 millilitres, suffit amplement à notre modéliste pour couvrir les démonstrations d'une saison complète. Ce type de gaz accuse un taux de compressibilité supérieur à l'air, ce qui permet d'en emporter une plus grande quantité sous une pression identique; cela tend à démontrer que le gonflage de la cartouche du modèle à l'aide d'un compresseur, n'offrirait en rien les mêmes possibilités.

L'utilisation du gaz de la marque Ghiant, sans pouvoir préciser si tous les propulseurs sont identiques pour l'emploi d'un aérographe, n'est pas sans danger. Alors que Roger Vanbladel réalisait dernièrement une soudure à l'intérieur de son Seehund, une fuite de gaz eut lieu, embrasant l'intérieur du modèle en une fraction de seconde. Notre modéliste n'eut que le temps de s'écartier du foyer d'incendie et de le recouvrir de son couvercle de plexiglas afin de circonscrire le sinistre. En quelques instants, l'ensemble des circuits électroniques furent détruits



ainsi que la majorité du câblage. De plus, sans sa présence d'esprit, Roger Vanbladel aurait pu être victime de cet incident. Bref, le Seehund fut remis entièrement à neuf et sa manipulation demande désormais la plus grande attention, car c'est toujours le même gaz qui est utilisé...

Au sujet de ces bonbonnes de gaz liquéfié, il est intéressant de souligner qu'il existe également sur le marché des bombes pour avertisseurs sonores qui peuvent, dans certains cas, afficher une pression de plus de 5 bars; l'usage ne nous précise pas si ces gaz sont affectés des mêmes dangers que certaines bombes pour aérographe; la prudence est donc de rigueur. D'autre part, il est possible de se procurer dans le commerce du fréon (CFC) qui offre une compressibilité encore plus importante et qui, de ce fait, permet d'emporter à bord du modèle une grande quantité de gaz. Le nombre de plongées s'en ressent sensiblement, mais l'utilisation d'un tel propulseur est interdite en raison des dommages qu'il occasionne à la couche d'ozone; faits que relate la presse depuis déjà plusieurs années.

La montée et la descente du périscope du Seehund sont également rendues possibles grâce à un servo qui actionne à nouveau une vanne destinée à envoyer du gaz dans un piston, alors qu'une autre voie met en oeuvre l'éclairage du modèle.

Systèmes de sécurité

Dans le domaine de la sécurité, le modèle est doté de plusieurs systèmes. Le premier réside dans le fait que, dès que les batteries de réception ou d'alimentation générale sont déchargées, le servo de plongée se met en position "surface", via l'alimentation d'un accumulateur de secours. D'autre part, lorsque le détecteur de présence d'eau est activé, ou lorsque, via un circuit électronique calqué sur les modèles de la firme Conrad, une perte de signal de l'émetteur est décelée, le même phénomène se produit.

De plus, l'émetteur permet de déconnecter la commande manuelle des barres de plongée qui, de ce fait, passe automatiquement le relais à un système de pendule destiné à stabiliser le Seehund pour une navigation horizontale. Cette assiette linéaire est obtenue comme suit: suivant le tangage du modèle, une bascule mécanique se déplace sur un axe transversal devant une cellule photo-électrique. Celle-ci réagit et envoie ses informations à un décodeur qui actionne en conséquence le servo des barres de plongée.

Alimentation et navigation

L'alimentation du modèle est par conséquent assurée par trois batteries: l'une destinée au récepteur, l'autre pour actionner le servo de plongée en cas d'incident et une troisième, celle de navigation, pouvant délivrer 10 ampères/heure sous une tension de 6 volts, installée dans le nez du modèle.

En matière de navigation, le Seehund est des plus stables et bénéficie ainsi d'un pilotage relativement aisés, tant en surface qu'en immersion. Judicieusement lesté et équilibré, il offre au regard une allure agréable et le fonctionnement de son ballast lui assure une plongée d'un effet très réaliste. Le seul reproche que l'on peut éventuellement formuler, réside dans la course de son gouvernail qui le fait virer sur plus de cinq mètres; mais les modèles réels n'étaient-ils pas affi-

gés du même problème? Bref, ce submersible radiocommandé est fort bien réussi et ses 119 centimètres en font un modèle particulièrement attrayant. Il procure à son propriétaire un divertissement assuré pendant les trois heures d'autonomie que lui garantissent les batteries, évolutions qui ont lieu bien souvent devant un public administratif...

Remerciement

Je remercie vivement mon ami Tony Germeau, ce modéliste et marin dans le cœur et dans l'âme, pour sa servabilité légendaire et ses talents d'interprète.

E. Bauthier



Quelques sous-marins de poche actuellement conservés

Seehund:

- Musée de la Marine de Brest, Brest, France (exemplaire sous pavillon français, le S.622);
- Strandmuseum, Cuxhaven, Allemagne;
- Deutsches Museum, Munich, Allemagne;
- Maritime Museum, Bremerhaven, Allemagne;
- Transport Museum, Speyer, Allemagne (modèle marqué n°17);
- Submarine Force Library and Museum, Groton, CT, USA;
- US Naval Memorial Museum, Washington, DC, USA.

