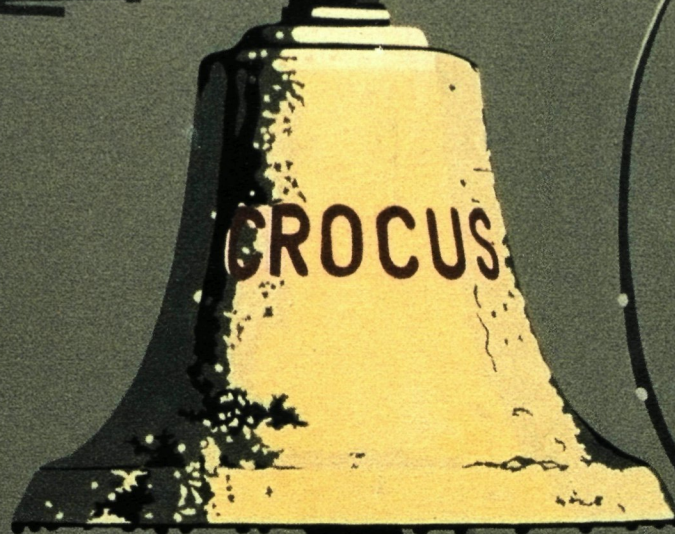


NEPTUNUS

MARINE

DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT- REVUE MARITIME TRIMESTRIELLE

47e jaargang - 47e année nr 274/1e trimestre - 1e trimestre 2004



L'Histoire Maritime
Enseignement et
Recherche scienti-
fique en Belgique

Nieuwe evoluties
bij de Amerikaanse
kustwacht na de ter-
roristische aanslagen
van 11 september

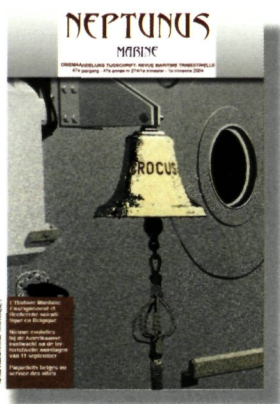
Paquebots belges au
service des alliés



"NEPTUNUS"

Driemaandelijks maritiem tijdschrift
Revue maritime trimestrielle

47e jaargang - 47e année
nr. 274 - 2004/1



Uitgever - Editeur
VZW Neptunus ASBL
BP 17, 8400 Oostende
Tel/Fax: 059/80.66.66
E-mail: vzw.neptunus@pi.be

Directeur van het tijdschrift - Directeur de la revue
M. Van Bussel - Peerstraat, 34 - 9000 Gent

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef
J.-C. Vanbostal

Lay-out
K. De Deyne

Vertaling, verbetering - Traduction, correction
J. Boesmans

Publiciteitswerving - Service publicité
C. Cappon

Raad van Beheer - Conseil d'Administration

Erevoorzitter - Président d'honneur: J.- C. Liénart
Voorzitter - Président: M. Van Bussel
Penningmeester - Trésorier: J.- P. Falise
Secretaris - Secrétaire: N. Vansteenkiste
Beheerders - Administrateurs: W. Bosteels, G. Busard,
C. Cappon, M. Decoster, K. De Deyne, L. Delprat,
D. Henrard, A. Jacobs, F. Philips, H. Rogie,
J.- C. Vanbostal, P. Van Damme, E. Van Haverbeke,
G. Vanlerberghe

Verkoop & Abonnementen Vente & Abonnements

Prijs per nummer / Prix par numéro
€ 4,50

Jaarabonnement (4 nummers)
Abonnement annuel (4 numéros)

Gewoon lid / Membre ordinaire
€ 15,00

Steunend lid / Membre protecteur
€ 20,00

Weldoener / Bienfaiteur
€ 30,00

Abonnement buitenland
Abonnement étranger
€ 33,00

Te storten op rekening
A verser au compte
473-6090311-30
van / de Neptunus Oostende

Politiek en confessioneel onafhankelijk tijdschrift.

Revue libre de toute attache politique ou confessionnelle.

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

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

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

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

ISSN 0028-2790 - © Neptunus vzw/asbl Oostende
Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers
Membre de l'Union de la Presse Périodique Belge

Verantwoordelijk uitgever - Editeur responsable
Jean-Claude Vanbostal - Assebroeklaan, 84 - 8310 Brugge

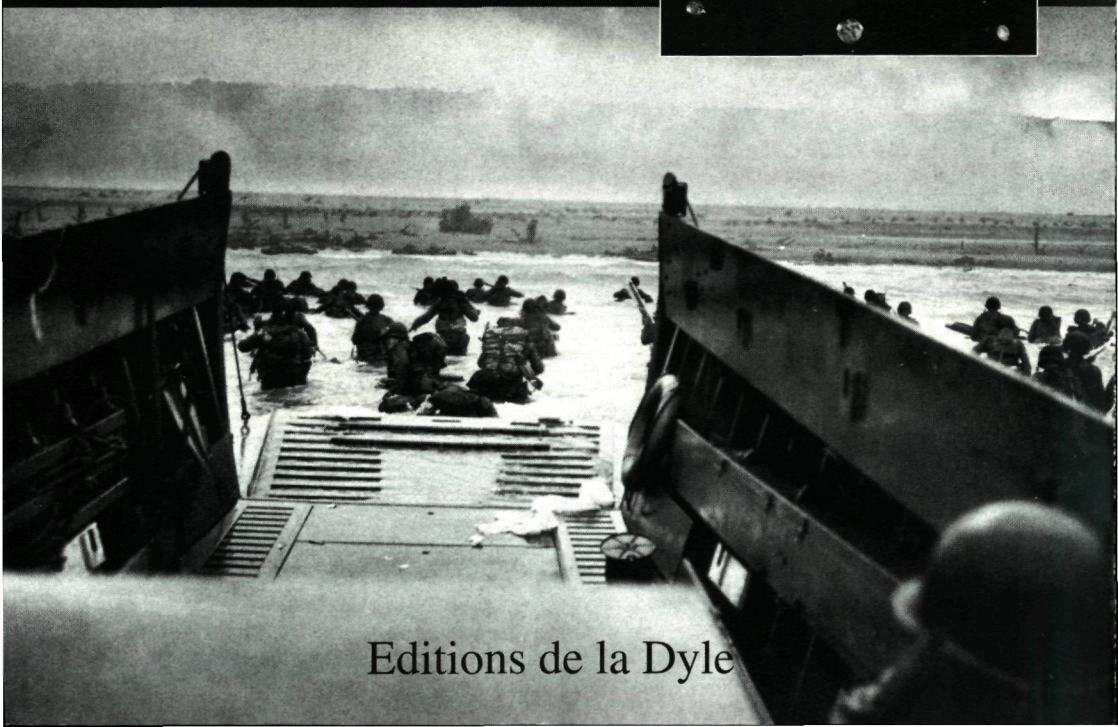
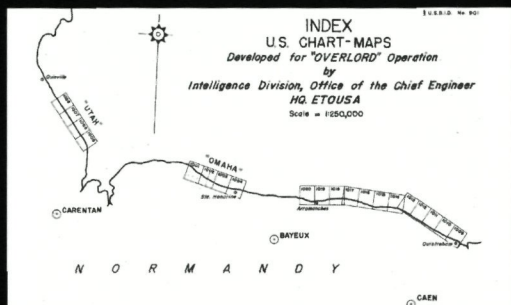
Druk / Impression: Vanden Broele nv/sa, B 8000 Brugge

Kaft / Couverture: Schilderij van / peinture de M. Dumont
Acryl op doek / Acrylique sur toile ©

Charles Emmanuel Schelfhout

Hugo van Kuyck

LE CARTOGRAPHE BELGE DU DEBARQUEMENT



Editions de la Dyle

INHOUD

Voorwoord

Daniel Geluyckens

Flottielje-admiraal b.d.

Nationaal Eenheidsfront der Oud-Strijders

Voorwoord (1^{ste} uitgave)

Baron Paul Kronacker

Minister van Staat

Erevoorzitter van de Royal Yacht Club van België

Hoofdstukken

I - 1812-1902

Het voorgeslacht

II - 1902-1923

De jeugdijaren - De familie - De stad Antwerpen

III - 1924-1935

Studies en stage - Eerste zeiltochten

IV - 1935-1941

De reis met de *Askoy*

V - 1939-1943

De uittocht - s.s. *Persier* - Bij de U.S. Army

VI - 1 januari 1944 - 6 juni 1944

Het opmaken van de landingskaarten

VII - 6 juni 1944

De landing op Omaha Beach: het relaas van Hugo van Kuyck

VIII - 1944-1950

Okinawa - Terug in Antwerpen - Beschuldigd van desertie - De eervolle vermeldingen

IX - 1946-1955

Weer onder zeil

X - 1955-1975

De architectuur - De pionier van de torengebouwen

XI - 1956-1974

Het verhaal van de *Askoy* en de verkoop ervan aan Jacques Brel

Slotwoord

Bijlagen

Briefwisseling - Documenten - Volledig architecturaal oeuvre

TECHNISCHE GEGEVENS :

Formaat: 16,5 x 24 cm. - 120 blz. - 100 afbeeldingen w/z.

Verschijnt in april 2004. - Twee versies: Nederlands en Frans.

Verkoopprijs: 18,60 €. - ISBN 90-76526-17-6

Hugo van Kuyck
DE BELGISCHE CARTOGRAAF
VAN DE LANDING

Hugo van Kuyck, geboren te Antwerpen in 1902, heeft een weinig alledaags en bijzonder rijkgevuuld leven geleid. Zijn biografie leest als een mantel-en-degenroman!

Als student architectuur loopt hij stage in het atelier van Horta. In 1932 studeert hij af als burgerlijk ingenieur aan de Universiteit van Gent en van 1936 tot 1940 is hij docent aan de Universiteit van Yale (U.S.A.).

In 1935 behaalt hij zijn "strepen" aan de stuurknuppel van zijn eigen vliegtuig en in 1937 het brevet van Schipper ter kustvaart. In 1938 rust hij de schoener *Askoy* uit en vaart uit voor een wetenschappelijke wereldreis. Wanneer hij wordt opgehouden in Panama verkoopt hij de boot en keert terug naar Antwerpen, in januari 1940.

Op 10 mei 1940 verlaat hij België, voegt zich in Limoges bij de Belgische regering in ballingschap en brengt de laatste diplomatieke correspondentie veilig naar de V.S.

In 1942 sluit hij zich aan bij de U.S. Army en wordt ingedeeld bij het Engineer Amphibian Command. In 1943 wordt hij overgeplaatst naar het Assault Training Center in Engeland, waar hij door Generaal Bradley belast wordt met de opmaak van de volledige cartografie, onontbeerlijk voor de geallieerde landing in Normandië. Daar heeft hij nog slechts zes maanden tijd voor...

Op 6 juni 1944 landt hij op Omaha Beach met de 7de aanvalsgolf. Met het peillood in de hand onderzoekt hij de berijdbaarheid van de stranden met het oog op de landing van de zware voertuigen. Terug in Londen voert hij gelijkaardige opdrachten uit voor de operaties in Walcheren, Birma (voor de Britten) en Okinawa, om de weg naar Japan te openen.

Hij wordt gedemobiliseerd met de graad van luitenant-kolonel, maar blijft op verzoek van de Belgische regering het land rechtstreeks dienen in het kader van de Kronacker-handelsmissies in 1945-1946. Hij wordt overvloedig gedecoreerd, zowel door de Amerikanen als de Britten, en benoemd tot korvetkapitein bij de Belgische Zeemacht.

In 1948 hervat hij in België zijn architectenloopbaan en ontwerpt tal van grote complexen voor de Belgische Staat, alsook een dertigtal hoofdkantoren voor vooraanstaande privé-bedrijven.

Als volleerd yachtmán wordt hij voorzitter van de Royal Yacht Club van België. Zijn laatste *Askoy* verkoopt hij aan een andere yachtmán uit het "Plat Pays", Jacques Brel.

Een UITZONDERLIJKE BELG? Niet minder dan een HELD!

UITGEVERIJ DE DIJLE

Pontstraat 80
B-9831 Sint-Martens-Latem (Deurle)
Tel. : 09/281 00 58 - Fax: 09/281 06 70

12, rue Nazareth
F-13100 Aix-en-Provence
Tel./Fax : 04 42 27 03 86

Hugo van Kuyck LE CARTOGRAPHE BELGE DU DEBARQUEMENT

Né à Anvers en 1902, Hugo van Kuyck eut une vie hors du commun et d'une rare richesse. Sa biographie se lit comme un ouvrage de référence ou comme un roman de cape et d'épée. Que l'on ait 8 ou 88 ans !

Etudiant en architecture, il sera stagiaire à l'atelier Horta. En 1932, il est diplômé ingénieur-civil à l'Université de Gand et de 1936 à 1940 il officie en tant que Lecturer à l'Université de Yale (U.S.A.).

En 1935, il décroche ses « ailes » aux commandes de son avion personnel et, en 1937, est breveté Patron au cabotage. En 1938, il arme le schooner *Askoy* et appareille pour un tour du monde scientifique. Stoppé à Panama, il vend son bateau et revient à Anvers en janvier 1940.

Le 10 mai 1940, il quitte la Belgique et rejoint le gouvernement belge en exode à Limoges d'où il sauve le dernier courrier diplomatique vers les Etats-Unis.

Il s'engage, en 1942, dans l'U.S. Army et est versé à l'Engineer Amphibian Command. En 1943, il est muté à l'Assault Training Center, en Angleterre, où le Général Omar Bradley suit ses conseils et lui confie la mission de réaliser une cartographie spéciale des plages de Normandie pour le futur Débarquement. Il restait à peine 6 mois...

Le 6 juin 1944, il débarque sur Omaha Beach avec la 7^e vague d'assaut, une sonde à la main pour vérifier la traficabilité des plages en vue du débarquement ultérieur du charroi lourd. Rentré à Londres, il travaillera de même pour les opérations de Walcheren, en Birmanie (pour les Anglais) et à Okinawa, ouvrant alors la route du Japon.

Démobilisé avec le grade de lieutenant-colonel, à la demande du gouvernement belge il servira alors directement le pays dans le cadre des Missions économiques Kronacker en 1945-1946. Il sera abondamment décoré tant par les Américains que par les Britanniques et sera fait capitaine de corvette de notre Force navale belge.

En 1948, il reprend sa carrière d'architecte et signera de nombreux et très importants ensembles pour l'Etat belge ainsi qu'une trentaine de sièges pour de prestigieuses sociétés privées.

Grand yachtman, il sera président du Royal Yacht Club de Belgique. Il vendra son dernier *Askoy* à un autre yachtman du plat pays, Jacques Brel.

Un BELGE D'EXCEPTION ? Un HEROS tout simplement !

EDITIONS DE LA DYLE

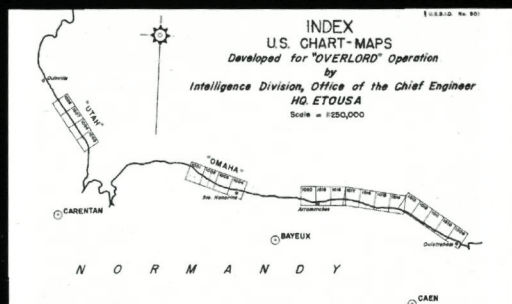
Pontstraat 80
B-9831 Sint-Martens-Latem (Deurle)
Tél. : 09/281 00 58 - Fax : 09/281 06 70

12, rue Nazareth
F-13100 Aix-en-Provence
Tél./Fax : 04 42 27 03 86

Charles Emmanuel Schelfhout

Hugo van Kuyck

DE BELGISCHE CARTOGRAAF VAN DE LANDING



Uitgeverij De Dijle

TABLE

Préface

Daniel Geluyckens

Amiral de Flotille e.r.

Président du Front Unique Nationale des Anciens Combattants

Préface (1^{ère} édition)

Baron Paul Kronacker

Ministre d'Etat

Président d'Honneur du Royal Yacht Club de Belgique

Chapitres

I - 1812-1902

Les ancêtres

II - 1902-1923

L'enfance - La famille - La vie à Anvers

III - 1924-1935

Etudes et stage - Première croisières

VI - 1935-1941

Le voyage de l'*Askoy*

V - 1939-1943

L'exode - Le s.s. *Persier* - L'entrée à l'U.S. Army

VI - 1^{er} janvier 1944 - 6 juin 1944

La préparation des cartes des plages de Normandie

VII - 6 juin 1944

Le débarquement sur Omaha Beach raconté par Hugo van Kuyck

VIII - 1944-1950

Okinawa - Le retour à Anvers - L'accusation de désertion - Les citations

IX - 1946-1955

Le temps du yachting retrouvé

X - 1955-1975

La carrière d'architecte - Le pionnier des immeubles-tours

XI - 1956-1974

L'histoire de l'*Askoy* - La vente du voilier à Jacques Brel

Epilogue

Annexes

Correspondances - Documents - Liste de l'œuvre architecturale

FICHE TECHNIQUE :

Volume broché de 120 pages au format de 16,5 x 24 cm. Iconographie N/B.

Parution : printemps 2004 au prix de : 18,60 €, frais d'envoi : 3,5 €

ISBN 90-76526-18-4

BULLETIN DE COMMANDE

Je soussigné(e) : nom prénom
domicilié(e) : rue n°
c.p. localité pays

commande exemplaire(s) de l'ouvrage intitulé:

Hugo van Kuyck

LE CARTOGRAPHE BELGE DU DEBARQUEMENT

au prix unitaire de: 18,60 € + 3,50 € de frais d'envoi

(Belgique et France métropolitaine).

OFFRE DE SOUSCRIPTION -15%

(du 1^{er} mars au 15 avril 2004) : 15,80 € + 3,50 € frais d'envoi

(Belgique et France métropolitaine)

Je règle la somme totale de € par chèque ou par virement sur le
compte bancaire: 000-1703488-71 des Editions de la Dyle.

Date

Signature

BESTELBON

Ondergetekende : naam voornaam
wonende : straat nr
p.c. gemeente

bestelt exemplaar(en) van het werk :

Hugo van Kuyck

DE BELGISCHE CARTOGRAAF VAN DE LANDING

aan de eenheidsprijs van 18,60 € + 3,50 € verzendingskosten (België)

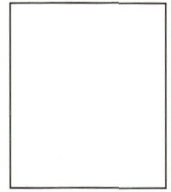
INTEKENPRIJS -15%

(geldig van 1 maart tot 15 april 2004) : 15,80 € + 3,50 € verzendingskosten.

Ik betaal heden de totale som van: € door overschrijving op
rekening nr 000-1703488-71 van Uitgeverij De Dijle.

Datum

Handtekening

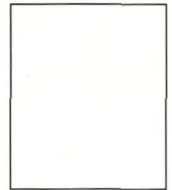


EDITIONS DE LA DYLE

Pontstraat 80

9831 Sint-Martens-Latem (Deurle)

Belgique



UITGEVERIJ DE DIJLE

Pontstraat 80

9831 Sint-Martens-Latem (Deurle)

België

L'Histoire Maritime Enseignement et Recherche scientifique en Belgique par C. Koninckx	3
Nieuwe evoluties bij de Amerikaanse kustwacht na de terroristische aanslagen van 11 september door L. Naessens	9
Ostende se souvient... La fin tragique de la 29ème escadrille de vedettes lance-torpilles de la Royal Navy le 14 février 1945 par CPV(hre) J.-C. Liénart	18
MARITIME COMMITMENT-04 evalueert Maritieme NATO RESPONSE FORCE (NRF-M) Strijdkracht door G.A.H. Toremans	22
Info Marine	25
Paquebots belges au service des alliés par P. Eygenraam	41
Onze loodsboten van 1830 tot heden (VII) door R.F. Coulier	43
Les raids sur îles Lofoten et les côtes norvégiennes de décembre 1941 - janvier 1942 par G. Billet	47
Maritiem panorama Oostende wordt best beveiligde haven van het land Oostende krijgt weldra nieuwe haventoeegang door H. Rogie	51
Armements ostendais et à Nieuport au XIXème siècle (XI) par A. Delporte	54
Planning 2004: P902 LIBERATION	59
Aanleggen van Belgische Marineschepen in het buitenland in 2003 Ecales des navires de la Marine belge à l'étranger en 2003	60
Aktiviteiten van de Dienst Public Relations van de Marine Activités du service des Relations Publiques de la Marine	61
Aanleggen van vreemde militaire schepen in België Ecales de navires militaires étrangers en Belgique	61
Kroniek van het personeel Chronique du personnel	62



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**



SOCIALE DIENST
SERVICE SOCIAL



WINKELS
MAGASINS



VAKANTIES
VACANCES



FAMILIE-JEUGD
FAMILLE-JEUNESSE



HUISVESTING
LOGEMENTS

van het Ministerie
van Landsverdediging

Voor alle verdere informatie
kunt u terecht bij
de Directie Evaluatie -
Public Relations

du Ministère
de la Défense

Pour tous renseignements
complémentaires adressez-vous
à la Direction Evaluation-
Relations publiques

CDSKA
Kwartier Koningin Astrid
Bruynstraat 1 - 1120 Brussel

OCASC
Quartier Reine Astrid
Rue Bruyn 1 - 1120 Bruxelles

Tel. burger/civ: 02/264.60.58 - 60
Tel. mil: 9.2820 ext. 6058 - 6060
Telefax: 02/264.60.59
e-mail: infocom@cdsca.be
infocom@ocasc.be

L'Histoire Maritime

Enseignement et Recherche scientifique en Belgique

Qu'en est-il de l'histoire maritime dans l'enseignement en Belgique? Y a-t-il une recherche scientifique active dans le domaine? Nous tâcherons dans ce court exposé de dresser un bilan, en nous focalisant sur l'enseignement supérieur et sur quelques institutions ou organisations scientifiques.

L'importance maritime d'un pays ne se mesure pas toujours en fonction du tonnage de sa flotte, soit-elle militaire ou marchande, et certes de nos jours, ni par la fréquence du pavillon national, ni par l'étendue de ses côtes. C'est le cas de la Belgique dont les ports, les facilités d'accès vers l'intérieur et l'hinterland ont été et sont encore déterminants pour l'activité maritime qui s'y développe. Si donc le caractère maritime varie d'un pays à l'autre, il est fort probable que l'enseignement et la recherche en histoire maritime aient évolué en conséquence.

Sans aucun doute, le passé maritime de la Belgique est relativement différent, comparé à celui des grandes nations maritimes en Europe. D'autant plus, qu'avant 1830, les provinces belges faisaient partie de grands empires et que forcément, leur histoire en général, et par conséquent leur histoire maritime, se confondent avec celles des XVII Provinces, de l'Espagne, de l'Autriche, de la France et des Pays-Bas.

A partir de 1830, après que la Belgique eut conquis son indépendance, l'activité maritime s'y développe de manière exponentielle, dans la foulée de la Révolution industrielle et dans une large mesure sous l'impulsion de ses premiers souverains, les rois Léopold I et Léopold II. L'industrialisation, la construction d'un réseau de chemins de fer dense, les projets de colonisation, l'acquisition du Congo, l'émigration massive d'Europe centrale vers le Nouveau Monde en passant par notre pays, vont tour à tour contribuer au développement accru des ports de mer existants: Anvers, Gand et Ostende, et à la construction d'un tout nouveau à Zeebruges. Des lignes maritimes régulières tous azimuts vont être mises en service, des chantiers navals seront construits, des infrastructures portuaires modernisées... Cependant, l'initiative de constituer une flotte

militaire n'évoluera pas sans heurts. Une Marine royale verra le jour en 1831 pour déjà disparaître en 1862. Après la Première guerre mondiale, d'abord un *Détachement* (1919-1923), puis un *Corps de torpilleurs et marins* (1923-1927) connaîtront une existence éphémère. Enfin, après la Seconde guerre mondiale, en 1946, naîtra la Force navale.

Un parcours assez singulier, du moins en ce qui concerne la marine militaire, et qui témoigne clairement du désintéressement des autorités gouvernementales. Mais ceci est tout aussi vrai dans d'autres domaines; car, si les ports conservèrent une importance aux yeux des gouvernants, il en fut tout différemment en ce qui concerne le vecteur du transport maritime, notamment le navire même. Construction navale et exploitation des lignes maritimes souffrirent de la politique gouver-

nementale, qui semble n'avoir pas toujours saisi l'importance du maritime. Il n'est donc pas étonnant que l'historiographie maritime reflète cette situation. Nous y reviendrons.

L'enseignement de l'histoire maritime

Depuis très longtemps, une tradition maritime existe en Belgique. Mais comme nous venons de l'évoquer succinctement, l'histoire de Belgique depuis 1830 nous apprend que l'attitude de ses gouvernants est loin d'avoir été en permanence favorable à la cause maritime. Il n'est donc pas surprenant que l'enseignement de l'histoire maritime comme telle soit quasiment absent dans les universités et dans les établissements de l'enseignement supérieur.

A l'Ecole Supérieure de Navigation à Anvers, bilingue, établie dans cette métropole depuis 1798¹, et où sont formés tant les officiers de pont pour la marine marchande que les officiers mécaniciens, aucun cours d'histoire maritime, ni même d'histoire en général, n'est dispensé. Aussi longtemps que cette situation perdurera, on ne peut espérer que la recherche en histoire maritime y soit encouragée². Notons quand même que quelques mémoires de fin d'études ont été présentés ayant trait à des aspects de l'histoire maritime. A défaut de cours en critique historique ou d'histoire en général, la qualité de ces travaux, très probablement, ne peut être garantie sur le plan historique. Fort peu de ces mémoires ont ultérieurement fait l'objet d'une publication.

A l'Ecole Royale Militaire³ à Bruxelles, bilingue elle aussi, un cours obligatoire d'Histoire maritime de l'Europe de vingt-six heures figure dans le curriculum de la troisième année, tant de la Faculté Polytechnique que de la Faculté Sciences Sociales et Militaires. Notons que d'autres cours d'histoire sont dispensés à l'Ecole militaire, mais pas spécifiquement axés sur l'histoire maritime⁴. Certains mémoires de fin d'études ont trait à l'histoire navale mais n'ont également pas été publiés.

Dans les universités belges, il ne semble pas y avoir de cours d'histoire maritime au sens propre. Cependant, en égrainant le programme des cours et analysant les syllabus d'histoire économique ou sociale, ou de droit maritime, on découvre que parfois, quelques chapitres tout au plus sont consacrés à des aspects du passé maritime. C'est le cas par exemple à l'Université de Mons-Hainaut, où, à l'intérieur du cours d'histoire économique et sociale, sont étudiées les conséquences de l'expansion maritime de l'Europe à partir du XVI^{ème} siècle. Citons aussi l'exemple d'un cours de deuxième candidature en Histoire à l'Université de Gand, intitulé *Méthodologie des sources historiques*, où les sources pour l'étude de l'histoire maritime sont largement abordées. En licences en Histoire de la même université, figure encore un cours *Cartographie et Voyages de découvertes*, dont les thèmes principaux sont proches de l'histoire maritime.

En fait, l'enseignement de l'histoire maritime en Belgique est fortement limité. Ceci dit, cette situation n'a pas empêché que des mémoires de licence ou des thèses de doctorat en histoire aient été consacrés à des sujets purement maritimes. Ultérieurement, ils ont parfois fait l'objet de publications sous forme de

monographies ou d'articles parus dans des revues d'histoire. Nous aborderons la recherche historique dans un paragraphe suivant.

Enfin, signalons qu'à l'Université [néerlandophone] Libre de Bruxelles (*Vrije Universiteit Brussel*), un projet a tout récemment été déposé pour inscrire au curriculum des licences en histoire, un cours intitulé *Histoire portuaire*, qui devrait couvrir toutes les périodes, de l'Antiquité à l'époque contemporaine. Ce cours sera intégré dans le contexte de la réforme de l'enseignement universitaire dans l'Union européenne, suite au fameux décret de Bologne.

L'Historiographie maritime

Si, comme nous avons pu le constater, l'enseignement de l'histoire maritime peut être qualifié de fort maigre, il en est différemment de la recherche scientifique. Une bibliographie ad hoc constitue sans aucun doute le meilleur moyen pour s'en rendre compte. Précisément à ce propos, deux outils de recherche méritent d'être mentionnés, tous deux des bibliographies:

1 *Bibliography of Belgian Maritime History* (1984)⁵,

¹ La School van de Zeevaart van Antwerpen, fondée en 1798, disparaît en 1815. La Ville d'Anvers érige en 1819 une Ecole Supérieure de Navigation qui sera prise en charge par l'Etat en 1823; à cette époque les provinces belges font partie du Royaume Uni des Pays-Bas. En 1820, une seconde école de navigation est fondée à Ostende, où seront formés les officiers et marins pour la navigation côtière. Cette école fusionnera en 1985 avec celle d'Anvers.

L'école anversoise avait été précédée d'une Ecole d'Hydrographie fondée en 1780 à Bruges sous le régime autrichien, mais qui n'allait pas faire long feu. Cfr. G. DEVOS, *Bijdrage tot het technisch onderricht in de Oostenrijkse Nederlanden: de Hydrografische School*. In: *Cultuurgeschiedenis in de Nederlanden van de Renaissance naar de Romantiek*. Liber Amicorum J. Andriessen s.j. Leuven-Amersfoort, 1986, p.167-178.

² Bien qu'un décret ayant trait à l'enseignement maritime offre à l'Ecole Supérieure de Navigation la possibilité de promouvoir la recherche scientifique. Cfr. C. KONINCKX, *Maritiem Hoger Onderwijs en Wetenschappelijk Onderzoek*. In het kielzog van het HOLT-decreet. In: *Nautilus* (Anvers), LXXXII, 1991, pp.391-396.

³ Fondée en 1834.

⁴ En première année de la Faculté Sciences Sociales & Militaires: Histoire de la Belgique de 1830 à nos jours et Critique historique. En seconde année de la même faculté: Histoire des relations internationales contemporaines. En troisième année, toujours de la même faculté, figurent au programme: Histoire des guerres avant 1945, et des Séminaires d'histoire. En quatrième année: Histoire des guerres après 1945. Enfin, en cinquième année de la Faculté Polytechnique: Histoire des guerres.

⁵ Titre bilingue anglais/néerlandais: *Bibliografie van de Geschiedenis van de Belgische Scheepvaart*. Edit. C. Koninckx. Coll. *Collectanea Maritima*, vol. I, (Scientific Committee of Maritime History. Koninklijke Academie voor Wetenschappen, Letteren & Schone Kunsten van België, Bruxelles, 1984.

2 *Instruments pour l'étude de l'Histoire de la Marine militaire belge des origines à 2000* (2001)⁶

La première bibliographie, à l'instar de ce qui existait déjà pour l'Allemagne, le Danemark, la France et la Pologne⁷, les Etats-Unis⁸, l'Espagne et la Grèce⁹, la Grande-Bretagne¹⁰ et l'Océan Indien, devait continuer la tradition de la *Bibliographie de l'histoire des grandes maritimes*, initiative de la Commission Internationale d'Histoire Maritime et dont les volumes furent publiés par la *Fundacao Calouste Gulbenkian*. Le *Comité scientifique d'Histoire maritime*, qui pour ce projet avait été constitué en 1979 au sein de l'*Académie royale [flamande] des Sciences, des Lettres et des Beaux-Arts de Belgique*¹¹, ratissa plus largement que ses confrères étrangers; car, finalement, la bibliographie englobe toutes les disciplines ayant de près ou de loin affaire à l'histoire maritime de la Belgique, depuis l'époque romaine jusqu'aux années quatre-vingts du XX^{ième} siècle.

Cette bibliographie, en quelque sorte un inventaire des publications à caractère scientifique, permet de dresser un bilan et de faire l'état de la question¹². On y dénombre 29,60% des publications consacrées à l'histoire portuaire, englobant aussi bien les ports de mer que les ports intérieurs –les uns étant liés aux autres– les infrastructures et activités portuaires, la politique portuaire et le pilotage. L'apport concernant la marine marchande est de 11,20%, incluant les types d'armement, la navigation sur toutes les mers du globe, et l'assurance

maritime. Bien que pour la navigation intérieure ou fluviale on note 9,85%, on est en droit de se demander si cette rubrique peut être incluse dans l'histoire *maritime* à proprement parler. Il est vrai, depuis les temps les plus reculés, la distinction entre navigation en mer et navigation fluviale n'est pas toujours très nette. Le gabarit de certains navires autorise aussi bien à naviguer en haute mer qu'à pénétrer profondément dans l'intérieur du pays.

La part des publications consacrée à la pêche est de 6,29% et l'histoire navale atteint seulement 4,97%. C'est à peu près le même rapport pour la construction navale (4,57%), les techniques de navigation (4,50%), les voyages de découverte (4,88%) et le droit maritime (3,90%).

Comme nous l'avons insinué dans l'introduction, les ports se taillent aussi la part du lion dans la bibliographie; ceci évoque, une fois de plus, leur importance et met en exergue le lien étroit entre le trafic maritime et l'économie du pays, existant aussi bien dans le passé qu'à l'époque contemporaine, chose d'ailleurs tout à fait corroborée, chiffres à l'appui, par les études en histoire économique. Grâce à sa topographie, favorisant le développement de la navigation intérieure ou fluviale sur l'Escaut et la Meuse, reliés par un réseau de canaux ou de rivières canalisées, il est possible d'accéder de la mer du Nord au bassin de la Rhur en Allemagne, d'atteindre la frontière suisse par le Rhin, le Nord de la France, les centres portuaires névralgiques aux

Pays-Bas, et plus près, le bassin houiller et sidérurgique wallon, où d'ailleurs la Révolution industrielle démarra sur le continent. Cette situation géographique, à son tour, explique l'enchevêtrement entre la navigation maritime et fluviale, mais aussi entre l'histoire de la Belgique et celle de nos pays voisins.

En analysant de plus près les autres rubriques de la bibliographie, il est assez surprenant de constater que les historiens, parfois à force de se répéter, ont creusé des sujets tel que la Compagnie des Indes orientales au XVIII^{ième} siècle, dite Compagnie d'Ostende, alors qu'elle fut de très courte durée¹³. A noter aussi que la découverte de l'Antarctique et le premier hivernage de la *Belgica* en 1897-1899, a incité beaucoup d'historiens à s'étendre sur cette épopée. Depuis la parution de la bibliographie en 1984, ces mêmes sujets continuent d'alimenter la recherche scientifique, auxquels il faut ajouter le trafic vers l'ancienne colonie du Congo, une des routes maritimes privilégiées de la Belgique, cela s'entend. Cependant, de timides tentatives voient le jour: des étudiants en histoire s'aventurent à étudier la course ou les relations maritimes entre la Belgique et un autre pays partenaire commercial.

