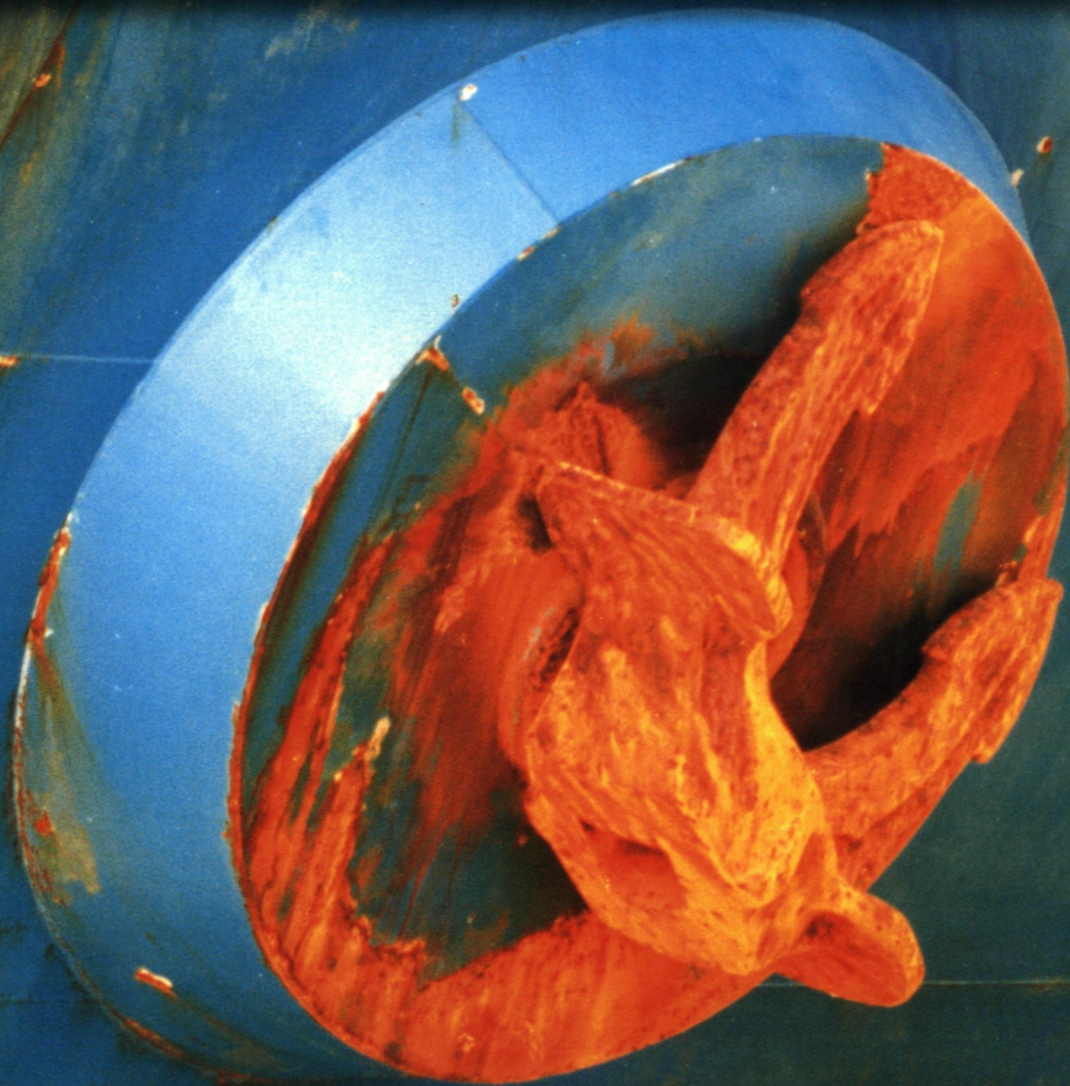


NEPTUNUS

MARINE

DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT- REVUE MARITIME TRIMESTRIELLE
48e jaargang - 48e année nr 279/2e trimestre - 1e trimestre 2005



Scheepsbouw-
programma en
operationele vloot
van de Amerikaanse
Marine

L'axe cassé

Shanty's van bij ons

Un grand marin:
le Colonel Emile
Cornellie

ION

8



"NEPTUNUS"

Driemaandelijks maritiem tijdschrift
Revue maritime trimestrielle

48e jaargang - 48e année
nr. 279 - 2005/2



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

Directeur van het tijdschrift - Directeur de la revue
Ph. Cornez - Aimé Liebaertstraat, 24 - 8400 Oostende

Hoofredacteur - 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: Ph. Cornez
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, M. Van Bussel, 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 verantwoorde-
lijkheid 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

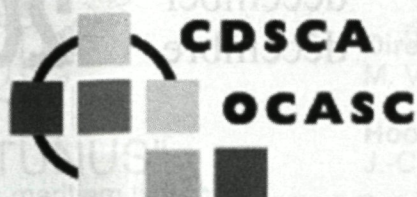
Verantwoordelijk uitgever - Editeur responsable
Jean-Claude Vanbostal - Maalsesteenweg, 157 b 2
8310 Brugge

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

Kaft / Couverture: Foto / photo: Freddy Philips ©

INHOUD SOMMAIRE

L'axe cassé (I)	
par G. Linet	67
Actuele stand van het geplande scheepsbouwprogramma en van de operationele vloot van de Amerikaanse Marine	
door L. Naessens	71
Un grand marin	
Le Colonel Emile Cornellie	
par CPV (hre) J.-C. Liénart	75
Reisverhaal van de Hoogzeemijnenveger M904 De Brouwer (III)	
door IOM (b.d.) H. De Scheemaeker	83
Bilan 2004 et perspectives du Port de Bruxelles	
par Saint Bernard du Spuikom	87
Info Marine	
door/par J.-C. Vanbostal	89
Les mariniers Joseph Godu et Jean De Ruyck, résistants belgo-français de 1940	
par G. Billet	105
Oostende zorgt voor primeur qua havenbeveiliging	
door H. Rogie	109
Armements ostendais et à Nieuport au XIXème siècle (XVI)	
par A. Delporte	111
Shanty's van bij ons	
door Schipper H. Dehenauw	116
Ostende héberge désormais NELLE et NELE!	
par Saint Bernard du Spuikom	123
Spectaculaire groei van de Belgische koopvaardij in 2004	
Croissance spectaculaire de la flotte marchande belge en 2004	
door/par J. Boesmans	124
Nice to know	
Miniship Belgium 2005	125
Kroniek van het personeel - Chronique du personnel	126
Aanleggen van vreemde militaire schepen in België	
Escales de navires militaires étrangers en Belgique	126



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

van het Ministerie
van Landsverdediging

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



WINKELS
MAGASINS

du Ministère
de la Défense

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



VAKANTIES
VACANCES



FAMILIE-JEUGD
FAMILLE-JEUNESSE

CDSca
Kwartier Koningin Astrid
Bruynstraat 1 - 1120 Brussel

OCASC
Quartier Reine Astrid
Rue Bruyn 1 - 1120 Bruxelles



HUISVESTING
LOGEMENTS

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'axe cassé (I)

Une des aventures de l'Eupen, du 25 août au 4 octobre 1962

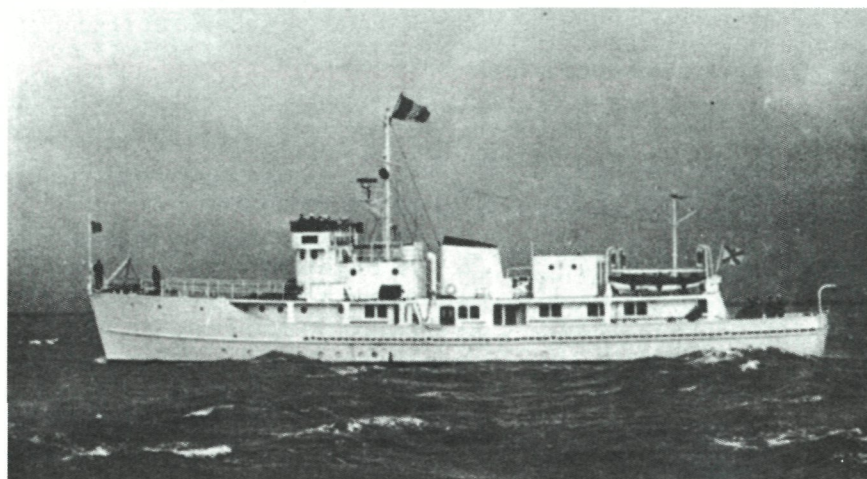
Tout le monde se rappelle bien sûr ce bateau océanographique mythique qu'a été l'Eupen à une certaine époque de la Force Navale. Ses aventures furent nombreuses et ses avatars parfois cocasses. Le texte qui va suivre raconte une des aventures qui a le plus marqué tous ceux qui en furent les acteurs involontaires.

C'est sur la base d'une correspondance —parfois très intime, mais expurgée— que nous allons suivre presque au jour le jour tout ce qui passa à bord dès l'instant où l'incident se produisit, jusqu'au dénouement final, le retour à Ostende. J'ai résisté à la tentation de remanier le texte original. Pour conserver au texte toute sa saveur, la syntaxe de l'époque a été conservée, même si elle ne correspond plus tout à fait à ce que nous sommes habitués de lire maintenant.

Par mesure déontologique, les noms de famille n'ont pas été indiqués. Seuls les grades, les prénoms ou les surnoms utilisés à bord à l'époque ont été conservés. Ce texte ne s'adresse pas aux âmes sensibles non plus. Il arrive que certains termes soient plutôt durs, mais ce sont ceux utilisés dans la correspondance. Ils sont justifiés par des moments de grandes colères causées par l'état d'esprit qui régnait à bord. Suite aussi à l'ambiance causée par certaines mutations et aussi au retard conséquent, occasionné par l'accident.

La relecture de ces textes m'a aussi permis de me rendre compte combien la mémoire peut nous jouer des tours. Je n'ai que de bons souvenirs de l'Eupen et pourtant tout ne semblait pas si rose que ça à l'époque.

Ceci dit, il ne reste plus qu'à prendre la correspondance en marche et



à nous plonger dans les événements, pas tous les jours cocasses.

En mer, le 25 août 1962

Ma Chérie,

Bien que ce ne soit pas une bonne nouvelle, c'est quand même une nouvelle importante que je t'annonce ici. Depuis hier à dix heures et demi du soir, il y a l'embrayage bâbord qui est en panne, ce qui fait que nous n'avancons plus que sur un moteur. J'ai travaillé jusque six heures pour préparer les réparations, mais je ne suis pas certain que nous saurons réparer. De toutes manières, nous sommes partis pour toute la journée.

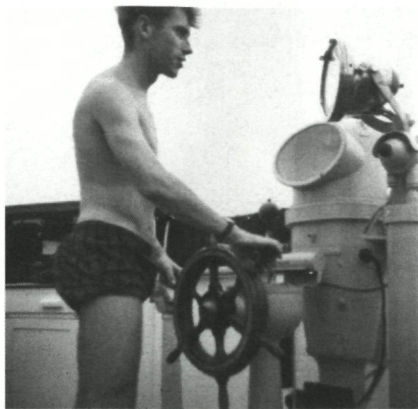
En mer, le 26 août 1962

Depuis hier, nous avons un petit air de bateau de plaisance car nous n'allons pas bien vite. C'est parce qu'il nous a été impossible de réparer. C'est plutôt un dentiste qui devrait

s'en occuper car il y a beaucoup de dents cassées.

Nous filons six nœuds au lieu de dix, mais ça ne nous mettra pas en retard pour Malaga. Là, nous allons tout démonter et je crois qu'on va réparer à Gibraltar. Si nous avons les pièces de rechange tout de suite, ça ne devrait pas durer trop longtemps. De toutes manières, on peut se permettre de perdre un jour ou deux puisque normalement on devait rester quatre jours à Brest sans aucun motif. La seule raison de ces quatre jours perdus à Brest est d'embêter un équipage qui vient de passer plus de trois mois en mer, alors? Nous devrions donc arriver à temps à Ostende.

Si je reprends ma lettre si rapidement, c'est qu'à la reprise de quart il est arrivé une petite aventure assez comique. Les causes de cette aventure remontent déjà à un certain temps, aussi faut-il que je retourne un peu en arrière. Depuis le départ, c'est Roger qui reprend mon quart à huit heures, du matin et du soir. Mais son plus grand défaut est qu'il



n'est jamais fichu de reprendre son quart à l'heure. Il a toujours cinq ou dix minutes de retard. C'est uniquement de la négligence et je lui avais déjà fait la remarque. Comme il n'y avait rien à faire, c'était de le réveiller plus tôt. Je décomptais donc les minutes de retard de l'heure où j'allais l'appeler. Au lieu d'aller le chercher à huit heures moins cinq, j'en étais arrivé à le réveiller vingt minutes plus tôt, sans résultats. Ce matin, il était huit heures moins vingt-huit quand je l'ai secoué. A huit heures moins cinq, je monte sur le pont et je le trouve en train de rêver en regardant la mer. Je lui dis bonjour, tout est en ordre et je descends dans la cabine. Là, Riton me dit qu'il n'a pas encore mangé et que s'il était sur le pont, c'était uniquement pour prendre l'air et se mettre en appétit. Tu penses bien que je ne suis pas remonté pour lui dire de venir manger, il était huit heures passées. C'est d'ailleurs moi qui ai mangé sa crêpe que l'on venait de descendre. Elle m'a bien goûté! Je crois qu'il est fâché, mais ça je m'en fiche éperdument.