Biber:

- Imperial War Museum, Londres, Angleterre;
- Royal Naval Submarine Museum, Gosport (près de Portsmouth), Angleterre;
- Deutsches Museum, Munich, Allemagne;
- Transport Museum, Speyer, Allemagne (UB-407);
- Nederlands Nationaal Oorlogs- en Verzetsmuseum, Overloon, Hollande;
- Nederlands Kustverdedigings Museum, Hoek van Holland, Hollande (exemplaire restauré);
- Naval base Haakonsvern, Norvège (près de Bergen).

Molch:

- Uboot-Lehrgruppe, Neustadt/Holstein, Allemagne;
- Deutsches Museum, Munich, Allemagne;
- Canadian War Museum, Ottawa, Ontario, Canada;
- South African War Museum, Johannesburg, Afrique du Sud.

Neger:

- Naval base Haakonsvern, Norvège (près de Bergen);
- Transport Museum, Speyer, Allemagne.

Renseignements utiles

Le Musée de la Marine du Château de Brest est ouvert tous les jours, sauf le samedi, de 9h15 à 12h00 et de 14h00 à 18h00. Droit d'entrée: 29 FF normal, 19 FF tarif réduit et groupes, gratuit pour les moins de 8 ans.

Adresse: Musée de la Marine du Château de Brest, F-29200 Brest.

Tel: 00.33.(0)2.98.22.12.39

Fax: 00.33.(0)2.98.43.30.54.

Bref aperçu des sites de l'internaute

- Musée de la Marine de Brest
<http://perso.club-internet.fr/guilloud>
- Les sous-marins de poche Allemands + 589 livres en 11 langues:
<http://uboot.net/books/index.html>
- Galerie de photos: <http://uboot.net/gallery/index.html>
- Histoire racontée des U-Boote:
<http://uboot.net/history/index.html>
- Les grands hommes des U-Boote: <http://uboot.net/men/index.html>
- Glossaire: http://uboot.net/special/glossary_list.htm
- Courrier électronique:
books@uboot.net
- Model-U-Boot-Freunde Köln:
<http://members.aol.com/UBoot-Koeln/ex.htm>

CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU SEEHUND S.622

Longueur.....	11,87m
Diamètre maximum	1,28m
Largeur maximum avec torpilles.....	1,68 m
Immersion maximale	30 m
Puissance moteur diesel.....	60 ch
Puissance moteur électrique	25 ch
Approvisionnement combustible.....	575 l
Déplacement	15 t
Vitesse maximale en surface	7,7 n
Vitesse maximale en plongée	6 n
Rayon d'action en surface	300 milles à 7 n
Rayon d'action en plongée	63 milles à 3 noeuds
Périscope.....	type SRC/16
Membres d'équipage	2 hommes
Armement	2 torpilles
Numéro de collection	31 MG 19

CARACTERISTIQUES DU MODELE

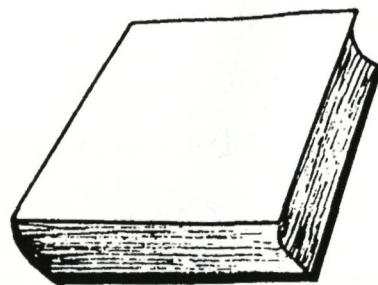
Echelle	1/10e
Longueur.....	119 cm
Déplacement en surface.....	8 kg
Vitesse maximale en surface	± 10 km/h
Réservoir de gaz	150 centilitres
Ballast d'eau	800 centilitres
Plongée rapide	± 15 secondes

U-Boote:

littérature en français...

- "U-Boot, loup de mer", Editions Marabout;
- "Hallali dans L'Atlantique", Donald Macintyre, Presses de la Cité;
- "De la guerre sous-marine à la captivité", De Spiegel, Baron E., Les Editions de France;
- "Et la tanière devint le village" (la base de sous-marins de Lorient), Keroman (1940-1997), Edition du Quantième (190 pages, 150 magnifiques photos);
- "Dix-huit secondes pour survivre", Herbert A. Werner, Robert Laffont;
- "Dönitz et la guerre des U-Boote", Peter Padfield, Pygmalion, Gerard Watelet;
- "Histoire générale de la guerre sous-marine", Léonce Peillard, Robert Laffont;
- "Dix ans et vingt jours", Karl Dönitz, Plon, Paris;
- "Le destin tragique des sous-mariniers allemands", Jochen Brennecke, France Empire;
- "Ma vie mouvementée", Karl Dönitz, Julliard;
- "U-Boot: la base sous-marine de Lorient entre 1940 et 1945", Editions Heimdal.





BOEKBESPREKING

“Significant Ships of 2000”

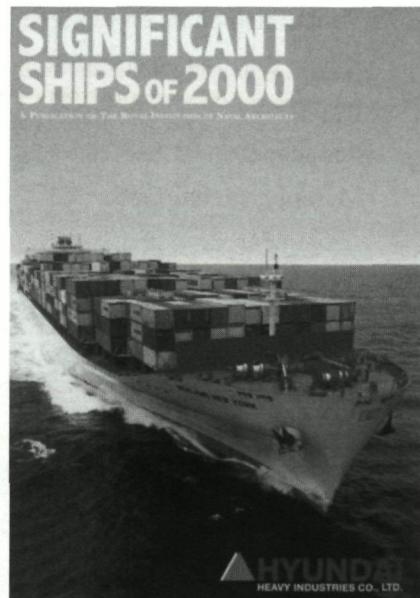
“Significant Ships of 2000”, een uitgave van The Royal Institution of Naval Architects (RINA), is een kwaliteitsuitgave die jaarlijks opnieuw waardevolle referentiegegevens biedt betreffende de allerlaatste evoluties in de scheepsbouw en het scheepsontwerp.