Le maigre intérêt pour l'histoire navale s'explique par la succession de gouvernants 'étrangers' et le peu d'importance qu'ils attachèrent au développement d'une marine de guerre dans les provinces 'belges', d'une part, et par les phases successives heureuses et malheureuses précédant la création de la Force

⁶ J.-P. DE BRUYNE, *Instruments pour l'étude de l'Histoire de la Marine militaire belge des origines à 2000. Bibliographie, Chronologie, Navires, Commandements et Bases navales*. (Les Amis de la Section Marine du Musée Royal de l'Armée et d'Histoire militaire asbl). Lathem-Saint-Martin – Aix-en-Provence, 2001.

⁷ Lisbonne, 1968.

⁸ Lisbonne, 1970.

⁹ Lisbonne, 1972.

¹⁰ Lisbonne, 1973.

¹¹ En néerlandais: Koninklijke Academie voor Wetenschappen, Letteren & Schone Kunsten van België, rebaptisée en 1998: Koninklijke Vlaamse Academie van België voor Wetenschappen en Kunsten.

¹² Voir aussi C. KONINCKX, Belgium. In: Ubi Sumus. The State of Naval and Maritime History (Newport, USA, 1994), pp.33-39.

¹³ Bien que précédée d'armements privés, la Compagnie d'Ostende vit officiellement le jour en 1722 pour être suspendue en 1727.

navale, d'autre part. La partie bibliographique établie par J.-P. De Bruyne dans le second outil de travail que nous avons signalé –et bien que rédigée dix-sept ans après la bibliographie datant de 1984– ne permet pas d'améliorer sensiblement le score de l'histoire navale dans le contexte de notre évaluation de l'historiographie maritime en Belgique. En effet, bien qu'à première vue paraissant plus nombreuses, les publications répertoriées par De Bruyne sont loin d'être toutes d'un haut niveau scientifique. Offrant une information fort riche mais très partielle ou même anecdotique sur différents aspects de la marine militaire, les ouvrages et articles sont souvent le fruit d'amateurisme, dénués de critique historique, frôlant à la limite le folklore. Il n'en demeure pas moins que beaucoup de sujets, espérons-le, à l'avenir, inciteront à une recherche plus sérieuse en profondeur¹⁴. C'est d'ailleurs là un des mérites de l'ouvrage.

La recherche scientifique

Il est assez paradoxal que la recherche scientifique en matière d'histoire maritime se soit tout d'abord développée en dehors des universités et des établissements de l'enseignement supérieur, et qu'elle fut stimulée par la création de l'*Académie royale de Marine de Belgique*, en 1935, et accélérée par le *Comité scientifique d'histoire maritime*, créé en 1979 et que nous avons déjà mentionné.

- l'Académie royale de Marine de Belgique

Société savante fondée le 6 juillet 1935 à Anvers, à l'instar de sa soeur aînée en France du même nom établie au milieu du XVIII^{ème} siècle, l'*Académie de Marine*, qui à ses débuts n'était pas encore royale¹⁵, avait et a pour but de stimuler et d'entreprendre la recherche scientifique dans tous les domaines maritimes, d'en discuter et d'analyser le résultat de ces recherches dans son sein avant de les disséminer sous forme de publications. Elle a aussi pour but d'user de tous les moyens pour promouvoir l'idée maritime, d'entretenir un courant de pensée ad hoc et d'encourager les initiatives ayant trait à la recherche et à l'expérimentation, afin de combler le creux entre la théorie et la pratique.

Si le parallélisme entre les Académies de Marine française et belge est manifeste, l'évolution, en Belgique, se fit pourtant en sens inverse. Alors qu'en France, l'*Académie de Marine* fut de près associée aux préparatifs de la première expédition de Bougainville et de La Pérouse au XVIII^{ème} siècle –parce que sans l'apport des scientifiques et des instruments de recherche que l'Académie put mettre à disposition ce type d'entreprise n'aurait même pas été envisageable– en Belgique, par contre, l'expédition scientifique en Antarctique en 1897-1899 sous la conduite d'Adrien de Gerlache, précéda l'instauration de l'Académie. En effet, suite à l'incontestable réussite de cette expédition, la *Ligue Maritime Belge*¹⁶ fut fondée

en 1899. Celle-ci avait également pour but de propager l'idée maritime et de promouvoir la navigation. En son sein fut rapidement créée une section historique qui, plus tard, à son tour, donnera naissance à l'*Académie de Marine*.

Depuis longue date marine marchande et marine de guerre, partout en Europe, sont intimement liées. Cette tradition, faut-il encore l'expliquer, est due au fait qu'anciennement les navires marchands étaient armés et parfois réquisitionnés pour la cause navale, que la formation professionnelle était quasi identique dans les deux corps, que les connaissances nautiques exigées étaient de part et d'autre les mêmes, que la hiérarchie à bord ne manquait pas de similitude, et que les navires croisaient dans les mêmes eaux. Environnement, connaissances, techniques et mentalité professionnelle ne se différenciaient guère.

Lorsqu'après l'époque napoléonienne, l'activité maritime en Belgique reprit un nouvel essor, suite à l'industrialisation, l'émigration et la colonisation, les rapports entre marine marchande et de guerre furent très étroits: les deux marines dépendaient sous la même autorité ministérielle, situation qui allait perdurer pendant plus d'un siècle. Par conséquent, au sein de l'*Académie de Marine*, il ne fut jamais question de distinguer entre les deux marines lors de sa fondation pendant l'entre-deux-guerres. Et bien qu'à cette époque, la Belgique ne disposât déjà plus d'une marine de guerre, c'est pourtant à l'initiative du président et fondateur¹⁷ de l'Académie, qu'en pleine mobilisation, en 1938, fut érigée une *Brigade de marine*.

¹⁴ A titre d'information, nous signalons un aperçu général récent d'outils de recherche pour la période de la navigation à voile, y compris pour la Belgique: C. KONINCKX, *Maritieme historiografie onder zeil. Wegwijs in de maritiem-historische literatuur van de laatste kwarteeuw*. In: NEHA-Bulletin voor economische geschiedenis, XIII, 1999,1, pp.96-126.

¹⁵ Elle obtint ses lettres patentes du Roi Baudouin en 1985.

¹⁶ C. KONINCKX, *The background to the Belgica expedition. Belgium's maritime status at the end of the 19th century*. In: *The Belgica Expedition Centennial. Perspectives on Antarctic Science and History*. (Proceedings of the Belgica Centennial Symposium 14-16 May 1998, Brussels) Edit. H. Declerck & C. De Broyer, Bruxelles, 2001, p.71.

¹⁷ Henry De Vos (1887-1973) avait succédé à Adrien de Gerlache comme directeur-général aux Affaires Maritimes, et fut président de l'Académie de 1935 à 1972.

Mais revenons-en à l'histoire maritime en tant que discipline scientifique. A l'exemple de sa consœur française, l'Académie se composait de plusieurs sections, parmi lesquelles une section dénommée 'Archéologie, histoire de la navigation et droit maritime'¹⁸. En 1972, une réforme divisa cette section en une section 'Histoire de la navigation et archéologie', d'une part, et une section 'Droit maritime et fluvial et économie', d'autre part¹⁹.

On peut affirmer que ce sont précisément ces deux sections qui ont été et sont toujours les plus prolifiques. En témoigne la multitude de contributions issues de celles-ci, publiées dans les *Communications* et dont le caractère est à prédominance historique²⁰. L'explication qu'on peut fournir est que sur le plan de la recherche scientifique en la matière, l'Académie a fonctionné comme palliatif pour combler le déficit dans les universités et dans les écoles supérieures, bien que les historiens actifs au sein de l'Académie soient eux-mêmes issus des universités. En outre, on remarque un intérêt accru pour l'histoire parmi les autres membres de l'Académie, à quelque discipline qu'ils appartiennent, dès que ceux-ci ont quitté la carrière. Notons en passant que ce phénomène n'est pas une caractéristique du milieu maritime. Enfin, rappelons que l'*Académie*

de Marine a son siège au *Musée National de la Navigation* à Anvers, où se tiennent la plupart des séances et pour lequel musée l'Académie a toujours été considérée comme sa conseillère scientifique par excellence. Inutile de préciser que la mission première du musée est de caractère historique²¹.

- le Comité scientifique d'histoire maritime

Érigé en 1979 au sein de l'*Académie royale [flamande] des Sciences, des Lettres et des Beaux-Arts de Belgique*, avec pour premier objectif de mettre en chantier une bibliographie de l'histoire maritime de la Belgique [et du Congo Belge], le *Comité scientifique d'histoire maritime* se transforma bien vite en commission belge *ad hoc*, affiliée à la *Commission Internationale d'Histoire Maritime* (CIHM)²².

En outre, il s'y développa une activité intense dans le domaine de l'histoire maritime, se traduisant par la publication des résultats de recherche dans sa propre série de recueils intitulée *Collectanea Maritima*²³, en organisant des congrès ou colloques, en mettant sur chantier un guide d'archives pour les chercheurs, en mettant à jour la bibliographie, et en investissant

dans des mandats au sein du Bureau de la CIHM.

Il est assez singulier que pratiquement, tous les membres du Comité scientifique sont en même temps membre de l'*Académie de Marine*, à l'exception du président du Comité²⁴.

Bien qu'*Académie de Marine* et *Comité scientifique* travaillent main dans la main, à l'occasion d'initiatives communes, on est en droit de s'interroger sur cette dispersion d'énergie intellectuelle, qui à la longue, risque d'asphyxier l'une ou l'autre. Il y a une raison supplémentaire de s'en enquêter depuis qu'en 1995 furent créés *Les Amis de la Section Marine du Musée royal de l'Armée et d'Histoire militaire*, organisation intégrée au musée du même nom à Bruxelles. Intimement liée à l'état-major de la Marine²⁵, sa mission est d'aider le musée à accroître, conserver et présenter ses collections, de contribuer aux activités d'éducation, de recherche scientifique et d'éditions de publications; un des objectifs par priorité fut d'établir un inventaire raisonné des documents et sources en tous genres, relatifs à l'histoire de la marine militaire en Belgique. Ce qui se réalisa par la publication de l'outil de recherche que nous avons signalé.

¹⁸ En outre, il existait une section Navigation & Construction navale, et une section Océanographie.

¹⁹ Aujourd'hui, les autres sections sont: Navigation maritime, océanographie, hydrographie et météorologie; Construction navale, technique navale et construction hydraulique et enfin, Iconographie.

²⁰ L'Académie publie un recueil d'études intitulé *Communications – Mededelingen*. Depuis sa fondation, trente et un tomes ont vu le jour. A. DE VOS a publié un index des vingt-trois premiers volumes. *Veertig Jaar Maritiem-wetenschappelijk onderzoek: de Marine Academie*. Anvers, 1977. Un index des vingt-six volumes est repris dans: *Vijftig Jaar Koninklijke Marine Academie*. *Academische zitting naar aanleiding van het vijftig jarig bestaan van de Koninklijke Marine Academie*, 5 december 1985. Anvers, 1986. Pp.14-21.

²¹ Pour une historique succincte de l'Académie, voir: C. KONINCKX, *De Koninklijke Belgische Marine Academie*. Een instituut voor maritiem-wetenschappelijk onderzoek. In: *Neptunus Marine*, XLIV, 2001, 1, pp.5-9.

²² Le premier président du Comité, le professeur Charles Verlinden, était le successeur de Michel Mollat du Jourdin à la présidence de la CIHM.

²³ Depuis six volumes ont été publiés.

²⁴ C'est que les présidents de tous les comités et commissions ressortissant sous l'Académie royale flamande de Belgique des Sciences et des Beaux-Arts doivent obligatoirement être titulaires d'un siège de celle-ci.

²⁵ Depuis 2001, intitulée composante Marine.

Conclusion

Tel est le tableau concernant l'histoire maritime en Belgique, ainsi qu'on peut l'esquisser à l'heure actuelle. La recherche scientifique est bien vivante, bien qu'on puisse espérer qu'un jour, celle-ci soit en mesure de promouvoir aussi l'enseignement du passé maritime dans une plus large proportion. On

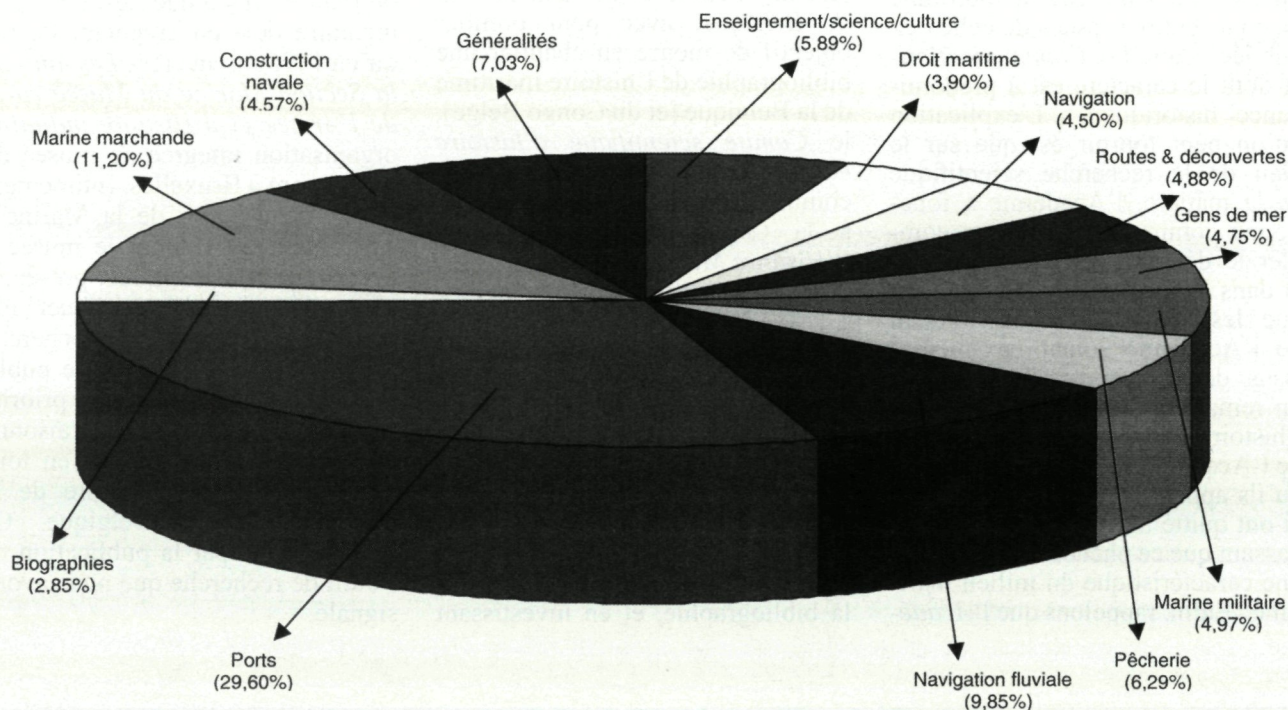
pourrait également souhaiter que les efforts se conjuguent entre académies et organisations s'adonnant à la recherche en histoire maritime, appuyés en cela par la *Marine*, la *Ligue Maritime Belge* et les associations professionnelles telles que l'*Union Belge des Armateurs*, érigée en 1909, ou l'*Association Belge pour le Droit Maritime*, fondée en 1896 et créant à Anvers, en 1897, la très réputée *Association Internationale de Droit Maritime*.

Pour conclure, une tradition maritime existe bel et bien, mais elle n'est malheureusement pas exploitée à fond.

C. Koninckx

(Copyright: *Chronique d'histoire maritime*, Paris, LII, 2003)

Publications en histoire maritime de Belgique



MULTI n.v.
Scheepsbouwkundig
Studiebureau

Engineering - Planning
Budgettering - Berekeningen
Supervisie

Wij beschikken over volgende computersystemen:

Autocad, Microstation, Nupas.

Multi n.v., Winninglaan 11, 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

Nieuwe evoluties bij de Amerikaanse kustwacht na de terroristische aanslagen van 11 september

In volgend artikel bekijken we welke impact de gebeurtenissen van 11 september 2001 hadden op de organisatie, werking en ingezette middelen van de Amerikaanse kustwacht. We gaan ook wat dieper in op de inzet van de kustwacht bij de recente operatie "Iraqi Freedom" in Irak en het nieuwe moderniseringsprogramma "Integrated Deepwater System" (IDS).

Oprichting van een nieuw ministerie

Na de terroristische aanslagen van 11 september 2001 werd door de Amerikaanse president de beslissing genomen om een nieuw ministerie DHS¹ op te richten dat zou instaan voor de bescherming van het gehele Amerikaanse grondgebied tegen onder meer terroristische aanvallen. Onder dit nieuwe ministerie werden 22 vroeger onafhankelijk van elkaar werkende diensten met 180.000 personeelsleden uit verschillende ministeries samengebracht. Op deze manier zou een betere samenwerking, coördinatie en uitwisseling van informatie mogelijk worden tussen de verschillende diensten die zich op een of andere manier met de veiligheid van het thuisland bezighouden zoals o.a. immigratiedienst, douane, grenscontrole, federale politie, inlichtingendiensten, civiele bescherming en kustwacht. Op 1 maart 2003 werd de kustwacht onttrokken aan de vroegere voogdij van het Ministerie van Transport en ondergebracht in dit nieuwe DHS ministerie.

Onder dit nieuwe ministerie is de kustwacht verantwoordelijk voor de maritieme grens van Amerika die zich uitstrekt over een kustlijn van 95000 mijl en voor de Exclusieve Economische Zone die 3,4 miljoen vierkante mijl omvat.

Daarbij komt nog de beveiliging van 361 havens en 25000 mijl bevaarbare waterwegen. Aangezien er jaarlijks gemiddeld 7500 onder buitenlandse vlag varende schepen in deze havens aanleggen, bemand door 200.000 zeelui van niet-Amerikaanse nationaliteit, om er o.a. 6 miljoen containers te lossen, is het verzekeren van de veiligheid in deze havens voor de kustwacht een enorme uitdaging.

Zeventien van deze havens staan onder verhoogde beveiliging omdat ze beschouwd worden als strategische zeehavens voor het laden

en lossen van militair materieel. Vermits 95 % van alle militaire uitrusting en voorraden bij een conflict per schip moeten getransporteerd worden is het intact houden van deze havens van uitzonderlijk strategisch belang.

Inzet van PSU² in de belangrijkste Amerikaanse havens

Kort na de terroristische aanslag in New York activeerde de kustwacht vier van haar zes PSU's om de veiligheid te verzekeren in de



25-voet TPSB Boston Whaler van PSU 311 op patrouille in de Khawr Abd Allah waterweg.

¹ Department of Homeland Security

² Port Security Unit

belangrijkste Amerikaanse havens. Deze eenheden bestaan elk uit 140 reservisten en 5 actieve leden van de kustwacht en beschikken over 6 snelle en wendbare TPSB³. Deze 25-voets Boston Whaler boten opereren met 3 tot 4 bemanningsleden en worden voortgestuwd door twee 175 PK buitenboordmotoren waarmee snelheden van meer dan 40 knopen gehaald worden. De eenheden die wereldwijd ingezet kunnen worden zijn binnen de 24 uren vertrekklare en worden met transportvliegtuigen van de Amerikaanse luchtmacht ter plaatse gebracht. Na 96 uren kunnen ze reeds operationeel ingezet worden. De boten die op een boottrailer getransporteerd worden zijn bewapend met drie gemonteerde machinegeweren naast de persoonlijke bewapening van de bemanning. De eenheden worden ingezet om de veiligheid vanaf het water te verzekeren van belangrijke schepen, haveningangen en aanlegsteigers bij buitenlandse operaties van de Amerikaanse marine. Zo werd in december 2002 PSU 309 naar het Midden-Oosten overgevoerd om er marineschepen te beschermen na de aanslag op de USS **Cole** in Jemen. Door de wereldwijde verhoogde dreiging van terroristische aanslagen is door de kustwacht een uitbreiding met twee PSU's gepland om uiteindelijk in totaal acht PSU's operationeel te kunnen inzetten.

Kustwachthelikopters in de strijd tegen het terrorisme

De acht Agusta A-109 E (civiel typebenaming) MH-68A Stingray helikopters van het HITRON⁴ Jacksonville, die opereren vanaf kustwachtcutters in de strijd tegen drugkoeriers, waren reeds uitgerust met een lichte bewapening om de snel varende drugsboten tot opgave te dwingen.



Formatie van 2 MH-68A Stingray helikopters van HITRON Jacksonville op patrouille over de St Johns rivier in Florida.

Het 7.62 mm machinegeweer wordt gebruikt om waarschuwingsschoten te lossen voor de boeg van de boten terwijl het Robar.50 lasergeweer gebruikt wordt om de motoren te doorboren en zo de boten tot vertragen of stilstand te dwingen. Bij de strijd tegen het terrorisme kreeg de helikoptereenheid er een nieuwe opdracht bij. Deze helikopters zullen bij een verhoogde terroristische dreiging een veiligheidszone moeten instellen rond belangrijke schepen zoals o.a. grote LNG- of olietankers.

De reddingshelikopters van de kustwacht, bij het grote Amerikaanse publiek bekend om hun hulp aan drenkelingen en voornamelijk onbewapend, zullen nu ook voorzien worden van bewapening om actief ingezet te worden in de strijd tegen het terrorisme. Eventueel zouden alle 42 HH-60J Jayhawk en 94 HH-65 A Dolphin helikopters met M240 D 7.62 machinegeweren uitgerust worden.

Standaardisatie van de boten⁵ van de kustwacht

Met een totaal botenbestand van rond de 1500 stuks en een dozijn verschillende boottypes en afmetingen drong een standaardisatie zich op om met degelijk materiaal de strijd tegen het terrorisme aan te gaan. Bij deze boten met lengten gaande van 12 tot 64-voet, gefabriceerd door firma's als Zodiac, Boston Whaler, Monarch en Safe Boat, aangedreven door binnen- of buitenboordmotoren van verschillende fabrikanten en met rompen uit aluminium of glasvezel, is het vaarklaar houden een zware logistieke opdracht.

Als eerste stap in de modernisering startte men de vervanging van de 110 stuks 44-voet MLB⁶ door 117 stuks van de nieuwe 47-voet MLB, gebouwd door Textron Marine & Land Systems. De kustwacht nam de laatste exemplaren van deze moderne reddingsboten in mei 2003 in ontvangst. Deze alu-

³ Transportable Port Security Boats

⁴ Helicopter Interdiction Tactical squadRON

⁵ Bij de kustwacht worden vaartuigen met een lengte tot 65 voet boten genoemd, eenmaal boven deze lengte spreekt men van cutters. Typisch voor de kustwacht is ook dat deze lengte in voet ook in de benaming van de klasse gebruikt wordt.

⁶ Motor Life Boat

minium boten halen met hun twee Detroit dieselmotoren van 435 Pk snelheden tot 25 knopen en hebben een actieradius van 200 zeemijlen. Naast een bemanning van 4 personen is er voldoende accommodatie om 5 drenkelingen aan boord te nemen. Ze zijn zo gebouwd dat ze zich bij het kapseizen in minder dan 10 sec terug kunnen oprichten. Ze kunnen bij extreme weersomstandigheden ingezet worden zoals bij windsnelheden tot 60 knopen en kunnen in een branding tot 20 voet en in grondzeeën tot 30 voet opereren.

Om aan de behoefte voor extra middelen in de strijd tegen het terrorisme te voldoen bestelde de kustwacht eind 2002 nog eens 13 bijkomende nieuwe CPB's⁷ van de 87-voet Marine Protector klasse bij de Bollinger scheepswerf. Deze komen boven op de 50 eenheden van deze klasse die tijdens de vorige jaren aan de kustwacht afgeleverd werden. Om te voldoen aan de specifieke eisen van de kustwacht paste Bollinger het oorspronkelijk ontwerp van de Nederlandse Damen scheepswerf voor de politie van Hong-Kong aan. Deze vaartuigen met een totale waterverplaatsing van 89,5 ton halen, aangedreven door twee MTU dieselmotoren van 1500 PK, een snelheid van 25 knopen. Met een

totale actieradius van 900 zeemijlen en voldoende proviand kunnen ze gedurende vijf dagen opereren in een zone tot 200 zeemijlen uit de kust. Er werd vooral veel aandacht besteed aan het comfort voor de 10 bemanningsleden die logeren in vier comfortabele tweepersoons hutten en een driepersoonshut met afzonderlijke wasbekkens en stromend water. Twee toiletten en twee douchecellen laten toe dat deze patrouilleboten kunnen opereren met gemengde bemanningen. Nieuw is ook de eerste inbouw van een hellend vlak op de achtersteven waarbij gemakkelijk de RHIB⁸ te water kan gelaten worden en terug aan boord genomen worden. Een lichte bewapening van twee 7.62 mm M60 machinegeweren zorgt voor de nabije verdediging.

Een volgende grote stap in de modernisering kwam er met de bestelling van 700 exemplaren van de 25-voet RB-S⁹ Defender boten geproduceerd door de Amerikaanse firma Safe Boats International. Deze boten worden gebouwd op een aluminium romp en voorzien van een boord uit speciaal polyethyleen schuimrubber. Deze boord is sterker dan de gebruikelijke opblaasbare boord die we terugvinden bij de RHIB en is bestand tegen schade door kogels (7,62 mm), hakbijlen, enterhaken of zelfs kettingzagen. Een gesloten en

verwarmd aluminium stuurhuis en schokabsorberende zetels zullen het comfort voor de bemanning bij slechte weersomstandigheden sterk verbeteren. De boten met 4 tot 6 bemanningsleden aan boord kunnen met hun twee buitenboordmotoren van 225 PK snelheden van meer dan 40 knopen halen. Ze worden verder uitgerust met een modern navigatie - en communicatiesysteem om radioverbindingen met andere veiligheidsdiensten van het DHS mogelijk te maken. Ze zijn met trailers transporteerbaar via de weg en kunnen in 24 u overal in de Verenigde Staten ingezet worden dankzij luchttransport met transportvliegtuigen van de Amerikaanse luchtmacht. De eerste leveringen aan de kustwacht vonden plaats in juli 2003 en zullen gedurende de 7 volgende jaren verder gebeuren aan een cadans van twee boten per week. Deze bestelling van 145 miljoen dollar is de tot nu toe grootste ooit door de kustwacht geplaatst voor één en hetzelfde type boot.

De laatste stap in de modernisering is de geplande vervanging van de 30 jaar oude grotere 41-voet UTB¹⁰ boten waarvan er vorig jaar nog een 170 tal in dienst waren. Deze boten zullen vervangen worden door RB-M¹¹ waarvan er de komende jaren 180 zouden besteld worden met een leveringscadans



De moderne 47-voet MLB van de kustwacht gebouwd door Textron Marine & Land Systems.



USCGC Ibis een 87-voet CPB van de Marine Protector klasse waarvan er 13 nieuw besteld werden bij de Bollinger scheepswerf.

⁷ Coastal Patrol Boat

⁸ Rigid Hull Inflatable Boat

⁹ Response Boat-Small

¹⁰ UTility Boats

¹¹ Response Boat-Medium



25-voet RB-S Defender waarvan 700 exemplaren besteld werden bij Safe Boats International.



41-voet UTB die zal vervangen worden door een nieuw te bouwen RB-M.

van 30 exemplaren per jaar. Drie scheepsbouwers gingen mee naar het contract. Ocean Technical Services Inc. stelt een catamaran romp met hydrofoil systeem voor. Manitowoc Marine Group en Kvichak Marine Industries zijn de enige die een boot voorstellen die zichzelf bij slagzij terug kan oprichten. Textron Marine & Land Systems stellen een grotere variant voor van de 47-voet MLB die zij vroeger reeds aan de kustwacht geleverd hebben. De toewijzing van de toekomstige leverancier is gepland voor deze zomer.

Nieuwe eenheden voor havenbeveiliging MSST¹²

Als een onmiddellijk antwoord op de aanslagen van 11 September startte de kustwacht met de vorming van nieuwe MSST eenheden. In tegenstelling tot de PSU's die ingezet worden bij overzeese operaties, bestaat de opdracht van deze nieuw gevormde eenheden erin om terroristische aanslagen in havens, waterwegen en langs de Amerikaanse kusten te verijdelen. In totaal wordt de oprichting gepland van 12 MSST's elk bestaand uit een mix van 71 actieve en 33 reserve personeelsleden. De eenheden vallen onder de operationele controle van de havenkapitein (een kapitein van de kustwacht) van de havens waaraan ze toegewezen werden. Ze

zetten een veiligheidszone op rond alles wat door de havenkapitein als een verhoogd veiligheidsrisico beschouwd wordt. Dit kan een verdacht buitenlands vrachtschip, een bedreiging tegen een petrochemisch bedrijf, olieraffinaderijen of belangrijke bruggen of schepen van de marine zijn. Vandaag zijn reeds acht MSST's operationeel ingezet in de havens van Seattle, Chesapeake, Los Angeles/Long Beach, San Francisco, Houston/Galveston, New York, St. Mary's en Boston. Ook de havens van Honolulu, San Diego en Anchorage zouden een MSST toegewezen krijgen. De eenheden worden gevormd en getraind op een zelfde manier als de PSU en LEDET eenheden. Ze kunnen ingezet worden voor het opsporen van massavernietigingswapens, de detectie van explosieven, SAR¹³, antiterrorisme beveiliging, het verijdelen van sabotage in de havens, onderwaterdetectie van wapens of springstoffen en voor het controleren van schepen door LEDET personeel. Hiervoor beschikken ze o.a. over een team van duikers, twee speurhonden opgeleid voor het detecteren van springstoffen en speciaal getrainde manschappen die via touwen uit een helikopter aan boord van verdachte schepen kunnen neergelaten worden. Voor het werk langs de waterzijde beschikken deze teams over zes 25-voet Defender Response Boats. De boten opereren meestal per twee om

elkaar te kunnen helpen bij eventuele moeilijkheden. Deze boten werden voor de nabije verdediging voorzien van een lichte bewapening bestaande uit twee M60 machinegeweren.

Sea Marshal programma

Kort na de aanslagen van 11 september startte de kustwacht met het Sea Marshal programma. Deze Sea Marshals zijn gewapende leden van de kustwacht met politionele bevoegdheid. Zowel bij het in- als uitvaren van de havens gaan ze aan boord van schepen met gevaarlijke ladingen zoals petroleumtankers, LNG-tankers, chemicaliëntankers of van cruiseschepen met veel passagiers. Ook schepen die varen onder de vlag van landen die terroristische organisaties steunen of Amerika vijandig gezind zijn, krijgen deze Sea Marshals aan boord. Een eind (tot 12 mijl) uit de kust komen deze gewapende teams van twee tot zes leden samen met de loods aan boord van de uitgekozen schepen. In het bijzijn van de kapitein van het schip worden alle documenten ingekeken i.v.m. de eigenaars van het schip, de laatste aanlegaven, de cargomanifesten en bemanningslijsten om te controleren of ze overeenstemmen met de reeds vroeger verplicht doorgestuurde informatie. Elk onder buitenlandse vlag varend schip dat

¹² Maritime Safety and Security Team

¹³ Search And Rescue

een Amerikaanse haven aandoet moet deze informatie 96 uur vóór aankomst aan de kustwacht melden (voor 11 sept. was dit slechts 12 uur vóór aankomst). Intussen gebeurt een veiligheidscontrole van het schip en worden de scheepsbrug en machinekamer extra bewaakt om eventuele terroristen die zich aan boord zouden bevinden niet de kans te geven om het schip in handen te nemen. Bij verdachte schepen hebben de Sea Marshals de bevoegdheid om deze schepen af te leiden naar een toegewezen ankerplaats op volle zee om ze daar aan een nauwkeuriger onderzoek te onderwerpen. Men vreest immers dat terroristen een schip, met een gevaarlijke lading aan boord, zouden willen gebruiken om het als een varende bom in een haven te laten exploderen of een cruiseschip te kapen en zo enkele duizenden passagiers aan boord te gijzelen.

Het Sea Marshal programma zal binnenkort nog uitgebreid worden met River Marshals die ingezet zullen worden op binnenschepen die varen op de belangrijkste Amerikaanse waterwegen.

Inzet van de kustwacht bij de operaties "Iraqi Freedom"

Sinds de oorlog in Vietnam was dit de grootste overzeese ontplooiing van de kustwacht. Bij deze operaties werden in totaal 11 cutters en 1300 personeelsleden ingezet in de Middellandse Zee en de Perzische Golf.

In de Middellandse Zee werden de schepen, die zich in het operatiegebied van de Zesde Amerikaanse vloot bevonden, beschermd door eenheden van de kustwacht vanaf de Straat van Gibraltar tot in het uiterste oosten van de Middellandse Zee. Tijdens de oorlog was de Middellandse Zee een druk bevaren zee met o.a. twee

gevechtsgroepen opgebouwd rond de vliegkampschepen CVN 75 USS **Harry S. Truman** en CVN 71 USS **Theodore Roosevelt**. Van hieruit lanceerden ze hun aanvalsvliegtuigen en Tomahawk kruisraketten richting Irak.

Verschillende transportschepen van het MSC¹⁴ met militair materieel van de 4e Infanteriedivisie van het Amerikaanse landleger voeren via de Middellandse Zee naar Turkije. In de Straat van Gibraltar werden de schepen beschermd door boten en personeel van PSU 305 van de kustwacht die opereerden vanuit Rota, Spanje. In het oosten van de Middellandse Zee kregen ze bescherming van PSU 309 die opereerde vanuit Souda Bay, Kreta.