Je termine ici pour le moment.

Malaga, le 27 août 1962

Chère Lucienne,

Meilleures amitiés de Roger.

Je surveille bien Georges. Heureusement d'ailleurs.

Bises à Dominique

Si tu savais comme ce gars est menteur, il fait tout pour me dévergondner. Pour une fois que je me suis arrangé pour avoir du papier gratuitement, il faut qu'il y ait un

corniaud qui abuse de cette petite propriété.

On va me dire que c'est normal pour un type qui étudie la radio, mais je suis parvenu à trouver un poste qui joue convenablement. C'est Radio Malaga! On vient d'ailleurs d'y jouer «Pépé» et à l'instant, Dalida chantait «Broken hearted melody» en français.

Je suis très heureux de faire cette escale car elle me permet de t'envoyer de mes nouvelles. Seulement, je n'oublie pas que chaque heure d'escale supplémentaire augmente le temps qui nous sépare encore.

J'apprends à l'instant que ce n'est pas à midi que l'on quitte cette ville, mais à dix heures du soir.

Tout à l'heure, le 1er lieutenant a été bien «farcé» par Robert H. Ce dernier était en train de peindre, et le 1er lui a dit que s'il travaillait jusque quatre heures, il ne pourrait pas sortir tandis que s'il travaillait jusque cinq heures et demi, il pourrait sortir. Robert a regardé sa montre. Il était juste quatre heures. Il a posé son pinceau et dit: «J'ai fini puisque je n'ai pas envie de sortir», et il est parti. Tu aurais dû voir la tête du 1er.

Malaga le 28 août 1962

Nous avons ensuite soupé, c'étaient des spaghettis à la Bolognaise. Quand on a faim, on mange n'importe quoi, mais j'ai bien regretté que ce ne soit pas toi qui les aies préparés.

Après le souper, nous avons joué au poker menteur.

Il y avait Riton, Robert H., Roger et moi. Sans se concerter, je ne sais pas pourquoi, c'est sans doute parce que Roger est près de ses sous, dans tous les cas, il a perdu la troisième tournée. Tu aurais dû voir sa tête. Il a dit que ce n'était pas juste et qu'il ne jouait plus. Il a quand même dû payer sa tournée. Il était furieux.

Quelque temps après, il est venu des espagnols qui vendaient des castagnettes et des éventails. Pendant plus d'une heure, on a marchandé uniquement pour s'amuser.

Riton qui possède de grandes bouteilles de parfum français, de très mauvaise qualité d'ailleurs, a passé son temps à en remplir d'eau avec du savon et un peu de parfum. Ça n'a jamais aussi bien marché. Il y avait aussi un type qui vendait des petites statues en coquillage. Le travail était bien, mais je t'assure qu'il n'aurait pas fallu ça chez nous. Je ne voudrais pas dire que Roger manque de goût, mais ses goûts sont cent pour cent paysans ce qui fait qu'il en a acheté deux. Riton a alors demandé combien il fallait payer pour coucher avec la fille. Elle ne paraissait pas gênée et disait «Pas un» car elle n'était pas une putain.

J'ai été obligé de te quitter brusquement à cause de la station d'appareillage.

En mer, le 29 août 1962

On a organisé une espèce de loterie qui consiste à indiquer la date du retour à Ostende ainsi que l'heure. On a versé chacun cinq francs et celui qui aura juste touchera le magot. Depuis que c'est organisé, on appelle les mécaniciens les rois des optimistes. Nous sommes les seuls qui ont indiqué des dates très près du 6 septembre. J'ai marqué le 8 à treize heures. Il faut bien donner une certaine marge de sécurité.

J'écoute à l'instant radio Gibraltar et malgré que ce ne soient que des chansons anglaises que l'on y entende, c'est toujours mieux que des flamencos à longueur de journée. J'ai d'ailleurs entendu P. Clark qui chantait «Sailor» et j'ai eu un peu le cafard.

Gibraltar, le 30 août 1962

(30 secondes après la fin de l'autre lettre)

Il y a en ce moment à la radio de la musique arabe dans le genre Mous-tapha et ça me scie terriblement.

Ce matin, nous avons encore travaillé au moteur et vers onze heures, nous avons (enfin) reçu un bouquin d'instructions, parce que, aussi étonnant que ça paraisse, nous n'en

avions pas à bord. Après l'avoir un peu feuilleté, on s'est rendu compte que ce n'était pas celui qu'il nous fallait. On attend en ce moment un message nous disant ce que nous devons faire. J'espère qu'il sera favorable à notre retour.

Gibraltar, le 31 août 1962

Je dois d'ailleurs te dire qu'il est onze heures du matin et nous ne savons encore rien. Je trouve ça tout simplement dégoûtant de nous laisser ainsi sans rien savoir. Il y a en plus ces imbéciles d'anglais qui ne se dépêchent pas non plus. Ça fait trois jours que nous sommes là et ils sont venus voir, sans d'ailleurs regarder, pendant juste une demi-heure.

Il y a encore ceci, c'est qu'avant de faire quoi que ce soit, il faut leur donner dix mille francs belges. Après seulement, ils nous diront s'ils savent réparer. Quand on te fait un coup pareil, on s'aperçoit qu'on les verrait avec plaisir entrer dans le Marché Commun.

Sans doute avons-nous assez d'argent car j'apprends à l'instant que nous partons à deux heures vers un dock de réparation. Ça ne signifie d'ailleurs rien puisque les anglais ne se servent pas de matériel américain. Si ils savent réparer, qu'ils le fassent en vitesse sinon, que l'on rentre sans retard en Belgique.

Gibraltar, le 31 août 1962

Mon Amour,

Comme promis, je reprends ma lettre aujourd'hui. Il est d'ailleurs grand temps car il est maintenant minuit moins le quart. Je ne vais pas continuer longtemps parce que je suis sale et dégoûtant et il faut absolument que je prenne une douche.

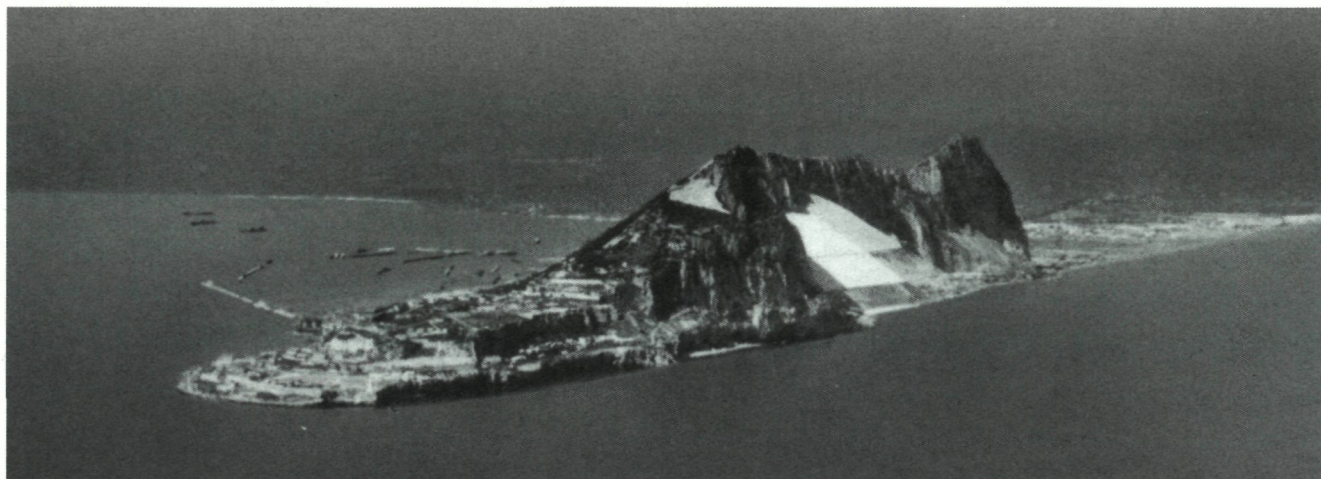
Ma douche est déjà passée depuis un certain temps et je reprends seulement ma lettre. J'ai un peu discuté avec le timonier puis, comme il pelait les patates, je l'ai un peu aidé. Que veux-tu faire, je n'aime pas fort de rester ainsi sans rien faire à côté d'un type qui est de quart aussi et qui pèle les patates. C'est drôle hein, pour un fainéant.

Je vais maintenant te parler un peu de hier. Comme prévu, ce qui est très rare à la Force Navale, nous avons quitté notre quai à deux heures, à l'heure juste quoi. Nous avons eu une navigation d'environ une demi-heure pour traverser le port. Nous sommes maintenant amarrés presque en face de l'amirauté. Dès que nous fûmes amarrés, des ingénieurs anglais et des ouvriers espagnols sont venus à bord et ont commencé à se disputer. Il n'y a pas de plan de l'installation des arbres d'hélice et ils ne savaient pas ce qu'ils devaient faire. Après bien des palabres, ils ont expliqué aux ouvriers qu'ils devaient faire reculer l'arbre d'hélice avec des leviers. Ce qui est formidable, c'est qu'ils ont besoin d'un interprète parce que les ouvriers ne parlent pas anglais. Il leur a fallu deux heures pour faire

reculer l'arbre de cinq ou six centimètres. Tu aurais dû les voir, ils ont fait cela avec tant de délicatesse qu'on croyait qu'ils essayaient de démolir le bateau. Ce travail, nous l'avions fait la veille sans efforts. On avait dû le remonter uniquement pour naviguer. Quand ce fut fait, ils décidèrent qu'il était grand temps pour eux de prendre leur week-end. Depuis ce moment-là, on ne les a plus vus.

Malgré ce travail acharné de nos «gentils amis anglais», nous étions au même point qu'avant, c'est à dire, que nous ne savions rien. Avec la bénédiction du commandant, le chef a décidé que l'on pouvait toujours essayer de continuer le travail. Les trois autres mécaniciens se sont mis torse nu et moi en salopette et des gros souliers. Un minimum de réflexion nous a permis de nous rendre compte de la manière la plus simple pour le démontage. Courageusement, nous nous sommes mis au travail. Il faut dire que nous avions un certain culot pour nous attaquer à ce boulot avec le matériel restreint que nous possédions et avec des plans à moitié faux. Une des grandes difficultés que nous avons eues a été dans le fait que c'était certainement la première fois, depuis la construction du bateau, que l'on démontait ces pièces et à cause de cela, les boulons et écrous étaient très difficiles à défaire. Ils étaient aussi très mal placés.

Petit à petit, les pièces se défaisaient tout de même et c'était très reconfortant. Vers cinq heures



Gibraltar vu de la mer avec le port à gauche

et demi nous avons été souper et directement après nous avons repris le travail. Ce que nous faisions intéressait évidemment tout l'équipage et il y avait assez bien de monde dans la machine pour nous regarder travailler. Les plus actifs étaient le premier lieutenant et un adjudant COR (KRO). Le premier nous abreuvait de conseils et aidait parfois. Le COR, lui, nous aidait assez bien. C'est aux environs de huit heures que le malheur nous est apparu. On s'est aperçu que l'axe de l'embrayage était cassé et, ce qui est le plus grave, tordu. S'il n'était que cassé, nous saurions le remplacer directement tandis que puisqu'il est tordu, il est comme soudé à l'intérieur et il faudra des machines puissantes pour démonter le reste de l'embrayage. Comme au moment où on s'est aperçu que l'axe était cassé, nous ne savions pas qu'il était tordu, nous avons encore essayé de démonter le reste. Mais ce fut sans effet et à onze heures du soir on a décidé d'arrêter le travail. On a mis un peu d'ordre dans la salle des machines et c'est après ça, avec les mains sales, que j'ai commencé cette lettre.

Je voulais attendre de savoir quelque chose de positif avant de te dire quelque chose, mais tout s'éternise. Alors, je vais te dire tout ce que l'on sait. Il n'y a rien de certain, aussi il faut donner à tout ça la valeur Force Navale, c'est à dire chance d'exécution cinquante pour cent.