Dat doet het boek aan de hand van de beschrijving van 46 schepen die in de loop van 2000 in de vaart werden gebracht. Hierbij wordt een scala van de meest uiteenlopende scheepstypes onder de loep genomen. Telkens wordt een diepgaande technische beschrijving aangevuld met een kleurenfoto en een ‘general arrangement plan’.

Om enkele schepen te noemen: de “Blue Star 1” van Stintzis Lines, een

ferry gebouwd door Van der Giesen-de Noord, de “Millennium”, een gas turbo-elektrisch aangedreven cruiseschip gebouwd bij de Chantiers de l’Atlantique, de “Sea-Land New York” een 6252 TEU containerschip van Hyundai, de “Vasco da Gama”, een reuzensleephopperzuiger met een beuininhoud van 33.000 m³ (Thyssen Nordseewerke), en nog vele meer.

“Significant Ships of 2000” (ISBN 0-903055-64-3) telt 120 pagina’s en kost £35. Bestellen kan bij The Royal Institution of Naval Architects, 10 Upper Belgrave Street, London SW1X 8BQ, Tel. 0044/20.7235.46.22, Fax. 0044/20.7259.5912.



“Containerisation International Yearbook 2001”

Bij Informa Publishing Group Ltd, voorheen gekend als LLP Press, verscheen de jongste editie van het standaardwerk “Containerisation International Yearbook 2001” (ISBN 1-85978-985-4). Dit werk mag zonder schroom als het meest prestigieuze naslagwerk beschouwd worden als het over containers gaat. Een greep uit de onderwerpen: container industry websites (er zijn er in het boek meer dan 1.400 opgenomen!), havens en terminals, geboden diensten (opgedeeld volgens uiteenlopende criteria wat de toegankelijkheid van de informatie sterk ten goede komt), equipment, container leasing- en herstelbedrijven, register van containerschepen en nog veel meer.

Deze tweeëndertigste uitgave van het jaarboek telt 800 bladzijden en werd met een harde kaft op groot formaat uitgegeven.

Het boek richt zich in de eerste plaats naar de industrie, maar iedereen die zich voor het containergebeuren interesseert zal de waarde van dit boek weten te schatten.

Voor meer info of bestellen kan u bij de uitgever terecht:

Informa Publishing Group Ltd, 69-77 Paul Street, Londen EC2A 4LQ, UK, Tel 0044/20.7553.1000, Fax. 0044/20.7553.1106



"The Great Gamble. Nelson at Copenhagen"

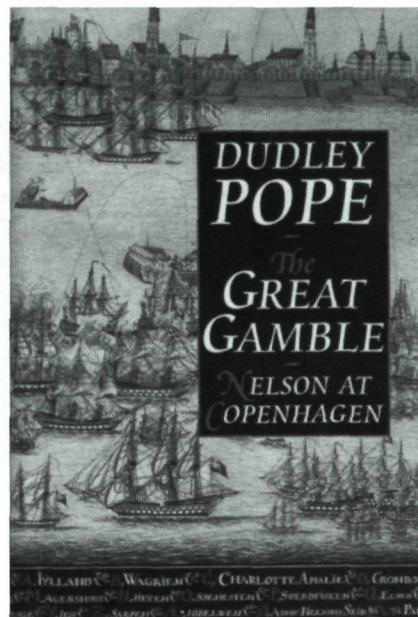
Op 2 april 1801 wierp de vloot van de Royal Navy het anker enkele honderd meter buiten de kust van Copenhagen. Een kort maar bloedig gevecht ontstond met de Denen. Het gevecht werd geleid door Nelson, de latere held van Trafalgar.

Onder impuls van Tsaar Paul I van Rusland hadden de Noordse landen zich in de jaren tot 1800 in een gewapende alliantie aaneengesloten. De Britten zagen er een bedreiging in en zonden een vloot naar de Baltische Zee. Volgens Nelson was de slag bij Copenhagen niet alleen een grote gok, hij was simpelweg onnodig. Nelson geloofde in een directe aanval op de Russische vloot, maar dat werd hem door de legerleiding in Londen niet toegestaan. Toch kon hij zijn directe overste, Sir Hyde Parker, overtuigen de Deense vloot aan te vallen. Auteur Dudley Pope bestudeert de misrekeningen, de stommiteiten en de politieke

motieven om een man van meer dan zestig, zonder inzicht in oorlogvoering op zee, het bevel toe te vertrouwen boven de jonge, dynamische Nelson. Zo komt de vraag aan de orde waarom Sir Hyde Parker, in het heetst van de strijd, toen de Royal Navy duidelijk de overhand had, het bevel tot terugtrekken gaf en wordt besproken hoe Nelson (op één oog blind) dat bevel negeerde met als argument dat hij toch wel het recht had soms een keer volledig blind te wezen. Een boeiend boek.

Met 579 pagina's is "The Great Gamble. Nelson at Copenhagen" (ISBN 186176 1457), ingenaaid met harde kaft, tegen de prijs van £25, waar voor zijn geld.

Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgever, Chatham Publishing, Duckworth, 61 Frith Street, London W1V 5TA,
Tel +44/171.434.4242,
Fax +44/171.434.4420.