In het oosten van de Middellandse Zee werden vier 110-voets kustwachtcutters van de Island klasse ingezet nl. WPB 1347 USCGC **Pea Island**, WPB 1348 USCGC **Knight Island**, WPB 1343 USCGC **Bainbridge Island** en WPB 1338 USCGC **Grand Isle**. Intussen werd de 378-voets kustwachtcutter van de Hamilton klasse WHEC 716 USCGC **Dallas** ingezet bij operaties in de Straat van Gibraltar en bij het inspecteren van verdachte schepen in de Middellandse Zee. Wanneer de oppervlakteschepen, die deel uitmaakten van de twee gevechtsgroepen, de Middellandse Zee verlieten om door te varen naar de Rode Zee, deed de USCGC **Dallas** dienst als plane guard¹⁵ voor de twee vliegkampschepen. Langs de westkust van Syrië kon de cutter ook nog verschillende leden van het Saddam regime onderscheppen die via de zee het gebied trachtten te ontvluchten.

In de Perzische Golf werden ook vier 110-voets kustwachtcutters van de Island klasse ingezet nl. WPB 1333 USCGC **Adak**, WPB 1309 USCGC **Aquidneck**, WPB 1318 USCGC **Baranof** en WPB 1332 USCGC **Wrangell**. Hiermee

werden in het noorden van de Perzische Golf langs de 40 mijl lange Kwahr Abd Allah waterweg tot aan de havenstad van Umm Qasr tientallen scheepswrakken daterend uit de Iran-Irak oorlog in de gaten gehouden. Men vreesde dat deze scheepswrakken door de Irakezen zouden gebruikt worden om onopgemerkt de scheepsbewegingen van de coalitietroepen gade te slaan en eventueel als basis te dienen voor aanvallen met kleine boten. De USCGC **Wrangell** werd onder meer ingezet voor de bescherming van Britse mijnenjagers die de toegang naar de haven van Umm Qasr mijnenvrij moesten maken.

In het zuiden van de Perzische Golf werden twee 170-voets patrouilleboten van de Cyclone klasse van de Amerikaanse marine ingezet. De PC 9 USS **Chinook** en PC 10 USS **Firebolt** met bemanningen van de marine opereerden met LEDET¹⁶ personeel van de kustwacht aan boord. Tijdens deze patrouilles werden door het LEDET team grote wapenhoeveelheden gevonden in kelders langs de kust, vermoedelijk aangelegd door leden van de Republikeinse Garde om ze later te gebruiken bij stadsguerrilla.

In deze regio werd ook de 378-voets kustwachtcutter van de Hamilton klasse WHEC 719 USCGC **Boutwell** ingezet om er onder meer smokkelschepen langs de Iraaks-Iraanse grens te onderscheppen.

In de haven van Umm Qasr was PSU 311 met vier boten actief nadat ze de veiligheid verzorgd had in de havens van Bahrein en Koeweit. Intussen werden olieplatforms, reeds ingenomen door SEALs¹⁷ van de marine tijdens de openingsfase van de oorlog, beveiligd door personeel van PSU 313.

De laatste cutter van de kustwacht actief in de Perzische Golf, was de 225-voets boeienlegger van de Juniper klasse WLB 205 USCGC

¹⁴ Military Sealift Command.

¹⁵ Ingezet voor het eventueel oppikken van piloten van in zee neergestorte toestellen of van marinepersoneel dat in zee terechtkomt tijdens vliegoperaties aan boord van vliegkampschepen.

¹⁶ Law Enforcement DETachment.

¹⁷ SEa Air Land (Speciale eenheden van de marine die zowel op zee, via de lucht of op land ingezet worden).



V.l.n.r. de 110-voet cutter USCGC Baranof, de 225-voet boeienlegger USCGC Walnut en de 378-voet cutter USCGC Boutwell verzameld in de Perzische Golf tijdens de operatie Iraqi Freedom.



Het gecharterd koopvaardijship BBC Spain op weg naar de Middellandse Zee met 4 cutters van de 110-voet Island klasse.

Walnut. Oorspronkelijk naar de regio gestuurd in de veronderstelling dat de Irakezen eventueel olie zouden lozen in de Perzische Golf, was het schip uitgerust met de nodige oliebestrijdingsmiddelen om een eventuele milieuramp te voorkomen. Uiteindelijk moest de cutter niet ingezet worden voor het bestrijden van olievervuiling. Toen men in een magazijn in de haven van Umm Qasr dertig nieuwe boeien vond, werden deze door de boeienlegger in de Khawr Abd Allah waterweg geplaatst. Daardoor werd deze waterweg terug een stuk veiliger.

Het nieuw moderniseringsprogramma Integrated Deepwater System

Op 25 juni 2002 werd het Deepwater contract door de Amerikaanse kustwacht toegewezen aan ICGS¹⁸: een samenwerkingsverband tussen de firma's Lockheed Martin en Northrop Grumman. Met dit contract ter waarde van 11 miljard dollar zullen de Deepwater middelen van de kustwacht gemoderniseerd worden over een periode van 20 jaar. Het totale programma zou uiteindelijk gedurende 30 jaar kunnen lopen en een contractwaarde van 17 miljard dollar bereiken. Dit contract is het grootste dat de kustwacht ooit in haar geschiedenis afsloot en

bovendien het eerste contract waarbij verschillende cutters, boten, vliegtuigen en systemen in één en hetzelfde programma aangekocht werden.

Bij dit contract is de aankoop voorzien van 91 cutters, 35 maritieme vliegtuigen, 34 helikopters en 76 UAV¹⁹. Er zullen 49 bestaande cutters en 93 helikopters gemoderniseerd worden en de nodige C4ISR²⁰ systemen zullen geïnstalleerd worden op de nieuwe en bestaande platformen. Eenmaal de nieuwe cutters in de vaart komen zal de kustwacht de 12 uit de jaren 60 daterende 378-voet cutters van de Hamilton klasse, de 14 in de jaren 60 gebouwde 210-voet cutters van de Reliance klasse en enkele uit de 2e Wereldoorlog daterende cutters uit de vaart nemen. In de tussenperiode worden de bestaande cutters nog uitgerust met nieuwe communicatie, commando - en controlemiddelen, de bestaande sensoren zullen gemoderniseerd worden en aanpassingen zullen gebeuren om VUAV²¹ vanaf deze cutters te laten opereren.

Er zullen drie volledig nieuwe type cutters gebouwd worden: de National Security Cutter (NSC), de Offshore Patrol Cutter (OPC) en de Fast Response Cutter (FRC). Aangezien men met deze cutters nog volop in de ontwikkelingsfase zit, brengen we hierna een voorlopig overzicht van de voornaamste

eisen waaraan deze nieuwe cutters zouden moeten voldoen.

National Security Cutter (421-voet)

Deze door NGSS²² nieuw te bouwen cutter is reeds het verst gevorderd in de ontwikkelingsfase. In totaal zouden acht cutters gebouwd worden waarvan het eerste exemplaar in 2006 aan de kustwacht zou geleverd worden. Volgens het basisplan zouden deze cutters moeten geleverd worden vanaf 2006 tot 2013.

Belangrijkste kenmerken:

Waternverplaatsing:	3886 ton
Totale lengte:	128,32 m
Max. breedte:	16,46 m
Diepgang:	6,37 m
Max. snelheid:	29 knopen
Duur inzetbaarheid:	60 dagen
Reikwijdte:	12.000 zeemijlen
Bemanning:	118
Bewapening:	SeaRAM, 57 mm kanon .50 machinegeweren
Voortstuwing:	CODAG, 1 gasturbine, 2 diesels

¹⁸ Integrated Coast Guard Systems

¹⁹ Unmanned Aerial Vehicle

²⁰ Command, Control, Communications, Computers, Intelligence, Surveillance, Reconnaissance

²¹ Vertical take-off and landing Unmanned Aerial Vehicle

²² Northrop Grumman Ship Systems

Op de achterstevan van deze cutters zullen twee 11 m lange LRI²³ boten via een dubbel hellend vlak in het water kunnen glijden en langs dezelfde weg snel terug aan boord genomen worden. Naast de LRI boten worden ook 7 m lange SRP²⁴ boten en een mix van VUAV / helikopters aan boord meegenomen. Een helikopterhangar zal voldoende plaats bieden aan twee helikopters.

Offshore Patrol Cutter (341-voet)

Van deze door de NGSS scheepswerf nieuw te bouwen cutters zouden er in totaal 25 exemplaren gebouwd worden. Volgens het basisplan zouden deze cutters moeten geleverd worden tijdens de jaren 2012-2022. De kustwacht streeft naar een samenwerking met de Amerikaanse marine om dit programma eventueel aan te sluiten bij haar LCS²⁵ project.

Belangrijkste kenmerken:

Waternverplaatsing:	2922 ton
Totale lengte:	103,93 m
Max. breedte:	16,46 m
Diepgang:	5,25 m
Max. snelheid:	23 knopen
Duur inzetbaarheid:	45 dagen
Reikwijdte:	9000 zeemijlen
Bemanning:	94
Voortstuwing:	2 diesels 3800 PK

Op de achterstevan van deze cutters zullen een 11 m lange LRI boot en een 7 m lange SRP boot via een dubbel hellend vlak te water gelaten worden en via dezelfde weg snel terug aan boord genomen worden.

Fast Response Cutter (130-voet)

Van deze nieuwe cutters zouden er uiteindelijk volgens de planning 58 exemplaren gebouwd worden door

het samenwerkingsverband van de Bollinger Inc. met de VT Halter Marine, Inc. scheepswerven als onderaannemers van ICGS.

Volgens het basisplan is de levering van deze cutters voorzien voor de jaren 2018-2022

Belangrijkste kenmerken:

Waternverplaatsing:	198 ton
Totale lengte:	39,62 m
Max. breedte:	6,64 m
Diepgang:	2,23 m
Max. snelheid:	30 knopen
Duur inzetbaarheid:	7 dagen
Reikwijdte:	5000 zeemijlen
Bemanning:	15 + 4
Voortstuwing:	2 diesels 3800 PK
Bewapening:	30 mm kanon, .50 machine- geweren

Op de achterstevan van deze cutters zal een 7 m lange SRP boot via een hellend vlak in het water kunnen glijden en langs dezelfde weg snel terug aan boord genomen worden.

Long Range Interceptor

Deze boten met een lengte van 11m worden voortgestuwd door water jet motoren en bereiken hiermee een snelheid van 45 knopen. Ze kunnen tot 14 personeelsleden aan boord nemen. Ze worden uitgerust met schokdempende zetels en met een gesloten stuurhuis. Dankzij radar en over de horizon reikende mogelijkheden zoals satelliet communicatie en GPS zullen deze boten de reikwijdte van de cutter, van waarop ze opereren, gevoelig uitbreiden. Door hun hoge snelheid zullen ze efficiënter ingezet kunnen worden bij de achtervolging van snelle drugsboten.

Volgens het voorliggende basisplan zullen 14 boten in de vaart komen in de jaren 2003-2022

Short Range Prosecutors

In april 2003 voerde de kustwacht testen uit met een prototype SRP. Deze 7,7 m lange RHIB's met aluminium kiel van de firma Zodiac worden aangedreven door Yanmar binnenboord dieselmotoren van 315 PK met Hamilton water jet aandrijving en bereiken hiermee een topsnelheid van 36 knopen. Ze kunnen tot 10 personen aan boord meenemen. Dank zij schokdempende zetels en een goede zeewaardigheid kunnen ze opereren in ruwe zeeën. Volgens plan zullen er van het gekozen type 63 boten aangeschaft worden in de jaren 2003-2022

Ombouw 110-voet Island klasse patrouilleboten

De huidige klasse van 49 eenheden zal op de scheepswerf van Bollinger Inc. een SLEP²⁶ ondergaan waarbij de schepen onder meer zullen verlengd worden naar een lengte van 123-voet. Volgens plan zouden alle cutters gemoderniseerd worden tijdens de jaren 2003-2010.

Wanneer het moderniseringsprogramma op kruissnelheid komt zal ongeveer om de zes weken een gemoderniseerde cutter afgeleverd worden, wat betekent dat er jaarlijks 7 terug in de vaart zullen komen. De rompen zullen ultrasoon onderzocht worden op eventuele corrosie van het staal en de aangetaste delen zullen vervangen worden.

Aan de achterstevan zal een verlengstuk van 13-voet aangebouwd worden om het hellend vlak in te bouwen langs waar men de RHIB te water kan laten en terug aan boord kan nemen. De nu met een kraan te water gelaten 5 m lange RHIB zal hierdoor vervangen worden door de 7 m lange SRP.

Binnen het samenwerkingsverband HBJV²⁷ zal Halter Marine Inc instaan voor de bouw van een volledige nieuwe bovenbouw van deze cutters die het comfort voor de

²³ Long Range Interceptor

²⁴ Short Range Prosecutor

²⁵ Littoral Combat Ship

²⁶ Service Life Extension Program

²⁷ Halter Bollinger Joint Venture

bemanningsleden wat de mogelijkheid zal bieden om deze cutters met gemengde bemanningen te laten varen. De keuken en refter worden gemoderniseerd en er wordt een ruimte voorzien die dienst zal kunnen doen om administratieve taken af te handelen of als medisch triage lokaal voor drenkelingen of vluchtelingen. De bestaande brug zal vervangen worden door een ergonomisch ontworpen commando en controle station met 360 graden zichtbaarheid en met voldoende ruimte om extra wachtpersoneel in te schakelen bij moeilijke operaties zoals bij reddingen of bij interceptie van drugsmokkelaars. Via een upgrade van de C4ISR middelen zullen de cutters over een verhoogde capaciteit beschikken bij communicatie, detectie en bij achtervolgingen. Ze worden eveneens uitgerust met nieuwe infrarood en elektronische sensoren.

Modernisering van vliegtuigen en helikopters

Als nieuw MPA²⁸ vliegtuig werd de CASA CN-235 300 M Persuader van de Europese firma EADS gekozen. Volgens het huidige tijdschema zou de kustwacht 35 toestellen bestellen waarvan de eerste 2 exemplaren reeds in 2006 zouden moeten geleverd worden. Deze tweemotorige turboprop toestellen beschikken aan de achterzijde over een laadklep waarmee allerhande reddingsmateriaal kan gedropt worden zoals rubberboten, pompen of vuurpijlen. Ze kunnen vlug omgebouwd worden naar een cargo - of passagiersversie. Ze worden uitgerust met de modernste zoekradar, beschikken over een FLIR/EO²⁹ en hebben langs weerszijden



USCGC Wrangell is één van de 49 110-voet Island klasse cutters die in het Deepwater programma zullen gemoderniseerd worden.

speciale observatieposten met bolvormige vensters.

Vanaf 2005 tot 2013 zullen de huidige HU-25 Guardian SAR Falcon turbojets uit dienst genomen worden. Van de huidige 23 HC-130H Hercules opsporing - en observatievliegtuigen zullen er een gedeelte uit dienst genomen worden en zal men de resterende moderniseren met verbeterde controle - en communicatiemiddelen om te kunnen samenwerken met de nieuwste IDS platformen.

De firma Bell Helicopter Textron werd door de kustwacht gekozen als leverancier van 69 nieuwe VUAV HV-911 Eagle Eye toestellen en 50 bijhorende grondstations waarvan de eerste toestellen zouden moeten geleverd worden in 2006. Deze "tilt-rotor" toestellen, die opstijgen en landen als een helikopter en verder vliegen als een vliegtuig, worden volledig opgebouwd uit composiet materialen. Ze zullen opereren vanaf de NSC en OPC die er ofwel vier aan boord nemen of twee wanneer er ook een helikopter aan boord is. Ze worden onder meer uitgerust met moderne

sensoren zoals FLIR/EO. Met een vliegtijd van 6 u en een maximumsnelheid van 220 knopen kunnen ze vaartuigen tot op 110 zeemijlen van de cutter terugvinden.

Voor het toezicht vanuit de lucht op grote hoogte zullen een 7 - tal HAE-UAV³⁰ aangekocht of eventueel geleased worden van andere militaire diensten. De voorkeur van de kustwacht gaat naar de RQ-4A Global Hawk UAV van de firma Northrop Grumman. Deze UAV kan opereren op hoogten tussen 45000 tot 65000 voet, heeft een vliegtijd van 38 u, een actieradius van 12500 zeemijlen en een snelheid van 300 knopen.

Met deze nieuwe vliegtuigen en UAV zal het observeren vanuit de lucht uiteindelijk met 80 % toenemen t.o.v. de huidige verouderde middelen.

Voor het upgraden van de bestaande vloot van 93 HH-65 Dolphin helikopters naar MCH³¹ helikopters werd terug voor de firma EADS gekozen. De motoren van deze helikopters, die van bij de levering in het begin van de 80' jaren reeds

²⁸ Maritime Patrol Aircraft

²⁹ Forward Looking Infrared Radar/ Electro Optical

³⁰ High Altitude Endurance Unmanned Aerial Vehicle

³¹ Multi-mission Cutter Helicopter

te weinig motorvermogen hadden om hun SAR opdrachten te vervullen, zullen gemoderniseerd worden. Ook het landingsgestel, boordcomputers, radars, transmissie en de brandstof - en avionicasystemen zullen gemoderniseerd worden. Hierdoor verhoogt de vliegtijd tot 3,5 u en de actieradius tot 420 mijlen.

Van de 34 geplande nieuwe helikopters in het Deepwater programma zullen er in een eerste fase tien besteld worden bij de firma Bell-Agusta Aerospace waarbij gekozen wordt voor het type AB-139 VRS³² dat uiteindelijk alle 42

HH-60J Jayhawk tegen 2022 zal vervangen. Deze tweemotorige helikopters halen een snelheid van 157 knopen, hebben een actieradius van 400 zeemijlen en kunnen 4uur in de lucht hangen. Ze kunnen bij SAR operaties tot 15 drenkelingen aan boord nemen.

Door dit ambitieuze moderniseringsprogramma zal de Amerikaanse kustwacht in de toekomst over de meest geavanceerde middelen en platformen beschikken om haar devies "*Semper Paratus – Always Ready*" in optimale omstandigheden te kunnen uitvoeren.

Geraadpleegde bronnen:

- Seapower Magazine (Navy League of the United States)
- Proceedings (U.S.Naval Institute)
- Ships and Aircraft of the U.S.Fleet 17th Edition
- United States Coast Guard website: www.uscg.mil

Tekst: L. Naessens

Foto's: U.S. Coast Guard



Algemeen overzicht van de verschillende platformen van het Deepwater moderniseringsprogramma.

³² VTOL Recovery and Surveillance

Ostende se souvient...

La fin tragique de la 29ème escadrille de vedettes lance-torpilles de la Royal Navy le 14 février 1945

Dans l'après-midi du 14 février 1945, un immense nuage de fumée noire obscurcit le ciel au-dessus de la gare maritime et du port. Au large, à bord du MTB 486 le Lieutenant Commander Anthony Law n'en croit pas ses yeux! Ostende est bombardé? Ses réservoirs à carburant ont-ils été touchés? "Signalman, give me a signal pad..." et nerveusement il écrit, donne son ETA (Estimated Time of Arrival) et demande ce qu'il se passe; à vingt-cinq noeuds il y sera vite et verra ce qu'il peut faire pour être utile. Hélas, la réponse lui enjoint d'attendre dehors, car le feu s'est déclaré à bord de navires qui sont maintenant à la dérive en flammes, la marée descendant, vers l'avant-port.

Le Lt Cdr Law est canadien anglais et est le chef de la 29ème flottille de MTB's, forte de treize motor

torpedo boats, basés depuis un mois à Ostende. Lui-même rentre de Felixstowe où il a dû se rendre à HMS *Beehive*, port opérationnel de MTB's, pour y faire réparer son radar, ce qui ne peut se faire à Ostende, qui se relève à peine de ses bombardements, de quatre années d'occupation allemande et des multiples destructions que les Allemands y ont opérées avant de quitter la ville le 8 septembre dernier, il n'y a que quatre mois de cela! Ce que ne sait pas encore le Lt Cdr Law c'est que ce sont ses propres bateaux qui brûlent et explosent là-bas sous ce nuage noir qui se répand sur la mer... Il les a quittés il y a deux jours à peine, confiant l'escadrille à son second pour des missions nocturnes de patrouilles côtières qui ont pour but d'empêcher les E-Booten allemands de sortir de Dunkerque, où les

Allemands sont encore solidement retranchés. Ceux de Zeebruges ne sont plus à craindre car le port est tombé le 3 novembre dernier entre les mains des Alliés.

Lorsque le MTB 486 du chef de flottille reçut enfin la permission de rentrer au port, un spectacle tragique s'offrit à ses yeux épouvantés et à ceux de son équipage. Des épaves calcinées accrochées aux piliers des estacades, engagées sous les piles de bois encore fumantes des jetées de l'avant-port, des quais effondrés là où se trouvaient le matin encore ses MTB's, des débris partout, des carcasses brûlées de camions-citernes renversés sur les quais, plus une seule vedette encore à flot sur les douze qu'il avait quittés quarante-huit heures auparavant et pas un seul survivant!

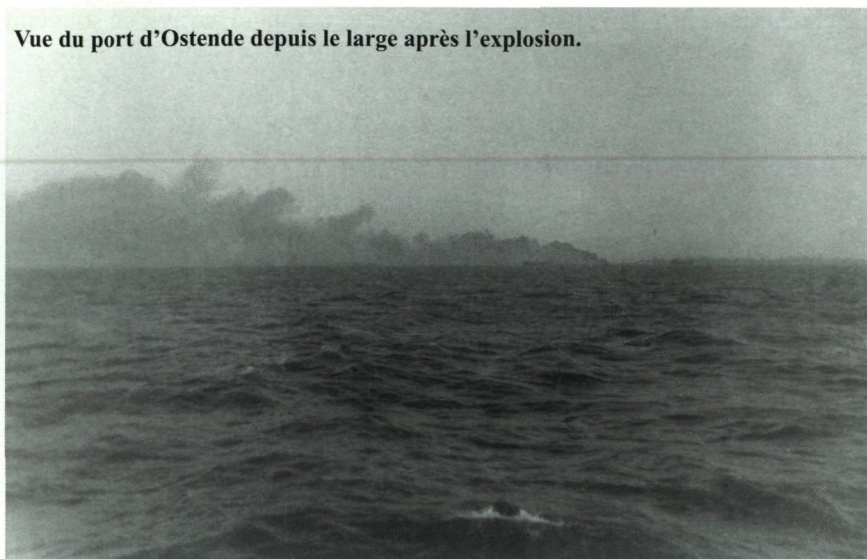
Que s'est-il passé? Il n'y a personne pour le dire. Tout ce que l'on sait c'est que des camions-citernes étaient occupés à faire le plein du carburant des vedettes: de l'essence, plus de 10.000 litres par bateau, car ces vedettes sont propulsées à 35 ou 40 noeuds par trois énormes moteurs Packard ou Sterling, développant 3.600 à 4.800 CV. Le plein avant d'appareiller pour leur patrouille de nuit, quoi de plus naturel, de plus habituel de surcroît.

Il y a plusieurs années que ces MTB's forment la 29ème flottille. Ils ont été de longs mois en patrouille dans les Coastal Forces. Ils ont fait le débarquement de Normandie, avant de venir relayer les MTB's qui les premiers ont pénétré dans Ostende le 8 septembre à la libération de la ville. Ces marins n'étaient pas des novices et



Huit MTB's à l'ancre à Felixstowe (G.B.) en mars 1943.

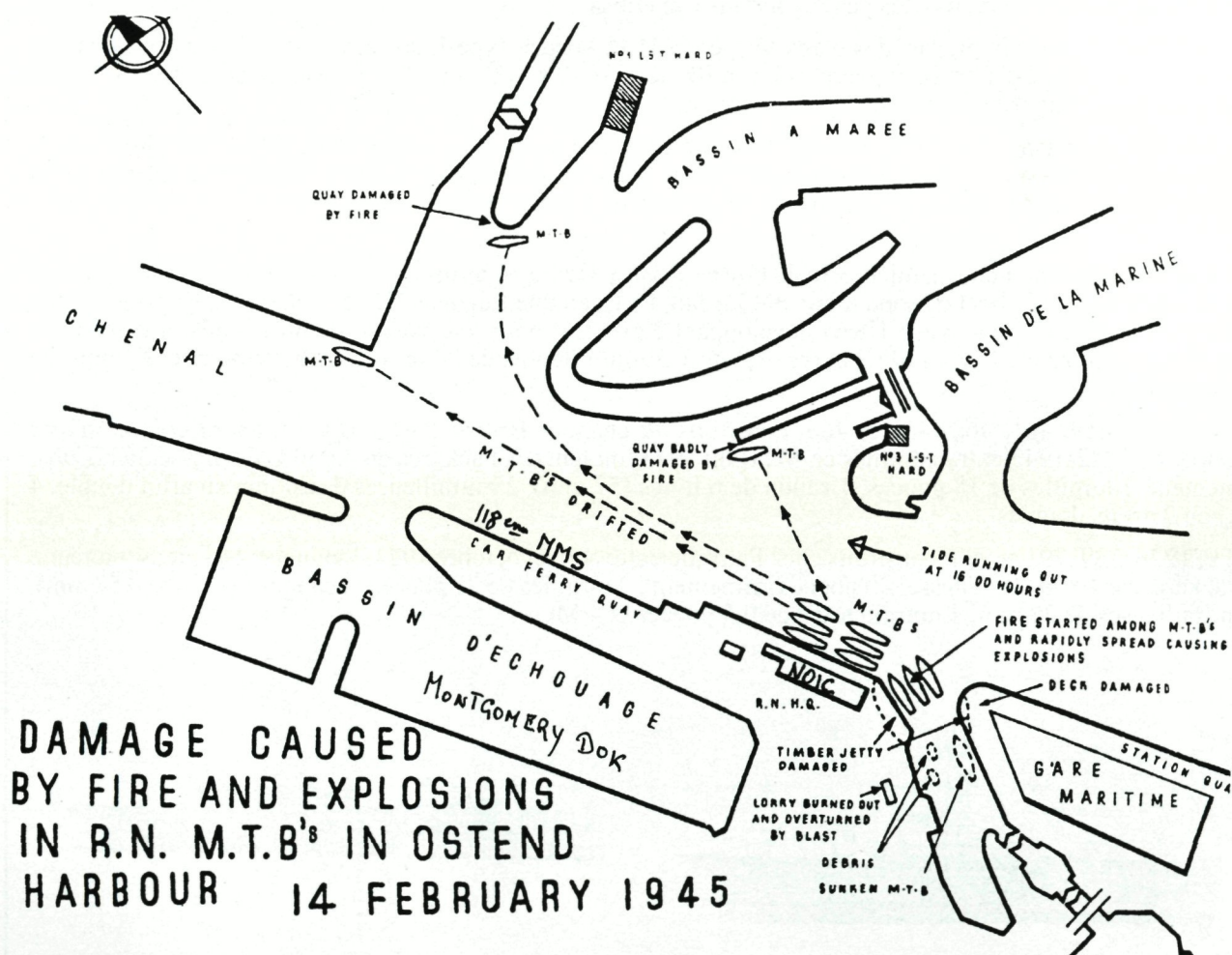
Vue du port d'Ostende depuis le large après l'explosion.



ils connaissaient leur métier. Tous sont morts, officiers, sous-officiers, matelots... 62 marins, 36 Anglais et 26 Canadiens réunis dans la mort comme ils avaient servi sous le même pavillon, le 'White Ensign' de la Royal Navy.

Le 8 mai 2003 une cérémonie d'hommage à ces jeunes gens tués en service commandé, fauchés dans la fleur de l'âge, s'est tenue à Ostende, quai Montgomery, au Bassin des Pêcheurs, à proximité du lieu où s'est produit ce drame, en

présence du Gouverneur de la Flandre Occidentale, de l'Ambassadeur de Grande-Bretagne, du Bourgmestre de la Ville d'Ostende, du représentant diplomatique du Canada, de l'Amiral Goethals de la Marine belge et de nombreuses personnalités du monde maritime et des associations patriotiques. Cérémonie où fut dévoilée la pierre monumentale gravée des noms des disparus de la 29ème flottille, monument érigé par souscription nationale auprès des anciens combattants canadiens de la Royal Navy. Cérémonie émouvante de dignité, ponctuée par les hymnes nationaux joués par la Musique Royale de la Marine et saluée par les trilles aiguës des sifflots de manoeuvre. Une cinquantaine d'anciens combattants avaient fait le déplacement ainsi que les président et vice-présidents de la Royal Naval Association. D'une belle voix forte l'un deux récita le poème célèbre entre tous "In Flanders' Fields", instants émouvants au cours desquels les assistants vinrent



déposer leurs coquelicots rouges, les très british 'poppies', symboles du sang versé par les Britanniques au cours des deux guerres mondiales, ici en terre de Flandre.

Le signalman canadien du MTB 486, Andrew Cleeland, écrivit en souvenir de ses camarades ce poème que je ne résiste pas à vous transcrire ici:

*The raging of the treacherous seas,
Long the arch of the MTB's,
Now ceases to hold us in its spell,
As we hear the tale of the Ostend hell.
The truth of course will be remote,
And the intrigue will lend its tragic note;
Here today and gone tomorrow,
As mothers and sweethearts shrink in sorrow;
But above it all is heard the cry,
Oh God, the everlasting question, Why?*

CPV (hre) J.-C. Liénart

Sources et références:

"White plumes astern - The short daring life of Canada's MTB flotilla" par C. Anthony Law - "Congé pour Mourir" par H. Anrys - "De Plate", févr. 1986 et janv. 1991 - Interview de Canadiens et Belges par l'auteur.

Des navires

Les navires de la 29ème flottille de MTB's perdus corps et biens à Ostende le 14 février 1945 sont les suivants: MTB's 255, 438, 444, 459, 461, 462, 465, 466, 776, 789, 791 et 798.

Parmi ceux-ci cinq étaient montés par des marins canadiens.

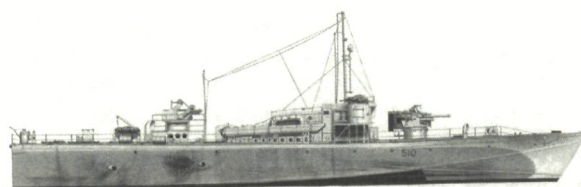
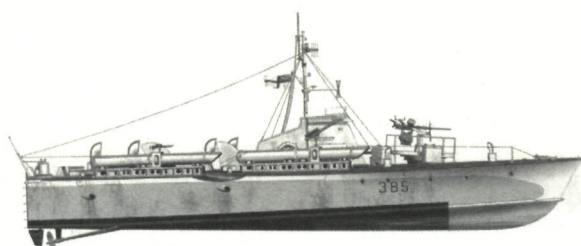
Ces MTB's sont pour la plupart des plans Vosper 1941 et Vosper Type I, construits sous licence dans divers chantiers britanniques, ainsi que quelques Fairmile (les 776, 789, 791 et 798); ils sont tous un peu différents dans leur armement principalement.

MTB 255: construit au chantier J. Samuel White de Cowes et terminé en juillet 1943; il fait 72,5 pieds (22,10 m) de longueur et est équipé de 3 moteurs à essence Sterling développant 3.360 CV pour une vitesse de 36 noeuds; armement: 2 torpilles de 21 pouces, 2 charges de fond, 2 mitrailleuses de 0,5 pouces et 2 MG Vickers.

MTB 438: commandé au chantier British Power Boat à Hythe et terminé en mars 1943 comme gunboat; transformé en torpedo boat en septembre 1943 il fait 40 T et a une longueur de 71 ¾ pieds; il est propulsé par 3 moteurs Packard (provenance USA) développant 3.600 CV pour une vitesse de 40 noeuds; armement: 2 torpilles de 21 pouces, 1 canon de 2 livres (40 mm), 2 mitrailleuses de 20 mm et 4 MG Vickers (12,7 mm) en affûts doubles.

MTB's 444, 459, 461, 462, 465 et 466: construits au chantier British Power Boat, d'abord comme motor gunboat en 1942-1943 et transformés en MTB fin 1943; moteurs: 3 Packards de 4.050 CV; vitesse 39 noeuds; armement: 2 torpilles de 18 pouces, 1 canon de 6 livres (57 mm), 2 mitrailleuses de 20 mm en affût double, 4 MG en 2 affûts doubles.

MTB's 776, 789, 791 et 798: construits chez Fairmile entre août et octobre 1944; longueur: 115 pieds; moteurs: 4 Packards de 4.800 CV; vitesse: 30 noeuds; armement : 2 torpilles de 21 pouces, 2 canons de 6 livres (57 mm), 3 mitrailleuses de 20 mm, 4 mitrailleuses de 0,5 pouces et 4 MG.



Les MTB-34 et MTB-35 partent en patrouille en Mer du Nord.



Du lieu où s'est produit l'accident

Depuis les premiers jours de la libération d'Ostende les MTB's avaient trouvé le moyen de se faufiler entre les 15 épaves de navires coulés par les Allemands dans le chenal entre les deux estacades et avaient pu s'amarrer dans l'anse située entre la gare et le quai London-Istanbul qui, à cette époque, donnait accès par une écluse aux bassins de la ville (actuellement Mercatordok). Lorsque le chenal d'accès du port fut mieux dégagé de ses épaves, les dragueurs MMS de la 118ème escadrille, dite de Harwich, montés par des Belges, reçurent un poste à la partie du quai London-Istanbul autrefois réservée au car ferry de la ligne Ostende-Douvres. A l'autre extrémité du quai, près de la gare, les MTB's purent occuper deux postes face aux bunker et bâtiments du Pilotage, qui abritaient le HQRN (Headquarters Royal Navy) ou Commandement maritime du NOIC Ostend (Naval Officer in Charge). Les MTB's y étaient amarrés bords à bords en 'trots' de trois (voir carte et photo).

Le feu se déclara sur les MTB's amarrés dans l'anse de la gare mettant le feu aux torpilles et aux munitions qui explosèrent aussitôt, communiquant l'incendie aux autres vedettes. Trois officiers de marine belges, membres du Staff du NOIC, se précipitèrent pour donner l'alarme et larguèrent les amarres des MTB's, évitant ainsi que le feu ne se propage à terre et que les explosions ne causent encore plus de dommages. Il s'agissait du Lieutenant RNR G. Depoorter, qui était en charge du NDBS (Naval Dispatch Boat Service), service de courrier entre Douvres et Ostende qu'assuraient également des MTB's, et des Lieutenants RNR Herremans et Jonckheere.