Depuis hier au soir, il paraît que l'on ne sait pas réparer à Gibraltar, il faudra retourner à Toulon. Nos gracieux supérieurs à Ostende se fichent carrément de nous. Le bruit court à bord qu'ils ont peur de nous faire traverser le Golfe de Gascogne sur un moteur. Mais ils ne se rendent pas compte que pour aller à Toulon il faut traverser le Golfe du Lion qui est en temps de tempête trois fois plus terrible que le Golfe de Gascogne. Le commandant qui a aussi envie de rentrer le plus vite

possible est en train de calculer toutes les données qui pourraient faire changer d'idée nos supérieurs d'Ostende et de Bruxelles.

Il paraît qu'il y a aussi autre chose. Ce sont toujours des racontars. Si on se fait réparer à l'étranger, c'est l'OTAN qui paye, tandis que si on répare en Belgique, c'est la Belgique qui paye totalement.

J'aurais dû, si j'avais su que nous restions si longtemps ici, te dire d'écrire à Gibraltar.

Je t'annonce qu'en ce moment, j'écoute l'émission Cavalcade à radio Luxembourg. Le poste joue très mal parce qu'on est loin de l'émetteur, mais j'ai eu l'occasion d'entendre Marcel Amont qui chantait «Marinella». Je m'excuse mon trésor, mais ce n'est pas radio Luxembourg, mais radio Monte Carlo.

Gibraltar, le 2 septembre 1962

C'est aujourd'hui dimanche et je ne travaille pas. Je me suis levé à sept heures trente et j'ai déjeuné d'une tartine de confiture et de deux tasses de café. Il y avait aussi des œufs sur le plat, mais ils sentaient tellement mauvais que j'ai préféré les laisser là.

Si tu veux bien, je vais m'arrêter un instant parce que c'est «Tea time» et il me faut céder la place. Je ne sais pas qui s'est occupé de faire le thé, mais c'était de l'eau de vaisselle. J'ai eu l'impression de boire de l'eau sucrée, chaude.

Deux COR qui sont à bord ont été nommés lieutenant et ils offrent l'apéritif sur la plage arrière.

Il est trois heures quart de l'après-midi et je reprends la communication avec toi. Le dîner s'est bien passé. Tout ce que je me rappelle de l'après-midi, c'est que l'on nous a servi deux verres de Martini avec des biscuits salés. Je ne me rappelle

pas que l'on ait porté un toast à la santé de quelqu'un. On a un peu discuté puis ce fut fini. Nous avons ensuite été dîner. La chose la plus incroyable dans ce dîner c'est qu'il y avait des frites et qu'elles étaient réussies. La soupe il ne faut pas en parler. Il y avait tellement de poivre dedans qu'on pourrait croire que P. (le coq) compte encore rentrer le six.

Pour le moment, c'est un véritable supplice que d'exister. Le seul moyen d'avoir la paix est de ne pas exister ou alors de ne pas être à Gibraltar. Je vais m'expliquer parce que tu dois te demander ce qui se passe. Tout ça est à cause des mouches. Il y en a une quantité impressionnante et le jeu le plus amusant qu'elles aient trouvé est de venir se poser sur nous. Le plus terrible, c'est qu'elles n'ont pas peur et elles s'obstinent dans leur amusement. J'espère pour toi qu'il n'y a pas tant de mouches à Ostende.

Il est six heures trente et je ne vois plus très bien ce que je pourrais te dire. A la rigueur, je pourrais toujours te dire que le commandant a écrit (par la voie hiérarchique) au ministre de la défense nationale. Il explique qu'en allant au plus mal, on pourrait rester deux ou trois mois. Il a aussi écrit au chef des savants civils (A. Capart) pour qu'il fasse tout ce qui est en son pouvoir pour nous faire rentrer. Il y a aussi un message qui a demandé que l'on envoie un expert qui viendrait se rendre compte sur place.

à suivre

Texte original de 1962, commentaires et arrangement pour publication et photos: G. Linet



Actuele stand van het geplande scheepsbouwprogramma en van de operationele vloot van de Amerikaanse Marine

Het nieuwe FY¹ 06 budget voor de Amerikaanse Marine dat door de President aan het Amerikaanse Congres voorgelegd werd, luidt een nieuw tijdperk van transformatie in waarbij de overgang naar compleet nieuwe scheepstypes een aanvang neemt. Het is voor het eerst dat alle schepen volgens een post- Koude Oorlog ontwerp zullen gebouwd worden.

Van de 9 geplande schepen in het FY05 werd de bouw van het eerste schip van de nieuwe DD(X) klasse uiteindelijk door het Congres niet goedgekeurd en met twee jaar verschoven naar het FY07. Het budget voor nieuwe scheepsbouw voor het FY06 werd met een derde verminderd t.o.v. vorig gepland budget en bedraagt nog amper vier schepen. Dit is vooral te wijten aan de belangrijke overgang van de oudere scheepstypes naar nieuwere schepen zoals LCS² en de nieuwe destroyer DD(X). In de nieuwe planning worden terug budgetten aangevraagd voor één aanvalsonderzeeër van de Virginia klasse, één LCS schip, één amfibisch schip van de San Antonio klasse en één gevechtsbevoorradingsschip van de Lewis and Clark klasse. Dit betekent terug een vermindering van 2 schepen t.o.v. het vorig jaar geplande FYDP³ waarbij één gevechtsbevoorradingsschip van de T-AKE klasse en één schip van de LCS klasse uit de planning geschrapt werden. Als we het nu vrijgegeven FYDP tot FY11 vergelijken met dit van vorig jaar zien we ieder jaar een vermindering van het aantal te bouwen schepen met terug een verhoging in de twee laatste jaren van het FYDP. Van FY06 tot FY11 worden nu in totaal 49 nieuw

Tabel 1: scheepsbouwprogramma voor het FYDP tot FY 2011

	FY 06	FY 07	FY 08	FY 09	FY 10	FY 11
Nieuw type Vliegkampschip CVN-21 klasse	0	0	1//1	0	0	0
Nucleaire aanvalsonderzeeër SSN 774 klasse	1//8	1//9	1//10	1//11	1//12	1//13
Destroyer DDG 51 klasse	0	0	0	0	0	0
Nieuw type Destroyer DD(X) klasse	0	1//1	1//2	1//3	1//4	1//5
Nieuw type Kruiser CG(X) klasse	0	0	0	0	0	1//1
Nieuw type oppervlakteschip LCS klasse	1//2	2//4	3//7	5//12	5//17	5//22
Amfibisch schip LPD 17 klasse	1//8	1//9	0	0	0	0
Nieuw type amfibisch schip LHA(R) klasse	0	1//1	0	0	1//2	0
Nieuw type schip met vooruitgeschoven militair materieel MPF(F) klasse	0	0	0	1//1	1//2	2//4
Gevechtsbevoorradingsschip T-AKE 1 klasse	1//9	1//10	1//11	0	0	0
Nieuw type gevechtsbevoorradingsschip T-AOE(X) klasse	0	0	0	1//1	1//2	2//4
Totaal nieuwe scheepsbouw:	4	7	7	9	10	12

te bouwen schepen gepland. In deze meerjarenplanning verschijnt voor het eerst een nieuw type kruiser CG(X) en verdwijnt het nog vorig

jaar voor FY09 geplande schip met vooruitgeschoven materieel van de MPF(A) klasse. Van de LCS schepen wordt in FY06 het tweede

¹ Fiscal Year

² Littoral Combat Ship

³ Future Years Defense Plan: Planning voor de komende zes jaren

Tabel 2: goedgekeurde scheepsbouw van de Amerikaanse Marine sedert FY 98

Fiscaal Jaar	FY 98	FY 99	FY 00	FY 01	FY 02	FY 03	FY 04	FY 05
CVN 68 Vliegkampschip				1//10				
NIMITZ Klasse				CVN 77				
SSN 774 Aanvalsonderzeeër	1//1	1//2		1//3	1//4	1//5	1//6	1//7
VIRGINIA Klasse	SSN 774	SSN 775		SSN 776	SSN 777	SSN 778	SSN 779	SSN 780
DDG 51 Destroyer	4//42	3//45	3//48	3//51	3//54	2//56	3//59	3//62
ARLEIGH BURKE Klasse	DDG 89-92	DDG 93-95	DDG 96-98	DDG 99-101	DDG 102-104	DDG 105-106	DDG 107-109	DDG 110-112
LCS Nieuw oppervlakteschip								1//1
? Klasse								LCS* 1
LHD 1 Amfibieschip					1//8			
WASP Klasse					LHD 8			
LPD 17 Amfibieschip		1//2	2//4			1//5	1//6	1//7
SAN ANTONIO Klasse		LPD 18	LPD 19-20			LPD 21	LPD 22	LPD 23
T-AKE 1 Bevoorradingsschip			1//1	1//2	1//3	1//4	2//6	2//8
LEWIS AND CLARK Klasse			T-AKE 1	T-AKE 2	T-AKE 3	T-AKE 4	T-AKE 5-6	T-AKE 7-8
T-AGS 60 Oceanografisch schip		1//6						
PATHFINDER Klasse		T-AGS 65						
T-AKR 310 Transportschip	1//7		1//8					
WATSON Klasse	T-AKR 316		T-AKR 317					
T-AKR 300 Transportschip	1//6	1//7						
BOB HOPE Klasse	T-AKR 305	T-AKR 306						
Totaal Nieuwe Scheepsbouw	7	7	7	6	6	5	7	8

* LCS blijft de voorlopige scheepstypebenaming tot een definitieve door de Marine wordt vastgelegd.

schip aangevraagd naar het ontwerp van General Dynamics. Dit wordt een trimaran schip gebouwd naar het experimentele Engelse schip R/V Triton. Voor het in FY05 goedgekeurde LCS schip, dat naar een ontwerp van Lockheed Martin gebouwd wordt, heeft men begin februari de eerste stalen platen gesneden bij Marinette Marine Corporation. Van elk ontwerp zal men twee schepen van de zogenaamde Flight 0 bouwen om intensief te testen, waarna een uiteindelijke keuze zal gemaakt worden van het type dat zal gebouwd worden.

Elke vermindering van het scheepsbouwbudget is nefast voor de Marine en de Amerikaanse belastingbetaler omdat het de eenheidsprijs van de overblijvende nog te bouwen schepen verhoogt en het evenmin voldoende stabiliteit biedt voor de Amerikaanse scheepswerven.

Tegenwoordig zijn 38 schepen voor de Marine in aanbouw op de verschillende Amerikaanse scheepswerven waaronder: 1 CVN, 16 DDG, 1 LHD, 5 LPD, 8 T-AKE, 1 LCS en 6 SSN.

Samenstelling van de vloot

De gestage afbouw van de operationele vloot tijdens de laatste jaren zou in FY 05 een einde moeten nemen en het aantal schepen zou vanaf FY 06 terug geleidelijk aan in stijgende lijn moeten gaan om volgens het geplande FYDP in FY11 terug 305 operationele schepen in de vloot te hebben. Om het vroeger door de Amerikaanse Marine voorgestelde totaal aantal van 375 operationele schepen te bereiken is de bestaande scheepsbouwplanning echter ontoereikend. Hoewel er minder schepen deel uitmaken van de operationele vloot kan men uiteindelijk toch meer schepen inzetten voor operaties door het nemen van nieuwe initiatieven zoals het FRP⁴ en het invoeren van het Sea

Tabel 3: geplande gevechtsvloot van de Amerikaanse Marine

	FY 04	FY 05	FY 06	FY 07
Vliegekampschepen	12	11	11	11
Nucleaire onderzeeërs met Ballistische raketten	14	14	14	14
Nucleaire onderzeeërs met Kruisraketten	4	4	4	4
Oppervlakte gevechtsschepen	103	99	102	106
Nucleaire aanvalsonderzeeërs	54	55	54	53
Amfibische schepen	35	35	35	35
Gevechtsbevoorradingsschepen	34	32	34	36
Mijnenbestrijdingsschepen	17	17	17	16
Steunschepen	19	18	18	18
Totale gevechtsvloot	292	285	289	293

Tabel 4: geplande gevechtsvloot voor het FYDP tot FY 2011

FY 07	FY 08	FY 09	FY 10	FY 11
293	297	302	302	305

Swap systeem. Doel van het FRP is het ter beschikking hebben van vijf of zes CSG⁵ die al ontplooid of inzetbaar zijn binnen 30 dagen met bijkomend één tot twee CSG die kunnen ingezet worden binnen 90 dagen. De mogelijkheden van het FRP werden vorig jaar tijdens de oefening "Summer Pulse '04" succesvol gedemonstreerd door tegelijkertijd zeven vliegekampschepen in te zetten in vijf verschillende operatiegebieden.

Sea Swap is een ander veelbelovend initiatief om de permanente aanwezigheid van marinemiddelen te verhogen door het continue ontplooiën van een schip in een welbepaald operatiegebied en door het wisselen van de volledige bemanning met zesmaandelijks intervallen. Het voornaamste objectief van dit systeem is het effectief en efficiënt verhogen van de aanwezigheid van marinemiddelen zonder verhoging van de operationele kosten. Door het schip in het operatiegebied te behouden en alléén de bemanningen om te wisselen bespaart men op de

transittijden van de thuishaven naar het operatiegebied en op de brandstofkosten. Zo wordt ook de tijd van beschikbaarheid van het schip in het operatiegebied verhoogd.