"Singapore Shipping: Past, Present and Future"

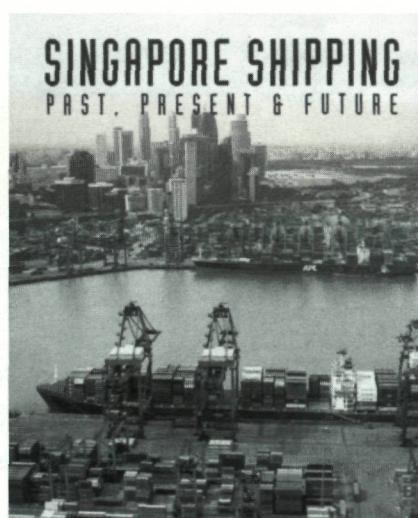
De Singapore Shipping Association (SSA) heeft onder de titel "Singapore Shipping; Past, Present and Future" een wel erg interessant boek uitgegeven. Over de havenstad zijn reeds vele boeken uitgegeven maar nu zijn het de spelers zelf van het shippinggebeuren in Singapore die, voor het eerst, voor een 'inside view' zorgen.

Het boek gaat terug tot de tijd toen, in 1819, Sir Stamford Raffles met de plaatselijke Malay hoofden een overeenkomst sloot om de British East India Co toe te laten aldaar een handelspost te stichten. "U kunt er van op aan, dit wordt veruit de belangrijkste handelspost van het Oosten. Wat commercieel belang en strategische waarde aangaat, is Singapore belangrijker dan hele continenten vasteland", zo moet Raffles toen hebben gesproken. Van meet af aan was zijn doel

om van Singapore een Vrijhaven te maken ("a Free Port"), toegankelijk voor alle schepen en vaartuigen van elke natie, zonder heffingen en gelijk voor iedereen.

Uiteraard besteedt het boek aandacht aan de Singapore Shipping Association, het werd immers uitgegeven ter gelegenheid van de vijftiende verjaardag van de SSA; toch geeft het een goed beeld van deze wereldhaven. Bovendien moet benadrukt, met de recentste evolutie in het Vlaamse havenlandschap, meer dan het aanschaffen waard!

Wie interesse heeft voor het boek kan contact opnemen met de Singapore Shipping Association, 456 Alexandra Road, 09-02 NOL Bldg, Singapore 119962.
Fax +65/274.50.79,
email: ssa.admin@ssa.org.sg.

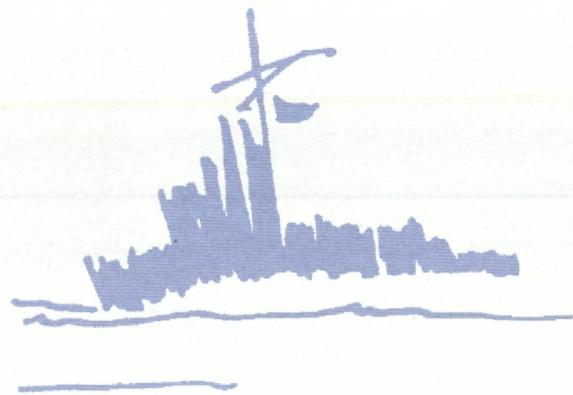


NICE TO KNOW

De heer Hubert Pacqué is op zoek naar zijn voormalige kameraden die, tussen 1950 en 1954, deel uitmaakten van de bemanning van het Belgisch fregat F910 Victor Billet. Hij droomt ervan in oktober a.s. in Oostende een samenkomst van de "anciens" van het fregat te beleggen.

Monsieur Hubert Pacqué est à la recherche de ses anciens amis qui, entre 1950 et 1954, firent partie de l'équipage de la frégate belge F910 Victor Billet. Son rêve est d'organiser à Ostende en octobre prochain une réunion des anciens de la frégate.

**Hubert Pacqué,
Broekstraat 67,
3300 Tienen
Tel. 016/81.37.68 or 81.30.65**



Cherche à contacter miliciens, pensionnés, anciens de la Section Belge de la Royal Navy et marins encore en service actif afin de créer une section en Wallonie de l'Amicale des Pensionnés de la Force Navale.

Si vous êtes intéressé,
rejoignez nous en contactant:
Philippe Depotte
214, Chaussée de Bruxelles
7800 Ath
Tel.: 068/28.61.70
GSM: 0486/68.57.83

Op 18 maart 1958 aanvaardde de Stad Diest het peterschap van de kustmijnenveger M910 Diest. Spijtig genoeg zijn alle gegevens omtrent die gebeurtenis zoek.

Kapitein D. Jannes werkt aan een geschiedenis van Diest, garnizoenvstad, en doet een oproep tot onze lezers ten einde hem alle informatie en foto's te verstrekken betreffende het peterschap van dit schip. Alle info is welkom

**Capt. Daniël Jannes
Drie Lindekenserf, 19
3290 Diest
013/33.87.20**

**Pantser Cavalerie School-Regiment der Gidsen
Departement School
3900 Leopoldsburg
011/39.84.89**

Le 18 mars 1958, la ville de Diest a accepté le parrainage du dragueur de mines côtier M910 Diest. Malheureusement toutes les données concernant cet événement ont disparu.

Le Capitaine D. Jannes prépare une étude historique sur Diest, ville de garnison, et fait appel à nos lecteurs afin d'obtenir un maximum d'informations et de photos se rapportant au parrainage de ce navire. Toute information est la bienvenue.