MARITIME COMMITMENT-04 evalueert Maritieme NATO RESPONSE FORCE (NRF-M) Strijdkracht

Tussen 23 februari en 4 maart 2004 namen 33 marineschepen, 26 vliegtuigen, 21 helikopters en 6000 manschappen deel aan MARITIME COMMITMENT-04 (MC-04) voor de kusten van Cadiz en Almería. Onder het bevel van de Spaanse HRF(M) Commander, Vice Admiraal José Martínez Sainz-Rozas, was dit de eerste volwaardige oefening voor de NRF(M). Onze Marine was vertegenwoordigd door de mijnenjager BNS **Bellis** (ingedeeld bij MCMFN) en 1LZ Ivo Jaenen, toegevoegd aan de multi-nationale HRF(M) Staf aan boord van de SPS **Castilla**.

Het doel van MC-04 was de operationaliteit van maritieme taakgroepen te testen tijdens hun indeling bij de NRF(M) en de interoperabiliteit van de deelnemende eenheden tijdens een multi-nationale Crisis Response Operation (CRO)- en Non-combatant Evacuation Operation (NEO) te verbeteren.

Andere beoogde objectieven waren de ontwikkeling van de trainingsnormen voor de volgende NRF activiteiten en het evalueren van de middelen die momenteel aan de NRF(M) toegewezen zijn.

Een ander belangrijk objectief was het trainen van de HRF(M) staf in de NAVO Planning procedures bij een amfibische landingsoperatie en de familiarisatie met de C4I systemen tijdens een maritieme CRO.

Tegelijkertijd werden de mogelijkheden van het amfibische commandoschip SPS **Castilla** als commando-platform voor een Maritime Component Commander (MCC), een Amphibious Task Force Commander (CATG) en een Land Component Commander (LCC) uitgetest.



Spaans vliegdekschip SPS Principe de Asturias

De staf bestond uit een Command Group en 6 secties, met name een Administratieve, Intell, Operaties, een Logistieke, een Plannings en een Programma cel. Binnen de Commando Groep zijn er rechtskundige, politieke en financiële raadgevers / adviseurs, een Civil / Military cooperation Cell (CIMIC) en een Media/Pers verantwoorde-

lijke. Voor deze oefening werd de 20-koppige vaste staf uitgebreid tot 120.

Het MC-04 scenario omvatte een NAVO-geleide out-of-area CRO. In de fictieve regio Dulicai (Andalucía) zijn de 3 landen Carania, Hulicia en Marambia, in conflict met elkaar.



SPS Castilla - commando-platform voor de High Readiness Force (Maritime).

Door haar geo-strategische locatie is Dulicia niet enkel een belangrijk kruispunt voor handel, maar tevens een etnisch kruitvat door de conflicten tussen de verschillende bevolkingsgroepen. Nadat er grote gas- en oliereserves ontdekt werden in Carania escaleren de conflicten. Hierop stuurt de VN een multinational maritieme/amfibische NAVO strijdkracht naar de regio. Deze NAVO troepen moeten een vredesondersteunende operatie uitvoeren en personeel van Niet Gouvernementeale Organisaties en andere burgers evacueren.

De deelnemers werden ingedeeld in 4 taakgroepen:

HRF(M) COMMANDO SHIP

SPS **Castilla** met een 120-man sterke HRF(M) Staff en een batalion van de Spaanse Marine Infanterie en het Italiaanse 'San Marco' battalion.

PRINCIPE de ASTURIAS Taakgroep

SPS **Principe de Asturias**, SPS **Reina Sofia**, SPS **Andalucía**, SPS **Marqués de la Ensenada** en HS **Themistoklis**

Amfibische Taakgroep SIAF (Spanish/Italian Amphibious Force)

SPS **Galicia**, SPS **Hernan Cortes**, SPS **Pizarro** en ITS **San Giorgio**.

SURFACE Taakgroep - STANAVFORLANT

HMS **Campbeltown** (vlaggenschip), FGS **Köln**, NRP **Alvares Cabral**, HNOMS **Narvik**, USS **Klakring**, SPS **Santa Maria**, HDMS **Peter Torenskjold**, HNLMS **Amsterdam** plus het Franse fregat FNS **Aconit**.

NMCM Taakgroep - MCMFOR-NORTH

HDMS **Lindormen** (vlaggenschip), HMS **Blyth**, FGS **Datteln**, BNS **Bellis**, HNLMS **Willemstad**, HNOMS **Maaloy** uitgebreid met de Franse mijnenjager FNS **Céphée** en het Spaanse MSC schip SPS **Diana**.

OPFORCES

SPS **Canarias**, SPS **Infante Elena**, SPS **Infante Christina** en 4 Barcelo-klasse patrouilleboten plus een Submarine Taakgroep bestaande uit de SPS **Mistral**, SPS **Marsopa** en FNS **Casabianca**.

De NATO Response Force (NRF) werd officieel ingehuldigd tijdens een plechtige ceremonie op het noordelijke hoofdkwartier van de NAVO, AFNORTH in Brunssum, op 15 oktober 2003. De NRF combineert strijdkrachten van land-, lucht- en zeemacht van de NAVO. Op dit moment doen er veertien lidstaten aan mee. De interventiemacht vormt het antwoord van de NAVO op nieuwe uitdagingen en bedreigingen zoals het internationale terrorisme.

De snelle interventiemacht kan binnen vijf dagen worden ingezet in crisisgebieden over de hele wereld en moet als relatief kleine, maar goed getrainde groep voor een duur van circa dertig dagen kunnen operationeel zijn. Het gaat in eerste aanleg om een kleine eenheid die nog verder moet worden uitgebouwd en vanaf oktober 2006 volledig operationeel dient te zijn.

Het concept van de NRF werd uitgewerkt op de NAVO Top van Praag in november 2002.

De samenstelling van deze strijdmacht geschiedt op basis van een rotatiesysteem, waarin landen voor een periode van 6 maanden eenheden beschikbaar stellen. In het daaraan voorafgaand halfjaar worden de desbetreffende eenheden getraind en gecertificeerd.

Uiterlijk in 2006 zal de NRF over zijn volledige operationele capaciteit moeten beschikken. Om de operationele inzetbaarheid van de NRF te waarborgen, is tussen oktober 2003 en juni 2004 een Implementation NRF (INRF) van beperkte omvang voorzien.

In de implementatiefase zullen onder meer de onderwerpen doctrine, organisatie, training, certificatieprocedures, commando-voeren en ondersteuning verder worden uitgewerkt, geoefend en getest.

De maritieme component van de NRF is een 'on call' strijdkracht die, op rotationele basis, ter beschikking is van de HRF(M) commander. De rotatie is gebaseerd op een opwerkingsperiode en interoperabiliteitstraining, gevolgd door een 6-maanden 'on call' periode.

Tot nu toe zijn er 3 maritieme hoofdkwartieren gecertificeerd om op te treden als HRF(M) Hq.:

- * HQ Commander IT Maritime Forces a/b van de ITS GARIBALDI
- * HQ Commander SP Maritime Forces a/b van de SPS CASTILLA
- * HQ Commander UK Maritime Forces a/b van de HMS ARK ROYAL



De Noorse mijnenjager KNM Maloy tijdens 'lead-through' operatie



BNS Bellis verlaat marinebasis van Rota op weg naar MC-04 oefengebied

rotaties de juiste samenstelling hebben. Tevens benadrukte hij het feit dat de NRF(M), naast de meer traditionele maritieme oorlogsvoering zoals ASW, NMCM, ASuW en AAW, in staat zal moeten zijn om PSOs, CROs, MIOs en embargo operaties en zelfs anti-terroristische operaties uit te voeren. *'Het spreekt voor zich dat de NRF de mogelijkheden moet hebben ingezet te worden zowel binnen als buiten het NAVO operatiegebied'* aldus de HRF(M).

In de Golf van Cadiz opereerden de PdA Taakgroep en de Oppervlakte Taakgroep.

De PdA TG had de opdracht het luchtruim te controleren, steun te verlenen tijdens de NEO- en de embargo operaties. De Surface TG van haar kant moest de scheepvaartroutes en havens beveiligen, instaan voor de naleving van het VN-wapenembargo en ASuW en ASW patrouilles uitvoeren. Beide taakgroepen kregen hierbij de steun van marine patrouillevliegtuigen.

De MCM Taakgroep diende de aanvoerroutes en landingszones voor de amfibische troepen mijnenvrij te maken en te houden. De mijnbestrijdingsvaartuigen voerden tevens 'lead-through' operaties uit in de Baai van Cadiz en in de landingszones van Sierra del Retin en Sotomayo.

De gecombineerde Spaans/Italiaanse amfibische taakgroep voerde de landings- en NEO's uit.

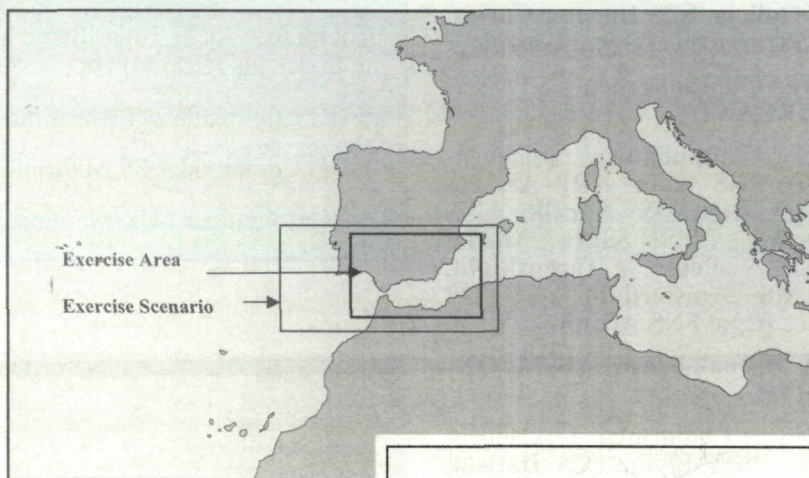
De vijandige strijdkrachten, bestaande uit 3 duikboten, 2 Spaanse Descubierta-klasse korvetten, 4 Barcelo-klasse patrouilleschepen en verschillende vliegtuigen van de Spaanse Luchtmacht, voerden verschillende aanvallen uit op de NAVO-strijdmacht.

MC-04 gaf de deelnemers een solide trainingsmogelijkheid en diende tevens als certificatie-model voor de volgende activiteiten van de NRF. De oefening gaf een goede kijk op de mogelijke toekomstige

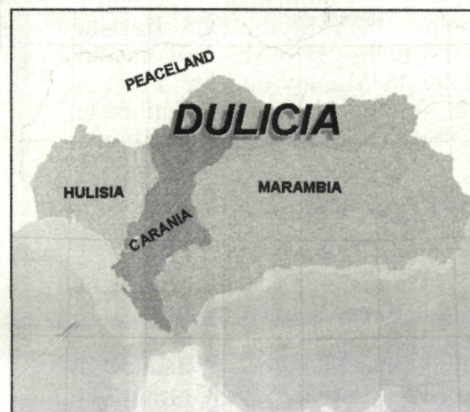
opdrachten die de NAVO NRF strijdkrachten te wachten staan zoals CRO-, NEO- en PSO operaties, anti-terroristische opdrachten en HA/DR missies en embargo operaties.

Als eerste HFR(M) moet VADM Sainz-Rozas ervoor zorgen dat er een degelijk trainings- programma en certificeringsmodel opgesteld worden waarmee de volgende NRF

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



Oefengebied



Info Marine

Een droomdecor en 600 genodigden op het Galabal van de Marine

Eens te meer kende het galabal van de Marine dat op 6 februari jl. te De Haan voor de 37ste maal plaatsvond een groot succes. Speciaal voor die gelegenheid werd de Tritonzaal van het Zeepreventorium omgevormd tot balzaal, mede dankzij de deskundige hulp van het team Klank & Licht en Decoratie van de Luchtmacht Component. Voor het 'Marinetintje' zorgde Johnny Geldhof met zijn collectie mannequins die, allen gekleed in marine-uniform, vanop het balkon al leunend over de reling als het ware een uniek zicht hadden op de zaal.

Un décor de rêve et 600 invités pour le Bal de gala de la Marine

La 37ème édition du Bal de gala de la Marine qui se tenait le vendredi 6 février à De Haan récolta à nouveau un franc succès. Pour cet événement sur invitation, la salle Triton du Zeepreventorium avait été transformée en salle de bal grâce à la compétence des équipes Son et Lumière et Décoration de la Composante Aérienne. Johnny Geldhof vint ajouter une touche Marine en y exposant à l'étage une partie de sa collection de mannequins revêtus d'uniformes de marine, qui accoudés sur une rambarde faisaient office de spectateurs privilégiés.



Zoals gebruikelijk nam de voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine, Vice-admiraal Michel Hellemans, het voorzitterschap waar en op de tonen van 'Memories' van Barbara Streisand opende hij met zijn echtgenote het bal. De voortreffelijke Golden Bis Band speelde onvermoeid tot middernacht op welk uur de trekking van de speciale tombola werd aangekondigd door Fregatkapitein Maryse Van Bussel. Die trekking vormde trouwens een van de hoogtepunten van het bal; negen winnaars van een speciale prijs werden door het lot aangeduid onder de aanwezigen die een exemplaar van het programma

Traditionnellement la soirée fut présidée par le président de l'Association d'Entraide de la Marine, le Vice-amiral Michel Hellemans et c'est sur la mélodie de 'Memories' de Barbara Streisand qu'il invita son épouse à ouvrir le bal. L'excellent orchestre The Golden Bis Band ne faiblit pas jusqu'à minuit pour ensuite laisser place au tirage de la tombola spéciale annoncée par la Capitaine de frégate Maryse Van Bussel. Ce tirage fut l'un des faits saillants de la soirée. Neufs prix spéciaux furent attribués aux plus chanceux de ceux qui s'étaient procuré le programme. Vers 00h30 la vente des billets de tombola



gekocht hadden. Rond 00u30 startte dan de verkoop van de tombolabiljetten terwijl het orkest terug plaats nam op het podium en tot omstreeks 3u30 zorgde voor een fantastische ambiance.

De opbrengst van het bal is bestemd voor de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine die aldus steun zal kunnen verlenen aan marinemensen die met pech hebben af te rekenen.

Dit alles zou niet mogelijk geweest zijn zonder de steun van de Marine en de hardnekkige inzet van het secretariaat van het Bal, de montageploegen, de commissarissen, de Marine-infanterie, de School voor commissarissen, het tombolacomité evenals onze talrijke sponsors. Met onze welgemeende dank aan allen en tot weerziens op 4 februari 2005!

Charleroi brengt bezoek aan petekind Dirnavsupport

Op woensdag 10 december bracht een afvaardiging van de stad Charleroi een bezoek aan Dirnavsupport. De stad Charleroi is namelijk de meter van de directie die instaat voor de steun aan de vloot en de kadendiensten. Vanzelfsprekend kregen de afgevaardigden een uitgebreid geleid bezoek van de instellingen waarbij zij vooral belangstelling toonden voor het dagelijks reilen en zeilen van de basis.



pouvait commencer et l'orchestre reprit place sur le podium pour maintenir une ambiance du tonnerre jusque 3h30.

Les bénéfices de la soirée sont destinés à rendre possible les activités de l'Association d'Entraide de la Marine et à aider les plus malchanceux de nos marins.

Cette réalisation n'aurait pu être possible sans le soutien de la Marine et le travail acharné du secrétariat du Bal, des équipes de montage, des commissaires, de l'Infanterie de Marine, de l'Ecole de commissariat, du comité de la tombola et de nos nombreux sponsors. Merci à tous et rendez-vous le 4 février 2005!

La ville marraine Charleroi visite Dirnavsupport

Le mercredi 10 décembre une délégation de la ville de Charleroi a rendu visite à Dirnavsupport. Charleroi est en effet la ville marraine de la direction responsable du soutien à la flotte et aux services à quai. Les visiteurs ont naturellement effectué une visite guidée des lieux et ont montré un intérêt particulier pour le fonctionnement au quotidien de la base navale.



Info:
www.mil.be/navycomp

Photo/foto:
www.mil.be/navycomp

Vice-admiraal Michel Hellemans werd per 2 januari benoemd ACOS IS

Hij wordt dus Hoofd Inlichtingen en Veiligheid (ACOS IS is de voormalige SGR)

Als leidraad voor onze lezers geven wij hieronder de huidige (maart 2004) respectievelijke functies van onze admirals:



Le Vice-amiral Michel Hellemans a été nommé ACOS IS à la date du 2 janvier.

Il devient ainsi le nouveau Chef du Renseignement et de la Sécurité (ACOS IS est l'ancien SGR).

Afin que nos lecteurs s'y retrouvent mieux, voici les affectations actuelles (mars 2004) de nos amiraux:

Vice-admiraal Michel Hellemans:

Onderstafchef van de Generale Staf Intelligentie en Veiligheid

Chef van de Algemene Diensten van Inlichtingen en Veiligheid

Militair Gebiedsbevelhebber van het Vlaamse Gewest.

Vice-amiral Michel Hellemans:

Sous-chef d'Etat-major Intelligence et Sécurité

Chef du Service Général du Renseignement et de la Sécurité

Commandant Militaire de la Circonscription Militaire des Flandres.

Divisieadmiraal ir. Jacques Rosiers:

Hoofd van de divisie 'Defensiepolitiek en internationale betrekkingen' (STD) van de adjunct-stafchef 'Defensiepolitiek, internationale betrekkingen, studies' (ACOS STRAT), Evere.

Amiral de division ir. Jacques Rosiers:

Chef de la division 'Politique de défense et relations internationales' (STD) du sous-chef de l'état-major 'Politique de défense, relations internationales, études' (ACOS STRAT), Evere.

Divisieadmiraal Pierre Warnauts:

Chef van het Protocol van het Militair Huis van de Koning, Koninklijk Paleis, Brussel.

Amiral de division Pierre Warnauts:

Chef du Protocole de la Maison militaire du Roi, Palais Royal, Bruxelles.

Flottielje admiraal ir. Willy Goethals:

Commandant van de Marine Component (COMOPSNAV), Zeebrugge, en Adjunct-Admiraal Benelux (DABNL), Den Helder (Nederland).

Amiral de flottille ir. Willy Goethals:

Commandant de la Composante Marine (COMOPSNAV) à Zeebruges et Amiral Adjoint Benelux (DABNL), Den Helder (Pays-Bas).

Flottielje admiraal Marc Ectors:

Assistant Chief of Staff Plans and Policy Headquarters of the Commander-in-chief East Atlantic (CINCEASTLANT) and Commander Allied Naval Forces North (COMNAVNORTH), Northwood (Groot-Brittannië).

Amiral de flottille Marc Ectors:

Assistant Chief of Staff Plans and Policy Headquarters of the Commander-in-chief East Atlantic (CINCEASTLANT) and Commander Allied Naval Forces North (COMNAVNORTH), Northwood (Grande-Bretagne).

Bevelsoverdracht van de M916 Bellis

De overdrachtsplechtigheid van de M916 Bellis had plaats op 14 januari te Aarlen. Het was Luitenant-ter-zee 1ste klasse Marc Burggraeve die er het bevel van de mijnenjager overnam van Luitenant-ter-zee 1ste klasse Patrick Hesbois. De plechtigheid vond plaats op de Place Léopold te Aarlen, meter van de Bellis sedert 18 september 1986, dag waarop de mijnenjager tewater gelaten en gedoopt werd door Mevrouw Ellen Goffinet-Rosman, echtgenote van wijlen Jean Goffinet, toenmalig burgemeester van Aarlen.



De nieuwe bevelhebber wordt officieel aangesteld door Flottielje admiraal W. Goethals.

Le nouveau commandant investi dans ses fonctions par l'Amiral de flottille W. Goethals.

Bevelsoverdracht van de M917 Crocus

Sedert 20 februari voert Luitenant-ter-zee 1ste klasse Yves Terrasson het bevel over de tripartite mijnenjager M917 Crocus. Hij volgt in die hoedanigheid Luitenant-ter-zee 1ste klasse Stefaan Boddin op. De bevelsoverdracht had plaats te Zeebrugge.



V.l.n.r.: ILZ Yves Terrasson, FAM Goethals en de ontslagnemende commandant, ILZ Stefaan Boddin.

De g. à dr.: ILV Yves Terrasson, ADF Goethals et le commandant démissionnant, ILV Stefaan Boddin.

Photo/foto: www.mil.be/navycomp

Remise de commandement du M916 Bellis

La cérémonie de mise en place du nouveau commandant du M916 Bellis a eu lieu le 14 janvier à Arlon. C'est le Lieutenant de vaisseau de 1ère classe Marc Burggraeve qui a repris le commandement du chasseur de mines au Lieutenant de vaisseau de 1ère classe Patrick Hesbois. La cérémonie se déroula sur la place Léopold à Arlon, ville marraine du Bellis depuis le 18 septembre 1986, date de son lancement et de son baptême par Madame Ellen Goffinet-Rosman, épouse feu Jean Goffinet, à l'époque bourgmestre d'Arlon.



Photos/Foto's P. Hornez

Le collège échevinal en compagnie de l'Amiral de flottille W. Goethals et de l'équipage du Bellis.

Het college van schepenen samen met Flottielje admiraal W. Goethals en de bemanning van de Bellis.

Remise de commandement du M917 Crocus

Depuis le 20 février le Lieutenant de vaisseau de 1ère classe Yves Terrasson est le nouveau commandant du chasseur de mines tripartite M917 Crocus. Il remplace à ce poste le Lieutenant de vaisseau de 1ère classe Stefaan Boddin. La cérémonie d'investiture se déroula à Zeebrugge.

Twee officieren eervol onderscheiden

In aanwezigheid van Flottielje admiraal Willy Goethals, Commandant van de Marine Component, ontvingen op 9 februari jl. Korvetkapitein Luc Delprat en Luitenant-ter-zee 1ste klasse Walter De Batselier, resp. Commandant en Tweede in bevel van de Godetia, het ordeteken Pro Merito Melitensi.

Deze onderscheiding werd hen verleend door Zijne Doorluchtigheid de Prins en Grootmeester van de Soevereine Militaire Orde van Malta, Fra. Andrew Bertie, voor het, mede dankzij de inzet en het enthousiasme van de bemanning van de Godetia, veilig en behouden afleveren te Matadi van vijf ton medisch materiaal, o.m. bestemd voor het Centre Hospitalier Roi Baudouin. Het CHRB is gevestigd in Masina, een verpauperde wijk van Kinshasa. In het kader van een overeenkomst met de minister van Volksgezondheid van de Democratische Republiek Congo heeft de Orde van Malta zich tot taak gesteld dit hospitaal volledig te renoveren en deel te nemen aan het beheer ervan.

Bij diezelfde gelegenheid werden eveneens onderscheiden: de heer Armand De Decker, voorzitter van de Senaat, Ere-Kapitein-Commandant Vlieger Baron Guy van der Bruggen voor zijn bijdrage tot de huma-

Deux officiers reçoivent une distinction honorifique

En présence de l'Amiral de Flotille Willy Goethals, Commandant de la Composante Marine, le Capitaine de Corvette Luc Delprat et le Lieutenant de 1ère classe Walter De Batselier, respectivement Commandant et Commandant en second du Godetia, ont été décorés le 9 février dernier de l'Ordre Pro Merito Melitensi.

Cette distinction leur a été accordée par Son Altesse Eminentissime le Prince et Grand Maître de l'Ordre Souverain Militaire et Hospitalier de Malte, Fra. Andrew Bertie, pour avoir acheminé à Matadi, grâce à la diligence et à l'enthousiasme de l'équipage du Godetia, cinq tonnes de matériel médical à destination, entre autres, du Centre Hospitalier Roi Baudouin. Le CHRB est un hôpital situé à Masina, quartier particulièrement défavorisé de Kinshasa. L'Ordre de Malte a entrepris la réhabilitation complète de l'hôpital, et participe à sa gestion dans le cadre d'une convention signée avec le Ministre de la Santé de la République Démocratique du Congo.

Lors de la même cérémonie ont également été décorés: le Président du Sénat, Monsieur Armand De Decker, le Capitaine-Commandant Aviateur Honoraire Baron Guy van der Bruggen pour son intervention en mission humanitaire de l'Ordre de Malte au Kosovo, en Macé-



nitare hulp van de Orde van Malta in Kosovo, Macedonië, Afghanistan en Irak, Professor Edgard Coche, voormalig Rector van de UCL, Ere-Senator Graaf Yves du Monceau de Bergendael en de heer Jacques Solvay, evenals diverse andere personen die de humanitaire activiteiten van de Orde hebben ondersteund.

Vandaag de dag verleent de Orde van Malta in meer dan 110 landen medisch-sociale bijstand, eerste hulp bij gewapende conflicten of natuurrampen, zet zij stages voor jongeren en E.H.B.O.-opleidingen op touw evenals humanitaire hulp, hierin gesteund door haar diplomatieke vertegenwoordigers in meer dan 93 landen, waaronder de Democratische Republiek Congo.

In België staan zowat 1.000 degelijk gevormde vrijwilligers ten dienste van de zwaksten onder ons en organiseren zij zomerkampen voor jonge gehandicapten en verlaten of mishandelde kinderen, opvang, gezondheidszorgen, steun bij de reclassering van daklozen in haar twee tehuizen 'La Fontaine', vrijwilligershulp in talrijke hospitalen, begeleiding bij palliatieve zorgen, vrijetijdsactiviteiten en bedevaarten voor volwassen gehandicapten en kinderen.

Martine Jonet, Hospitaalridder van de Belgische Vereniging van de v.z.w. Orde van Malta



doine, en Afghanistan et en Irak, le Professeur Edgard Coche, ancien Recteur de l'UCL, le Sénateur honoraire Comte Yves du Monceau de Bergendael, ainsi que Monsieur Jacques Solvay, parmi d'autres personnes ayant soutenu les actions humanitaires de l'Ordre.

L'Ordre de Malte apporte aujourd'hui dans plus de 110 pays une assistance médico-sociale, des secours de première urgence en cas de conflits armés ou de catastrophe naturelle, met en place des actions en faveur des jeunes et des formations de secourisme, ainsi que des actions humanitaires facilitées par la présence de missions diplomatiques accréditées dans plus de 93 pays, dont la République Démocratique du Congo.

En Belgique, quelque 1.000 bénévoles adéquatement formés assurent au service des plus faibles des missions aussi diverses que camps d'été pour les jeunes handicapés et enfants victimes d'abandon ou de maltraitances, accueil, soins physiques, écoute, aide à la réinsertion sociale pour les sans-abri dans ses deux maisons 'La Fontaine', bénévolat dans de nombreux hôpitaux, accompagnement des soins palliatifs en fin de vie, organisation de journées récréatives et de pèlerinages pour les handicapés adultes et enfants.

Martine Jonet, Hospitalier de l'Association Belge de l'Ordre de Malte, a.s.b.l.



De Marine brengt Tuurke en Iris behouden thuis

Twee speciale gasten van het opvangcentrum voor zeerobben Sea Life kozen op dinsdag 10 februari terug het ruime sop. Een ringrob (de kleinste soort robben) en een zadelrob werden in volle zee gelost ter hoogte van Hull door de mijnenjager M922 Myosotis onder het bevel van 1LZ Marc Evrard. Aan boord was een speciale ruimte voorzien in het duikersmagazijn. Steve Vervaecke, de verantwoordelijke voor het opvangcentrum, nam deel aan de reis om er voor te zorgen dat de 'vrijlating' in optimale omstandigheden zou gebeuren.

De zadelrob Iris strandde op 16 juni 2003 te Middelkerke. Een eerste poging om het dier vrij te laten mislukte omwille van een hevige storm. Inmiddels kreeg Iris het gezelschap van Tuurke, een ringrob die op 11 december 2003 op het strand in Duinkerke terechtkwam. In overleg met BMM (Beheerseenheid van het Mathematisch Model vd. Noordzee) werd besloten dat de twee robben voldoende hersteld waren om terug in vrijheid gesteld te worden.



Steve Vervaecke
& Tuurke

Steve Vervaecke: "Het is de eerste maal dat een zadelrob op de Belgische kust strandt. Hoe dat komt weten we niet. Waarschijnlijk is het te wijten aan voedselgebrek, aan migratie veroorzaakt door overbevolking ofwel aan storm. Zij woog amper 15 kilo en was totaal uitgeput toen we haar op het strand vonden. Ze was gewond aan de vinnen, leed aan longontsteking en vertoonde menige snavelbeten van meeuwen. Tuurke daarentegen, de ringrob, verkeerde in goede gezondheid maar was te ver verwijderd van zijn territorium om er op eigen kracht terug naartoe te zwemmen. Dankzij de Belgische Marine konden we

La Marine reconduit Tuurke et Iris ensemble à la maison

Deux hôtes particuliers du centre d'accueil des phoques du Sea Life ont rejoint leur élément naturel le mardi 10 février. Un phoque annelé (la plus petite sorte de phoque) et un phoque à selle ont été relâchés en mer à hauteur de Hull par le chasseur de mines M922 Myosotis sous le commandement du 1LV Marc Evrard. Un espace suffisant et sûr avait été aménagé dans le magasin plongeurs du navire. Le responsable du centre d'accueil des phoques, Steve Vervaecke, était du voyage afin de veiller à ce que la 'libération' des phoques se déroule dans des conditions optimales.



Iris

Le phoque à selle Iris s'est échoué le 16 juin 2003 sur la plage de Middelkerke. Une tentative précédente pour relâcher l'animal avait avorté à la suite d'une forte tempête. Iris reçut à présent la compagnie du phoque annelé Tuurke qui s'est échoué à Dunkerque le 11 décembre 2003. Après concertation avec BMM (Unité de Gestion du Modèle Mathématique de la Mer du Nord) il fut convenu que les deux animaux étaient suffisamment en forme pour être reconduits chez eux.

Steve Vervaecke: «C'est la première fois qu'un phoque à selle s'échoue à la côte belge. La raison reste indéterminée. Ce peut être dû à un manque de nourriture, à une migration causée par la surpopulation ou à une tempête. Elle pesait à peine 15 kilos et était totalement épuisée lorsque nous l'avons trouvée sur la plage. Elle était blessée aux nageoires, avait une infection pulmonaire et présentait de nombreuses traces de coups de bec de mouettes. Tuurke, le phoque annelé, était lui en bonne santé mais se trouvait trop loin de son territoire pour y retourner par ses propres forces. Grâce à la Marine belge nous pouvions reconduire les deux phoques à la maison dans les conditions les meilleures. C'est la troisième fois

InfoMarine

de twee robben 'naar huis' brengen en dit in de beste omstandigheden. Het is trouwens reeds de derde maal dat wij een beroep doen op de Marine. De vorige keer was dat in mei 2003 toen een andere ringrob werd vrijgelaten. Inmiddels hebben we vernomen dat deze rob veilig en wel in Groenland is aangekomen".

Het verhaal van de zadelrob Iris werd vertoond door de VRT in haar programma "Dieren in Nesten". Een televisieploeg van de VRT voer mee aan boord en filmde er de vrijlating. De beelden werden uitgezonden op 13 en 20 maart jl. Beide dieren werden op 10 februari een laatste keer gewogen en ontwormd en in een kist aan boord gebracht van de Myosotis. De mijnenjager vertrok in de loop van de avond met bestemming Hull en op 11 februari in de vroege ochtend kozen Tuurke en Iris het ruime sop.

que nous faisons appel à la Marine. La fois précédente c'était en mai 2003 lorsqu'un autre phoque annelé fut relâché. Entretemps nous savons que l'animal est bien arrivé au Groenland».

L'histoire du phoque à selle Iris a été suivie par le programme télévisé "Dieren in Nesten" (animaux en péril) de la VRT. Une équipe télévisée embarqua à bord pour filmer cette libération. La retransmission de cette opération a eu lieu les 13 et 20 mars.

Les deux animaux furent une dernière fois pesés et vermifugés avant d'être placés dans une caisse et embarqués sur le Myosotis le 10 février. Le chasseur de mines appareilla le soir pour Hull et le matin du 11 février Tuurke et Iris retrouvèrent la liberté.

Info et photos/info en foto's www.mil.be/navycomp

Channel Committee (CHANCOM)

De Stafchefs van de Marines uit de landen die grenzen aan het Kanaal hielden op 6 en 7 november hun jaarlijkse vergadering te Brugge. Het Channel Committee is een samenwerking van de marines van vijf landen. De vergadering werd voorgezeten door Vice-admiraal Michel Hellemans.

Channel Committee (CHANCOM)

Les Chefs d'Etat-major des marines des pays entourant la Manche ont tenu leur réunion annuelle à Bruges les 6 et 7 novembre 2003. Le Channel Committee est une collaboration entre les marines de cinq pays. La réunion était présidée par le Vice-amiral Michel Hellemans.



Photo/Foto: P. Hornez

Waren aanwezig: Admiraal Battet (Frankrijk), Vice-admiraal Feldt (Duitsland), Vice-admiraal Klaver (Nederland), Admiraal Fernandez (SACLANTREPEUR), Admiraal Sir West First Sea Lord en Admiraal Sir Band (Groot-Brittannië).

Les hôtes présents étaient: l'Amiral Battet (France), le Vice-amiral Feldt (Allemagne), le Vice-amiral Klaver (Pays-Bas), l'Amiral Fernandez (SACLANTREPEUR), l'Amiral Sir West First Sea Lord et l'Amiral Sir Band (Grande-Bretagne).

Heliflight Marine op speurtocht naar drugs in de Caraïben

Net zoals in 2003 neemt onze Alouette III helikopter deel aan de operatie 'West Eagle IV' in de Caraïbische zee. De helikopter en zijn vijf koppige bemanning zijn ingescheept aan boord van het Nederlands fregat HNLMS Van Galen. Deze operatie vindt plaats van 7 januari tot 20 juli. De deelname van de Marine Flight gebeurt in het kader van een intensieve samenwerking tussen de Belgische en de Nederlandse marine.

Heliflight Marine à la recherche de drogue dans les Caraïbes

Comme en 2003, l'hélicoptère Alouette III de la Marine participe à l'opération 'West Eagle IV' dans les mers Caraïbes. L'hélicoptère et son équipage de cinq personnes sont embarqués à bord de la frégate hollandaise HNLMS Van Galen. Cette opération se déroule du 7 janvier au 20 juillet. La participation du Flight Marine a lieu dans le cadre d'une collaboration intensive entre les marines belge et hollandaise.