Verwacht wordt dat door deze verschillende initiatieven het totaal benodigde aantal schepen zou kunnen dalen. Dit zal tot uiting komen in het nieuwe QDR⁶ dat op het eind van het jaar of begin volgend jaar verschijnt waarbij algemeen wordt verwacht dat men zal afstappen van de in het verleden geplande operationele vloot van 375 schepen. Volgens verklaringen van de Commandant van de Amerikaanse Marine voor het Amerikaanse Congres in februari jongstleden zou het aantal benodigde schepen variëren tussen 260 en 325 of tussen 243 en 302 schepen naargelang nieuwe technologieën en het Sea Swap concept verder zouden gerealiseerd worden.

Tijdens het FY06 zullen vier destroyers van de Arleigh Burke klasse, twee amfibische schepen van de San Antonio klasse, en drie gevechtsbevoorradingsschepen van de Lewis

⁴ Fleet Response Plan

⁵ Carrier Strike Group

⁶ Quadrennial Defense Review

and Clark klasse de operationele vloot vervoegen. Intussen zullen een kruiser van de Ticonderoga klasse (USS **Thomas S. Gates**), een nog niet nader genoemde aanvalsonderzeeër van de Los Angeles klasse, een amfibisch schip van de Tarawa klasse (USS **Belleau Wood**), een amfibisch schip van de Austin klasse (USS **Austin**) en een gevechtsbevoorradingsschip van de Sacramento klasse (USS **Camden**) de operationele vloot verlaten.

De huidige aanhoudende dubbelzinnigheid, in verband met het benodigde aantal schepen tezamen met het van jaar tot jaar veranderende FYDP van de Marine, maakt het de Amerikaanse scheepsbouwers moeilijk om de voor hen soms broodnodige zakelijke beslissingen te nemen i.v.m. productieplanning, nieuwe investeringen, R&D⁷, het eventueel samengaan met andere scheepswerven of het verwerven van scheepswerven.

Geraadpleegde bronnen:

- *Sea Power Magazine (Navy League of the United States)*
- *FY 06 Department of the Navy Budget*
- *Ships and Aircraft of the U.S. Fleet 18th Edition*

⁷ Research and Development

Tekst en tabellen: L. Naessens



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

Un grand marin

Le Colonel Emile Cornellie

Capitaine au long cours – Commandant aux malles Ostende-Douvres – Commandant du navire-école L'Avenir – Fondateur durant la 1ère guerre mondiale du Dépôt des Equipages de Calais et Gravelines et du Corps des Torpilleurs et Marins à Anvers – Colonel dans la Réserve.

Emile François Cornellie est le fils de Louis Cornellie, un capitaine-pilote de mer réputé, qui fut décoré pour bravoure et qui présida aux destinées de la Société de Pilotage Belge, qui avait sa station à l'embouchure de l'Escaut, en la petite ville de Flessingue (Vlissingen)¹ dans l'île hollandaise de Walcheren. Le petit Emile naît à Flessingue le 15 août 1869 et y passe sa tendre enfance avec ses sept frères et soeurs, mais surtout avec la bande de turbulents gamins qui ont pour plaine de jeux les quais du petit port de pêche et ses *hoogaers*². Sa brave maman³ aurait bien voulu le tenir à l'écart de la mer et du métier de son père, mais que put-elle y faire dans un village où l'on ne côtoyait que des marins, où l'on était de toute part entouré d'eau. Le petit Cornellie est aussi intrépide que dégourdi et a de l'eau de mer dans les veines; aussi les marins le prennent-ils volontiers avec eux.

Après ses petites classes où il est toujours premier on l'envoie poursuivre ses études à Ostende d'où la



Flessingue

famille provient. Notre turbulent jeune homme s'y montre, au collège Notre-Dame, un élève doué puisqu'il fait sa 3^{ème} et sa 4^{ème} des humanités en une seule fois. Les études terminées sa mère tenace le fait engager comme employé dans un bureau d'armement allemand. C'est plus qu'il n'en peut supporter; il s' enrôle sur la première goélette en partance et, après quelque temps

à naviguer au cabotage, il trouve un embarquement au long cours sur le cinq-mâts barque allemand *Magnat* et y accomplit son premier tour du monde. Après quoi on le voit s'embarquer sur le trois-mâts *Mercator*⁴ à destination du Chili.

Arrivé à l'âge du service militaire notre Emile tire le mauvais numéro et malgré le fait que ses parents sont disposés à lui payer un 'remplaçant', il veut tenter cette expérience-là aussi (ce qui, on le verra, donnera une toute autre dimension à sa vie future). Entré, le 2 septembre 1889, à l'âge de vingt ans, comme milicien au 3^{ème} de Ligne à Ostende, il est enrôlé le 28 du même mois aux Pontonniers du Génie. Cette fraction du Génie, cantonnée au fort de Burght, sur la rive gauche de l'Escaut en face d'Anvers, avait le privilège de recevoir dans ses rangs, et ce depuis la dissolution de la Marine Royale, tous les marins de métier astreints au service militaire. Bien noté par ses supérieurs il est autorisé au cours de ses trois ans de service à mener de front sa

¹ Vlissingen: un accord belgo-hollandais avait permis l'établissement de cette station, ce qui ne diminua pas pour autant l'âpre lutte qui opposait les pilotes zélandais aux Belges.

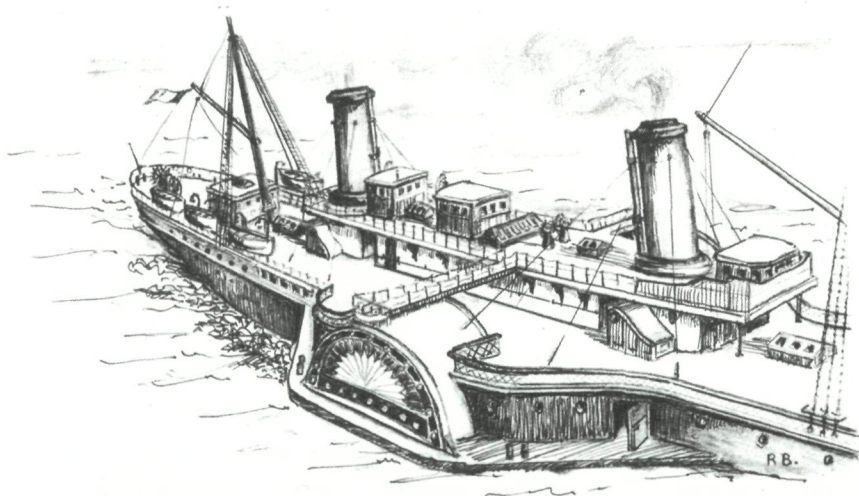
² Chaloupes de pêche zélandaises à fond plat, dérives latérales et étrave en pointe très relevée.

³ Marie Caroline Dieryck.

⁴ Pas le nôtre, bien entendu, mais un allemand du même nom.

formation d'officier de réserve et ses études de candidat officier de marine au long cours. Avant même d'avoir 'fêté la classe' il obtient son brevet de second officier au long cours.

Sans attendre plus il s'enrôle comme matelot –les places d'officier étaient rares en ce temps-là– sur le vapeur belge Lippe, puis sur la Marie-Louise. Après quoi il devient 3^{ème} officier (derde stuurman) sur le Herman, un cargo mixte voile et vapeur. En 1892, à l'âge de 23 ans, il obtient avec grande distinction son brevet de 1^{er} officier au long cours; la même année il épouse à Ostende Valentina Velghe, la fille d'un patron armateur à la pêche de La Panne. Madame Velghe mère, préoccupée comme toutes les mamans du monde du bonheur de sa fille et du salut du jeune ménage que celle-ci allait fonder, s'en va trouver 'son' député et lui explique tout de go qu'on ne pouvait laisser ces jeunes gens se voir séparés des mois, voire des années, de par ce métier de 'court-la-mer' qu'avait choisi son gendre. Le député promet de faire tout son possible et Emile Cornellie obtient d'entrer à l'Etat, au service des malles Ostende-Douvres. On est en 1895, il a 26 ans. Le jeune ménage réside à Ostende, au n° 106 de la rue Longue, et notre lieutenant prend ses fonctions d'instructeur à l'école des mousses sur les navires-école, les trois-mâts Ville d'Ostende et Ville d'Anvers. Ici certains biographes atteints du complexe de persécution bien connu parlent de discrimination: Cornellie aurait été écarté des malles parce que ce bon Flamand n'aurait pas su parler le français. Ceci est ridicule. Cornellie est un surdoué qui connaît parfaitement le néerlandais, sa langue maternelle et celle de ses études primaires, faites aux Pays-Bas; il parle l'allemand, ayant navigué plusieurs années sur des navires de ce pays, et il pratique évidemment l'anglais, la langue véhiculaire de tous les marins des mers du Nord; et il parle le français, bien sûr, puis-



Le Rapide

qu'à cette époque l'enseignement au collège Notre-Dame à Ostende est obligatoirement dispensé en langue française.

En 1896, à l'âge de 27 ans, il passe brillamment ses épreuves de capitaine au long cours et est nommé 2^{ème} officier sur la toute nouvelle malle Le Rapide. Ce navire n'a toutefois de rapide que son nom qu'il doit à une boutade du roi Léopold II. Il s'agit d'un paquebot à roues à aubes, lancé en 1895 et destiné au service de nuit entre Ostende et Douvres -service lent car il ne faut pas arriver à Douvres avant l'aube-; long de près de 96 mètres il jauge 1270 tx et il a une machine à vapeur de 6120 CV, capable de lui donner une vitesse de 20,834 noeuds. Son prédécesseur, la Marie-Henriette de 1461 tx et 8300 CV, avait détenu le record mondial de vitesse pour navires à roues à aubes en dépassant les 22 noeuds (22,2). Le roi Léopold II, intéressé comme toujours lorsqu'il s'agissait de construction belge, s'enquit auprès du directeur-général, Monsieur Allo, qui lui montrait les plans du nouveau navire, de la vitesse qu'il allait pouvoir faire et, déçu devant la réponse embarrassée du directeur, lui demanda quel nom on allait lui donner... «Eh bien, appelez-le donc le Rapide» fit le roi en s'esclaffant. C'est ce qu'on fit, bien sûr, et pour

la bonne mesure on y aménagea pour le roi une cabine toute sculptée de bois et d'ivoire du Congo.

Sur Le Rapide le lieutenant Cornellie se distingue par son courage et ses compétences lorsque dans une tempête particulièrement vicieuse, la mer fracassant une des roues à aubes, le navire désarmé se met par le travers de la lame. Cornellie, aidé de deux jeunes matelots courageux⁵, parvient à bloquer la roue et le navire peut ainsi rallier le port 'sur une patte'. Il est cité sur la liste d'honneur de l'Administration de la Marine. Une autre fois, faisant service sur le garde-pêche⁶ et au mouillage par mauvais temps dans une rade écossaise en compagnie de navires anglais, il est le plus rapide à mettre à l'eau un canot et à sauver de la noyade deux officiers et un matelot anglais dont le canot venait de se retourner. Il avait déjà, l'année précédente, en sautant tout habillé à l'eau, sauvé un enfant tombé de l'estacade d'Ostende.

Entre 1896 et 1902 notre lieutenant des malles fait quelques rappels d'avancement au Corps des Pontonniers du Génie et, en 1903, il est nommé 1^{er} lieutenant sur la malle Marie-Henriette, celle de tous les records. Son expérience et ses états de service le font bientôt aussi nommer professeur à l'Ecole de Navigation d'Ostende.

⁵ Les matelots C. Declercq et A. E. Vroome.

⁶ L'avisogarde-pêche Ville d'Anvers-1885.



A bord du Rapide de g. à dr. : Lt Cornellie, Cdt Vanden Kerkhove et Lt Urbain.

Cornellie est de tous les événements marquants de l'histoire de la marine belge de son temps, car ne voilà-t-il pas qu'on le désigne comme premier officier du nouveau navire-école, le Comte de Smet de Naeyer, commandé à Greenock en Ecosse, et qu'il va chercher sous les ordres du commandant Fourcault. Le navire est affrété par la Marine de l'Etat à l'Association Maritime (ASMAR), propriétaire de ce nouveau navire, chargé de la formation théorique et pratique des candidats-officiers et marins de la marine marchande. Le lieutenant Cornellie participe non seulement à l'armement du navire mais il fait encore son premier voyage à destination de Valparaíso⁷; ensuite il

doit réintégrer le service des malles Ostende-Douvres. Il échappe ainsi au naufrage du beau navire qui survient en plein golfe de Gascogne à son deuxième voyage⁸. Nul doute que là encore il aurait payé de sa personne, lorsqu'on apprit qu'une distinction honorifique étrangère lui avait été accordée pour avoir, à Valparaíso, sauvé de la noyade l'équipage d'un canot retourné d'un des navires en rade – fait de courage dont il ne s'était pas vanté!