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
DILLINGEN	M1065	D	04/05/2001	18/05/2001	OOSTENDE
SCHEVENINGEN	M855	NL	04/05/2001	07/05/2001	OOSTENDE
SCHEVENINGEN	M855	NL	07/05/2001	10/05/2001	ZEEBRUGGE
OKSØY	M340	N	14/05/2001	21/05/2001	ZEEBRUGGE
RHEIN	A513	D	14/05/2001	19/05/2001	ZEEBRUGGE
GRÖMITZ	M1064	D	14/05/2001	16/05/2001	ZEEBRUGGE
CROMER	M103	UK	14/05/2001	21/05/2001	ZEEBRUGGE
HAJEN	P551	DK	14/05/2001	21/05/2001	ZEEBRUGGE
MSF 3	MSF3	DK	14/05/2001	21/05/2001	ZEEBRUGGE
MAALOEY	M342	N	14/05/2001	21/05/2001	ZEEBRUGGE
VLAARDINGEN	M863	NL	14/05/2001	21/05/2001	ZEEBRUGGE
BAD BEVENSEN	M1063	D	15/05/2001	21/05/2001	ZEEBRUGGE
SEA CRUSADER	A96	UK	15/05/2001	16/05/2001	ANTWERPEN
ANGLESEY	P277	UK	27/05/2001	30/05/2001	ANTWERPEN
ALDERNEY	P278	UK	27/05/2001	30/05/2001	ANTWERPEN
BUCCANEER		UK	28/05/2001	29/05/2001	ZEEBRUGGE
VAN KINSBERGEN	A902	NL	29/05/2001	30/05/2001	ANTWERPEN
SCHEVENINGEN	M855	NL	05/06/2001		OOSTENDE
KINTERBURY	A378	UK	06/06/2001	06/06/2001	ZEEBRUGGE
VAN KINSBERGEN	A902	NL	08/06/2001	09/06/2001	ANTWERPEN
SCHEVENINGEN	M855	NL	09/06/2001	12/06/2001	OOSTENDE
EXPLORER	P164	UK	16/06/2001	17/06/2001	ZEEBRUGGE
EXAMPLE	P165	UK	16/06/2001	17/06/2001	ZEEBRUGGE
RAIDER	P275	UK	16/06/2001	17/06/2001	ZEEBRUGGE
HERTEN	M1099	D	16/06/2001	28/06/2001	OOSTENDE
EXPLORER	P164	UK	17/06/2001	19/06/2001	BRUGGE
EXAMPLE	P165	UK	17/06/2001	19/06/2001	BRUGGE
RAIDER	P275	UK	17/06/2001	19/06/2001	BRUGGE
MIDDELBURG	M858	NL	25/06/2001	25/06/2001	ZEEBRUGGE
ARGYLL	F231	UK	12/07/2001	16/07/2001	ZEEBRUGGE
GUÉPARD	A750	F	12/07/2001	16/07/2001	ZEEBRUGGE
PANTHÈRE	A749	F	12/07/2001	16/07/2001	ZEEBRUGGE
TIGRE	A754	F	12/07/2001	16/07/2001	ZEEBRUGGE
BUYSKES	A904	NL	13/07/2001	16/07/2001	ZEEBRUGGE

KRONIEK VAN HET PERSONEEL -CHRONIQUE DU PERSONNEL

**Zijn bevorderd tot de graad van (nieuwe graad, naam, datum benoeming):
Sont promus au grade de (nouveau grade, nom, date de nomination ou commissionnement):**

BENOEMINGEN - PROMOTIONS

1LZ	M. VAN CLEVEN	26/03/01	2MR	V. GIOVANNUCCI	26/03/01
MPC	J. BAURANT	26/03/01	2MR	J. GOOSSENS	26/03/01
OMC	L. DE COCK	26/03/01	2MR	D. HARDY	26/03/01
MPC	J. DUHOUX	26/03/01	2MR	D. JOASSIN	26/03/01
MPC	J. HINDRYCKX	26/03/01	2MR	J.-F. LECLERCQ	26/03/01
OMC	A. JANSEN	26/03/01	2MR	G. MARCHAND	26/03/01
OMC	H. LAGRANGE	26/03/01	2MR	J. VAN DER AA	26/03/01
OMC	R. WALLEYN	26/03/01	2MR	D. VAN HOOREBEECK	26/03/01
1MC	G. BELIS	26/06/01	2MR	H. VANNESTE	26/03/01
1MC	PH. CACHARD	26/06/01	2MR	T. VANSEVEREN	26/03/01
1MC	T. COURTYN	26/03/01	2MR	A. WAGELMANS	26/03/01
1MC	W. COURTYN	26/03/01	KMC	D. BORGOO	26/03/01
1MC	D. MARTENS	26/06/01	KMC	D. CORNILLIE	26/06/01
1MC	H. RUBBENS	26/03/01	KMC	R. DAEMS	26/12/00
1MC	R. VAN NIEUWENHUYSEN	26/03/01	KMC	R. DEROO	26/06/01
1MC	M. VERCRUYSSSEN	26/03/01	KMC	R. DEVOS	26/06/01
1MR	B. DE SUTTER	26/03/01	QMC	C. GUILLAUME	26/03/01
1MR	P. HOFKENS	26/03/01	KMC	C. LAGAST	26/06/01
1MR	R. MONIEZ	26/06/01	QMC	D. MICHIELS	26/06/01
1MR	P. VANHOORDE	26/03/01	KMC	C. SCHMIT	26/03/01
1SGT	M. T. VERNIEUWE	26/06/01	KMC	D. VANDEN ABELE	26/06/01
2MR	E. BRAHY	26/03/01	KMC	D. VANTHOMME	26/03/01
2MR	J. CHAPEAU	26/03/01	KMT	P. EVERAERT	26/06/01
2MR	D. CUYT	26/03/01	KMT	T. MARYSSE	26/06/01
2MR	J. DEMAN	26/03/01	KMT	C. MONSTREY	26/06/01
2MR	C. DEPREZ	26/03/01	KMT	P. SNAUWAERT	26/06/01
2MR	A. FORIEZ	26/03/01	MA1	J. REYNEWAETER	26/09/00
2MR	F. FROMONT	26/03/01			