Info www.mil.be/navycomp

Weerzien voor de gepensioneerde onderofficieren van COMINAV

Op initiatief van de Wapenmeester-chef had op 16 december laatstleden een jaarlijkse samenkomst plaats van de vroegere onderofficieren van COMINAV in de kazerne van St. Kruis.

De dag begon met een eucharistieviering ter herdenking van de collega's overleden tijdens het jaar. De vroegere chefs begaven zich nadien naar de mess waar een rijsttafel voor hen werd klaargemaakt. De bijeenkomst werd afgesloten in de bar All ranks omstreeks 17.00 uur.

Retrouvailles pour les sous-officiers pensionnés de COMINAV

A l'initiative du Maître d'armes chef, une réunion annuelle des anciens sous-officiers de COMINAV se déroulait le 16 décembre dernier à la Caserne LDV V. Billet de Sainte-Croix.

La journée débuta par une cérémonie eucharistique à la mémoire des collègues décédés durant l'année. Les anciens chefs se dirigèrent ensuite vers le mess où leur était préparée une table de riz. La réunion se termina au bar All ranks vers 17 heures.



Eguermin trapt een balletje

Op 28 februari verdedigde een zaalvoetbalploeg van Eguermin de kleuren van de Marine in het Sportcentrum van Oostende. Dit sfeervolle toernooi werd in samenwerking met de Sportdienst van Oostende en BLOSO georganiseerd door de vzw's Jakoeboe en Lisanga, twee multiculturele verenigingen van de Stad Oostende. Het Eguermin-team was samengesteld uit heel wat ervaren spelers, met name Eric Faignard, Marc Cheullet, Marc Van Assche, Joeri Havermaet, Andy Durand, Timmy Van Assche, Joshi Monballieu en Marc Panesi. Helaas, het mocht niet baten want na een moeilijke start moest onze Marine de duimen leggen voor Jakoeboe met een score van 0-8. De tweede en de derde wedstrijd waren meer omstreden maar niettemin moest Eguermin hier ook het onderspit delven tegen Bahtale Roma (2-4) en De Takel (3-5). Het toernooi dat van start ging om 13u eindigde rond 19u met een sympathieke prijsuitreiking.

Welke les moeten we hieruit trekken? Dat de saamenhorigheid tussen de spelers primeert en dat het inzake sport er vooral op aankomt deel te nemen!

Eguermin balle au pied

C'est le 28 février dernier, au centre sportif d'Ostende, qu'une équipe de football en salle d'Eguermin défendait les couleurs de la Marine. Organisé par les asbl Jakoeboe et Lisanga, deux associations multiculturelles de la ville d'Ostende, et, en collaboration avec le Service des Sports d'Ostende et de BLOSO, l'événement se déroula dans une excellente ambiance. L'équipe d'Eguermin pouvait compter sur ses joueurs expérimentés habituels tels Eric Faignard, Marc Cheullet, Marc Van Assche, Joeri Havermaet, Andy Durand, Timmy Van Assche, Joshi Monballieu et Marc Panesi. Les scores ne furent hélas pas à l'avantage de notre Marine qui après un début difficile dut finalement s'incliner 0-8 face à Jakoeboe. Les 2ème et 3ème matchs furent plus disputés mais Eguermin eut à nouveau à plier devant les équipes Bahtale Roma (2-4) et De Takel (3-5). L'après-midi qui avait débuté vers 13h, se termina à 19h par une remise de prix sympathique.

Ce qu'il faut retenir de ce tournoi, c'est avant tout l'esprit de cordialité entre les joueurs et puis, l'important n'est-ce pas de participer?



L'équipe d'Eguermin.

De Eguermin-ploeg.

Tekst en foto/Article et photo: Ph. Sandras



Patrouilleboot A4 vervoegt het Koninklijk Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis

Op 8 december werd door de VZW "Vrienden van de sectie Marine van het Koninklijk Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis" een maquette van de patrouilleboot A4 van het Marinekorps overhandigd aan de Hoofdconservator van het museum. De taak van de A4 bestond erin, in opdracht van de Staatsmarine, onze wateren te vrijwaren van drijvende mijnen. Hij bracht ook de fondsen en de matrijzen van onze Nationale Bank in veiligheid in Engeland bij het uitbreken van Wereldoorlog II.

Deze maquette werd gebouwd door vier enthousiastelingen met name de heren Jaubin, Closon, Van Ostende et Lalot die er meer dan 400 manuren aan besteedden. Zij is te bezichtigen in zaal 5 (gewijd aan België tussen 1936 en 1940) van het Europees Forum inzake hedendaagse oorlogen, die op 19 januari jl. werd ingewijd in aanwezigheid van de heer André Flahaut, Minister van Defensie.

KTZ (b.d.) Vermaere, voorzitter van de VZW "Vrienden van de sectie Marine van het Koninklijk Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis" klaar om de nieuwe aanwinst te onthullen.

Le CPV (e.r.) Vermaere, président de l'ASBL "Les Amis de la Section Marine du Musée de l'Armée et d'Histoire Militaire" est prêt à dévoiler la nouvelle acquisition.

Le patrouilleur A4 s'introduit au Musée Royal de l'Armée et d'Histoire Militaire

Le 8 décembre une maquette du patrouilleur A4 du Corps de Marine a été remise au Conservateur en chef du musée par l'ASBL "Les Amis de la Section Marine du Musée de l'Armée et d'Histoire Militaire". Le patrouilleur A4 avait pour tâche, pour la Marine de l'Etat, de garder les eaux libres de toute mine dérivante. Ce navire transporta également vers l'Angleterre les fonds et les matrices de notre Banque Nationale au début de la Deuxième Guerre Mondiale.

Cette maquette est le travail bénévole de quatre passionnés: messieurs Jaubin, Closon, Van Ostende et Lalot et représente plus de 400 heures de travail. Elle a pris place dans la salle 5 (consacrée à la Belgique entre 1936 et 1940) du Forum européen des conflits contemporains, inaugurée le 19 janvier dernier en présence du Ministre de la Défense, André Flahaut.



Fotos/Photos: MRA-KLM

Nieuwjaarsreceptie in de Marineclub te Oostende

Op vrijdag 16 januari vond de jaarlijkse nieuwjaarsreceptie van de Marineclub en de VGZM (Vereniging van Gepensioneerden van de Zeemacht) plaats. De genodigden werden er in een sfeervolle stemming verwelkomd door de voorzitter van de Marineclub en de vice-voorzitter van de VGZM. De receptie werd vereerd met de aanwezigheid van de burgemeester van Oostende, Admiraal W. Herteleer (b.d.) en Freгатkapitein (b.d.) J-P Hosdain.

Réception de Nouvel An au Marineclub d'Ostende

C'est le vendredi 16 janvier qu'eut lieu la réception de Nouvel An offerte par le Marineclub et l'APFN (Association des Pensionnés de la Force Navale). Le président du Marineclub et le vice-président de l'APFN accueillirent leurs hôtes dans une excellente ambiance. Cette soirée fut rehaussée par la présence du bourgmestre d'Ostende, de l'Amiral (e.r.) W. Herteleer et du Capitaine de frégate (e.r.) J-P Hosdain.



V.l.n.r.: Admiraal (b.d.) W. Herteleer, Gustaaf Vangenck, voorzitter van de Marineclub, J. Vandecasteele, burgemeester van Oostende, F. Devillers, vice-voorzitter van de VGZM, en de secretaris en kok van de Marine club, Julien Van Oost.

De g. à dr.: L'amiral (e.r.) W. Herteleer, Gustaaf Vangenck, président du Marineclub, J. Vandecasteele, bourgmestre d'Ostende, F. Devillers, vice-président de l'APFN, et le secrétaire et cuisinier du Marineclub, Julien Van Oost.

Texte et photo/ Tekst en foto: Philippe Sandras

Archieven van Neptunus: zeg ons wat u zoekt ...

Henry Drago en Philippe Sandras staan elke woensdag te uwer beschikking om (bijna) al uw vragen betreffende de Marine te beantwoorden.

Ze hebben zojuist een zware taak beëindigd: het inventariseren en opslaan op computer van al onze archieven, doos per doos en schap per schap. Een praktisch voorbeeld: u zoekt alles over de De Moor: dat vindt u o.m. in doos 18/3 D die zich bevindt op schap nr 6, 2de rij. Doe het hen maar na!

U kan elke woensdag bij hen terecht tussen 9 en 16 uur in de Kazerne Bootsman Jonsen Blok S 1ste verdieping. Zij zijn ook telefonisch te bereiken (uitsluitend op woensdag) op nummer 059/56.35.44 Bemilcom 9/2731/3544 (cfr. eveneens Neptunus nr 271 van juni 2003, p.102).



Archives Neptunus: dites nous ce que vous cherchez ...

Henry Drago et Philippe Sandras vous attendent chaque mercredi et sont prêts à répondre à (presque) toutes vos questions concernant notre Marine.

Ils viennent de terminer un travail fastidieux: répertorier sur support informatique ce que contiennent nos archives et ce boîte par boîte et étagère après étagère. Un exemple concret: vous recherchez tout sur le De Moor: on en parle notamment dans la boîte 18/3 D qui se trouve sur l'étagère n° 6, rangée 2. Qui dit mieux?

Vous pouvez leur rendre visite tous les mercredis de 9 à 16h à la Caserne Bootsman Jonsen Bloc S 1er étage. Pour info: téléphoner (le mercredi uniquement) au 059/56.35.44 Bemilcom 9/2731/3544 (voir également Neptunus n°271 de juin 2003, p.102).



The adventures of Tintin at sea

Ter gelegenheid van de 75ste verjaardag van het verschijnen van het eerste stripverhaal van onze beroemde reporter, werd op 31 maart een tijdelijke tentoonstelling geopend in het National Maritime Museum te Greenwich; zij is nog te bezichtigen tot 5 september. Men kan er o.m. de oudst gekende tekening van Kuifje bewonderen evenals een portret van zijn geestelijke vader Andy Warhol. The National Maritime Museum, The Queen's House en The Royal Observatory zijn open alle dagen van 10 tot 17 uur. Voor meer info: www.nmm.ac.uk of tel. 00499 208858 4422.

The adventures of Tintin at sea

A l'occasion du 75ème anniversaire de la parution de la première histoire de notre fameux reporter, une exposition temporaire retraçant les aventures de Tintin a ouvert ses portes le 31 mars au National Maritime Museum à Greenwich et pourra être visitée jusqu'au 5 septembre. On pourra y voir e.a. le plus ancien dessin connu de Tintin ainsi qu'une peinture de son créateur Georges Remi réalisée par Andy Warhol. Le National Maritime Museum, le Queen's House et le Royal Observatory sont ouverts tous les jours de 10 à 17 h. Pour plus d'informations: www.nmm.ac.uk ou tél. 00499 208858 4422.

Belangrijk bericht voor alle ex-MSO'ers

Bijgevoegd vindt u de link van de Europese NMSOA-site, waarop voormalige MSO-vaarders hun gegevens kunnen invoeren en zodoende meehelpen om een bestand op te bouwen van alle ex-MSO'ers ter wereld:

www.minesweep.org/europemso.html.

Andere interessante directe links zijn:

www.geocities.com/nmsoa1/Letter.html en
www.geocities.com/nmsoa3/Letter.html;

ze worden eerstdaags in het Europese menu opgenomen.

Si vous êtes un ancien des MSO's ceci est pour vous

Vous trouverez ci-dessous un lien au site européen de NMSOA où peuvent s'inscrire les marins ayant navigué à bord d'un MSO et contribuer ainsi à la construction d'un site reprenant les données des membres d'équipage de tous les MSO's du monde:

www.minesweep.org/europemso.html

D'autres liens directs intéressants sont:

www.geocities.com/nmsoa1/Letter.html et
www.geocities.com/nmsoa3/Letter.html;

à noter qu'ils seront repris sous peu dans le menu européen.

Info: Luc De Rop

M906 Breydel

Photo/foto: L. Van Ginderen



Hogere Zeevaartschool start Alumniwerking

Met het opstarten van een alumniwerking wil de Hogere Zeevaartschool Antwerpen de sociale contacten tussen de oud-studenten, de huidige studenten en de hogeschool bevorderen.

De alumni zullen ook meer betrokken worden bij de diverse activiteiten die in de hogeschool plaatsvinden. Hierbij wordt o.m. gedacht aan de cursussen en voordrachten die in het raam van permanente vorming worden georganiseerd, en waarbij de beroepservaring en de gespecialiseerde kennis van de oud-studenten zeker kunnen gevaloriseerd worden.

De website van de HZS, die in april in vernieuwde vorm on-line wordt geplaatst, zal het centrale communicatiemiddel worden. Alumni zullen toegang krijgen tot de virtuele leeromgeving en aldus eveneens volledig op de hoogte blijven van de academische en sociale activiteiten in de hogeschool. Ook rubrieken zoals de Jobmarkt zullen voor hen open staan. Oud-studenten die lid wensen te worden van de HZS-Alumnifamilie kunnen zich aanmelden bij de Hogere Zeevaartschool via e-mail op het adres dirk.chamon@hzs.be

L'Ecole Supérieure de Navigation lance une action 'Anciens Etudiants'

L'Ecole Supérieure de Navigation d'Anvers fait appel aux anciens étudiants afin de promouvoir les contacts sociaux entre ceux-ci et les étudiants actuels d'une part et l'école d'autre part.

Les 'anciens' seront également davantage associés aux diverses activités proposées par l'école, e.a. aux cours et conférences organisés dans le cadre de la formation permanente, dans lesquels l'expérience professionnelle et la connaissance spécialisée des anciens étudiants constitueront certes un atout.

Le site internet HZS, qui sera lancé sous une nouvelle forme en avril, sera le moyen de communication central. Les anciens étudiants auront ainsi accès à l'environnement d'enseignement virtuel et par ce biais ils resteront également informés des activités académiques et sociales de l'école. Diverses rubriques telle que Jobmarkt (Offres d'emploi) seront également accessibles. Les anciens étudiants qui désirent devenir membre de la grande famille des anciens de l'Ecole Supérieure de Navigation peuvent s'y inscrire par e-mail à l'adresse dirk.chamon@hzs.be

Babybobs (één maat)
3 verschillende kleuren
Prijs: 4 euro/stuk

Bobs pour bébés (taille unique)
3 coloris différents
Prix: 4 euro/pièce

blauw/bleu: SUN 00462 A
Ref.: rood/rouge: SUN 00462 B
wit/blanc Sun 00462 C



Kapitein-ter-zee in pluche
Hoogte/hauteur: 30 cm
Capitaine de vaisseau en peluche

Ref.: VAC 00461
Prijs/prix: 16 euro

Beschikbaar vanaf 01/05/2004
Disponible à partir du 01/05/2004

DUP: 00460 B



DUP: 00460 A

DUP: 00460 D



DUP: 00460 C

Decoratieve matroosjes voor fles
4 soorten
Marins décoratifs pour bouteille
4 modèles différents

Prijs/prix: 2,50 euro stuk/pièce

Miniship Belgium 2004

Deze club van miniship-verzamelaars (met deelnemers uit België, Nederland, Duitsland, Groot-Brittannië enz.) komt in 2004 bijeen op de derde zaterdagmorgen van elke maand van 10 tot 12u30. Deze bijeenkomsten hebben plaats in het Clubhuis van de Vlaamse Vereniging voor Watersport (VVW), Beatrijslaan 27 te 2050 Antwerpen-Linkeroever.

In de eerste plaats komen hier de standaard Waterline-modellen op schaal 1/1250 aan bod, naast ook andere maquettes, alsook scheepvaartdocumentatie. Een goed en aangenaam gesprek met shiplovers is hier altijd mogelijk.

De datums voor 2004 zijn als volgt: 17 april, 15 mei, 19 juni, 17 juli, 21 augustus, 18 september, 16 oktober, 20 november en 18 december.

De toegang is vrij en gratis. Te bereiken met trams 2, 3 en 15; lokaal VVW op loopafstand van halte premetro Station Frederik Van Eeden.

Contactadressen: Louis Van Cant, Populierenlaan 1 Bus 5, 2020 Antwerpen, tel 03/216.98.28 en Rob van Oosten, Zandstraat 32, 5131 AC Alphen NB, tel: 00-31-23-508.26.25 - fax:00-31-13-508.61.69.



Maritieme Ruilbeurzen 2004

De ruilbeurzen hebben in 2004 plaats op de MSC Knokke van 13 tot 17 uur op volgende datums: 3 april, 5 juni, 4 september, 2 oktober, en 4 december.

De MSC Knokke ligt gemeerd aan het Kemischdok te Antwerpen (vlakbij groot kruispunt Italiëlei/Noorderlaan). Gratis toegang-gratis parking.

Te bereiken met bus 1 van De Lijn: halte Technicum, Londenstraat.

De contactadressen zijn:

Eddy Van Herck

Noorderlaan 98 Bus 42
2030 Antwerpen,
tel + tax 03/542.29.26
Gsm 0477:38.19.73

Louis Van Cant

Populierenlaan 1 Bus 5
2020 Antwerpen
tel 03/216.98.28.

Computers
Netwerkondersteuning
3D Animaties
Webdesign



XENTRONICS

Tel : 03.774.55.76
Fax : 03.774.59.36

Adres: Langestraat 97
9150 Kruibeke

E-Mail : technical@xentronics.be
info@xentronics.be

Website : www.xentronics.be

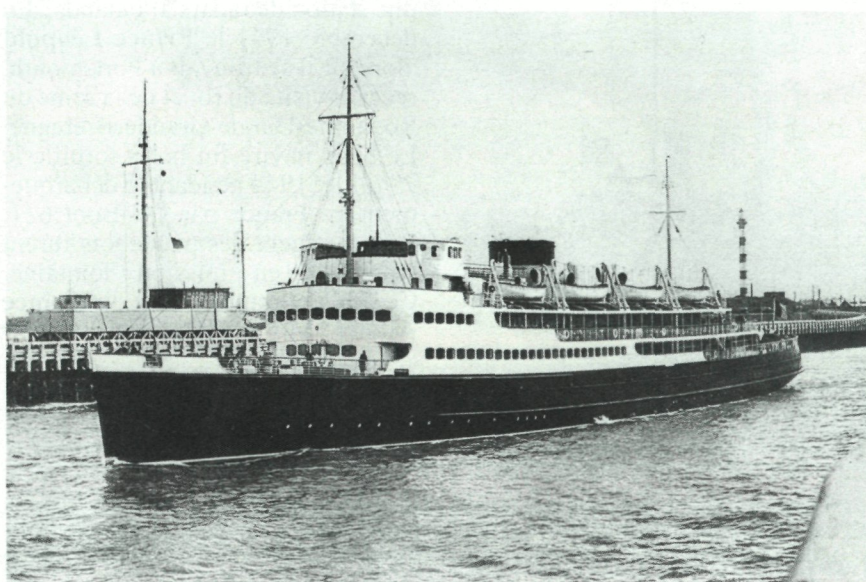
Paquebots belges au service des alliés

John De S. Winser a publié sous le titre «Short sea-long war» et l'égide de la «World Ship Society», un remarquable ouvrage auquel notre collaborateur le Cdt J. Van Puyvelde a prêté son concours. Il s'agit du fruit de longues et laborieuses recherches couvrant l'histoire souvent passionnante des transporteurs de troupes au cours de la guerre 1939-45. Le lecteur belge sera particulièrement intéressé au transport du corps expéditionnaire britannique du général lord Gort.

Les navettes militaires se multiplient dès septembre 1939. La République Française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne ont déclaré la guerre au III^{ème} Reich. En dépit des traités, l'Allemagne hitlérienne avait envahi la Pologne issue du traité de Versailles. Londres et Paris étant garants de la république forgée par le maréchal Pilsudski, le rappel à l'ordre du Führer était nécessaire et indispensable.

Une armada considérable de paquebots, parmi lesquels à partir du 10 mai 1940, les Belges assurèrent le transport des régiments au combat. Le va-et-vient maritime entre la France et l'Angleterre prit des allures pathétiques fin mai 1940 lorsque la Grande-Bretagne retira son corps expéditionnaire du continent. Des malles Ostende-Douvres furent soumises à rude épreuve notamment pendant l'évacuation sur grande échelle de Dunkerque, lorsque la Kriegsmarine et la Luftwaffe s'acharnèrent sur le trafic entre les deux côtes, et que la Royal Navy et la Royal Air Force furent mises à contribution avec succès.

A l'heure où partout les panzers et les stukas étaient victorieux ils ne furent pas en mesure de briser la victoire logistique des amiraux Ramsey et Abrial. Ceux-ci réussirent à mettre à l'abri 220.000 Anglais et 110.000 Français. Ainsi les futurs chefs de la victoire finale alliée en 1945 échappèrent aux griffes allemandes.



Dunkerque ne fut d'ailleurs pas le seul port mis à contribution pour l'évacuation des troupes en retraite: Le Havre, St.-Valéry-en-Caux, St.-Malo et Cherbourg y participèrent également

Le chapitre belge

L'ouvrage De John de S. Winser relate l'histoire de 119 navires et comporte onze sections. La première est consacrée aux navires belges de la ligne Ostende-Douvres, appartenant au gouvernement: les princes **Baudouin, Philippe, Albert, Léopold** et les princesses **Astrid, Joséphine-Charlotte** et **Marie-José** sont évoqués. Les deux périodes les plus pathétiques se situent évidemment en mai et juin 1940 lorsque les troupes britanniques évacuèrent le continent mais aussi en juin et les mois qui suivirent. En 1944, lorsqu'il fallut amener à pied d'œuvre en Normandie et en Provence, les divisions alliées qui assurèrent la victoire finale du 8 mai 1945.

Il y eut aussi des opérations importantes mais de moindre envergure principalement en Méditerranée lorsqu'il s'agissait des renforts amenés à Wavell et Auchinleck d'abord, à Montgomery ensuite pour assurer les premières victoires alliées sur l'Afrika Korps du maréchal Rommel et les unités italiennes du maréchal Graziani.

Plus tard il y eut le débarquement en Sicile et en Italie où les anglo-américains du général Eisenhower eurent fort à faire pendant plusieurs mois pour vaincre le redoutable maréchal allemand Kesselring. Comme intermèdes à ces opérations à grand retentissement, il y eut également la participation de paquebots belges à des raids plus modestes. Le plus connu fut évidemment celui de Dieppe le 19 août 1942 où périt dans les rangs de la flotte anglaise du capitaine de vaisseau Hughe-Hallett, le Lieutenant de vaisseau Victor Billet fondateur de la section belge de la Royal Navy, alors qu'il commandait en second une barge transportant des tanks du régiment canadien Calgary.



transport des raidmen appelés à détruire aux îles Lofoten (Norvège) les usines fabriquant de la glycérine pour la Wehrmacht. En 1942 le paquebot accomplit une mission similaire sur la côte française lorsque des commandos eurent comme tâche de neutraliser à Brunevalle une station de radars allemands. En décembre 1941 le **Prince Léopold** alors qu'il se trouvait à Portsmouth, reçut la visite du roi et de la reine du Royaume-Uni de Grande-Bretagne. Le beau navire fut hélas torpillé le 29 juillet 1944 pendant le débarquement en France par l'U-Boot 621. Plus rarement des paquebots furent employés en mission lointaine. Ce fut pourtant le cas du **Prince Albert**. Mis à la disposition du Far

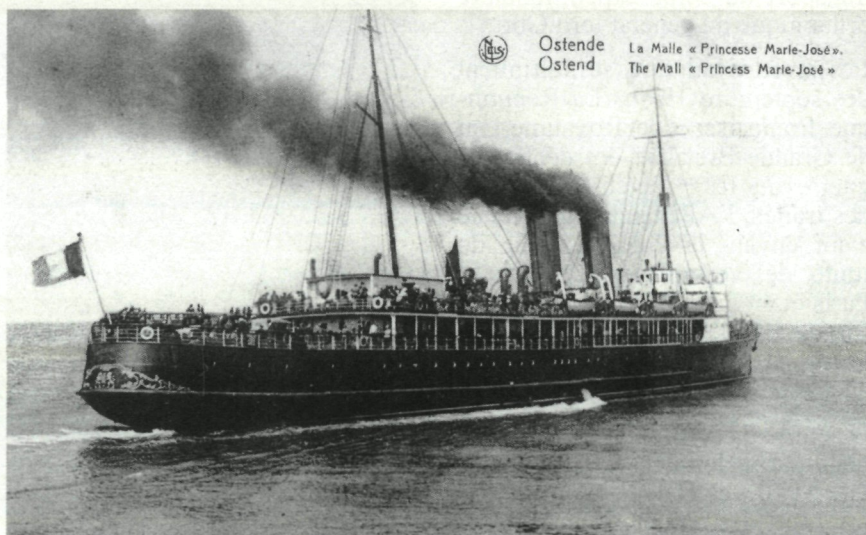
Eastern Service il participa à des opérations de transport en Birmanie et en Malaisie.

Ainsi, exposés aux mines et aux torpilles, aux assauts de l'aviation et de la marine ennemies, nos paquebots rendirent d'éminents services aux alliés. Ce n'est donc pas uniquement sur terre avec la brigade Piron et dans les airs avec la Raf que les Belges contribuèrent efficacement à la victoire alliée. Il importe que leurs sacrifices maritimes ne soient pas oubliés.

*Photo's: collection J.C. Vanbostal
P. Eygenraam*

Les pertes et les participations particulières

Un drame eut lieu dès le 14 juillet 1941 lorsqu'aux approches du Forth of Clyde et par un épais brouillard le **Prince Philippe** entra en collision avec l'**Empire Wave** qui se rendait de Glasgow à Belfast, et sombra: les 24 hommes d'équipage furent sauvés. En 1941 le **Prince Albert** se vit confier le



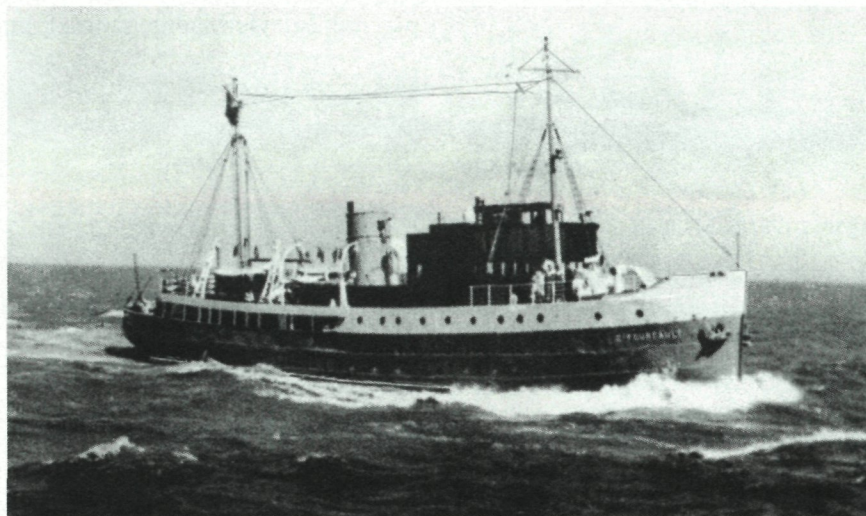
Computer Hard & Software • Netwerken en Netwerkbeheer
Herstellingen en consulting • Software op maat
Webdesign • Internet: Planet Internet & Telenet

advanced computer solutions
Kruislaan 4 • 8450 Bredene
info@advanced-c-solutions.be
tel-fax 059-33 07 54

Onze loodsboten van 1830 tot heden (VII)

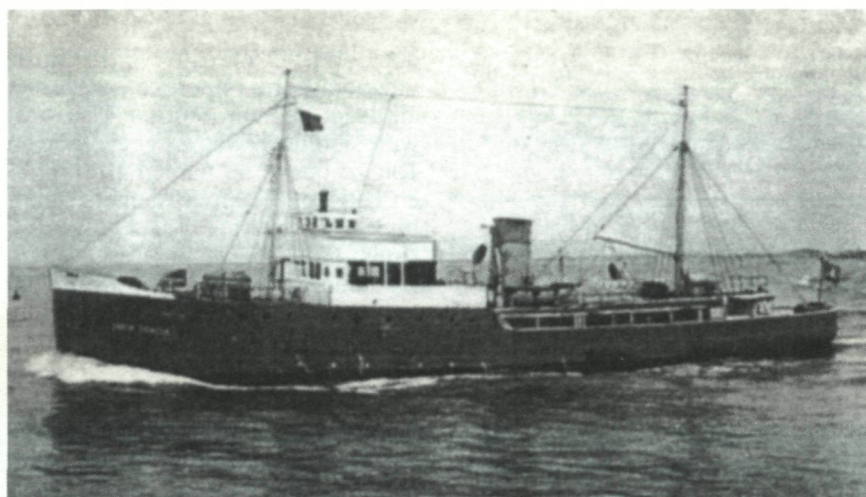
V. Onze loodsboten na de oorlog

Op 25 april 1950, toen alle drie de nieuwe loodsboten in de vaart waren, werden de MLB's 14 en 16 buiten dienst gesteld. Op 29 juni besloot men de MLB 14 tegen schootprijs te verkopen en de MLB 16 te behouden voor de Rijkszeevaartschool te Oostende. De MLB 14 werd gekocht door een consortium van Belgische Quakers. Onder de naam **Santa Teresa** werd hij als jacht ingeschreven onder Liberiaanse vlag. Nadat het schip gedurende lange tijd in een dok in Oostende was blijven liggen werd het doorverkocht aan de Italiaanse



1952: De "Cdt Fourcault", ex-MLB 16, ex-"H.M.S. Kernot" en in 1945 opnieuw MLB 16

Foto: collectie R. Coulier



1952: De "Santa Teresa", ex-MLB 14, ex-"H.M.S. ASTRAL" opnieuw MLB 14 in 1945.

Foto: Dewulf-Pottier in Wandelaer

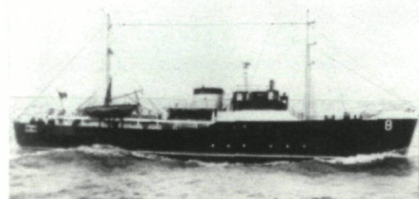
rederij Napoli Beverello Linee Marittime Partenopee, voor de passagiersdienst Napels-Capri. Begin maart 1952 verliet het Oostende onder Italiaanse vlag. De MLB 16, van zijn kant, werd in de werkplaatsen van het Zeewezen omgebouwd tot opleidingsschip en kreeg de naam **Commandant Fourcault**¹. Dit schip had echter geen bemanning en het kwam pas in maart 1952 onder bevel van kapitein Laureys. Op 15 april van dat jaar had in aanwezigheid van de bevoegde autoriteiten, waaronder de minister van Verkeerswezen, de proefvaart plaats; die moest echter aanzienlijk ingekort worden wegens de opkomende mist, met als heilzaam gevolg dat de minister een radar voor het schip beloofde!

¹ Cdt Fourcault was de bevelhebber van het tweede schoolschip van de Belgische koopvaardij, het driemastfregat Comte de Smet de Naeyer, dat in april 1906 in nog niet helemaal opgehelderde omstandigheden verging in de Golf van Biskaje. Drieëndertig opvarenden kwamen om het leven, waaronder Cdt Fourcault zelf die naar eeuwenoude zeemanstraditie op zijn brug bleef tot het schip in de golven verdween.



1950: LB 7, ex-MLB 17

Foto: collectie V. Grunewald



1950: LB 8, ex-MLB 18

Foto: collectie R. Roosens

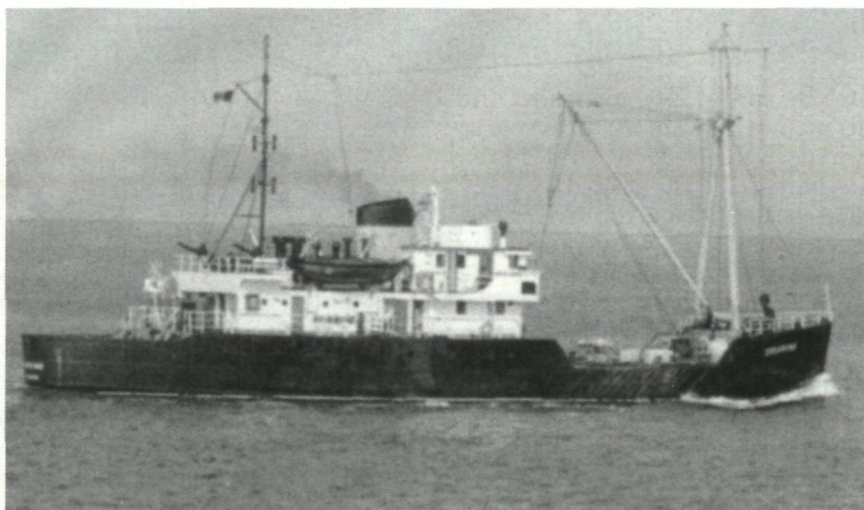
Eind augustus 1950 besloot het bestuur van het Zeewezen de MLB's 17 en 18 resp. het nummer 7 en 8 te geven, aangezien er nooit meer zulk groot aantal loodsbotten zou zijn. Voorts werd beslist, gezien het verdwijnen van de laatste stoomloodsboot –de SLB 19– einde 1948, voortaan alle loodsbotten met de afkorting LB aan te duiden (de afkortingen MLB en de SLB verdwenen voorgoed). Uit

pure gewoonte bleef het personeel ze echter nog altijd boot 17 en boot 18 noemen.

Begin 1954 werd een nieuwe sleepboot besteld bij Béliard-Crichton te Oostende. Hij kreeg de naam **Zeetijger** en werd te water gelaten op 27 oktober van datzelfde jaar. Het was een prachtig schip: 38,5 meter lang, dieselelektrische voortstuwing –twee dieselmotoren van 625 pk bij 750 toeren en twee Acec-elektromotoren van 450 pk– met één vierbladige schroef; bij

180 toeren van de schroef haalde het schip ruim 13 knopen. Bij de indienststelling van de nieuwe sleper, na zijn proefvaart op 4 april 1956, werd de stoomsleepboot nr 5 uit 1922 uit dienst genomen en verkocht; sleepboot nr 5 –345 ton, 1200 pk, gebouwd te Danzig –, was de laatste stoomsleepboot en ook de laatste tweeschroevige sleper van het staatszeewezen.