Pour encore mieux comprendre l'homme, écoutons ce qu'en disait l'avocat Léon Hennebicq –qui devint en 1914 officier au Service de la Défense Mobile de l'Escaut, et capitaine d'administration au Corps des Torpilleurs et Marins et plus tard

encore président de la Ligue Maritime Belge–, à propos du Capitaine Cornellie qui fut appelé à la barre lors d'un procès qui fut intenté par ceux qui, à la suite du naufrage du Comte de Smet de Naeyer (I), cherchaient à tout prix un coupable: «Cornellie, cet homme de mer au grand mérite, s'ingéniait à atténuer les responsabilités de l'armement et du commandement. J'ai pu apprécier, dans l'intervalle des longues audiences où nous débattions aux prises avec le mystère, son énergie et la sûreté de ses connaissances, malgré l'écorce un peu rude d'une individualité tout à fait à sa place au banc de quart»⁹.

En 1909, à l'âge de 40 ans, il est 1er lieutenant faisant fonction de commandant de la malle Princesse Joséphine¹⁰. Il reçoit en même temps ses trois étoiles de capitaine de réserve dans l'arme du Génie. Mais l'Association Maritime a toujours l'oeil sur Cornellie. Elle vient en effet d'acheter L'Avenir, un grand quatre-mâts barque destiné à remplacer le malheureux Comte de Smet de Naeyer. Elle réclame Cornellie à l'Administration de la Marine; elle le veut comme commandant et finira par avoir gain de cause. En 1912 Cornellie quitte les malles Ostende-Douvres pour commander le navire-école en route pour l'Australie. La course du thé, la course de la laine, la course tout court est bien ancrée dans la mentalité des marins des clippers; L'Avenir et son équipage de jeunes cadets, menés par son commandant, font merveille et arrivent triomphalement à Melbourne.

En 1914 la guerre, la Grande Guerre, se déchaîne en Europe. Au retour de son sixième voyage d'Australie L'Avenir est dérouté sur Le Havre où Cornellie et ses cadets dérolent. Il rejoint en toute hâte son régiment à Anvers et le 8 août il est désigné pour la Défense Mobile de l'Escaut. Commencé le 4 août, la percée allemande est fulgurante et le "réduit national",

⁷ Voyage qui dura 11 mois, soit du 12 février 1905 au 11 janvier 1906.

⁸ Naufrage survenu le 19 avril 1906.

⁹ Article "Le commandant du navire-école", paru dans La Belgique maritime et coloniale – N° 30 du 27 juillet 1913 – (sources: NAVIDOC/MRA).

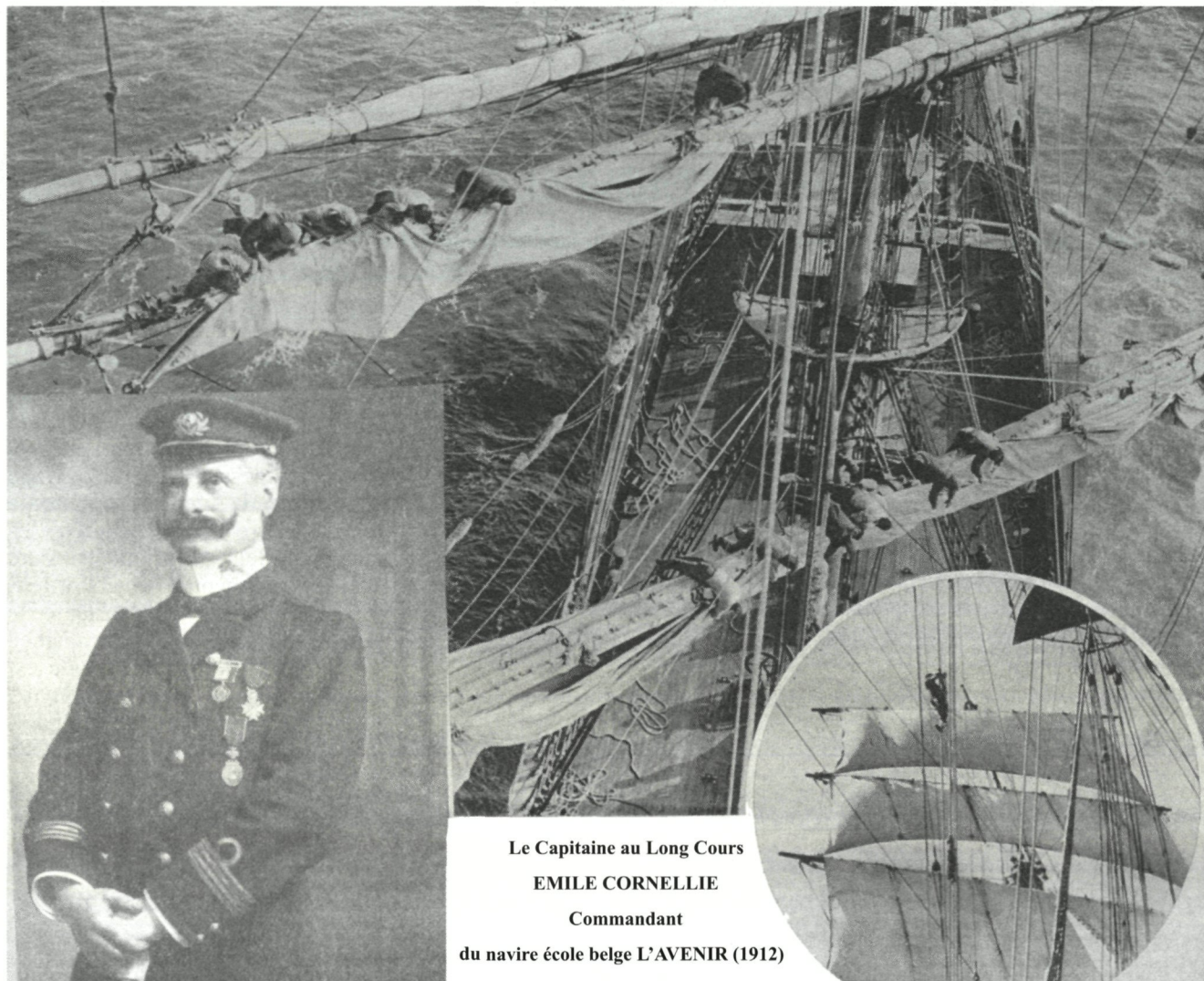
¹⁰ "Pour notre Marine et nos Marins"- Libr. A. Dewit, 1908 p. 153.

constitué d'Anvers et des 17 forts en sa périphérie, est investi dès le début du mois de septembre par une armée allemande forte de 200.000 hommes et 165 obusiers et canons de fort calibre. Comprenant que les forces belges, coupées de tous renforts par le fleuve et par la neutralité hollandaise, ne pourront tenir longtemps devant l'ampleur du dispositif ennemi, le Grand Quartier Général décide du repli de l'Armée. Le général du Génie Cuvelier organise l'évacuation des dépôts et des approvisionnements. Il choisit Cornellie pour le faire. Celui-ci, aidé de ses officiers –des cadets du navire-école– et des pontonniers du Génie, réquisitionne tous les navires étrangers se trouvant dans nos ports, y charge tous les blessés et rescapés des forts d'Anvers, puis tout ce qui peut être soustrait à l'ennemi, et improvise deux bases navales, l'une à Zeebruges et l'autre à Ostende.

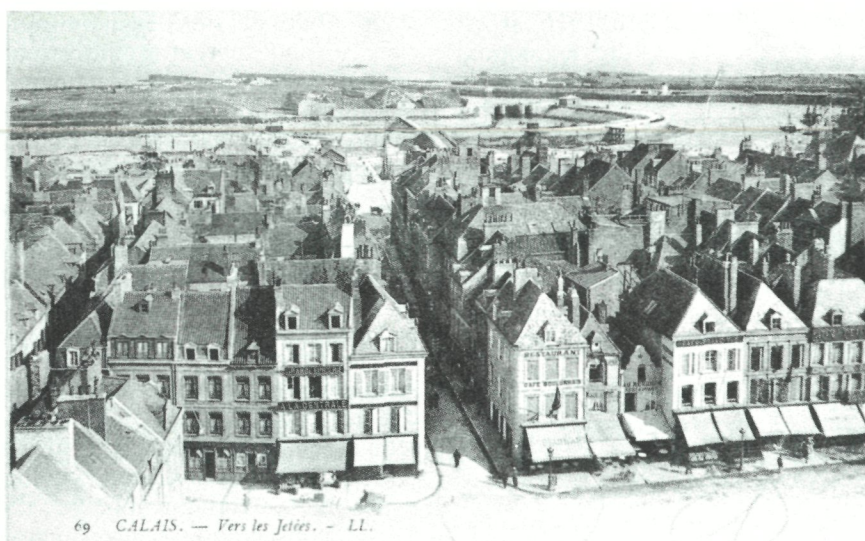
Anvers capitule le 12 octobre. Le gouvernement belge s'est retiré au Havre (Sainte-Adresse) le 6 octobre. L'armée belge renforcée par la brigade des fusiliers-marins français prend position derrière l'Yser. Les Allemands s'approchant d'Ostende, indéfendable, Cornellie –commissonné major le 4 octobre–, à la tête de son service appelé Les annexes flottantes des Transports Maritimes et Fluviaux, se replie d'abord sur Dunkerque, puis sur Calais où il arrive le 13 octobre avec ses 12 navires de transport, emmenant 8.000 soldats et 300 de ses pontonniers, tout le parc d'artillerie de l'armée belge et ses approvisionnements.

Le 16 octobre la bataille de l'Yser commence. A Calais, bondé de blessés, de réfugiés, de troupes en débandade, de navires amenant des renforts de France et d'Angleterre, c'est l'enfer. Cornellie prend les

choses en main et évacue immédiatement sur l'Angleterre 8.000 blessés et 36.000 des 80.000 réfugiés qui affluent de partout. Les malles belges lui viennent alors bien à point; on compte qu'entre le 13 octobre, jour de son arrivée à Calais, et le 10 mars 1915 il organise l'évacuation de plus de 22.000 blessés vers l'Angleterre. Calais devient, vu sa proximité du front, le principal port de déchargement de matériel et de renfort des armées alliées. Cornellie est chargé de l'organisation de la Base navale belge de Calais (octobre 1914), de l'organisation des services de transport par eaux intérieures (avril 1915) et du service du parc à combustibles (février 1916). Les autorités françaises ont mis le bassin de l'Ouest à la disposition des Belges. Les renforts par voie maritime à destination des troupes belges furent primitivement débarqués à St-Nazaire et à La Pallice, leur acheminement



Le Capitaine au Long Cours
EMILE CORNELLIE
Commandant
du navire école belge L'AVENIR (1912)



Vue sur Calais

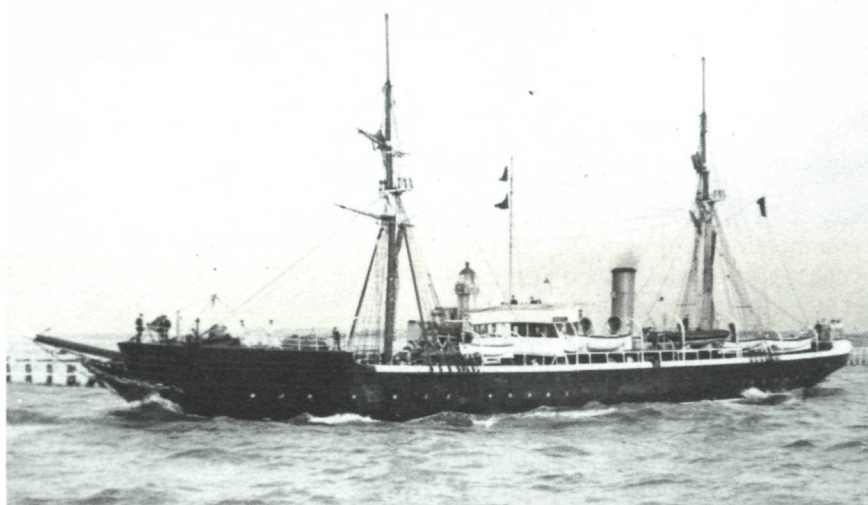
vers le front par voie terrestre étant toutefois exagérément long. Cornellie obtient qu'on concentre ces arrivées et qu'on constitue des parcs et des dépôts dans la région Calais-Gravelines, qui devient l' "intermediate supply zone" ou zone de stations-magasins. On y stocke un mois de besoins, tandis qu'au Havre est constitué une zone de réserve de deux mois; mais pour éviter les dangereuses navettes entre Le Havre et Calais, on renforce les capacités de la zone Calais-Gravelines, Le Havre constituant une réserve tampon de matériel non périssable¹¹. Pour acheminer le matériel et les renforts vers le front Cornellie affecte à ce transport pas moins de 16 remorqueurs et 150 péniches qui par les voies navigables intérieures soulagent d'autant le trafic routier et ferroviaire français. Transport, déchargement des navires, stockage en dépôts, constitution et construction de magasins et de parcs, Cornellie utilise toute la main d'oeuvre disponible: ses pontonniers, ses soldats, les dockers de Calais et des centaines de prisonniers allemands. Il les dispose en équipes concurrentes, fait afficher les résultats de la journée et récompense tous les soirs l'équipe la plus performante. Il faut savoir en effet qu'à défaut de

moyens mécaniques de manutention il fallait en ce temps-là environ 160 hommes pour décharger dans des délais raisonnables une simple cargaison d'avoine.