Met rust

Hierinvolgende officieren, onderofficieren en kwartermeeesters zijn onlangs met pensioen gegaan of zullen dit eerstdaags doen. De redactie wenst hen alvast veel succes toe.



ADM M. VERHULST



1LZ M. ROHART

Mise à la pension

Les officiers, sous-officiers et quartier-maîtres repris ci-dessous sont mis à la pension, ou prendront leur pension sous peu. La rédaction leur souhaite beaucoup de succès.



MPC J.M. DUHOUX



1MC R. DEKEYSER



1MC R. VANBILLEMONT



1MC G. VAN DER BIEST

1LZ A. KRAMER

1LZ R. QUESTIER

1OM F. DECOMMER

SMU J. DEPREZ

1MC D. DE VOOGHT

1MC R. SCHABERGS

1MC B. VERHAERT

MTC J. KUMPS

KMC J. FOSSAERT

KMC R. NEIRYNCK

Met leedwezen melden wij U het overlijden van:

1MC(b.d.) L. DENYS

1MC (b.d.) R. HINOUL

C'est avec beaucoup de regrets que nous vous faisons part du décès de:

1MC (b.d.) M. VAN DEN ENDE

HOKM (b.d.) J. WAUTERS

In memoriam

De heer Jacques Eygenraam, Ere-Majoor van de pantsertroepen, geboren te Antwerpen op 28 december 1940, echtgenoot van Myriam Meynendonckx en zoon van onze medewerker Ere-Luitenant-Kolonel Paul Eygenraam, is overleden op 23 april 2001 na een korte en pijnlijke ziekte

Le Major hre des troupes blindées Jacques Eygenraam, né le 28 décembre 1940 à Anvers, époux de Myriam Meynendonckx et fils de notre collaborateur le Lieutenant-Colonel hre Paul Eygenraam, est décédé le 23 avril 2001 après une courte et pénible maladie

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
BECKERS L. - LEFFINGE
BEKAERT M.-P. - OUDENAARDE
BERO M. - OOSTENDE
BERTIEAUX J.-M. - EUGIES (FRAMERIES)
BIBLIOTHEEK OSC - ZEEBRUGGE
BIEBUYCK M. Erefregatkapitein - WAASMUUNSTER
BLASIN A. Capitaine de vaisseau (e.r.) - DION VALMONT
BLAUWET R. - ASSEBROEK
BODEN H. Kapitein-ter-zee (R) - OOSTKAMP
BOECKMANS R. - AUDERGHEM
BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE
BONNEWIJN F. - TERVUREN
BORGHIS B. Eerste Meester-chef (b.d.) - BREDENE
BOURLET G. Maître principal chef (e.r.) - GRIMBERGEN
BOYDENS-WOUTERS M. Mevr. Wwe. - OOSTENDE
BRASSEUR W. - HERSTAL
BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - ANTWERPEN
BURGAIN-LEVAQUE J. - WAREMME
BUSARD G. Capitaine de vaisseau (e.r.) - ERPS-KWERPS
CAMPION P. - Woluwe-St. Lambert
CARLIER L. Erefregatkapitein - PARIS
CEUX J. Flottielje admiraal (b.d.) - OOSTENDE
CHOPRIX S. Lieutenant de vaisseau 1e Cl.
 BRAINE LE CHATEAU
CLAREMBEAUX M. - AYWAILLE
COLLEE A. - DILBEEK
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
CUYPERS R. Kapitein-ter-zee (b.d.) - BRUGGE
DANGOTTE J. - BOUSVAL
DE BRUYNE J.-P. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr.
 BRUXELLES
DECLERCK F. Luitenant-ter-zee - LANGEMARK
DE CLEYN A. WILRIJK
DE CLOEDT J.-J. Chevalier - BRUXELLES
DE COCK Ph. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - BLANKENBERGE
DECORTE B. - OOSTENDE
DE CRAMER V. - GENT
De DECKER J. Fregatkapitein (R) - GENT
de DECKER de BRANDEKEN J.M.
 Lieutenant de vaisseau 1ère Cl. R.Hr. - BRUXELLES
DEFEYT A. - BRUXELLES
DE GRAVE J.-P. - RHODE-ST-GENESE
de HEMPTINNE Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr.
 SERVILLE
DE JONGHE M. Korvetkapitein - ANTWERPEN
DE KIMPE E. - RUPELMONDE
DELAHAYE P. Ereluitenant-ter-zee 1e Kl. - WATERLOO
DE LAUW R. Eerste Meester-chef (b.d.) - MIDDELKERKE
DE LEYN J. - KNOKKE-HEIST
DELGOFFE C. Premier maître-chef - DE HAAN
DELPRAT L. Capitaine de corvette - BRAINE-LE-CHATEAU