In 1957 gingen de Tender 1 en Tender 2 uit de vaart na meer dan zesentwintig jaar trouwe dienst bij



1958: Betonningsvaartuig "Zeearend"

Foto: collectie R. Coulier



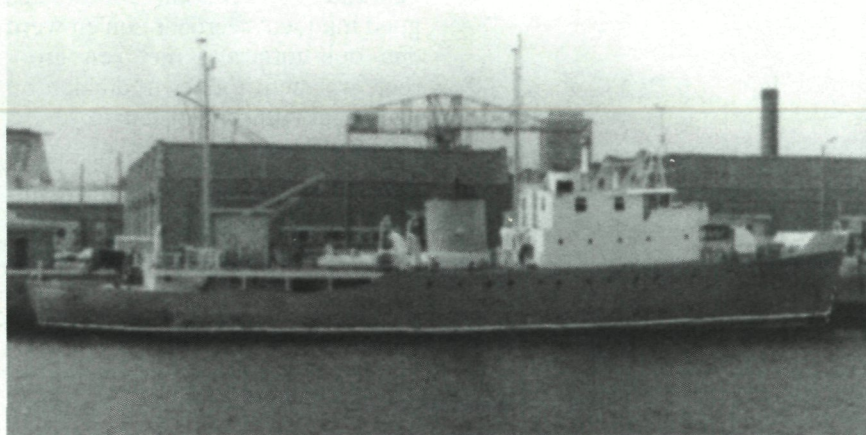
1956: De sleepboot "Zeetijger".

Foto: collectie R. Roosens

het Loodswezen. Ze werden zoals gewoonlijk bij opbod verkocht, met als inzet de schrootprijs. Een Antwerpse rederij was de gegadigde en zou ze onder de namen **Bulldog 1** en **Bulldog 2** aanwenden als sleepboot, functie waarvoor ze eigenlijk sinds hun bouw uitgerust waren. De verdere levensloop van die tenders ben ik niet meer nagegaan. Gewone loodsbotten zouden voortaan de tenderdienst verzekeren; de twee oudste, nl. de LB 7 en de LB 8, werden ervoor aangewend.

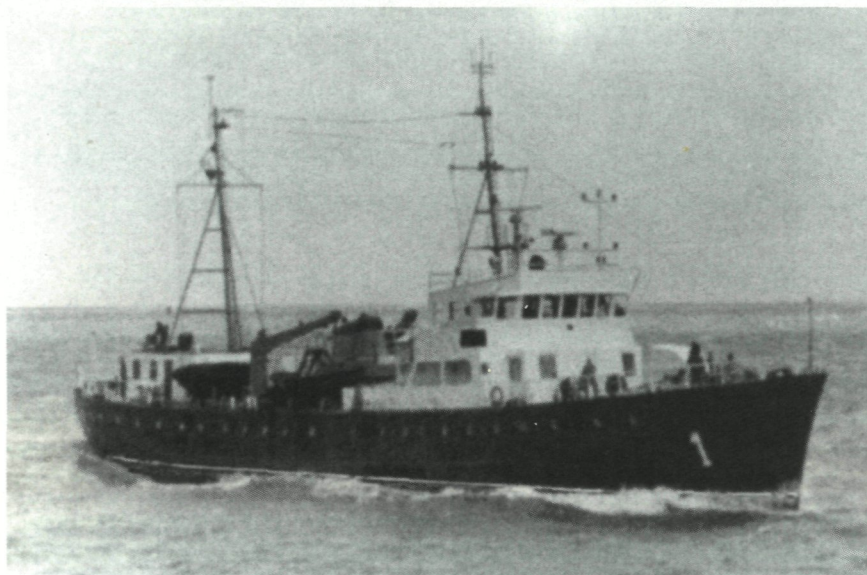
Op 30 januari 1957 werd op de Boelwerf te Temse het nieuwe betonningsvaartuig van het Zeewezen, de **Zeearend**, te water gelaten. Het schip was 48 meter lang. Het was een dieselelektrisch² enkelschroefschip met twee 600 pk dieselmotoren en twee elektrische

² Dieselelektrisch aangedreven vaartuigen hebben het voordeel dat ze hun doel –in dit geval de boeien– zeer langzaam kunnen benaderen.



1961: De (2de) Cdt Fourcault (ex-LB 8).

Foto: R. Coulier



1968: LB nr 1.

Foto: collectie V. Grunewald

motoren van elk 450 pk. Op de proefvaart op 9 en 10 mei haalde het 13 knopen. De oude **Zeehond** bleef nog een tijd in dienst met het oog op het vele werk in verband met de nakende veranderingen van het boeiensysteem en de vele te onderhouden wrakboeien. In 1988 werden aan de **Zeearend** heel wat verbouwingswerken uitgevoerd. Na 30 jaar bleek de romp nog in zeer goede staat te zijn. Het schip kreeg nieuwe motoren en de twee benige voormast met laadbomen en lieren werd vervangen door een elektrisch-hydraulisch vouwbare kraan. Naar verluidt zou het reeds meer dan 46-jarige schip binnenkort vervangen worden door een schip dat tevens zou uitgerust

worden met apparatuur voor oliebestrijding; het wordt in ieder geval een 'multi purpose' schip.

Loodsboot 8 ging uit dienst en werd in 1960 op de werkplaatsen van het Zeewezen omgebouwd tot schoolschip waarbij hij een volledig nieuwe brug kreeg. In 1961 werd het schip overgedragen aan de Rijkszeevaartschool te Oostende –waar ook de leerlingen van de Hogere Zeevaartschool Antwerpen een deel van hun opleiding volgden– en werd het het tweede schip met de naam **Commandant Fourcault**. De eerste **Commandant Fourcault** (ex-MLB 16, ex-HMS **Kernot**, opnieuw MLB 16 in 1945) werd gesloopt. Op 22

oktober 1962 werd het bevel van het nieuwe opleidingsschip toevertrouwd aan de jongste gezagvoerder van België, kapitein Gaston Van Eeckhoutte.

Vanaf 1964 werden bij de eerste gelegenheid alle reddingsboten en hun respectieve davits weggenomen en plaatste men automatisch opblaasbare vlotten van het merk Beaufort.

In juni 1965 brak er brand uit aan boord van de LB 7 op zijn stand-by ligplaats aan de pier te Vlissingen. De bemanning ontdekte de brand te laat en kon het vuur niet meer bedwingen. De sleep- en blusboot **Scaldis** die vlak achter de loodsboot gemeerd lag kwam ter hulp en slaagde er na lange tijd in de brand te blussen. Door de grote hoeveelheid bluswater maakte de LB 7 zwaar slagzij; de **Scaldis** pompte hem leeg en later werd hij naar Oostende gesleept. De schade bleek echter te groot om het 26-jarige schip te herstellen en er werd een nieuwe loodsboot besteld bij de scheepswerf van Rupelmonde. Het onderzoek naar de oorzaak van de brand wees uit dat hij te wijten was aan een onvoorzichtigheid van de matrozen; men had nl. vergeten de broodrooster in de pantry uit te schakelen terwijl iedereen TV keek. De LB 7 werd pas in 1968 als schroot voor de sloop verkocht aan een Antwerpse firma; tot dan lag hij in het Marinedok.

De nieuwe loodsboot kwam in augustus 1968 als de LB 1 in dienst. Qua constructie verschilde hij erg van de vorige loodsboten, hoewel hij uiterlijk veel gelijkenis ermee vertoonde. Het 55,10 meter lange schip was uitgerust met twee radars, een magnetisch kompas en een gyrokompas, een Decca-navigator enz. De brug was grotendeels in aluminium gebouwd. De LB 1 had een gelaste romp; beide ankers zaten geborgen in een uitsparing binnen de scheepshuid en enkel nog midscheeps was er een houten dek gelegd. Er waren geen laadbomen meer om de motorjollen –nu vier in getal– binnen of buiten boord te zetten, maar een éénarmige davit die tussen de jollen was opgesteld en die van op de achterzijde van de brug kon bediend worden. Voor de voortstuwing zorgden twee ABC



1968: Het lichtschip "Wandelaar" definitief uit de dienst.

Foto: Dewulf-Pottier

dieselmotoren van elk 550 pk die rechtstreeks bediend werden vanaf de brug; wegens het lawaai van de sneldraaiende motoren was er een aparte controlekamer voor de motorist van dienst. Dit schip luidde een nieuwe generatie loodsbotten in.

Op 20 september 1968 werd het lichtschip **Wandelaar** definitief weggenomen. Het lag sedert het einde van WOII niet meer ter hoogte van Blankenberge maar aan de Akkaert-bank, in de onmiddellijke nabijheid van boei A9 waar de loodsboot kruist, op de positie 51°22'22"N-02°47'25"E.

Einde 1968 gingen de staatsleepboot **Zeeleeuw** en het sleep- en betonningsvaartuig **Zeehond** na respectievelijk 36 en 34 jaar dienst uit de vaart. Beide vaartuigen hebben enorme prestaties verricht, vooral tijdens de tweede wereldoorlog. De **Zeeleeuw** was een formidabele sleper maar een slecht



1972: Sleepboot "Zeemeeuw".

Foto: collectie R. Roosens

zeeschip bij stormweer met een felle zeegang. Hij was inderdaad net iets te kort maar men had hem bewust zo gebouwd omdat hij voor

wordt vervolgd

R.F. Coulier



In 1972 werd bij wet de RMT (Regie voor Maritiem Transport) opgericht voor het beheer en de exploitatie van de staatspakketboten en ferries. Loodswezen en bebakening werden afgesplitst; na de regionalisering van 1988 kwamen deze twee diensten onder de bevoegdheid van de Vlaamse gemeenschap. In 1997 werd de RMT opgedoekt wegens verlieslatende uitbating.

Les raids sur les îles Lofoten et les côtes norvégiennes de décembre 1941 - janvier 1942

Avant-propos

Ces raids ont éveillé mon intérêt, certes par la présence de nos paquebots LSI(S), mais également par l'audace de risquer des forces alliées importantes durant plus d'une semaine à une distance lointaine de la Grande-Bretagne. Ensuite cette coïncidence de l'appellation 'Force J' des forces militaires et navales de la première opération, m'a naturellement rappelé l' 'Opération Jubilee' ... et forcé de les comparer.

Ce qui est frappant, à part toutes autres considérations, c'est qu'on est d'accord d'exposer fin 1941 deux croiseurs aux dangers des Stukas et U-boats pendant 10 jours à 300/500 milles des côtes britanniques, mais pas un seul croiseur dans la Manche le jour du 19 août 1942!

Cette nouvelle constatation renforce ma conviction que Churchill a délibérément modifié les plans de Mountbatten, afin de provoquer l'échec de Dieppe, démontrant ainsi aux Américains et Russes l'impossibilité d'ouvrir un second front en Europe en 1942.

Prologue

Le matin du 4 mars 1941 les Commandos n° 3 et n° 4, accompagnés d'une troupe de l'Armée Royale Norvégienne, attaquent avec succès les objectifs des îles Vestvågøy et Austvågøy des Lofoten. Les pertes sont minimales. Tous les objectifs sont atteints: 10.000 tonnes de navires coulés, usines et installations du port de Svolvær endommagées. Dans les 200 Allemands sont faits prisonniers et environ 300 réfugiés norvégiens retrouvent la liberté en Angleterre.

Fin 1941 Churchill demande au Rear Admiral Lord Louis Mountbatten d'organiser un raid de grande envergure sur les îles Lofoten, dans le but de protéger les convois alliés de Mourmansk et de retenir en Norvège des forces allemandes du front russe. Sous la direction de Mountbatten des plans sont élaborés et le haut commandement des opérations est confié à l'amiral Sir Jack Tovey. Entre parenthèses, sachez que pour l'un des trois raids projetés, l' 'Opération Archery', l'élaboration des plans débuta à Londres le 6 décembre, que des manœuvres furent effectuées avec satisfaction, et que les forces combinées furent prêtes pour le débarquement le 27 du même mois!

Présentation des opérations

Le raid principal, l' 'Opération Anklet', avec occupation temporaire du terrain, sera appuyé par deux autres raids de diversion consécutifs sur les côtes sud-ouest de la Norvège, les opérations 'Archery' et 'Kitbag'. Ils ont tous comme mission de couper toutes les lignes de communications et de détruire des objectifs militaires et économiques (pas un mot sur les radars allemands dans les archives 'Secret'!). Le conseiller de l'Air Marshall Leigh Mallory met le Bomber Command et le Coastal Command de Wick (Ecosse) et des Shetlands à la disposition de l'amiral Tovey: une quinzaine d'avions Blenheim et Beaufighter pour la protection des forces, dix Hampdens pour le lâchage de fumigènes et les bombardements et dix-huit Blenheims pour les bombardements de diversion.



Composition des forces des trois opérations

Opération Anklet:

22 décembre 1941–1er janvier 1942

CIC: Rear Admiral L. H. K. Hamilton à bord du croiseur HMS **Arethusa**.

La 'Force J' est dotée de 1 croiseur, 14 destroyers, 3 LSI (S), 2 pétroliers et 1 store-ship.

Les destroyers: HMS **Somali, Bedouin, Ashanti, Eskimo, Harrier, Speedwell, Halcyon, Scott, Lamerton** et **Wheatland** – les **Krakowiak** et **Kujawiak** de la Marine Polonaise et les **Acanthos** et **Eglantine** de la Marine Royale Norvégienne.

Les LSI(S): HMS **Princesse Joséphine-Charlotte, Prins Albert** et **Jaunty**.

Les pétroliers **Black Ranger** et **Grey Ranger**.

Le store-ship danois **Gudrun Maersk**.

Le N° 12 Commando du Lt Colonel M.S. Harrison, les Signals officers et les 'E' troops du major Watt Torrance OBE.

(Estimation des forces militaires: ±70 officiers et ± 750 hommes.)



HMS Arethusa.

Opération Archery: 25-27 décembre 1941

CIC RN: Rear Admiral Burrough et
CIC Army: Brigadier J.C. Haydon
DSO, OBE, tous deux à bord du
croiseur HMS **Kenya**.

Cette force combinée dispose d'un
croiseur, 4 destroyers, 2 LSI(S) et
un sous-marin comme éclaireur.

Les destroyers: HMS **Onslow**,
Oribi, **Offa** et **Chiddingfold**.

Les LSI(S): HMS **Prince Charles**
et **Prince Leopold**.

Le sous-marin HMS **Tuna**.

Le N° 3 Commando, deux troupes
du N° 2 Commando, un détache-
ment des N° 4 et N° 6 Commandos
et une troupe de l'Armée Royale
Norvégienne.

Des officiers du MI9, de la Special
Service Brigade et de la Signals
Section.

Les militaires sont répartis en cinq
groupes; les commandants respec-
tifs sont: Lt R.A. Clement (Gr 1),
Major Dunford-Slater (Gr 2), Major
J.M.T.F. Churchill MC (Gr 3), Cap-
tain R.A. Hooper (Gr 4 – réserve) et
Captain Birney (Gr 5).

Ces cinq groupes représentent 51
officiers et 525 hommes.

Des reporters et photographes de la
presse et de la BBC sont égalemen
présents.

Opération Kitbag: 4-7 janvier 1942

Un raid sur Frøya et alentours, avec
une force combinée similaire à
celle d' 'Archery', était prévu pour
le 29-30 décembre 1941. A la suite
de renseignements contradictoires
concernant l'arrivée imminente du
Tirpitz et de renforts allemands,
le plan et la date sont plusieurs fois
modifiés¹. Toutefois, le 4 janvier
les navires prévus au plan original
arrivent à Scapa Flow et aux Shet-
lands, tandis que le sous-marin hol-
landais **O.14** est déjà au large des
côtes norvégiennes.



Tirpitz.

Le 6 janvier à 04h40 l'amiral
Tovey décide de remplacer le raid
commando par un bombardement
naval et aérien. Cette décision de

dernière minute a libéré entre autres
nos deux LSI(S) HMS **Prince
Charles** et **Princesse Joséphine-
Charlotte** de toute action les 6 et 7
janvier. Cette nouvelle mission est
assurée par deux destroyers et les
Blenheims du Bomber Command
de Wick.

CIC : Captain Percy Todd à bord
du destroyer HMS **Inglefield**, com-
mandé par le Lt Cdr Linton Hardie
RN.

Le destroyer HMS **Intrepid** - CO
Cdr John Hext Lewe RN.

Le sous-marin hollandais **O.14** -
CO Ltz 1K1 G. Quint².

Les opérations

Opération Anklet

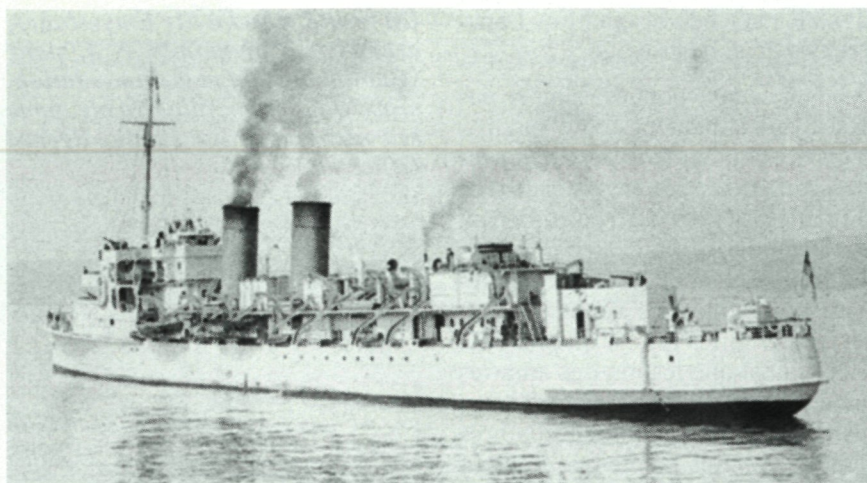
Le 22 décembre 1941 l'armada de
la 'Force J' appareille de Scapa
Flow et des Shetlands, destination
les îles Flagstadøy et Moskenesøy
des Lofoten. A la suite d'avaries
le destroyer HMS **Wheatland** et le
LSI(S) HMS **Joséphine-Charlotte**
rebrousse chemin (les comman-
dos auraient été transférés à bord de
trois destroyers).

Après un voyage de 500 miles,
la 'Force J' entre à l'aube du 24
décembre dans les eaux calmes
du Vestfjord, tandis que la station
radio-télégraphique de Sorvagen
donne l'alerte. A 07h20, précédés
d'un bombardement naval et d'un
lâcher de fumigènes, les débarque-
ments ont lieu sans rencontrer de
grande résistance. Les villes de
Flakstad, Reine et Moskenes sont
occupées. La station radio-télégra-
phique de Sorvagen est détruite et
vers midi les deux îles sont entre les
mains des alliés.

Entretemps les destroyers **Ashanti**,
Eskimo et **Somali** et le croiseur
Arethusa capturent deux cargos
norvégiens, le **Kong Harald** et le
Nordland, au large de Tranøy (île
Hamarøy) et coulent un cargo armé

¹ En fait ce n'est que le 14 janvier 1942 que le Tirpitz, escorté par quatre destroyers, quitte Willemshaven pour arriver le 16 janvier à Trondheim.

² Le sous-marin O.14 se trouve le 10 mai 1940 à Curaçao qu'il quitte le 11 juillet pour arriver, via Halifax (Canada), le 22 décembre au port de Dundee en Ecosse. En janvier 1941 il fait partie de la 9^{ème} Flottille de Dundee sous l'autorité de l'amirauté britannique.



Prince Charles

allemand, le **Grieli**, après avoir récupéré la correspondance postale de Narvik.

L'avant-midi un avion de reconnaissance de la Luftwaffe survole le **Lamerton** à Sovagen et le **Prins Albert** à quai dans le port de Reine. Vers le soir plusieurs navires de la 'Force J' sont à l'ancre dans le Vestfjord, tandis que les destroyers **Bedouin** et **Kujawiak** reçoivent l'ordre de patrouiller pendant toute la nuit.

Le 25 décembre plusieurs navires de la Royal Navy sont amarrés dans le port de Reine et des destroyers patrouillent dans le Vestfjord, vide de toute navigation ennemie. Dans la matinée l'avion de la Luftwaffe est de retour et l'après-midi il lâche une bombe à retardement ou une grenade sous-marine, qui secoue sévèrement l'**Arethusa** sans toutefois occasionner de graves dommages.

Le 26 décembre, à part la mention de l'occupation des villes de Flakstad et de Reine, pas un mot sur les activités des alliés ou de l'ennemi.

Pendant la nuit du 27 au 28 le QG de Scapa informe que des avions venus du Danemark et de la Hollande se dirigent vers le nord de la Norvège et que des Stukas sont déjà arrivés à Bodö. Au matin du 28 le Rear Admiral Hamilton décide d'évacuer les îles, ordonne le rassemblement des forces armées et la formation du convoi au large de Reine. Il assure le retrait par l'organisation de patrouilles dans le Vestfjord et au nord de la Norvège. Lors de la formation du convoi l'**Arethusa** et le **Scott** entrent en collision, sans graves conséquences.

Faute de carburant les deux cargos norvégiens sont sabordés par sabotage des salles de machines. Entre-temps le destroyer **Wheatland** a rejoint la 'Force J'.

Dans l'après-midi du 28 le convoi escorté par le croiseur et neuf destroyers quitte les Lofoten. Le 29 décembre, dans le Vestfjord, les destroyers **Halcyon**, **Harrier**, **Speedwell** et **Wheatland** reçoivent l'ordre de rejoindre le convoi. Le 30 la mission au nord du **Lamerton** prend fin et il met le cap sur Scapa Flow.

Le 1er janvier 1942 la 'Force J' arrive sans aucun incident à Scapa Flow avec 266 réfugiés norvégiens, 6 'quislings' et 8 prisonniers allemands. L'opération est considérée comme réussie, le beau temps et la mer calme des dix derniers jours ayant certainement favorisé ce raid. Seize mille tonnes de navires sont coulés et tous les objectifs atteints, sans grandes pertes pour les alliés (il y aurait eu une cinquantaine de victimes parmi les commandos et une dizaine parmi les militaires norvégiens).

Opération Archery

L'armada quitte Scapa Flow dans la nuit du 25 décembre. Surprise par une tempête elle s'abrite à Sullom Voe (Shetlands). Après l'accalmie elle poursuit sa route le 26 au soir pour arriver dans les eaux territoriales norvégiennes le 27 à l'aube.

Le 27 à 07h00 le sous-marin **Tuna** arrive le premier dans le Vaagsfjord, donne le 'All clear signal' et procure les coordonnées exac-

tes de navigation. Vers 08h15 les navires de guerre ouvrent le feu sur les batteries côtières tandis que les Hampden lâchent des bombes et des fumigènes sur les aires de débarquements. Entretemps les Blenheims bombardent les aérodromes de Herdie et de Stavanger.

A partir de 08h48 les débarquements ont lieu:

- Groupe 1: Le détachement de commandos et celui de l'Armée Royale Norvégienne débarquent près de Hollevik, détruisent les défenses allemandes dans la région du village de Halnösvik et se rendent à Vagsøy porter assistance au groupe 2.

- Groupe 2: Les commandos débarquent au sud-ouest de Vagsøy et attaquent la ville sous une très vive opposition allemande. A la suite de l'arrivée des groupes 1 et 5 la ville tombe entre les mains des alliés. Des usines ainsi qu'une centrale électrique sont détruites.

- Groupe 3: Après une canonnade par le HMS **Kenya** les commandos débarquent sur l'île de Maløy sans rencontrer de grande résistance de la part des Allemands qui, d'après les Anglais, sont complètement démoralisés. A 09h00 le major Churchill signale que l'île est sous son contrôle, que tous les objectifs sont atteints et qu'il y a des prisonniers allemands.

- Groupe 4: Aucune indication d'interventions ou d'activités quelconques de cette unité de réserve.

- Groupe 5: Le destroyer HMS **Oribi**, avec à son bord des commandos, et le HMS **Onslow** entrent dans les eaux du Ulvesund. Le débarquement a lieu au nord de Vagsøy. Les commandos ont comme mission d'arrêter tout renfort éventuel allemand et de rejoindre ensuite les unités qui combattent à Vagsøy.

Pendant ces diverses opérations un combat aérien a lieu entre des avions de la Luftwaffe et de la RAF. De son côté la Royal Navy coule sept cargos et saborde deux cargos armés allemands, le **Fritsen** et le **Föhn**, après avoir récupéré codes et documents confidentiels.

A 13h45 le colonel Dunford-Slater ordonne l'évacuation et à 14h45 l'armada quitte le Vaagsfjord, ayant

accompli la mission avec succès. Toutes les défenses allemandes, une centrale électrique, diverses usines, le phare ainsi qu'une station radiotélégraphique sont détruits. Quinze mille tonnes de navires coulés, 4 Heinkels abattus, 150 Allemands tués, 98 Allemands et 4 'quislings' prisonniers.

Victimes parmi les alliés: les commandos ont 17 tués et 53 blessés; la Royal Navy 2 tués et 6 blessés; parmi les Norvégiens il y aurait eu 5 victimes; 2 Beaufighters et 1 Blenheim de la RAF abattus (10 victimes?).

Dans la soirée du 27 décembre l'armada arrive à Scapa Flow, avec également à bord 71 réfugiés norvégiens.

Opération Kitbag

Le 4 janvier à 12h05 le sous-marin **O.14** quitte Lerwick (Shetlands) avec mission de patrouiller le long des côtes norvégiennes et dans les eaux du Froysjoen. Le 6 janvier à 04h40 il se trouve au large de l'île Hovden où il apprend l'annulation du raid commando. A 21h05 il

signale au QG de Scapa Flow l'arrivée des deux destroyers.

Pendant deux bonnes heures les destroyers attaquent toute navigation et bombardent les défenses et installations côtières à partir de Botnane. HMS **Intrepid** détruit une usine frigorifique aux alentours de Botnane tandis que HMS **Inglefield** bombarde une usine de conserve à ¾ miles à l'est du phare de Flórö, ainsi que les navires amarrés dans le port de Flórö. Entretemps les Blenheims bombardent d'autres régions côtières tandis que le **O.14** reçoit l'ordre de patrouiller au large des côtes nordiques.

Vers minuit les deux destroyers quittent les eaux norvégiennes pour Scapa Flow. Le 7 janvier, à midi, le **O.14** reçoit l'ordre de retourner à son port d'attache.

Divers cargos ont été coulés, des installations du port de Flórö et des défenses côtières ont été endommagées, sans apparemment occasionner de pertes de vies ni dégâts aux navires et avions RAF (aucun autre détail n'est disponible dans les archives).

Un grand merci à Mr Emyr Jones, archiviste Commando N°4, pour sa collaboration et documentation, ainsi qu' à ma fille Nicole pour ses recherches au Public Record Office de Kew.

Mes sources:

archives ADM1/12252, -12297, & -12312 et ADM116/4381, WO106/1988 & WO231/5 du P.R.O.

Photos: collection J.C. Vanbostal
G. Billet

Abréviations:

CIC: Commander in Chief
CO: Commanding Officer
DSO: Distinguished Service Order (for gallantry to all armed forces)
LSI(S): Landing Ship Infantry (Small)
MC: Military Cross (for gallantry in action against the enemy)
OBE: Officer (of the Order) of the British Empire



Turbo's Hoet



**Uw Turbospecialist
Votre spécialiste Turbo
Ihre Turbospezialist**

Turbo's Hoet P & R N.V.
Bruggesteinweg 145
B - 8830 Hooglede
België
Tel.: 051/25.24.36
Fax: 051/20.05.07

GARRETT



HOLSET



IHI

MITSUBISHI

MARITIEM PANORAMA

Oostende wordt best beveiligde haven van het land

- *Één enkel badgesysteem voor het hele havengebied.*
- *Britse immigratiediensten coöpereren met Oostends havenbedrijf.*
- *Één overkoepelend bewakingssysteem van videocamera's.*

Tijdens het jaar 2003 heeft de Oostendse haven zo'n 285.000 trucks op haar roro-lijnen naar Engeland vervoerd. Dit was een stijging met net geen 25% ten overstaan van het jaar voordien. Voor 2004 wordt voor deze trafieken een groei van circa 10% verwacht. Het is dan ook duidelijk dat de roro-activiteiten van de Ensorstad de wind in de zeilen hebben. Deze merkwaardige expansie brengt voor Oostende ook een aantal beslommeringen met zich mee, niet in het minst te maken met veiligheid. Op de recente viering van het 15-jarig bestaan van de Oostendse Havengemeenschap wijdde afgevaardigde beheerder Paul Gerard bijzondere aandacht aan dit onderwerp.

Aan het begrip 'veiligheid' zijn twee aspecten verbonden, die in het engels beter verwoord worden: safety en security. Safety is het veiligheidsaspect dat toepasselijk is op al wie actief betrokken is bij de havenactiviteiten. Het is van primordiaal belang voor de vlotte afhandeling van de verladingsactiviteiten en daarvoor bestaan er in alle havens sinds lang de nodige structuren op niveau van de bedrijven. Vrij recent kwam daarbij het aspect security opduiken, voornamelijk in zeehavens die op Engeland opereren zoals Oostende en

Zeebrugge bij ons. Het gaat hier in concreto over de beveiliging tegen diefstal en andere criminele activiteiten zoals smokkel van drugs, illegale migratie en terroristische activiteiten. We weten dat heel wat havens aan het Kanaal gelegen thans met zware problemen te kampen hebben op het gebied van mensensmokkel.

Één badgesysteem voor de hele haven

In Oostende heeft de havendirectie niet gewacht op overheidssteun in dit domein. Al geruime tijd voert ze een doorgedreven veiligheidsbeleid in samenwerking met alle havengebruikers. AGHO heeft dus vrij vlug de teugels in eigen handen genomen en was in dit domein de eerste die personeel in dienst nam om de havenbedrijven te helpen bij de beveiliging van hun terminals. Inmiddels is dit verder uitgewerkt met de twee stevedores die in Oostende opereren. Zo zijn momenteel alle roro-terminals omheind en beveiligd, en een Schengen-controlepost ingericht. Één enkel badgesysteem werd voor de hele haven ingevoerd en beheerd door AGHO. Hierbij verloopt de samenwerking met de Scheepvaartpolitie bijzonder vlot. De Britse Immigratiedien-

sten droegen daar hun steentje toe bij en investeerden onlangs in twee hartslagdetectoren die op efficiënte wijze op elke roro-terminal ingezet worden in de strijd tegen illegale migratie. De vaste stek van de Britse Immigratiedienst in ons land is trouwens in Oostende gevestigd, waar zij over een kantoor beschikt in het havengebouw.

De doeltreffendheid van deze investering blijkt uit volgende cijfers: daar waar in Zeebrugge en Calais het aantal opgespoorde illegalen nog tot 700 à 900 per maand oploopt, is dit in Oostende gedaald tot zo'n 20 à 40. Weliswaar is Oostende een relatief kleine haven, maar de vrij korte route naar Engeland was er dan ook bijzonder attractief. Thans is Oostende bepaald onaan-trekkelijk geworden voor mensen-smokkelaars. Zopas werden de jaarcijfers voor 2003 vrijgegeven. Hieruit blijkt dat Oostende globaal slechts 500 illegalen oppakte. Volgens het parket van Brugge is één op de vier kandidaten om illegaal in Groot-Brittannië te geraken nog altijd succesvol. Het gaat wel om een verbetering, want tot voor kort was het nog één kans op drie. Dit jaar zijn in Groot-Brittannië 142 illegalen ontdekt toen ze er arriveerden aan boord van een schip afkomstig uit een Vlaamse kusthaven.

Verladers en transporteurs die op Oostende opereren, alsook de rederijen Ferryways en Transeuropa Ferries, zijn dan ook bijzonder tevreden over deze gunstige evolutie, want ze vermijden hierdoor heel wat problemen met de Britse Immigratiedienst. Maar het is nog geen tijd om het hierbij te laten, want de ISPS-richtlijn (Interface Ship and Port Security), die binnenkomende beveiligingsmaatregelen aan de havens oplegt, moet tegen juli 2004 geïmplementeerd worden. Daaraan is Oostende al aan het werken en de studie daarover is reeds klaar.

Overkoepelend video-bewakings-systeem

Voor het sluitstuk van het geheel zal Haven Oostende met Telindus een bedrijf opstarten voor de aanleg en uitbating van een havenoverkoepelend videocamera bewakingssysteem. De voorbereiding van deze privaatsamenwerking is volop aan de gang. Haven Oostende, Scheepvaartpolitie en terminaluitbaters zullen hiervoor hand in hand werken. Het wordt een geïntegreerd systeem voor het hele havencomplex waarbij de mogelijkheden

onbeperkt zijn. Men koos voor een kwaliteitsvol systeem met glasvezel backbone en ATM-technologie dat nog talrijke andere mogelijkheden biedt voor video-, voice- en datacommunicatie. Hiermee wil Oostende zich profileren als de best beveiligde haven van het land teneinde de expansie van haar trafieken, de roro in het bijzonder, beter te kunnen garanderen.

H. Rogie

Oostende krijgt weldra nieuwe haventoeegang

- Naar de 10 miljoen ton trafiek met gerenoveerde voorhaven.

- Nieuwe haventoeegang met 2 strekdammen moet trafiek tot 14 miljoen ton opdrijven.

In 2003 boekte de Oostendse haven 7,3 miljoen ton zeegoederentrafiek, wat een groei van 16% betekende ten overstaan van het jaar voordien. Voor het jaar 2004 wordt een aangroei van circa 10% verwacht en wanneer de renovatie- en uitbreidingswerken in de voorhaven over een paar jaren voltooid zullen zijn, hoopt men zo'n 10 miljoen goederentrafiek te kunnen halen. In een tweede fase, dit is wanneer de haventoeegang verbreed en verdiept zal zijn, verwacht de Oostendse haven een verdubbeling van haar zeegoederenverkeer, met name 14 miljoen ton op jaarbasis.