En avril 1915 le front réclame l'aide de ses pontonniers du Génie; privé de ces hommes Cornellie garde ses marins et en racole partout où il peut en trouver. Il réclame ceux qui, étant marins, se trouvent dispersés dans les unités de l'Armée. Outre la garde de ses dépôts et des prisonniers, le déchargement

et le transport des munitions et du matériel, il a encore l'obligation de renforcer les équipages des navires marchands belges à court de personnel. Sa compagnie, maintenant forte de 484 hommes et connue sous le nom de Compagnie des annexes flottantes, est à la base de la création du Dépôt des Equipages¹² dont il obtient la constitution du gouvernement belge en exil au Havre. Dès avril 1915 il est nommé conseiller maritime du Grand Quartier Général, en cumul évidemment. Comme les Anglais installent à leur tour en 1915 une base de ravitaillement à Calais, Cornellie obtient des autorités françaises une extension de ses services à Gravelines.

La marine marchande sous pavillon belge compte au début de la guerre 132 navires de plus de 100 tonnes de jauge brute, propriété d'une vingtaine d'armements privés. Ces derniers ont transféré leur siège social en Angleterre et, avec la garantie de l'Etat, ont créé une assurance mutuelle pour la couverture des risques de guerre. Confronté aux pertes importantes de navires marchands alliés, causées par la guerre sous-marine totale décrétée par l'Allemagne, et à la hausse des frêts qui en découle, le gouvernement réquisitionne en



Ville d'Anvers

Photo: J.C. Vanbostal

¹¹ L'organisation logistique de Calais-Gravelines nous est connue par un "Report of the Military Board of Allied Supply" du gouvernement américain - 1925, Washington Gouvernement printing office (sources: NAVIDOC/MRA).

¹² Le Dépôt des Equipages, partie intégrante des Services Maritimes Militaires, fut créé par circulaire ministérielle le 3 mai 1917.

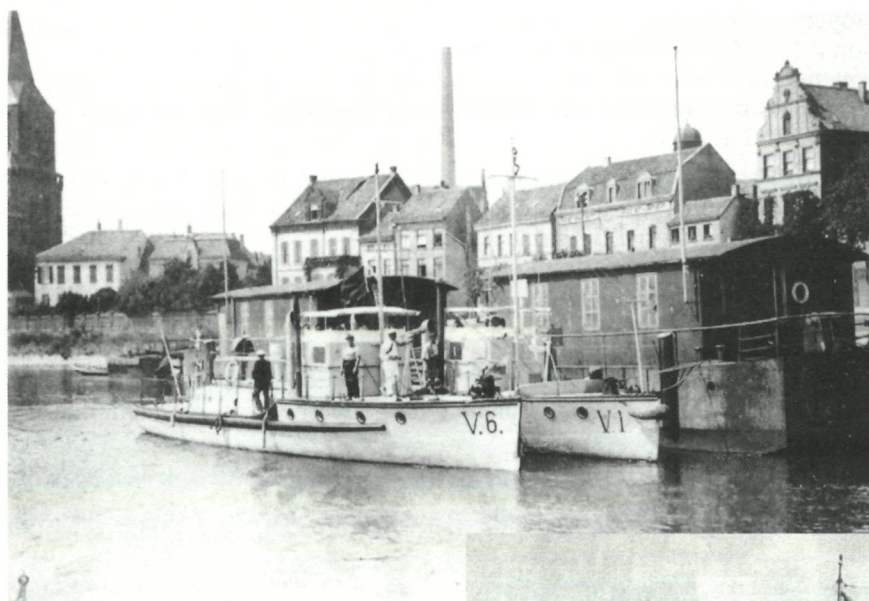
juin 1915 environ 20 pour cent de la flotte belge dans le but d'assurer les besoins vitaux de l'armée en campagne. Ces navires, Cornellie le sait bien, sont dépourvus pour la plupart de moyens de transmission et du moindre moyen de défense. Aussi ouvre-t-il d'urgence deux écoles, l'une de télégraphistes et l'autre de canonnières de marine. Avec l'aide de la marine française Cornellie habille ses hommes en marins¹³, réintroduit les appellations des grades de la Marine et s'installe avec ses équipages au Grand Fort Philippe à Gravelines. Ses effectifs se composent d'un état-major, de deux compagnies de marins, d'un peloton d'artillerie de marine et des

guerre, le 24 octobre 1916, il est fait chevalier de l'Ordre de Léopold avec palme et à titre maritime (la croix est surmontée de deux ancrs croisés). Depuis ce mois-là il est le commandant de tous les services maritimes militaires. Au mois de juin suivant il est nommé lieutenant-colonel (30 juin 1917). Le 2 octobre 1918 le Dépôt des Equipages comptera jusqu'à 820 hommes. Cornellie dispose alors de deux navires, l'avisos Ville d'Anvers et le remorqueur de cibles Blankenberghe. Près d'un tiers de son effectif sert à la mer sur des navires marchands, comme canonnières par équipes de trois, payés à la fois par l'armateur et par le ministère de la Guerre, comme marconistes ou en

stage sur des navires de guerre français. «...and thereafter the armament of the Belgian ships compared favorably with that of the merchant ships of the allied fleets», dit encore le rapport américain cité plus haut.

C'est en janvier 1917 qu'est créé aussi le Bureau Général des Transports Maritimes (BGTM) attaché au gouvernement et dirigé par le directeur des communications. Ce dernier est chargé de régler tous les problèmes de transport par mer, de chargement et de déchargement, de réquisition, d'affrètement ...; il est le correspondant civil de Cornellie auprès du gouvernement belge. En 1918, consécration entre toutes, le lieutenant-colonel Cornellie est décoré de la DSO (Distinguished Service Order) par le roi d'Angleterre!

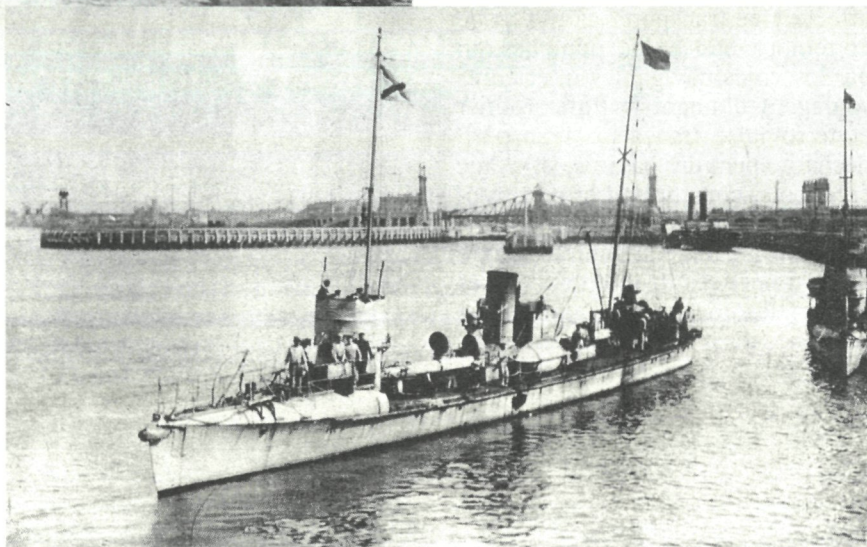
Après la grande offensive d'octobre 1918 et l'effondrement des lignes allemandes, les ports belges, libérés un à un, sont occupés par la marine française qui y installe ses commandements de front de mer. Cornellie peut leur adjoindre des officiers de marine belges, des signaleurs et des artilleurs. Il propose immédiatement au gouvernement belge de constituer un Service de Défense Côtière et de participer aux patrouilles alliées et au dragage des mines sur notre côte. Mais le ministère de la



Vedettes de la Flottille du Rhin.

deux écoles. Il obtient que le gouvernement lui adjoigne le 'garde-pêche navire-école' Ville d'Anvers, cet avisos mixte voile/machine qui se trouve à Lowestoft depuis le début de la guerre, et en fait un navire-école d'artillerie de marine. Afin de reformer des cadres de marine militaire Cornellie obtient de pouvoir embarquer ses candidats officiers et sous-officiers sur des bâtiments de guerre français, destroyers, contre-torpilleurs et dragueurs de mines.

Les services de Cornellie sont appréciés en haut lieu, car en pleine



Ostende 14-18: Torpilleur classe A1 (150T) sous pavillon allemand

¹³ Les instructions concernant le port de l'uniforme de marin ne paraîtront que le 5 mai 1917.



Cornellie en tenue de colonel.

Guerre estime qu'un tel effort de réorganisation ne se justifie plus; les marines anglaise et française se chargeront bien du dragage et le cas échéant de la traque aux mines dérivantes pourra toujours se faire avec les torpilleurs que les Allemands ont abandonnés dans nos ports. Déçu Cornellie saisit toutefois la balle au bond et prend immédiatement possession de trois torpilleurs abandonnés à Anvers, les A 4, A 12 et A 16. Dès le 29 décembre, arrivé à Ostende, il répartit ses équipages de la façon suivante: la première compagnie, forte de quatre enseignes de vaisseau et de 125 matelots, est envoyée à Anvers pour y assurer la police fluviale et l'armement des torpilleurs capturés; la deuxième, l'"artillerie", compte un officier et 63 hommes en plus des 350 canonnières embarqués sur des navires marchands; la troisième compagnie, dite du front de mer, qui réunit un officier, 40 matelots et une centaine de canonnières, dessert deux des batteries côtières enlevées à l'ennemi¹⁴ et arme les sémaphores d'Ostende et de Zeebruges.

A Anvers siège, sous la présidence de l'amiral Keyes, la Commission navale interalliée composée d'amiraux français et anglais; la marine belge y est représentée par l'officier d'administration, le Capi-

taine-Commandant de marine Léon Hennebicq, assisté de l'enseigne de vaisseau Delande. La Belgique s'y voit attribuer officiellement les 3 torpilleurs abandonnés à Anvers, plus 7 remorqueurs, 15 vedettes et 14 torpilleurs (9 de la classe AI de 150 tx et 5 de la classe AII de 250 tx), tous réfugiés aux Pays-Bas à la base navale de la KNM à Hellevootsluis. Devant la mauvaise volonté des équipages allemands à remettre leurs navires aux vainqueurs, Cornellie, en juin 1919 –après une intervention vigoureuse de notre ambassadeur à La Haye, le comte Carton de Wiart–, se rend sur place accompagné d'officiers et de marins belges et expulse, avec l'aide d'un piquet de marins hollandais, les marins allemands récalcitrants et ramène à Anvers les bâtiments qui nous avaient été attribués. De quoi constituer très largement le noyau de la future marine militaire belge! Huit vedettes sont envoyées sur le Rhin; à la demande de la Commission interalliée de navigation de campagne elles forment, à Homberg-Essenberg, la Flottille du Rhin¹⁵, avec les ex-canonnières de l'Escaut Argus et Police de la

Photo: Musée Royal de l'Armée

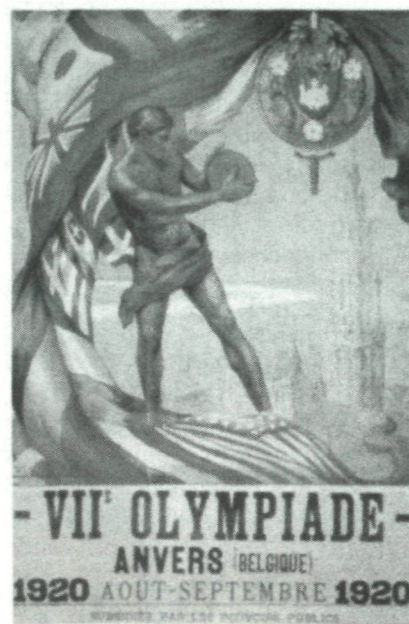


Torpilleur belge (ex-allemand) entouré de yachts devant Bath attendant la marée pour se rendre à Anvers.

Rade et le transbordeur à passagers Undine, un navire à roues à aubes réquisitionné sur place.

Le 19 décembre 1919 le Dépôt des Equipages change de nom et s'appelle Détachement des Torpilleurs et Marins.

En mars 1919 Cornellie est nommé full colonel. En juillet il est décoré des mains du Général Pershing de la très haute distinction américaine, la Distinguished Service Medal.