DE METS A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - VARSENARE
DE MEYER L. - WUUSTWEZEL
DE PAPE J. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - BRUGGE
DEPOORTER V. - HOEVENEN
DEPREZ M. - PARIS
DEROO J. - DESTELBERGEN
DESABLENS J. Premier maître-chef (e.r.) - BRUXELLES
DESAEGER R. - BRAINE-L'ALLEUD
DESMET R. Eerste meester-chef (b.d.) - ANTWERPEN
DESWAENE J.-L. - BRUXELLES
DE VALKENEER F. - WATERLOO
DE WACHTER M. - KAPELLEN
DHOND'T A. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
DHONT G. - LIMELETTE
D'HOOGH Ch. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
DOLLENDORF P. Mr. - BUTGENBACH
DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal (b.d.) - OOSTENDE
DUMONT R. - GENT
D'URSEL A. Comte - MOULBAIX
DURY A. - BRUXELLES
ELLEBOUDT A. Luitenant-ter-zee (R) - HULDENBERG
ESCH P. - BRUXELLES
EUROMIL N.V. - WAASMUUNSTER
FAICT M. - BRUGGE
FILIAERT A. - GENT
FRANCKX F. - SINT-KRUIS
GELUYCKENS D. Amiral de flottille (e.r.) - BRUXELLES
GERARD L. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
GHEYSENS G. - DILBEEK
GODDAERT M. - EKEREN
GOEGEBEUR R. - OOSTENDE
GOIDTS M. - RANST
GOMAND J.M. - CORTIL-NOIRMONT
GOUSSAERT F. Fregatkapitein - ST.-STEVENS-WOLUWE
HACHA Ch. - HERENT
HANTON J.-M. Quartier-maître-chef - OOSTENDE
HAUSMAN D. Capitaine de frégate (R) - OUDENAKEN
HAVEN VAN BRUSSEL - BRUSSEL
HEINEN J.-P. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (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 - OOSTENDE
HESPEL A. - BRUXELLES
HESSENS F. - ANTWERPEN
HEUSDENS R. - STOUMONT
HOEBEKE E. - ONZE-LIEVE-VROUW-WAVER
HOREMANS W. Lieutenant-ter-zee 1e Kl. - OOSTENDE
HOUZEAU DE LEHAI CL. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr.
 BINCHE
HUBERT F. - FRANIÈRE
HUGET P. Korvetkapitein (R) - ITTERBEEK
HYDEX N.V. - RUISBROEK
IMMOVA - BORGERHOUT
JACOBS C. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - MORTSEL
JACOBS W. Fregatkapitein (R) - WOMMELGEM
JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM
KONINCKX C. Professor - ANTWERPEN
LACROIX R. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (R)
 BRAINE-CHATEAU
LAMBRECHT Ph. Capitaine de corvette (R) - TENNEVILLE
LAMBRECHTS L. - STABROEK
LATINIS P. - WEZEMBEEK OPPEM