Op weg naar 10 miljoen ton

Een eerste stap is dus het bereiken van de 10 miljoen ton. Daarvoor zal in de voorhaven het aantal aan-

legplaatsen opgedreven worden tot alle beschikbare kaden en opslagruimten in gebruik zijn genomen. Sinds de verdwijning van RMT in 1997 ondergaat de voorhaven een grondige renovatie. Heel wat ruimte was toen vrijgekomen, want RMT monopoliseerde omzeggens heel dit havengedeelte.

Zo werden ondermeer het Zeewezendok en de Cockerillkaai gerenoveerd en door respectievelijk Ferryways en Transeuropa Ferries in gebruik genomen. Thans wordt verder gewerkt aan het inrichten van nieuwe aanlegplaatsen. Zo komen eind 2004 een derde aanlegsteiger voor roro-schepen aan de Wielingenkaai, twee nieuwe steigers voor bulkgoederen aan de Oosteroever, en een nieuwe aanlegplaats aan de Cockerillkaai. Ook nieuwe treinconnecties naar diverse

terminals worden binnenkort gerealiseerd. De Oostendse voorhaven nadert zo haar definitieconfiguratie en vrij spoedig zal dan ook een verzadiging van de trafiek optreden. Men verwacht dan dat de zeegoederentrafiek de 9 à 10 miljoen ton zal bereiken.

Oostende wil meer

Maar Oostende wil meer. Al jaren wordt gepleit voor het verbreden van de haventoeegang. Het opvoeren van de trafiek tot zo'n 10 miljoen ton zal met de huidige infrastructuur het vlotte in- en uitvaren van de roro-vrachters fel hinderen. Nu al zijn er 32 ferrybewegingen per dag. Op jaarbasis zijn dit zo'n 11.000 in- en uitvarende schepen. Op bepaalde uren is er nu al een file van roro-schepen

die de haven willen aanlopen of afvaren. De geringe breedte van de toegangsgeul tussen de staketsels laat immers geen gelijktijdige bewegingen in beide richtingen toe. Mocht hieraan verholpen worden, dan zouden roro-vrachters tot 200 meter lengte ongehinderd in- en uitvaren. Thans kunnen vrachtschepen tot slechts 120 meter lengte de haven aanlopen, want ook de diepte van de vaargeul is ontoereikend. Mochten grotere roro-vrachters de Oostendse haven kunnen aanlopen, dan zou de lijn op Killingholme van Ferryways zo'n 50% meer vracht kunnen verwerken.

Maar waarop wacht men om de verbreding en verdieping van de toegangsgeul aan te vangen? Deze aanpassing is immers gekoppeld aan de geplande werken ter verbetering van de kustwering, waarvoor een bedrag van circa 2 miljard BEF (50 miljoen euro) is voorzien. In Oostende gaat het om het aanleggen van een groeistrand tussen de Kapucijnenstraat en het Kursaalgebouw. Het zand nodig voor de aanleg van dit nieuwe strand moet gehaald worden uit de verbreding en verdieping van de vaargeul.

Maar de aanleg van dit strand werd tot tweemaal toe verhinderd door een comité voor het behoud van

de bestaande site, dat bij de Raad van State klacht indiende. Het is nu wachten op de uitslag van een laatste MER-procedure om de werken op te starten.

Twee nieuwe strekdammen

Hoe zal nu de geplande verbreding van de haventoeegang eruit zien? Voor een optimale verbreding zijn twee strekdammen nodig. Een nieuwe westelijke strekdam ter hoogte van de Kapucijnenstraat en een nieuwe oostelijke dam in het verlengde van de Henri Baelskaai. Het thans bestaande Oosterstaketsel, zo'n 40 jaar geleden in beton gebouwd, wordt daarom afgebroken. Het houten Westerstaketsel wordt als toeristische attractie behouden en ook het Klein Strand blijft bestaan. De zeedijk voor het Heldenplein wordt aangepast en om het groeistrand stabiel te houden en de verzanding van de havengeul te beletten, komt er ter hoogte van de Kapucijnenstraat een beschermingsdam. Op dezelfde plaats wordt ook een havendam gebouwd die zich 400 meter in zee zal uitstrekken. Hij wordt ingericht als wandeldam zodat Oostende er een toeristische attractie bij krijgt.

Schepen tot 200 meter lengte zouden aldus zonder problemen de haven kunnen aandoen. Niet alleen Ferryways en Transeuropa Ferries zouden hierdoor met grotere roro-vrachters kunnen opereren, maar ook grotere cruiseschepen zouden aan de Cruisekaai van de voorhaven ongehinderd kunnen afmeren. Het lijkt geen twijfel dat de economische slagkracht van het Oostendse Havencomplex er baat zou bij hebben en de weg naar de 14.000.000 ton trafiek geëffend zou zijn.

De geplande havenverbredingswerken moesten aanvankelijk in 2001 starten en tegen medio 2003 afgewerkt zijn. Nu is het wachten op het MER-rapport om de werken te mogen aanvangen. Als nieuwe streefdatum wordt medio 2006 in het vooruitzicht gesteld.

Het zal dus nog enkele jaren duren vooraleer Oostende zijn expansiedroom waar kan maken.

H. Rogie

NORTHROP GRUMMAN

Electronic Systems

Sperry Marine

Noorderlaan 96

2030 Antwerpen 3

T: +32 3 233 14 33

F: +32 3 225 25 05

sales_belgium@sperry-marine.com

Sperry

DECCA

C PLATH

KODEN

One source for Marine Electronics

- Radars (ARPA-ATA-EPA)
- Electronic Chart Systems (ECS - ECDIS)
- Voyage Data Recorder (VDR)
- Automatic Identification System (AIS)
- Compass: FibreOptic - Gyro - Magnetic
- Autopilots - Steering gear
- Radio: GMDSS - VHF - Iridium - Inmarsat
- EPIRB - SART - Navtex - Weatherfax
- GPS - DGPS
- Echosounders - FischFinders
- Speedlog (Single and dual axis, EM - Doppler)
- River vessels equipment
- Small boat products

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

Armements ostendais et à Nieuport au XIXème siècle (XI)

L'ÉPOQUE IMMÉDIATEMENT APRÈS NOTRE INDÉPENDANCE

Transition entre les générations

L'almanach de 1841 nous informe que Henri François, bourgmestre et juge au tribunal de commerce habitait au Marché aux Herbes tandis que l'armement était sis au n° 2 de la rue du Quai.

Étudions ici la transition entre les générations, tout en étant conscients d'un décalage de près de 20 ans entre les plus âgés et les plus jeunes des fils de Jean Antoine.

À Ostende, Antoine-Jean, fils de Jacques (le brasseur), avait épousé en mai 1818 Julie Marie **De Brouwer**; ils eurent 6 enfants dont Eugène Jacques né à Anvers le 11 mars 1827; il épousa à Ostende Mathilde **Duclos**, fille de Jean-François & Marie Thérèse **Assandri**. Bien que nous restions dans le monde des armateurs, Eugène Jacques fut lui aussi brasseur. Conseiller communal et commandant de la Garde Civique d'Ostende, il y mourut le 23 mars 1872. Parmi les enfants d'Eugène et Mathilde, notons Augusta Mathilde (1850-1905) qui épousa en premières noces son cousin Guillaume Edouard **De Brouwer**; et Octave (1859-1926) qui épousera en 1901 Alice **Pieters** (1879-1954), fille du

bourgmestre Alphonse et de Caroline Hope Addams.

Louis François, le septième enfant de Jacques, avait donc épousé Justine **de Bal**. Retenons leur fils Louis Jacques (9/1/1820-15/7/1873) qui fut peintre, et qui reçut vers 1840 sa formation chez Paul Jean Clays, l'un de nos grands peintres de la mer, à qui nous devons un grand nombre de peintures sur verre représentant nos voiliers de l'époque.

Enfin Henri François, un autre fils de Jacques, avait épousé en 1826

Mélanie **de Clercq**. Nous avons déjà indiqué qu'il fut bourgmestre d'Ostende de 1836 à 1861, avant de s'éteindre fort âgé, en 1883. Leur fille Marie Charlotte, née à Ostende en 1842, épousa en 1864 Auguste **Van Imschoot** (1832-1904), fils de fils de Jean-Xavier & Sylvie **de Broeck**.

À Anvers, Pierre Jean décéda en 1841, la même année que son oncle Joseph.

Nos armateurs de la première génération ne survécurent donc pas longtemps à leur armement, et



ce fut donc la génération suivante qui fut à la base de la «renaissance» de cet armement. Mais on peut se poser la question de savoir qui s'occupa des opérations à Rotterdam, les plus importantes, après la mort d'Edouard Jean en cette ville en 1834, année clef quand le gros de la flotte y fut transférée. Et la réponse est: Pierre, d'Anvers, dont le pavillon 'P. S.' était le seul à flotter encore en 1841, à l'aube de sa mort, mais sur la seule LOUISE, il est vrai, du fait de la vente du SCHELDE à Rotterdam l'année précédente. Ce fait constitue la seule exception d'un navire enregistré chez «**P. Serruys & C°**». Nous verrons que les deux «armements de la renaissance» seront à nouveau «**J. Serruys & C°**», à Ostende et «**E. Serruys & C°**», à Rotterdam.

Nous allons maintenant analyser la descendance d'Edouard Jean, né à Ostende en 1786 et décédé à 48 ans à peine à Rotterdam en 1834. Il avait épousé à Rotterdam en février 1816 Emilie Henriette **Van der Heyde**. Leur aîné, Edouard Emile, né à Ostende en 1817, épousa sa cousine germaine Marie Julie Serruys (1822-1879), fille d'Antoine & Marie-Julie **De Brouwer**; ils eurent 6 enfants dont Jeanne Caroline qui épousa son cousin Fernand **Van der Heyde**, fils de Balthazar & Elisabeth **Van Iseghem**. Edouard Emile décéda à Bruges en 1879.

Hélène Anastasie, fille d'Edouard Jean, née à Ostende en 1818 et y décédée en 1783, y épousa en 1837 Emile Joseph **De Brouwer** (1810-1893), juge au tribunal de commerce. Ils eurent 11 enfants.

Un autre fils d'Edouard Jean, Jacques Pierre, né à Ostende en 1822 est celui qui sera bientôt le patron de la flotte renaissante. Il épousa sa cousine germaine Mathilde **Van der Heyde** (1829-1894), fille de Balthazar & Charlotte Delmotte. Il arma des navires à Ostende et Rotterdam mais décéda très jeune, en 1860. Ce sera alors Edouard, cité plus haut, qui reprit les destinées de l'armement, ses propres enfants étant toujours en bas-âge.

Nous traiterons du fils suivant d'Edouard Jean, Julien, dans le paragraphe prochain; il naquit en

1825. Enfin, son frère Edmond, né en 1827, résida à Shanghai jusqu'en 1879, où il alla s'installer comme suite à la mission dans ce port important, en 1865, de M. t' Kint de Roodenbeke, agent diplomatique de Léopold Ier, qui conclut en Chine un traité de commerce et de navigation le 2 novembre 1865. Il mourut en 1881.

L'épisode sud-américain:

Nous avons indiqué précédemment qu'Hippolyte Serruys s'était établi comme commerçant à Valparaíso en 1830. Mais en 1847, il avait déjà été déclaré en faillite; cependant, parmi les maisons belges installées dans ce port, nous remarquons alors **De Boom & Vignaux**, armateurs, de même que **J. Serruys & Boonen**.

Joseph Boonen était originaire d'Anvers; quant à Julien Serruys, fils d'Edouard, il avait été commis dans la maison d'Hippolyte. Une maison «**E. & J. Serruys & C°**» fut encore fondée à Valparaíso vers 1845; «**E.**» était Eugène Serruys d'Anvers, qui avait été envoyé en Amérique du Sud en 1843 comme subrécargue à bord de la MINERVA, goélette de l'armateur De Rudder, chargée de produits belges. En dépit de son jeune âge, on l'avait «trouvé apte à organiser le service d'une manière plus convenable». Eugène Serruys était un fils d'Antoine Jean et de Julie de Brouwer; il épousa Mathilde Duclos comme nous l'avons vu plus haut.

La renaissance de l'armement: 1848-73

La barque LOUISE était donc le seul navire de la «flotte» depuis 1840; elle n'était pas engagée sur l'Amérique du Sud mais bien sur la route traditionnelle des Grandes Indes. Notons en particulier en février 1840 un voyage pour compte de la Marine Royale et qu'elle chargea le 4 février 1847 pour un voyage qui la fit quitter Anvers le 17 mars suivant pour Singapour et Batavia.

Il fallut attendre 1848 pour que fut enfin acquis un premier navire par Jacques-Pierre (1822-1860), le **KOOPHANDEL**, sous pavillon hollandais: une barque à deux ponts de 525 tonnes. Tout à la fin de l'année, **J. Serruys & C°**, avec le concours de **A. De Smet**, acquit le trois-mâts barque AIGLE d'Emile De Brouwer; il avait été construit en 1839 chez De Zutter à Ostende et mesurait 245 tonnes. Un auteur le dit propriété de T. De Brouwer en 1849, ce qui n'est donc pas possible. Il fut rebaptisé **PHILOMÈNE**.

En 1849 suivit le premier navire d'Edouard (1819-79), la barque à deux ponts et mesurant 456 tonnes, **EMILIE**, le prénom de son épouse, également sous pavillon hollandais. Dans la première partie de cette année fut posée la quille de la **MATHILDE**, pour compte de Serruys de Rotterdam, par le chantier ostendais A. Panesi. Le choix du nom fut sans doute dicté en fonction du prénom de l'épouse de Jacques, marié l'année précédente. La MATHILDE fut lancée le 30 mai 1850 et c'est Jacques Serruys qui fit la publicité à l'occasion de son départ prochain; on pouvait de même s'adresser à **A. De Smet** pour y réserver une place comme passager; elle entreprit son premier voyage le 20 octobre 1850 pour l'Amérique du Sud, à Valparaíso et Callao, sous les ordres du capitaine J. Hermann qui la commanda jusqu'en 1854. Le navire arriva à Valparaíso le 14 janvier 1852 après un voyage de 84 jours, un record de vitesse pour l'époque. Le 11 janvier 1853, à Cardiff, la MATHILDE, en partance pour Panama, fut abordée par le JUAN de Rotterdam et reçut des avaries. Le 26 janvier de l'année suivante, les journaux écrivent que le capitaine Hermann, arrivé à Anvers de Callao, réveilla la ville et fit même peur aux habitants en annonçant son arrivée en tirant des coups de canon! Le 18 février, le capitaine Bulcke qui avait surveillé la construction du clipper CATEAUX-WATTEL, remplaça Hermann pour mener à Cadix la barque «pour un seul voyage»; mais il resta à bord. Le 3 décembre 1854, le navire rentra à St. Ubes

avec perte de sa voilure, bastingages, embarcation et une voie d'eau après avoir fait voile le 14 novembre et été assailli le lendemain par une terrible tempête.

En 1850, la **LOUISE** fut vendue à Jacques **Verbist** d'Anvers, sans doute en mars.

En 1851, une nouvelle construction, l'**EDOUARD-MARIE**, barque de 489 tonnes, fut mise en service par E. Serruys, sous pavillon hollandais; c'était une barque à deux ponts de 489 tonnes, baptisée du nom de l'armateur et de son épouse, Marie Julie Serruys (sa cousine germaine, comme nous l'avons vu). La flotte hollandaise fut encore renforcée par deux unités importantes nouvellement construites, **ARLEQUIN** et **JACOBUS**, respectivement de 324 et 294 tonnes.

L'almanach de 1851 fait état de l'armement «**Serruys frères**» à Ostende; d'après nous, il ne peut s'agir que de Jacques Pierre et Edouard Emile. Le 20 octobre de cette année eut lieu le départ d'un voyage «subsidé par l'État» de la **PHILOMÈNE** pour Vera Cruz au Mexique, où le navire arriva le 27 décembre. Cependant, le 13 janvier 1852, la **PHILOMÈNE** se perdit dans le port lors d'un violent ouragan, en se brisant contre les rochers. L'équipage fut sauvé mais le navire fut totalement perdu. Ce n'est que le 26 avril que la **BOURSE** d'ANVERS de Michiels-Loos, capt. Van Coppenolle arriva à Anvers avec l'équipage du navire naufragé, mais l'un des hommes manquait, qui était tombé à la mer pendant le voyage.

En 1852 fut encore acquise par la maison de Rotterdam la goélette à trois mâts **JULIA** de 366 tonnes, construite l'année même; elle entreprit son premier voyage le 6 avril. Les navires hollandais furent principalement alignés sur New York et l'Amérique du Sud; ils firent régulièrement escale au Chili et au Pérou, d'où ils revenaient notamment chargés de guano.

Le 12 novembre 1852, les journaux nous apprirent «que la maison Jacques Serruys & C^o d'Ostende vient de faire l'acquisition d'un brick hollandais de 250 tonnes, qui sera nationalisé sous le nom **LÉON**; son

capitaine provisoire est J. Hueser». Il s'agissait du **WILLEM** de la maison A. Van Hoboken & Zoon de Rotterdam, qui l'eut à son service depuis 1827; il fut certainement baptisé pour porter le nom du fils de Jacques et Mathilde. Nationalisé le 29 novembre, J. Hueser en fut le capitaine jusqu'en 1853, notamment encore le 25 mars, lorsque le navire arriva à Cadix de Cardiff avec une forte voie d'eau et d'autres avaries. Le capitaine Govaert le reprit; le 11 novembre, il rentra à Liverpool, qu'il avait quitté le 8 à destination d'Ostende, avec une voie d'eau. Mais il lui arriva un malheur beaucoup plus dramatique le 10 février 1854. Ce jour, il s'échoua sur la barre à l'entrée d'Ostende, de retour de St. Ubes, faisant eau; on le déchargea pour le remettre à flot, mais il se remplit d'eau et le chargement de sel fut perdu; on dut alors le dégrader pour le remettre à flot. Ainsi commença l'agonie du **LÉON**: le navire, dès le lendemain, fut complètement rempli d'eau, son chargement fondu. Les experts ordonnèrent alors de faire une «caisse» dans la cale du navire; dans l'espoir de le conduire par ce moyen en lieu sûr à la prochaine marée. De fait, ils réussirent à le renflouer le 13. Cependant, le 22, on annonçait que le navire, toujours échoué au «Zoutplaet», serait définitivement condamné, et présenté en vente publique. Le 1er mars, il fut vendu à Ostende pour compte des assureurs à **L. Denduyts** pour 6.050,- francs. Après reconstruction, le navire devint la **VICTORINE** de ce dernier et resta encore en service jusqu'en 1866, quand il s'échoua.

La **MATHILDE** fut vendue publiquement le 25 août 1855 à Van der Kim & Van Schelle de Rotterdam pour 74.550,- francs. Cependant, le navire fut racheté le 6 septembre par **Ed. Van Cuyt & C^o** d'Ostende. On peut donc supposer qu'il n'y avait aucune entente entre ces deux armateurs et peut-être même qu'ils furent «frères ennemis»? Comme on le voit dans la généalogie, il n'y avait aucun lien familial entre les deux et Van Cuyt pouvait plutôt être considéré comme un ami des **Van Iseghem**. La **MATHILDE**

eut encore une fort longue carrière, jusqu'en 1918, mais celle-ci fait l'objet d'une autre étude.

Par un arrêté royal en date du 5 novembre 1855, «A.» Serruys fut autorisé à établir un dépôt de guano à Ostende, de même que Van Cuyt, d'ailleurs. Il s'agissait vraisemblablement d'Antoine Jean ou bien d'Auguste. En 1859, l'almanach inclut «H.» Serruys, bourgmestre d'Ostende et «A.» Serruys, vice-consul des États-Unis dans cette ville. L'almanach de Bruxelles de 1860 reprend encore un «H.» Serruys, consul général de l'Inde Britannique et de Ceylan à Bruxelles, tandis que celui de 1861 nous informe qu'Henri François fut encore l'agent à Ostende du **Lloyd Anglais**.

L'armement n'avait plus enregistré de nouveaux navires après 1852. Dix ans plus tard commença une longue série de pertes. En 1862, à l'occasion de sa reconstruction, le **KOOPHANDEL** de Rotterdam fut transféré de «J.» à «E.» Serruys, qui le revendit en 1863 à un autre armateur hollandais.

Le 22 janvier 1862, les journaux annoncèrent le décès à Ostende, à l'âge de 71 ans, d'Auguste Serruys «ancien négociant», fils de Jean Baptiste, et frère de Charles, ancien diplomate».

La perte de la barque **ARLEQUIN** survint le 12 janvier 1864, mais selon les auteurs, ce sinistre maritime se situa soit en Mer de Chine ou aux Grandes Indes. En 1869, le **JACOBUS** fut vendu à l'armement de Rotterdam Hendrik Muller & C^o qui en fit son **AFRIKAAN**; il fut encore revendu en 1877, à H. J. Plant & C^o de Schiedam et devint la **WILLEMINA**; il navigua encore jusqu'en 1883, quand il s'échoua près de Nerva le 20 octobre.

Le 3 juillet 1869, Auguste **Van Imschoot-Serruys** «négociant-armateur» à Ostende obtint un arrêté royal de nationalisation pour le cutter **SYLVIE** acheté en France. La petite unité était arrivée la veille au port, et fut rebaptisée **RAPIDE**.

Nous traitons l'histoire de la famille du beau-fils d'Henri François dans un autre chapitre. Cette année, les

almanachs nous apprennent que figurait un «E.» Serruys au nombre des conseillers communaux; mais nous ne savons pas avec certitude duquel il s'agit.

1871 fut une mauvaise année pour les affaires de l'armement. L'**ÉMI-LIE** fut rayée des listes du Bureau Véritas, mais nous ne savons pas à quelle occasion; elle avait encore été réparée en 1868.

D'autre part, la **JULIA** avait entrepris son dernier voyage en décembre de l'année précédente; elle avait également subi de grandes réparations en 1868. En 1871, elle fut vendue à l'armement Wittering d'Amsterdam; devenue **HENRIETTA**, elle sera condamnée au Surinam en 1878 par suite d'avarie.

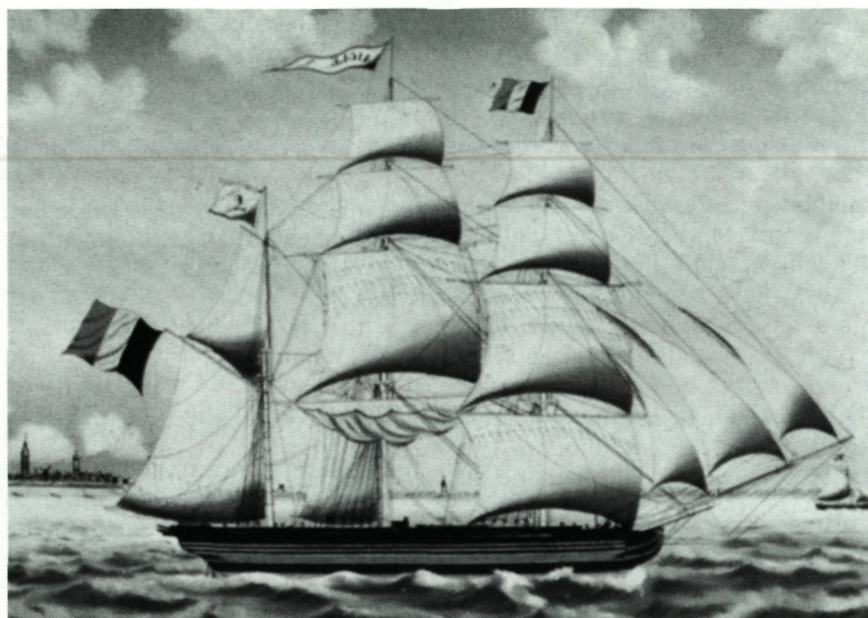
Il ne restait donc plus qu'un seul navire, le premier que l'armement de Rotterdam avait mis en service vingt ans auparavant. Mais bien que l'**EDOUARD-MARIE** fut revenue à Rotterdam, la maison Serruys de Rotterdam y existait toujours à la fin du siècle dernier. Leur dernier navire s'était échoué à Hong Kong le 5 septembre 1871, en chargeant pour Java. En 1872, il était devenu l'**HENRIETTA CHRISTINA** de S. J. Engelenberg d'Amsterdam; il fut revendu en 1875 sans changer de nom à P. Meeter, d'Alblasserdam, qui le garda encore en service jusqu'en 1877.

Entre-temps, les journaux nous apprirent le décès d'Eugène-Jacques Serruys-Duclos à Ostende, le 23 mars 1872; il y était entre autres le commandant de la Garde Civique.

Notons encore un autre membre de la famille, Louis Serruys, peintre de la mer, né à Ostende le 9 janvier 1820 et qui s'établira plus tard à Bruges, puis à Ostende et enfin à Moere où il devint bourgmestre; il décéda le 15 juillet 1873.

Après 1873:

Les activités d'armement de la famille étant alors définitivement terminées, indiquons cependant qu'Auguste Jean, né en 1845, fils d'Auguste Benoît, épousa en 1873 Mathilde de Terwagne, fille de



Jean et Anne Marie Vanderhaert; les de Terwagne furent armateurs à Anvers. Auguste Jean, docteur en droit, devint directeur à la Société Générale de Belgique; il mourut en 1928. Son frère Hubert Auguste (1846-1912), sans postérité, fut à Bruxelles consul général de l'Inde Britannique et de Ceylan; il devint notre consul en Chine vers 1908-12.

Ce sont alors les activités politiques de la famille qui se perpétuèrent, notamment en la personne d'Henri Serruys, bourgmestre d'Ostende pendant la seconde guerre mondiale.

Les débuts de l'armement Spilliaerdt-Caymax à Ostende:

A notre connaissance, rien n'a jamais été écrit au sujet de l'armement **Spilliaerdt-Caymax**, en dépit du fait qu'il fut actif de 1831 à 1870 et l'un des plus importants en Belgique au milieu du XIX^{ème} siècle. Et nous ne connaissons que fort peu la généalogie de cette famille. Avant notre Révolution, **Pierre-Jean Spilliaerdt** était établi à Ostende, où il avait épousé Marie Catherine **Van Camp**. Nous l'avons retrouvé, ou bien un homonyme, capitaine de l'**AVENTURE** de l'armateur ostendais **Serruys & C^o** pendant la période de 1830 à 1833. Mais nous savons par ailleurs que P. J. Spilliaerdt «père» était déjà armateur à ce moment, bien qu'il ne fai-

sait pas partie de ceux dénombrés en 1820.

Marie Catherine Van Camp pourrait être une parente de Pierre Van Camp d'Anvers, qui devint membre de l'«Arbeidscommissie» entre mars et le 30 août 1831, quand cette commission fut dissoute. Il avait été prévu que Pierre Van Camp et Joseph Muskeyn, ce dernier armateur et président-fondateur du premier «Zeemanscollege» créé à Anvers le 18 juin 1819, pourraient être les remplaçants possibles des délégués anversois prévus pour assister à la cérémonie organisée à Bruxelles afin d'y recevoir un «erevaandel» octroyé par un décret de la Régence le 21 mai 1831, pour honorer l'«héroïsme» des habitants de la ville pendant la Révolution. Pierre Van Camp fut présent lors de cette cérémonie; il fut maire adjoint d'Anvers en 1833-34.

Pierre-Jean Spilliaerdt fit lancer pour son compte un premier navire en 1831, une goélette de 113 tonnes qui fut baptisée **LÉOPOLD I** en l'honneur du roi. Le registre du Bureau Véritas donne Spilliaerdt comme étant son capitaine, ce qui n'est pas compatible avec le fait qu'il aurait pu être le capitaine de l'**AVENTURE**, à moins qu'il ne s'agisse d'un homonyme, comme nous l'avons indiqué; mais nous avons tout lieu de croire que le capitaine de ce dernier fut son fils... En 1834, le capitaine A. Adriaensen remplaça Spilliaerdt, puis fut remplacé à son tour par le capitaine

De Jaeghere. Il est possible que ce dernier fut copropriétaire du navire, du fait que la raison sociale de l'armement était «**Spilliaerdt & C^o**». Le père P. J. Spilliaerdt devait par ailleurs connaître plusieurs capitaines ostendais qui rejoignirent notre Marine Royale. L'un de ceux-ci était Frans Alexander **Claeys**, né à Ostende en 1786 et qui avait été capitaine de plusieurs navires marchands avant de devenir armateur d'un dogre de 50 tonnes, l'**ALEXANDER**, qu'il commanda lui-même de 1825 au mois d'août 1829, quand il devint capitaine du **RAYMOND** de l'armateur anversoïsois Roelandts.

Le 27 avril 1832, Frans Alexander Claeys devint le commandant de la

«Compagnie des Marins» de notre Marine Royale.

Un auteur a écrit que Pierre-Jean Spilliaerdt commença sa carrière d'armateur avec des fonds fort limités, mais réussit cependant à créer une «petite flotte» en 1833. De fait, c'est au cours de cette année que Pierre-Jean racheta l'**ALEXANDRE** de F. A. Claeys, de même que l'**ELISABETH**, un brick prussien de 294 tonnes, construit en 1827, qu'il rebaptisa **COLOMBE**. Le premier capitaine du brick fut J. B. Brabander. En 1834, deux navires rejoignirent le noyau de la flotte en constitution, la goélette **MARIA MATHILDE** de 159 tonnes, rachetée à A. **Saportas** d'Anvers et qui fut rebaptisée **MARIA CATHARINA** du nom de l'épouse de P. J.

Spilliaerdt et dont le commandement fut confié au capitaine J. B. Brabander; de même qu'un koff de 112 tonnes, la **LOUISE MARIE**, transférée du capitaine ostendais A. **Cornelissen** sans changement de nom. Le capitaine P. Ocket en fut son premier commandant. Malheureusement au cours de cette même année, l'**ALEXANDER** périt en mer, corps et biens, commandé par le capitaine L. Meulenaer.

Pierre Jean Spilliaerdt mourut en 1835. Ses affaires furent alors continuées par sa veuve et son fils Pierre Jacques, qui naquit le 1er janvier 1816.

Mais ce dernier était trop jeune pour se lancer dans le commerce ou l'armement à 19 ans. La raison sociale de ce dernier devint alors officiellement «**Vve P. J. Spilliaerdt & Fils**». Pourtant, l'armement ne cessait de se développer malgré le naufrage de la **COLOMBE**, toujours en 1835, lors d'un voyage d'Anvers à Liverpool.

À partir de ce moment, tous les navires furent enregistrés à Anvers et non plus à Ostende. Le 13 juin 1837, l'armement «**Veuve P. J. Spilliaerdt & Fils**» devint «**Spilliaerdt-Caymax**». Nous ne sommes pas parvenus à trouver à quoi correspond ce changement mais nous pouvons tout naturellement supposer que le fils Pierre Jacques, alors majeur, épousa une demoiselle Caymax en 1837. Il devint l'un des plus importants armateurs à Anvers, ce qui fait l'objet de l'une de nos nombreuses autres études. Un auteur écrit que «Pierre Jacques perpétuait ainsi la tradition d'armateur de la famille, établie déjà depuis 3 générations». Mais nous n'avons pas pu démontrer cela non plus ...

Enfin, pour clôturer ce long chapitre, reprenons quelques chiffres et voyons l'évolution du nombre de navires ostendais pendant cette période.

En 1830, on enregistra 7 «pertes» dont la barque **RAYMONDE** au sujet de laquelle nous ne connaissons même pas le nom de l'armateur, le trois-mâts **NEPTUNUS** de De Bal, le brick **FORTUNE** de Diaz, le **DRIE VRIENDEN** de Nadort, la **JOHANNA MARIA** de Hartog, la **CHARLOTTE** de May et le **ZEEWOLF** de Van Cleem-



Guides des Bains.

poel. Ces pertes ne furent que partiellement compensées par les «gains» du trois-mâts BELLONA de De Bal, de la goélette PERSEVERANCE de May et des sloops FRANCÈS et DART.

En 1831, le seul mouvement dans la flotte fut l'adjonction du LÉO-POLD I de Spilliaerdt. L'année suivante «disparaissent» l'ANNA CATHARINA de Van den Kerckhove et le VIJF GEBROEDERS de Bauwens; mais elle s'enrichit du LOUIS CONSTANT de Serruys et de trois «transferts»: les ÉCLIPSE, WILLEM et ANNA PAULOWNA.

Au 1er janvier 1833, le nombre de navires était donc égal à celui de trois ans auparavant. Cette année, on enregistre deux gains, le BIENVENU de De Zetter et l'UNION de Hooker, de même que deux transferts: LOUISE MARIE et CHARLES; mais il y eut 2 pertes: le GOEDE HOOP de Berblock et la JANE de May.

C'est en 1834 que l'on enregistre le plus de mouvements: la perte de l'ALEXANDRE de Spilliaerdt et du Vliegende Visch de Smit; les transferts de l'AVENTURE de Serruys et de la LOUISE MARIE; mais il y eut 5 gains : RÂTEAU, ANDRÉ, GENDSCHEN BEURTMAN, l'UNION de Denduyts et l'INDUSTRIE de Hooker.

Au 1er janvier 1835, Ostende avait donc une flotte de 26 navires, en faible progression par rapport au reste du pays.