¹⁴ Les batteries "Bessler" et "Cecilia" à Mariakerke.

¹⁵ Sous les ordres du Cdt. Goor, le héros du Tanganyika et ancien commandant de l'avis Ville d'Anvers.

En septembre de la même année il est fait officier de l'Ordre de la Couronne et est mis, à sa demande dit-on, en congé sans solde. Il a 50 ans. Le Colonel-Capitaine au long cours Emile F. Cornellie a bien mérité de la patrie; il a servi dans la marine civile pendant 22 ans et consacré 8 ans et 24 jours à la Marine sous l'uniforme militaire. Il a droit au port de 8 chevrons de front, de la croix de guerre avec palme, de la croix de Chevalier de l'Ordre de Léopold avec palme à titre maritime, d'Officier de l'Ordre de la Couronne, de la Distinguished Service Order britannique, de la Distinguished Service Medal des Etats-Unis d'Amérique, de la médaille de la Victoire, de la médaille commémorative 14-18, et de distinctions pour actes de bravoure ou de sauvetage gagnées à bord de navires de l'Etat, au Chili et en Grande Bretagne.

Rendu à la vie civile Cornellie ne quitte pas les milieux maritimes, tant s'en faut. Il fonde à Anvers un armement maritime qui gère trois navires: le quatre-mâts goélette à moteur auxiliaire de 1325 tx le s.v. Ville de Dixmude, qui sera vendu en 1921 aux E.U. et renommé Grace N. Pendelton, le caboteur s.s. Biesbosch de 492 tx, revendu en Hollande en 1923 et le caboteur s.s. Groningen, revendu en 1926 également en Hollande. En 1926 la Cornellie Shipping Co cessera toute activité mais notre colonel sera consulté à titre d'expert maritime et siègera au Tribunal du Conseil de discipline de la Marine.

Il ne convient non plus de passer sous silence les exploits sportifs de notre héros. Passionné de bateaux il possède, très jeune encore, un voilier de régate et il continue à

pratiquer la voile tout au long de sa vie. En 1904 déjà, on le compte parmi les membres du Yacht Club d'Ostende (actuellement le RYCO). En 1912 il a un yacht appelé Miss Mouche, puis il a le Trollin avec lequel il gagne plusieurs régates. Il est également désigné pour 'skipper' l'ancien voilier du duc de Brabant, le futur roi Albert I^{er}, que ce dernier offrit en 1909 au Royal Yacht Club de Belgique (RYCB); il s'agissait d'un 'sonderklasse' nommé Flandria. En 1919, dans l'euphorie de la victoire, le RYCB organise une régate où s'alignent bon nombre d'officiers de marine des forces alliées. Là encore c'est le commandant Cornellie qui remporte la victoire haut la main, et la Coupe du Roi lui revient. En 1920 lors des Jeux Olympiques à Anvers c'est une fois de plus lui qui obtient une médaille d'or à la barre d'un 6 m (J.I.) l'Edelweiss, dessiné par le fameux architecte britannique Linton Hope¹⁶.

Notre grand marin Emile François Cornellie décède à Anvers en décembre 1945, pleuré des siens, regretté de tous. Avant de larguer définitivement les ancres par le bout, il aura vu l'arrivée à Anvers de marins belges qui, comme lui, avaient fait renaître en pleines hostilités une Marine Militaire belge, cette fois au sein de la Royal Navy, ayant mis comme lui leur 'savoir-faire' de marin à la disposition des armées pour la libération de la Belgique.

CPV (hre) J.- C. Liénart

Références

Pour les états de services militaires:

- extraits de la matricule Section D n° 4798
- extraits du registre matricule Bataillon des Pontonniers n° 886

Pour sa biographie:

- art. dans Wandelaer et Sur l'Eau, 1946
- art. dans De Plaete par Robert Ouvry
- lettre de son neveu Jean-Louis Cornellie

Pour les états de service à l'Etat:

- Le centenaire de la ligne Ostende-Douvres 1846-1946, Albert de Burbure

Pour notre Marine et nos Marins, 1908

- De Oostende-Doverlijn

Pour la Cornellie Shipping Co:

- Jacques Leblanc du Navy Documentation du MRA.
- Belgian Shiplover, n° 58, 1957



¹⁶ Linton Hope est l'inventeur des coques en contreplaqué "collé-moulé", mode de construction qu'on utilisait également pour réaliser des carlingues d'avion.

Reisverhaal van de Hoogzeemijnenveger M904 De Brouwer (III)

Tweede reis van de koloniale Algerine van 12 april tot 2 november 1955

De Basis Banana Het Regionaal Marinecommando Beneden-Congo

De basis CMM/Bana ligt op een schiereiland gevormd door een kreek aan de monding van de Congostroom (de huidige Zaïre). De vlaggenmast van de Zeemacht vormt een merkteken gelegen op 6°00'26" zuiderbreedte-12°24'10" oosterlengte. De kreek is bij elke waterstand toegankelijk voor schepen met een diepgang van max. 17 voet (5,18m); de ligplaatsen zijn geschikt voor schepen tot 19 voet (5,79m). Langs één zijde wordt de basis begrensd door de Zuidelijke Atlantische Oceaan en aan de andere door de kreek die gevormd wordt door een zijrivier van de Congo. De basis ligt op ongeveer 15 km van het vakantieplaatsje Moanda en op 25 km van de militaire basis Kitona. Er is geen spoorwegverbinding met het binnenland; om Boma, een belangrijkere haven, te bereiken moet men vier uur stroomopwaarts varen. Banana is ongetwijfeld een afgelegen oord dat wat verloren ligt in Beneden-Congo.

De meeste blanken die hier verblijven zijn militairen. Zij behoren tot de Zeemacht of de inlandse Force Publique. Alle militairen beneden de rang van officier die tot het vaste kader behoren hebben de graad van of zijn gelijkgesteld met die van oppermeester of adjudant. De hoogste rang die de inlandse militairen kunnen bereiken is die van 1^{ste} meester of 1^{ste} sergeant-majoor. Zij zijn dus steeds ondergeschikt aan de blanke militairen. Dat heeft ook tot gevolg dat de meeste van onze bemanningsleden ondergeschikt zijn aan militairen van het vaste kader, toestand die in de toekomst voor problemen kan zorgen.

De streek bestaat hoofdzakelijk uit zandgrond en is niet erg vruchtbaar. Levensmiddelen en drinkwater worden aangevoerd. Buiten de militaire basis is er geen elektriciteit; de stroom wordt opgewekt door een elektrische centrale die om 23.00 wordt stilgelegd. Bijgevolg komt niemand te laat aan boord.

Voor de ontspanning is er de club 'Prins van Luik' die echter sluit om 22.30; éénmaal per week is er een filmvoorstelling. Driemaal in de week is er postbedeling.

Het inheems dorp, de Kalamu, ligt in de nabijheid van de basis; het is off limits voor ons tussen zonsondergang en -opgang.

Kennismaking met Banana

Zodra het kan gaan wij uit nieuwsgierigheid een kijkje nemen in de Kalamu. De hutten waar de inboorlingen in leven vormen één rij met hier en daar enkele doorgangen, of zal ik het straten noemen? In het dorp staat één gebouw centraal nl. de dorpsherberg. Deze herberg is op zichzelf merkwaardig. Het belangrijkste meubelstuk is een reusachtige ijskast die werkt op petroleum en die de voorraad Primus-bier moet koel houden. Het café is versierd met Belgische en Congolese vlaggen en aan de muren hangen de foto's van onze koning en de leden van de koninklijke familie. Het ritme wordt erin gehouden door inlandse muziek. Het doet vreemd aan om een vrouw



Zicht op een gedeelte van de basis

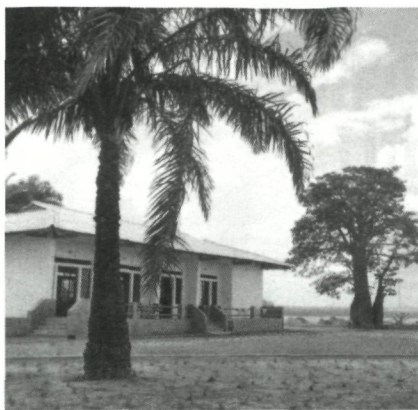
te zien dansen met haar baby op de rug gebonden: de kleine wordt naar alle kanten geslingerd maar hij slaapt als een marmot.

Wij krijgen de toelating om aan wal burgerkleden te dragen. Maar niemand aan boord heeft zulke kledij bij. Omdat ze heel wat comfortabe-

ler is dan ons wit uniform trachten wij dan ook zo vlug mogelijk aan een burgerpakje te geraken: een broek, een hemd en een paar lichte sloffen volstaan. Bij een Portugese koopman vinden we voor een zacht prijsje al de nodige kledingstukken, die voor de duur van ons verblijf zullen moeten meegaan.

Op medisch gebied moeten wij dagelijks onze dosis pillen slikken. Ze moeten ons helpen het verlies aan vocht en zout te compenseren en ons beschermen tegen tropische ziekten. Wij krijgen hiervoor de paludrinepil –een verbeterde uitgave van kinine–, vitamine C en zoutpillen.

In het vooruitzicht van de diverse opdrachten die ons te wachten staan is het volstrekt nodig ons schip van boven tot beneden en van buiten



De Club all ranks 'Prins van Luik'.

en van binnen grondig schoon te maken en te schilderen. Alles moet klaar zijn tegen 18 mei, dag waarop minister Spinoy en de senaatscommissie van Landsverdediging ons schip zullen inspecteren. En enkele dagen later zal koning Boudewijn, die een rondreis maakt door Belgisch Congo, inschepen aan boord van de De Brouwer voor de trip Boma-Banana. De leuze aan boord luidt bijgevolg: 'Schrobben, Wassen, Plassen, Poetsen en Schilderen'. Ter afwisseling gaan we drill-oefeningen houden op het vliegveld van Kitona. Al bij al een welgevoerd programma; er is geen tijd om zich te vervelen.



Zicht op de Kalamu, het inheems dorp.

Donderdag 12 mei

Aangezien er geen drinkwater voorhanden is in Banana, moeten wij naar de 'freshwater'-kreek. Voor de eerste maal komen wij los van de ankerboei en stomen wij de Congostroom op naar een plaats waar wij zoet water aan boord kunnen pompen; met toevoeging van de nodige chemicaliën is het drinkbaar (wij hebben het alleszins overleefd!).

Tijdens deze trip oefenen de kanonniers, onder leiding van QMT Scheys, met de boforskanonnen; een eresalvo van 21 schoten zal inderdaad moeten afgevuurd worden bij het aan boord komen van onze vorst. Er doen geruchten de ronde aan boord dat er problemen zouden zijn met de oefenmunitie.

Hoog bezoek

Zaterdag 14 mei

Om 07.00 vertrekken wij per vrachtwagen, via Moanda, naar het vliegveld van Kitona. De staat van de weg is niet te beschrijven. Het zijn niets anders dan kuilen en putten, de ene naast de andere en wij worden flink dooreen geschud. We rijden langs moerassen en dicht struikgewas. Aangekomen op het vliegveld worden wij opgesteld en staat er drill op het programma. Alles moet prima in orde zijn voor het hoog bezoek. Nadat zowel de opstelling als de drill goed zijn bevonden, keren wij langs dezelfde weg terug naar het schip. Wij hopen dat alles naar wens zal verlopen en dat de minister tevreden zal zijn met onze prestaties en hij het nodige begrip zal opbrengen voor de moeilijke levensomstandigheden waarmee wij soms geconfronteerd worden.

Dinsdag 17 mei

Minister Spinoy en zijn gevolg komen aan te Kitona. Zij verblijven op de basis van de Luchtmacht om te bekomen van de reis.

Woensdag 18 mei

Om 08.30 worden de minister en de senatoren aan boord ontvangen door onze commandant ILZ Defrenne, die al zijn officieren voorstelt. Om 09.00 begint de ronde aan boord. Ze start op de brug en vandaar dalen de bezoekers af naar de lagere dekken. De minister stelt hier en daar enkele vragen aan de bemanningsleden. De hele bedoeining duurt ongeveer een half uur en dan is alles voorbij. De commissieleden verlaten het schip en vertrekken naar een ons onbekende bestemming.

Vermits wij morgen naar Boma afvaren wordt om 22.00 de motor-

boot opgehaald; het duurt tot 23.00 alvorens deze karwei geklaard is.

Een zaak is zeker, het waren zeer zware dagen voor iedereen.

Donderdag 19 mei

Om 06.00 verlaten wij Banana met bestemming Boma. Tijdens de tocht wordt de motorboot vlug schoongemaakt en voorzien van een nieuwe verflaag. Om 10.30 komt Boma in het zicht. Wij liggen amper tegen de kaaimuur of we krijgen al inspectie van COMETRO (Commandement des Forces Métropolitaines); wij behoren nu eenmaal tot de koloniale strijdkrachten zonder er evenwel het statuut van te hebben. Na de inspectie wordt het normale werk hervat.