LAUWERS R. - ANTWERPEN
 LEBON J. - COUVIN
 LEDOUX D. - PROFONDEVILLE
 LEFEVRE-SEYNAEVE C. Weduwe Kapitein-ter-zee
 OOSTENDE
 LEJUSTE R. - RENAIX
 LEKEUX R. - BRUXELLES
 LENOIR F. Capitaine de frégate R.Hr. - LA HULPE
 LEULIER-DUBOIS J. Capitaine de frégate R.Hr. - KAIN
 LEVEAU P. Capitaine de frégate R.Hr. - LINKEBEEK
 LIENART J.-CL. Capitaine de vaisseau (e.r.) - OOSTENDE
 LIFFEVELD L. - ANTWERPEN
 LURQUIN L. Divisieadmiraal (b.d.) - BRUXELLES
 LUYTEN J.-L. - ANTWERPEN
 MAES E. Erefregatkapitein - AALST
 MAES F. - BRASSCHAAT
 MARINE CLUB - OOSTENDE
 MARINEVERBROEDERING O- & W-VL - OOSTENDE
 MARSIA L. Capitaine de frégate - VIRGINAL-SAMME
 MASQUELIN J.-J. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
 MASURE D. Erefregatkapitein - OOSTENDE
 MATHOT A. Capitaine de frégate (R) - HOFSTADE
 MEINERTZHAGEN D. Erefregatkapitein - ANTWERPEN
 MEULEMANS J. - GEEL
 MICHEL G. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
 MICHELESENS M. Eremeester-chef - SINT-ANDRIES
 MOENS Y. Vaandrig-ter-zee (R) - HOVE
 MOULART Ph. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
 M.S.O. VZW - OOSTENDE
 MULTI N.V. - KRUIBEKE
 NACHTERGAELE G. - ANTWERPEN
 NATIONALE VERENIGING OUDGEDIENDEN ZEEMACHT
 KEMPEN - GEEL
 NAVDETANT - ANTWERPEN
 THE NELSON SWEEPERS - TIENEN
 NYSSEN L. - VERVIERS
 OFFERMANS Eerste Meester-chef (b.d.) - ST.-KRUIS
 PAULUS G - BRUXELLES
 PEETERS A. - ST. NIKL.AAS
 PELS A Kapitein ter lange omvaart - ANTWERPEN
 PERSOOONS J. Erefregatkapitein - WEERT
 PHILIPPUS P. - SINT KWINTENS-LENNIK
 PHILIPS F. - DILBEEK
 PIERARD R. - JAMBES
 PIRONGS P. - TONGEREN
 POELMAN P. Fregatkapitein (R) - DRONGEN
 POULLET E. Vice-admiraal (b.d.) - ST. KRUIS
 PRIGNEAUX R. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (e.r.)
 HALTINNE
 RASQUIN R. - BRUXELLES
 RASSCHAERT A. Erefregatkapitein - OOSTENDE
 RAVET L. - BRUXELLES
 REYNIERS O. Eerste Meester-chef (b.d.) - SINT-NIKLAAS
 ROSIERS J. Amiral de flottille - BRAINE L'ALLEUD
 ROYAL SYNDICAT D'INITIATIVE ET DE TOURISME
 MALMEDY
 ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN
 SAINT-REMY J.C. Oppermeeester - BREDENE
 SAUSSEZ G. - REBECQ
 SAUVAGE E. - BERCHEM
 SAUWEN J. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
 SEBRECHTS M. Lieutenant de vaisseau 1ère Cl. (e.r.)
 BREDENE
 SEGAERT D. - KNOKKE-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
 STIENNOD D. Maître - HEIST-AAN-ZEE
 SUYS S. Lieutenant-ter-zee - ASSEBROEK
 TAUBER G. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (e.r.) - TERVUREN
 TERPOUGGOFF A. - LA HULPE
 THOELEN G. - KOERSEL
 TOREMANS G. - KESSEL-LO
 TRUSSART B. - BRUXELLES
 VAISIERE M. - MONTIGNIES SUR SAMBRE
 VALCKE A950 CBK - ZEEBRUGGE
 VAN AVERMAET-GERMONPRE M. Wwe. Erefregatkapitein
 DEURNE
 VAN BELLE D. Ereluitenant-ter-zee - BRUXELLES
 VAN BELLE L. - GENTBRUGGE
 VAN BELLINGEN R. - COURCELLES
 VAN BOECKEL C. Capitaine de corvette (e.r.) - LASNE
 VAN BOGAERT H. Genesheer-majoor - BREDENE
 VAN BUSSEL Maryse Fregatkapitein (MAB) - GENT
 VAN CAMPENHOUT R. Capitaine de corvette (R)
 COURT ST. ETIENNE
 VAN DE GINSTE J. - ASSEBROEK
 VANDENBERGHE F. - MUIZEN
 VANDENBERGHE J. Kapitein-ter-Zee (b.d.) - BRUGGE
 VAN DEN BRANDE G. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) - LIER
 VAN DEN BULCK P. Fregatkapitein (R) - ANTWERPEN
 VANDENDAELEN M. Capitaine de frégate (R)
 WOLUWE SAINT LAMBERT
 †VAN DEN ENDE M. - MERKSEM
 VANDERBEKEN Ch. - ITTERBEEK
 VAN DER BEKEN - BOUSSU
 VANDERSTAPPEN R. Erefregatkapitein - KEERBERGEN
 VANDEVANDEL D. - LILLOIS-WITTERZEE
 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
 VERHEYDEN - BRUXELLES
 VERHULST L. - ANTWERPEN
 VERHULST M. Amiral de division - OTTIGNIES
 VERSTRAETE L. - ST. PIETERS WOLUWE
 VITTON V. - EUGIES
 VOGELS A. Eerste Meester-chef (b.d.) - GENT
 VOITH S.A. - BRUXELLES
 VOSS M. - WELKENRAEDT
 VRIENDENKRING GEPENSIONNEERDEN ZEEMACHT
 OOSTENDE
 VRIENDEN VISSERIJMUSEUM - OOSTDUINKERKE
 WARNAUTS P. Capitaine de vaisseau - BRUGGE
 WINDMEULEN A. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
 YACHT CLUB DE LA HAUTE SAMBRE - HAM-SUR-HEURE
 ZEILCENTRUM MARINE - OOSTENDE
 ZOETE M. - OOSTENDE

Afgesloten op datum van 12 juni 2001

Clôturé à la date du 12 juin 2001

VANDEN BROELE

uw partner in grafische communicatie

Vanden Broele staat voor efficiënte 'grafische communicatie' op 3 media⁽¹⁾, vanaf concept, ontwerp, productie tot en met verzending.

(1) kwaliteits-drukwerk :

brochures, tijdschriften, jaarverslagen, catalogi, folders, posters, etc. zowel in offset als digitaal gedrukt

(2) cd-roms/dvd's :

database cd-roms, web cd-roms en multimedia cd-roms

(3) internet/websites :

creatie van geavanceerde grafische websites met o.a. achterliggende databases en e-service toepassingen
(zie www.vandenbroele.be)

Meer info?

Reageer via onze website, www.vandenbroele.be
of contacteer ons via deze antwoordstrook

Organisatie

Naam _____

Voornaam _____

Adres _____

Telefoon _____

Fax _____

E-mail _____

Taal _____

N T/F E D

perfectie is...

een kleinheid

kleinigheden

zorgen voor

creatieve paginaopmaak

VANDEN BROELE
GRAFISCHE GROEP