à suivre

Texte: A. Delporte

Iconographie: E. Mahieu

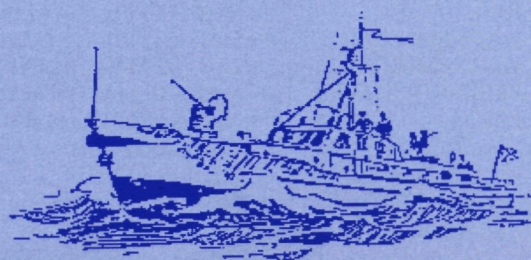


GEORGES LECOQ

PLANNING 2004

P902 LIBERATION

DATUM / DATE	PLAATS / LIEU
30/03	BRUGGE-FASTEN VAN DE MARINE
20-25/04	LIBREVASION 2004-DINANT-OOSTENDE
01-02/05	TOURNAI-DOORNIK
08-09/05	CHARLEROI
15-16/05	VOZM LEUVEN
20-22/05	VVW RECREA-TOERVAARTREUNIE 2004 TE LEOPOLDSBURG
27-31/05	EUROPEES KAMPIOENSCHAP BELLEMANNEN TE NINOVE
5-6/06	PORT DE BRUXELLES (ASS EURO-ATLANTIQUE BELGE BRUXELLES)
12-13/06	11EME DEFILE VENITIEN-JAMBES
19-20/06	VVW YAKAN -10 JAAR YACHTING KANNE
26-27/06	MAUBEUGE
3-4/07	DURMEVAART-HAMME
10-11/07	I.O.D. ZEEBRUGGE
17-18/07	GERAARDSBERGEN + CONCERT
24-25/07	FETE DE L'ECLUSE SUR LA HAUTE- MEUSE (RIVIERE-DINANT)
31/07-1/08	VOZMA ANTWERPEN
7-8/08	COUPURE FEESTEN - BRUGGE
12-15/08	PAVILLON D'OR - GIVET
21-22/08	HAVENFEESTEN TE EMBLEM LIER
28-29/08	OPENDEURDAGEN KEMPISCHE MARINE JEUGD TE GEEL
03-05/09	BALADE DES ASCENCEURS-SENEFFE
11-12/09	JACHTHAVEN-MASSENHOVE
18-19/09	GRAND LARGE
25-26/09	10EME EDITION DU PARDON BATELLERIE-PLAISANCE-MARINE MARCHIENNE-AU-PONT
2-3/10	AFNM ATH-LESSINES
05-06/11	VISITE PROTOCOLAIRE ET DES ECOLES FLOREFFE
6-7/11	PROTOCOLAIRE- EN SCHOOLBEZOeken KORTRIJK
11/11	PROTOCOLAIRE- EN SCHOOLBEZOeken KURNE
13/11	PROTOCOLAIRE- EN SCHOOLBEZOeken DEINZE



AANLEGGEN VAN BELGISCHE MARINESCHEPEN IN HET BUITENLAND IN 2003

ESCALES DES NAVIRES BELGES A L'ETRANGER EN 2003

A960 GODETIA

19 JAN - 23 JAN AGADIR
 27 JAN - 30 JAN DAKAR
 05 FEB - 09 FEB COTONOU
 12 FEB - 15 FEB LIBREVILLE
 17 FEB - 19 FEB POINTE NOIRE
 20 FEB - 24 FEB MATADI
 03 MAR - 08 MAR CAPE TOWN
 15 MAR - 19 MAR DOUALA
 27 MAR - 31 MAR MINDELO
 04 APR - 08 APR SANTA CRUZ
 11 APR - 14 APR GIJON
 23 MEI - 28 MEI RIGA
 30 MEI - 02 JUN TURKU
 04 JUL - 07 JUL MALMO
 18 JUL - 21 JUL ESBJERG
 25 JUL - 29 JUL KALININGRAD
 05 SEP - 07 SEP DEN HELDER
 11 SEP - 15 SEP GLASGOW
 26 SEP - 29 SEP LIVERPOOL

A958 ZENOBE GRAMME

13 MAR - 17 MAR DARTMOUTH
 21 MAR - 24 MAR GRANVILLE
 08 APR - 09 APR OST
 12 MEI - 16 MEI ST.-MALO
 22 MEI - 27 MEI LEITH
 28 JUN - 06 JUL ROUEN
 10 JUL - 14 JUL DELFZIJL
 18 JUL - 22 JUL GDYNIA
 31 JUL - 03 AUG TURKU
 09 AUG - 13 AUG RIGA
 16 AUG - 19 AUG KLAIPEDA
 21 AUG - 24 AUG TRAVEMUNDE
 15 OKT - 17 OKT GREAT YARMOUTH
 19 OKT - 21 OKT WHITBY

A962 BELGICA

09 MEI - 12 MEI CORK
 16 MEI - 19 MEI BREST
 28 MEI - 31 MEI BREST
 20 JUN - 22 JUN BOULOGNE
 22 AUG - 25 AUG GREAT YARMOUTH
 17 OKT - 20 OKT SCHEVENINGEN

M915 ASTER

25 APR - 28 APR KIEL
 03 MEI - 05 MEI WARNEMUNDE
 15 MEI - 18 MEI WARNEMUNDE
 21 MEI - 02 JUN FREDERIKSHAVEN
 06 JUN - 09 JUN LEITH

13 JUN - 16 JUN FASLANE
 27 JUN - 03 JUL GLASGOW
 04 JUL - 07 JUL AMSTERDAM
 22 AUG - 25 AUG FASLANE
 11 SEP - 15 SEP GLASGOW
 26 SEP - 29 SEP LIVERPOOL

M916 BELLIS

14 FEB - 16 FEB LISSABON
 21 FEB - 24 FEB MESSINA
 02 MAR - 05 MAR AUGUSTA
 07 MAR - 10 MAR SOUDHA
 17 MAR - 18 MAR SOUDHA
 23 MAR - 26 MAR CAGLIARI
 31 MAR - 03 APR CATANIA
 07 APR - 08 APR SOUDHA
 11 APR - 14 APR AKSAZ
 18 APR - 20 APR AUGUSTA
 25 APR - 29 APR LA VALLETTA
 02 MEI - 05 MEI LA SPEZIA
 19 MEI - 24 MEI AKSAZ
 31 MEI - 02 JUN GIBRALTAR
 10 OKT - 15 OKT FREDERIKSHAVEN
 17 OKT - 20 OKT KOPENHAGEN
 24 OKT - 29 OKT KLAIPEDA
 01 NOV - 04 NOV RIGA
 07 NOV - 10 NOV RONNE

M917 CROCUS

14 FEB - 17 FEB AMSTERDAM
 21 FEB - 24 FEB NEWCASTLE
 16 MEI - 19 MEI HULL
 02 JUN BREST
 06 JUN - 08 JUN KOPENHAGEN
 11 JUN - 15 JUN ST. PETERSBURG
 16 JUN - 17 JUN TALLINN
 20 JUN - 22 JUN ROSTOCK
 27 JUN - 05 JUL BREST
 11 JUL - 15 JUL CORK
 18 JUL - 21 JUL LE TREPORT
 07 SEP - 13 SEP LODEN

M921 LOBELIA

24 JAN - 31 JAN NEUSTADT
 31 JAN - 03 FEB KIEL
 07 FEB - 10 FEB FREDERIKSHAVEN
 14 FEB - 17 FEB AALBORG
 19 FEB - 20 FEB STAVANGER
 21 FEB - 03 MAR HAAKONSVERN
 07 MAR - 10 MAR MOLDE
 14 MAR - 17 MAR ALESUND

21 MAR - 24 MAR KRISTIANSAND
 21 MEI - 26 MEI RIGA
 28 MEI - 30 MEI RIGA
 20 JUN - 25 JUN KIEL
 12 SEP - 15 SEP GLASGOW
 26 SEP - 29 SEP LIVERPOOL

M922 MYOSOTIS

12 JUN - 16 JUN BREST
 04 JUL - 07 JUL MALMO
 18 JUL - 21 JUL ESBJERG
 25 JUL - 29 JUL KALININGRAD
 30 JUL - 01 AUG KIEL
 16 OKT - 20 OKT BREST

M924 PRIMULA

24 JAN - 27 JAN ROTTERDAM
 28 JAN - 29 JAN DEN HELDER
 14 FEB - 17 FEB AMSTERDAM
 21 FEB - 24 FEB NEWCASTLE
 30 APR - 06 MEI LIVERPOOL
 23 MEI - 27 MEI RIGA
 30 MEI - 02 JUN TURKU
 01 JUL DEN HELDER
 04 JUL - 07 JUL MALMO
 18 JUL - 21 JUL ESBJERG
 27 AUG - 01 SEP KIEL
 01 SEP - 02 SEP OLPENITZ
 05 SEP - 08 SEP TALLINN
 14 SEP - 15 SEP TALLINN

F910 WIELINGEN

05 SEP - 07 SEP SANTANDER

F912 WANDELAAR

21 FEB - 24 FEB LEITH
 07 MAR - 10 MAR LIVERPOOL
 20 MAR - 24 MAR NEW YORK
 27 MAR - 31 MAR CHARLESTON
 14 APR - 17 APR ST. JOHNS
 23 MEI - 26 MEI BERGEN
 06 JUN - 09 JUN OSLO
 03 JUL - 07 JUL LONDON
 12 SEP - 15 SEP WILLEMSTAD
 22 SEP - 25 SEP F. DE FRANCE
 02 OKT - 05 OKT BARBADOS
 10 OKT - 13 OKT SAN JUAN
 21 OKT - 22 OKT PLYMOUTH
 24 NOV - 25 NOV DEN HELDER



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

DATUM DATE	PLAATS ENDROIT	MANIFESTATIE MANIFESTATION	BOETIEK NEPTUNUS BOUTIQUE NEPTUNUS
24-25/04 24-25/04 28/04 -14/05	ZEDELGEM DINANT EVERE	Open Door 2KSOO Open Door 1ERSO Koninklijke Yachten + Expo Geldhof	
8-9/05 8-9/05	BRUSSEL SAINT-VALERY EN CAUX (FRANCE)	Open door KMS/ERM La marine à votre service	JA/OUI
9/05 20/05-20/06	SAFRAANBERG TOURNAI-MUSEE D'ARMES	Open deur Kon. Tech. School 100 ans Vedettes + débarquement	
28-31/05 5/06	OOSTENDE PORT DE BRUXELLES HAVEN VAN BRUSSEL	Oostende voor Anker 100 ans Vedettes 100 jaar Vedettes	JA/OUI JA/OUI
26-27/06	MARCHE-EN-FAMENNE HOTTON	Journées de la Défense Defensiedagen	JA/OUI
4/07 10-11/07 21-24/07	ZEEBRUGGE ZEEBRUGGE ANTWERPEN-ANVERS	Visserijfeesten I.O.D. Sail 2004	JA/OUI JA/OUI JA/OUI
03/09 04/09 04-12/09	ANTWERPEN OOSTENDE TIENEN	Dag der Zeelieden Visserijfeesten Bevrijding van het Hageland	JA/OUI JA/OUI
SEPT 2004 25-26/09 25-26/09	PEUTIE GENT 10ème PARDON MARCHIENNE-AU-PONT	CIS-DAY Flikkendag 100 ans de Vedettes + 50 ans P902	JA/OUI
26-27/10 30-31/10	ZEEBRUGGE FLOREFFE	20 ans du A962 BELGICA 100 ans de Vedettes +50 ans P902	JA-OUI
18/11	NORTHWOOD(UK)	100 ans de vedettes	

AANLEGGEN VAN VREEMDE MILITAIRE SCHEPEN IN BELGIË

ESCALES DE NAVIRES MILITAIRES ETRANGERS EN BELGIQUE

Naam - Nom	Rompnummer Numéro de coque	Land Pays	Van - Du	Tot - Au	Haven - Port
QUORN	M41	UK	06/12/03	08/12/03	OOSTENDE
DATTELN	M1068	GE	06/12/03	20/02/04	ZEEBRUGGE
OKSOEY	M340	NO	13/02/04	27/02/04	ZEEBRUGGE
MAKKUM	M857	NL	20/02/04	23/02/04	OOSTENDE
MAKKUM	M857	NL	27/02/04	27/02/04	OOSTENDE
MAKKUM	M587	NL	08/03/04	09/03/04	ZEEBRUGGE

KRONIEK VAN HET PERSONEEL - CHRONIQUE DU PERSONNEL

Zijn bevorderd tot de graad van (nieuwe graad, naam, datum benoeming):

Sont promu au grade de (nouveau grade, nom, date de nomination ou commissionnement):

BENOEMINGEN - PROMOTIONS

KVK J. BERGEZ	26-12-2003	1MC F. FONTEYN	26-09-2003	MTR P. MUSTAPIC	27-09-2003
KVK D. GEKIERE	26-12-2003	1MC K. HERTOOG	26-12-2003	MTR W. NYS	26-09-2003
CPC P. WARNAUTS	26-12-2003	1MC C. INGELAERE	26-09-2003	1KC C. LEIRE	26-09-2003
1LZ D. BAEYENS	27-12-2003	1MC P. LAMEERE	26-09-2003	1KC M. OLLEVIER	26-09-2003
1LZ F. DECLERCK	27-12-2003	1MC F. MATTEI	26-09-2003	1QC L. VAN GROENENDAEL	
LTZ A. JOURET	27-12-2003	1MC R. STEYAERT	26-09-2003		26-09-2003
VTZ B. CORDY	27-12-2003	SMU C. VANDEPLASSCHE	26-12-2003	1KC S. VERFAILLE	26-12-2003
VTZ M. CREPEELE	27-12-2003	SMU Y. VANHOLDERBEKE	26-12-2003	KMT C. GEBOES	26-12-2003
VTZ N. DEFER	27-12-2003	SMU F. VERBEURE	26-12-2003	KMT S. HOSKENS	26-12-2003
EDV A. DRAYE	27-12-2003	1MC P. WILLEPUT	26-09-2003	KMT D. HUYS	26-12-2003
VTZ G. DRIEGHE	27-12-2003	1MR R. BARBIAUX	27-09-2003	KMT I. MEULEMAN	26-12-2003
EDV L. GONTIER-VERSAILLES		1MR K. BEHAEGHEL	27-09-2003	KMT K. MEZAIR	26-12-2003
	27-12-2003	1MR W. DEROO	27-09-2003	KMT B. QUAEGBEUR	26-12-2003
VTZ C. HELLEMANS	27-12-2003	1MR M. DIRICK	27-09-2003	KMT J. REYNEWAETER	26-12-2003
VTZ G. VANGAEVER	27-12-2003	1MR X. GARREYN	27-09-2003	1MT D. ANDRIES	26-03-2002
2VZ G. BROWAEYS	27-09-2003	1MR K. JACOBUS	26-09-2003	1MT P. BENOOT	01-10-2003
2VZ B. BRULEZ	01-12-2003	1MR D. LAMMENS	26-09-2003	1MT J. BOQUET	01-10-2003
2EV J. DELMARCELLE	26-09-2003	1MR N. SALIMEI	27-09-2003	1MT J. BOSMANS	26-06-2003
2EV M. LAMBRECHT	26-09-2003	1MR A. VAN SON	27-09-2003	1MT D. DE BOODT	08-04-2004
2VZ S. MACHIELS	26-09-2003	1MR K. VANDEN BROECKE	26-09-2003	1MT T. DE JAEGER	04-02-2004
2VZ D. MOORS	27-09-2003	1MR E. VANDER ELST	27-09-2003	1MT O. GEDIKT	01-02-2003
2VZ H. OCKERS	01-12-2003	1MR B. VERTOMMEN	26-09-2003	1MT M. HAMBUECKERS	01-12-2003
2VZ M. SNAUWAERT	27-09-2003	1MR J. VISTE	26-09-2003	1MT L. HUYBRECHTS	01-01-2004
2VZ W. VAN AERSCHOT	01-12-2003	MTC P. CALMEYN	27-09-2003	1MT T. JANSSENS	01-10-2003
2VZ R. VANMASSENHOVE	26-09-2003	MTC T. CLAUW	27-09-2003	1MT S. LAMBRECHTS	04-03-2004
1MP S. BIGNERON	26-09-2003	MTC R. DE LANDY	27-09-2003	1MT S. LOOSVELDT	01-02-2004
1OM R. CORNELIS	26-09-2003	MTC G. DE SCHRYVER	27-09-2003	1MT D. MOHLBERG	01-01-2004
1OM R. GALLAND-VAN WASSENHOVE		MTC P. DE VETTER	27-09-2003	1MT S. MOUVET	01-12-2003
	26-09-2003	MTC P. DEPREZ	27-12-2003	1MT S. MOUVET	01-12-2003
1OM P. PERSYN	26-09-2003	MTC P. HERLEMONT	27-09-2003	1MT G. NOWE	01-01-2004
1OM W. PROVOOST	26-09-2003	MTC A. POURBAIX	27-09-2003	1MT F. PREDOM	01-10-2003
1MP P. TIMMERMANS	26-12-2003	MTC D. STIENNON	27-09-2003	1MT K. RAES	01-12-2003
1OM W. VANDER SCHAECHTE		MTC D. TOBIAS	27-09-2003	1MT U. RAMON	01-10-2003
	26-09-2003	MTC F. VAN HOUTTE	27-09-2003	1MT C. SERRAVEZZA	01-12-2003
1MC P. BORBERS	26-09-2003	MTC P. VERBRUGGEN	27-09-2003	1MT M. SNACKAERT	01-07-2003
1MC D. CLAERMAN	26-09-2003	MTR T. BALTHAU	26-09-2003	1MT C. VANDENABEELE	01-01-2004
1MC J. DELATHOUWER	26-09-2003	MTR S. COLASSE	26-09-2003	1MT C. VICTOR	01-01-2004
1MC P. DEVRIENDT	26-09-2003	MTR J. DOMBRECHT	26-09-2003	1MT G. WAEGHENAERE	01-12-2003
1MC A. DOYE	26-09-2003	MTR E. DURLINGER	27-09-2003		



Met rust

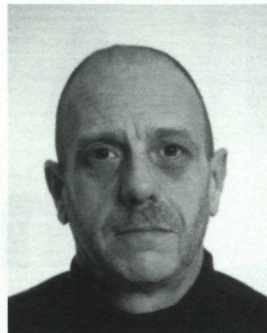
Hiernavolgende officieren, onderofficieren en kwartiermeesters zijn onlangs met pensioen gegaan of zullen dit eerstdaags doen. De redactie wenst hen alvast veel succes toe.



KVK (B.D.) G. FUMAL



1MP(E.R.) R. VANDEN BOSSCHE



1MC(E.R.) W. BOUDON



1MC(E.R.) A. GUION



SMU(B.D.) E. ROTTIER



1KC (B.D.) R. BILLIET

OMC(B.D.) G. DEBROUWER
OMC(B.D.) R. VAN KERCKHOVEN
1OM(B.D.) H. THIJSSBAERT
1MC(E.R.) E. DE KEZEL
MTC(E.R.) A. DELEPLANQUE
1KC(B.D.) S. WOUTERS

Met leedwezen melden wij U het overlijden van:

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



1LV(B.D.) L. VAN DEN BOSSCHE



1OM(B.D.) M. BARTIER



1MC(B.D.) C. MAERTENS

KVK C. SCHAEVERBEKE
1LV(E.R.) R. PRIGNEAUX
1MC(B.D.) E. GOUWY
1MC(B.D.) R. GULPEN
1MC S. WATTELAIN

Tot onze spijt is er een kleine fout geslopen in het "In Memoriam" van KTZ Michel Vanhaekendover (Neptunus nr. 273 4^e trimester 2003). KTZ Michel Vanhaekendover overleed inderdaad niet op 5 maar op 6 november 2003. Waarvoor onze oprechte excuses.

A notre grand regret une erreur s'est glissée dans l' "In Memoriam" du CPV Michel Vanhaekendover (Neptunus n° 273 4^{ème} trimestre 2003). Le CPV Michel Vanhaekendover est en effet décédé le 6 et non pas le 5 novembre 2003 comme il y est mentionné. Nos excuses les plus sincères.



A lot more than paint!

THE SUPERIOR SOLUTION TO ALL YOUR COATING PROBLEMS

HEMPEL COATINGS (BELGIUM) n.v.

SINT-PIETERSVLIET, 7 - B.2000 ANTWERPEN 1

TEL.: (03) 220 61 60 - FAX: (03) 220 61 79

LEDEN WELDOENERS

MEMBRES BIENFAITEURS

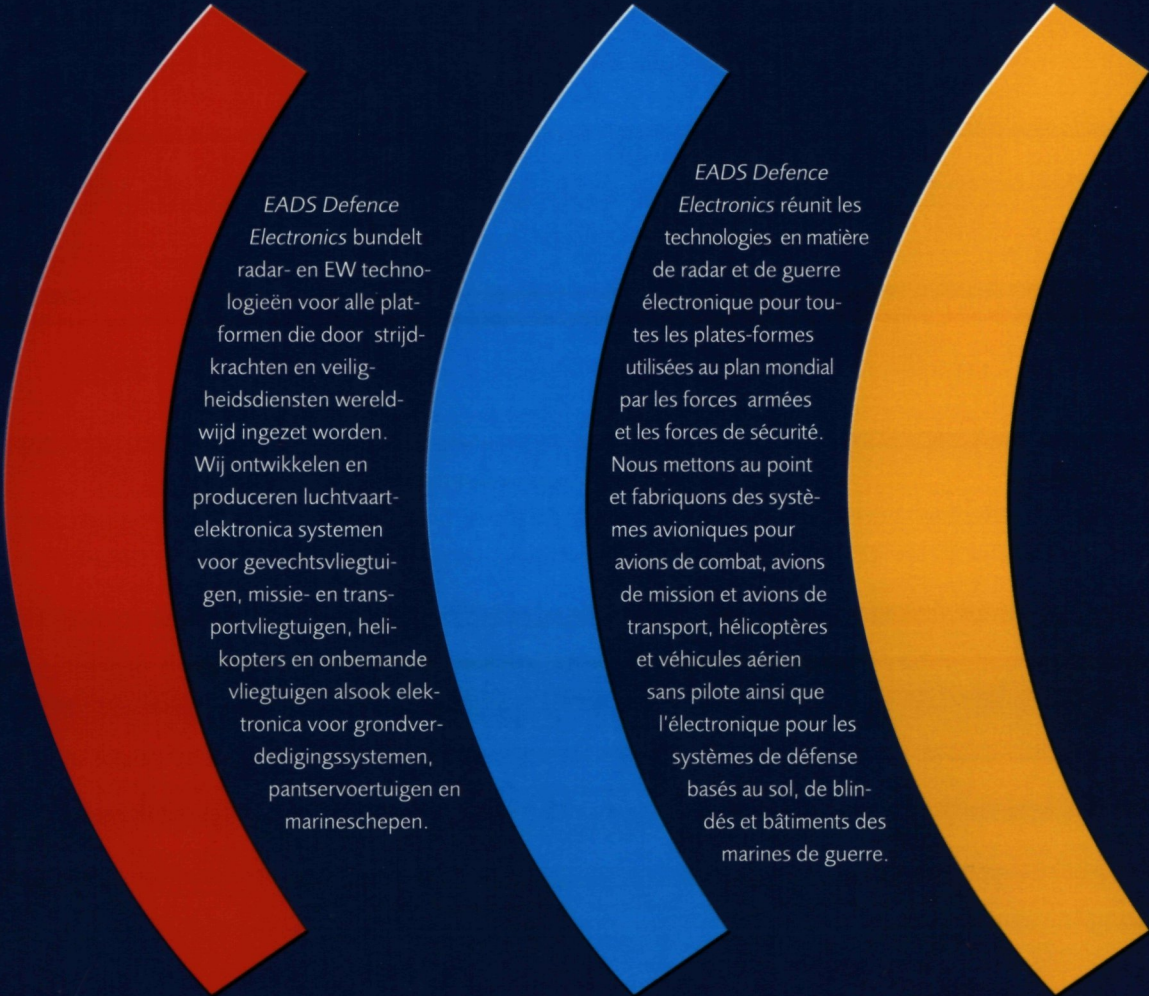
ADRIAENSSENS A. Eerste meester-chef - TIELRODE
ALDEWEIRELDT E. Erefregatkapitein - WILRIJK
ARRIGHI D. - KRAAINEM
BAERT H. - HASSELT
BAES M. Eerste Kwartiermeesterchef - OOSTENDE
BAEYENS Ch. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. -
HOUTAIN-LE-VAL
BECKERS L. - LEFFINGE
BEKAERT M.-P. - OUDENAARDE
BELLEMANS R. - TUBIZE
BERGEZ J. Capitaine de corvette - BRUGGE
BERO M. - OOSTENDE
BEULEN R. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - VLISSEGEM
BODEN H. Kapitein-ter-zee (R) - OOSTKAMP
BOECKMANS R. - AUDERGHEN
BOFFE A. - BRUXELLES
BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE
BONNEWIJN F. - TERVUREN
BORGHS B. Eerste meester-chef (b.d.) - BREDENE
BOURLET G. Oppermeester chef (b.d.) - GRIMBERGEN
BOYDENS-WOUTERS M. Mevr. Wwe. - OOSTENDE
BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - ANTWERPEN
BUSARD G. Capitaine de vaisseau (e.r.) - ERPS-KWERPS

CAEYZEELE-BERTHELS F. - BOEZINGE
CEUX J. Flottielje admiraal (b.d.) - OOSTENDE
CHOPRIX S. Capitaine de corvette - BRAINE LE CHATEAU
CLAES-VAN WAES A. - BRUGGE
CLAEYS Ch. - KNOKE-HEIST
CLAREMBEAUX M. - AYWAILLE
COGGHE C. Eerste Matroos - OOSTENDE
COLLETTE J.-M. Maître principal - OOSTENDE
CORPS DES CADETS DE MARINE - LIEGE
COURTENS F. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
CUVELIER J. Eerste meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
CUYPERS-WOUTERS C. Mevr. Wwe. - BRUGGE
DANGOTTE J. - BOUSVAL
DEBBAUT A. - OOSTENDE
DE BRUYNE J.-P. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. -
BRUXELLES
DECLERCK F. Luitenant-ter-zee (b.d.) - LANGEMARK
DECORTE B. - OOSTENDE
DE DECKER J. Fregatkapitein (R) - GENT
de DECKER de BRANDEKEN J.M.
Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. - BRUXELLES
DEFEYT A. - BRUXELLES
DEHAENE-VERBEKE J.-L. - VILVOORDE
de HEMPTINNE Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. -
SERVILLE
DE JONGHE M. Fregatkapitein SBH - ANTWERPEN
DE KIMPE E. - RUPELMONDE
DELAHAYE P. Ereluitenant-ter-zee 1e Kl. - WATERLOO
DELBRASSINE Y. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. - BRUGGE
DE METS A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - VARSENARE

DE MEYER L. - WUUSTWEZEL
 DENAUW J.-L. Eerste meester-chef - SNELLEGEEM
 DEPOORTER V. - HOEVENEN
 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 VOLDER J. Tweede Meester - BRUGGE
 DE VOS J. Kapitein-ter-zee - DAMME
 DE WACHTER M. - MERKSEM
 DE WACHTER W. - BORGERHOUT
 DHONDT A. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
 DHONT G. - LIMELETTE
 D'HOOGH Ch. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
 DUHOUX J.M. - KNOCKE-HEIST
 DUNSLAEGER M. Divisieadmiraal (b.d.) - OOSTENDE
 DUMONT R. - GENT
 D'URSEL A. Comte - MOULBAIX
 ECTORS M. Flottielje admiraal - HOFSTADE
 ELLEBOUDT A. Luitenant-ter-zee (R) - HULDENBERG
 ESCH P. - BRUXELLES
 FAICT M. - BRUGGE
 FALASCA A. - CHIEVRES
 FILIAERT A. - LAARNE
 FILIAERT N.V. - GENT
 GELUYCKENS D. Amiral de flottille (e.r.) - BRUXELLES
 GERARD L. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
 GHEYSENS G. - ITERBEEK
 GODDAERT M. - EKEREN
 GOETHALS W. Flottielje admiraal - VINKT
 GOMAND J.M. - CORTIL-NOIRMONT
 GOUSSAERT F. Fregatkapitein - ST.-STEVENS-WOLUWE
 GOUSSAERT L. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - MOESKROEN
 GROESEMANN M. Capitaine - IXELLES
 HACHA Ch. - HERENT
 HEINEN J.P. Luitenant de vaisseau 1e Cl. (R) - BRUXELLES
 HELLEMANS C. Vaandrig-ter-zee 2e kl. - WILRIJK
 HELLEMANS M. Vice-admiraal - ANTWERPEN
 HENDERIKS R. Kwartiermeester-chef (b.d.) - BREDENE
 HERBOTS P. - HASSELT
 HERMIS - OOSTENDE
 HERNOU R. - BRUGGE
 HERTELEER W. Admiraal (b.d.) - OOSTENDE
 HEUSDENS R. - STOUWONT
 HOEBEKE E. - ONZE-LIEVE-VROUW-WAVER
 HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - OOSTENDE
 HOUZEAU DE LEHAIE CL.
 Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. - MONS
 HUGET P. Fregatkapitein (R) - ITERBEEK
 HUYLENBROECK P. - HEIST-OP-DEN-BERG
 JACOBS C. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - MORTSEL
 JACOBS W. Fregatkapitein (R) - WOMMELGEM
 JACQUES A. Capitaine de frégate R.Hr. - LASNE
 JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM
 KONINCKX C. Professor - ANTWERPEN
 LAMBRECHT Th. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
 LAMBRECHTS L. - STABROEK
 LAUWERS R. - ANTWERPEN
 LEFEVRE-SEYNAEVE C. Mevr. Wwe - OOSTENDE
 LEJUSTE R. - RENAIX
 LEKEUX R. - OTTIGNIES
 LENOIR F. Capitaine de frégate R.Hr. - LA HULPE
 LEVEAU P. Capitaine de frégate R.Hr. - LINKEBEEK
 LION J.-L. - BRUXELLES
 LIPPEVELD L. - ANTWERPEN
 LURQUIN-BODENGHEN J. Mme. Vve. BRUXELLES
 MAES E. Erefregatkapitein - AALST
 MAES F. - BRASSCHAAT
 MARINE CLUB OOSTENDE - OOSTENDE
 MARSIA L. Capitaine de vaisseau - VIRGINAL-SAMME
 MASQUELIN J.-J. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
 MATHOT A. Capitaine de frégate (R) - HOFSTADE
 MEES E. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - OOSTENDE
 MICHIELSENS M. Ere Eerstemeester-chef - ST. ANDRIES
 MOULART Ph. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
 NACHTERGAELE G. - ANTWERPEN

NATIONALE VERENIGING OUDGEDIENDEN ZEEMACHT
 KEMPEN
 NAVDETANT - ANTWERPEN
 NYSSSEN L. - VERVIERS
 PANESI R. - OOSTENDE
 PELS A. Kapitein ter lange omvaart - ANTWERPEN
 PERMENTIER-SCHALTIN F. - AALST
 PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT
 PIERARD R. - JAMBES
 PIRONGS P. - OEVEL
 POELMAN P. Fregatkapitein (R) - DRONGEN
 PORTA M. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - GISTEL
 POULLET E. Vice-admiraal (b.d.) - BRUGGE
 PUTZEYS R. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - OOSTENDE
 QUAGHEBEUR M. Erefregatkapitein - OOSTENDE
 QUAIRIAUX B. - BRAINE-LE-CHATEAU
 RASQUIN R. - BRUXELLES
 RIJCKAERT C. Fregatkapitein - WILRIJK
 ROSIERS J. Amiral de division - BRAINE L'ALLEUD
 ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN
 SANDRAS Ph. - BREDENE
 SEBRECHTS M. Capitaine de corvette (b.d.) - BREDENE
 SEVERIN R. - BRUXELLES
 SEVRIN L. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. - NIVELLES
 SIEGERS A. - TURNHOUT
 SIMONS J.M. Eerste meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
 SMET R. Professor Kapitein ter Lange Omvaart - KAPELLEN
 STEVENS-DEWILDE J. - KOKSIJDE
 STIENNON D. Maître - HEIST-AAN-ZEE
 TAUBER G. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (e.r.) - TERVUREN
 TERPOUGOFF A. - LA HULPE
 THE NELSON SWEEPERS - TIENEN
 THIBAUT DE MAISIERS Ch. Amiral de division (R)
 BRAINE L'ALLEUD
 THYS R. - EDEGEM
 TRUSSART B. - BRUXELLES
 VAN BELLINGEN R. - COURCELLES
 VAN BOECKEL C. Capitaine de corvette (e.r.) - LASNE
 VAN DE GINSTE J. - ASSEBROEK
 VANDENBERGHE F. - MUIZEN
 VAN DEN BRANDE G. Luitenant-ter-zee (R) - LIER
 VAN DEN BULCK P. Fregatkapitein (R) - ANTWERPEN
 VAN DEN STEENE W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R)
 MECHELEN
 VANDERBEKEN Ch. - ITERBEEK
 VAN DER BEKEN - BOUSSU
 VANDERPERREN F. Korporaal Chef (b.d.)
 STERREBEEK-ZAVENTEM
 VANDERSTAPPEN R. Erefregatkapitein - KEERBERGEN
 VANDOMMELE H. Kwartiermeester (b.d.) - IZEGEM
 VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) - ANTWERPEN
 VANLERBERGHE G. Capitaine de vaisseau (R) - OOSTKAMP
 VAN NECK D. - AALST
 VANOVERBEKE Ph. Fregatkapitein - KOEKELARE
 VERENIGING OUDGEDIENDEN VAN DE ZEEMACHT
 ANTWERPEN
 VERRIEST H. - OOSTKAMP
 VOGELS A. Eerste meester-chef (b.d.) - GENT
 VOITH S.A. - BRUXELLES
 VRIENDENKRING GEPENSIONNEERDEN ZEEMACHT
 OOSTENDE
 YACHT CLUB DE LA HAUTE MEUSE ASBL - STAVE
 YACHT CLUB DE LA HAUTE SAMBRE - LANDELIES
 ZEILCLUB MARINE - OOSTENDE

Afgesloten op datum van 23 maart 2004
 Clôturé à la date du 23 mars 2004



EADS Defence Electronics bundelt radar- en EW technologieën voor alle platformen die door strijdkrachten en veiligheidsdiensten wereldwijd ingezet worden. Wij ontwikkelen en produceren luchtvaartelektronica systemen voor gevechtsvliegtuigen, missie- en transportvliegtuigen, helikopters en onbemande vliegtuigen alsook elektronica voor grondverdedigingssystemen, pantservoertuigen en marineschepen.

EADS Defence Electronics réunit les technologies en matière de radar et de guerre électronique pour toutes les plates-formes utilisées au plan mondial par les forces armées et les forces de sécurité. Nous mettons au point et fabriquons des systèmes avioniques pour avions de combat, avions de mission et avions de transport, hélicoptères et véhicules aérien sans pilote ainsi que l'électronique pour les systèmes de défense basés au sol, de blindés et bâtiments des marines de guerre.

**EADS Defence & Security
Systems Belgium NV**

Siemenslaan 16
B-8020 Oostkamp

Phone: +32 (0) 50. 831-802
Fax: +32 (0) 50. 831-803

www.eads.com