De weg naar Moanda.

Ik heb de opdracht gekregen om op hospitaalbezoek te gaan; een matroos werd er inderdaad opgenomen met de symptomen van blindedarmontsteking. Het is een vriendenbezoek gekoppeld aan een dienstbezoek, aangezien hij zijn soldij en vergoeding nog moet ontvangen. Tegen 17.00 ben ik terug aan boord. Een uur later ga ik passagieren in Boma met de bedoeling rond 22.00 terug te keren.

Maar rond 20.00 is er grote belangstelling en drukte op de kaai. Het is de pakketboot Elisabethville die er afmeert. Aan boord bevinden zich Koning Boudewijn, de Gouverneur-Generaal van Congo en hun gevolg. Ze zijn in Matadi aan boord gegaan en de Congostroom afgevaren tot in Boma. Tijdens het verblijf van de hoge gasten te Boma zal de pakketboot dienstdoen als hotel. Tot laat in de nacht worden op de kade, ter ere van de koning,



Wij leggen aan in Boma.

door verschillende inlandse stammen bij folkloristische muziek rituele dansen uitgevoerd. Morgen wordt het een belangrijke dag; ik mag gerust zeggen dat het het hoogtepunt zal zijn van ons verblijf in de kolonie.

Vrijdag 20 mei

Vandaag is het voor ons en voor de oude stad Boma een hoogdag. De hele stad is versierd met de Belgische driekleur en de Congolese vlag, een gele ster op blauwe achtergrond. Aan de talrijke Portugese handelshuizen wappert de Portugese vlag. Al die bonte kleuren geven de oude stad een schitterend en feestelijk aanzien.

Het grootste gedeelte van de kade is afgezet met inlandse soldaten van de Force Publique. De lanen waarlangs de Vorst voorbij zal komen zien letterlijk en figuurlijk zwart van het volk. Vele inlandse vrouwen hebben hun 'boubou' versierd met de foto van Koning Boudewijn.

De Vorst en de Gouverneur-Generaal verlaten samen met hun gevolg de Elisabethville en begeven zich naar de kade waar zij opgewacht worden door de plaatselijke autoriteiten. De Vorst en zijn gevolg worden er uitgenodigd plaats te nemen in de klaarstaande auto's; onder uitbundig en geestdriftig

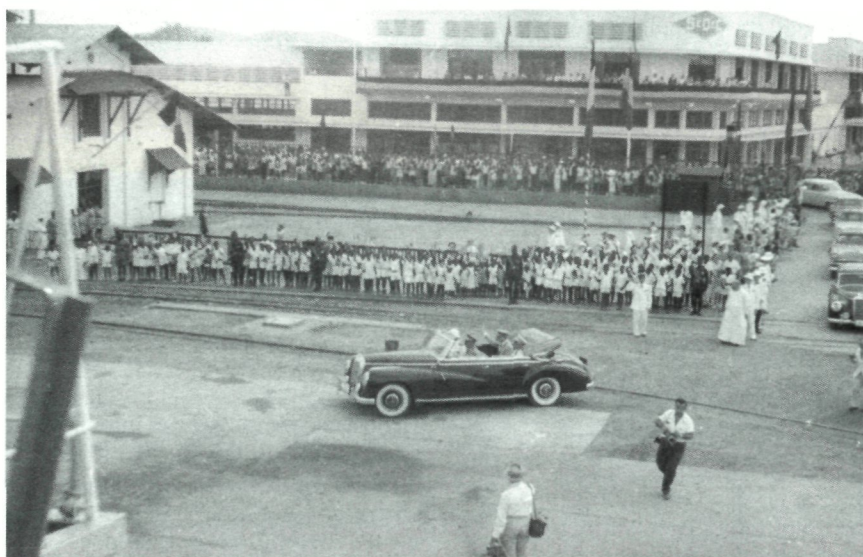
gejuich van de massa verlaat hij in een open zwarte Mercedes-limousine de kade. De stoet rijdt in de richting van de binnenstad.

Langs de mooie lanen die met palm- en mangabomen zijn afgezet begeeft de Koning zich naar een honderd jaar oude baobab-boom. Deze reus uit het plantenrijk heeft een omtrek van verscheidene meters en zijn machtige wortels komen in een wijde straal boven de grond uit. Het is niet alleen een bijzondere

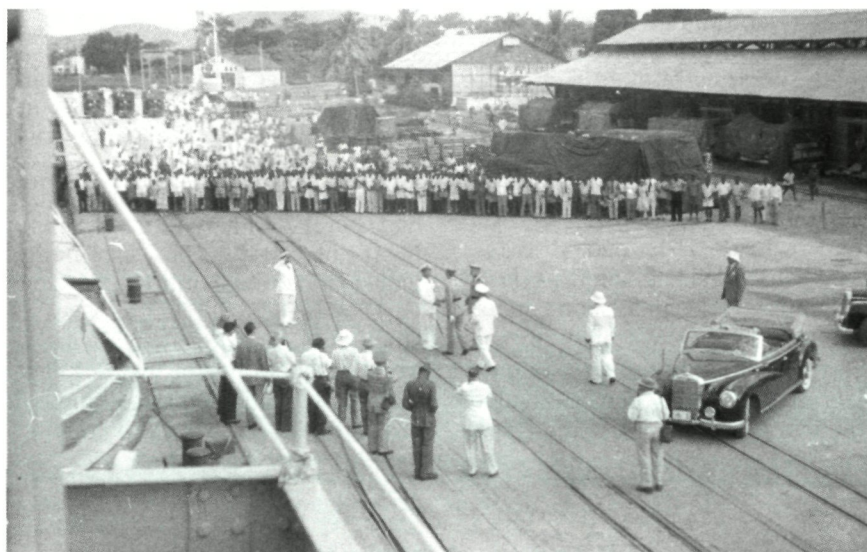
boom, er is ook een legende aan verbonden: hier in zijn schaduw zou nl. de wereldberoemde ontdekkingsreiziger Stanley hebben uitgerust nadat hij na zijn jarenlange reis doorheen het zwarte continent de monding van de Congostroom had bereikt. De volgende halte heeft plaats bij de voormalige leegstaande residentie van de Gouverneur-Generaal. Daarna keert de stoet terug naar de haven alwaar de Vorst afscheid neemt van de plaatselijke overheden en bevolking.



De mensenzee op de kade.



De schoolkinderen staan opgesteld langs de achterzijde van de kade.



De Koning begeeft zich aan boord van de De Brouwer.

De Vorst begeeft zich dan in de richting van de De Brouwer. Voor die belevenis hebben wij duizenden zeemijlen afgelegd en veertien dagen lang gepoetst, geschrobd, geschilderd en geoefend! De auto van de koning stopt op korte afstand van ons schip. Daar wordt hij begroet door ILV De Poorter, commandant van de marinebasis Banana, en door onze commandant, ILV Defrenne, waarna hij aan boord gaat van de De Brouwer. De spanning stijgt ten top. Het merendeel van de bemanningsleden staan opgesteld aan dek en op de brug; alle boforskanonnen zijn bemand en aan de gangway staan, in onberispelijke witte kledij, de officier met wachtdienst, de pijpers en de erewacht onder bevel van ASP Cornelis. De Vorst schouwt de wacht en groet de bemanning waarna hij zich naar het voordek begeeft.

Op de kade heeft de massa, zowel zwarten als blanken, de ordediensten onder de voeten gelopen en onder luid geroep 'Vive le Roi' stormen zij de kade op. Het is een aangrijpende en adembenemende gebeurtenis die ik niet snel zal vergeten.

Het gejuich van de massa wordt overdonderd door de 21 kanonschoten die worden afgevuurd. Deze saluutschoten beantwoorden die van het Skinkakasa-fort waar de Belgische driekleur hoog boven de dichte plantengroei wappert.

Heel de gebeurtenis wordt door de pers gevolgd vanuit een helikopter.

Het is van die pers dat het enigste negatief geluid komt; de journalisten voelen zich nl. benadeeld omdat zij niet mogen inschepen aan boord.

De koninklijke vlag wordt gehesen in de masttop, aan de geus en op het achterdek. Door haast onzichtbare handen wordt het schip losgegooid en langzaam komen wij los van de kaai. Een Dokato van de Luchtmacht vliegt over ons; hij cirkelt even rond en verdwijnt dan in de richting van Kitona.

Tegen de middag bereiken we zonder problemen de basis van Banana. Onder het gebulder van 21 saluutschoten verlaat de Vorst de De



Brouwer. Het is de Zeemachtsleper O/Lt Valcke die de eer heeft hem en zijn gevolg aan wal te brengen. De sleepboot zet koers naar de basis waar verschillende inlandse pelotons van de Force Publique zijn opgesteld.

Voor ons zijn de plechtigheden voorbij. Iedereen is tevreden en opgelucht. Alles is goed verlopen en voor ons staat er nu wat rust op het programma, rust waarvan wij allen goed zullen kunnen gebruikmaken. Wat mij betreft zal deze dag lang in mijn gedachten gegrift staan als een van mijn mooiste belevenissen bij de Zeemacht.

Zondag 22 mei

Het is vandaag zes weken geleden dat wij uit België zijn vertrokken. Wij worden uitgenodigd voor een heildronk die ons wordt aangeboden als beloning voor de goede verstandhouding en de puike prestatie die we geleverd hebben ter gelegenheid van het bezoek van onze Vorst.



De namiddag brengen wij door op de Kreek. Van een inboorling huren wij een prauw. Het is in feite niet meer dan een uitgeholde boomstam; heel recht was het bootje niet maar het dreef. Er is niet veel te zien: enkele mij onbekende vogels, veel muggen en nog veel meer vliegen, talrijke hoge en scheve bomen waarvan de wortels verdwijnen in het water en de modder. Het water is niet al te diep en op verschillende plaatsen zien wij inlanders die aan het vissen zijn met een werpnet.

Wij genieten nu enkele dagen rust.

Wordt vervolgd

*Tekst en foto's:
IOM(b.d.) H. De Scheemaeker*

Bilan 2004 et perspectives du Port de Bruxelles

Son mandat de Président du Conseil d'Administration du Port de Bruxelles, étant arrivé à échéance fin 2004(*), Olivier Maingain saisit récemment cette opportunité pour faire le bilan de santé de ce port de mer et de ses infrastructures mais aussi pour tracer les grandes lignes de son avenir.

Il convient tout d'abord de souligner que par méconnaissance de cette importante voie d'eau, l'image qu'en a le grand public n'est pas particulièrement avantageuse. Elle serait même quelque peu retro, style 19^{ème} siècle!

Or les activités et nombreuses entreprises qui y sont implantées en font l'un des pôles économiques et sociaux importants de la Région de Bruxelles-Capitale. En effet, les 300 entreprises sises dans le domaine portuaire assurent un rôle prépondérant dans l'approvisionnement de la capitale et dans la gestion logistique des flux entrants et sortants des entreprises bruxelloises. En outre, cette entité offre près de 6.000 emplois directs avec un taux d'accroissement qui fut de l'ordre de 1,3 % entre 1997 et 2000.

Trafic

En 2004 le Port de Bruxelles a continué sa politique de promotion du transport par voie d'eau, notamment en abaissant ses tarifs portuaires. Ainsi, depuis juillet de l'année dernière par exemple, le transport maritime est dispensé de droits d'accostage.

Au cours des quatre dernières années, le trafic bruxellois par voie d'eau a progressé de 11 % pour une superficie portuaire utile inchangée; ce qui signifie un accroissement de la productivité par hectare.

Quant à l'équilibre des flux, celui-ci continue à s'améliorer, accusant à présent 4 tonnes entrantes pour 1 tonne sortante, contre 8 pour 1 en 2000. Au total ce sont près de 3,85 millions de tonnes qui ont été manipulées par l'ensemble des installations portuaires en 2004.

Terminal à Conteneurs

Après des débuts difficiles caractérisés par un manque d'actions de la part de la société d'exploitation, l'évolution du transport de conteneurs est à présent plus positif; plus de 1.100 EVP (conteneurs équivalant à 20 pieds) ayant été transbordés au cours des six derniers mois, accusant une moyenne hebdomadaire d'une trentaine d'EVP. En outre depuis novembre 2004 quatre navettes fluviales font chaque semaine la liaison Bruxelles-Anvers avec possibilité d'une desserte de Rotterdam.

Brussels Intermodal Logistics Centre – BILC

Le projet BILC prévoit non seulement la construction d'entrepôts de la dernière génération sur le terrain voisin du centre TIR mais également la modernisation de ce dernier. Ce programme s'inscrit dans la

volonté du Port de moderniser son outil et consolider ainsi son rôle de plate-forme logistique intermodale au sein des réseaux européens de transport. Il constitue de plus un atout majeur pour l'amélioration de la mobilité urbaine et pour la diminution des nuisances dues à la circulation de poids lourds en ville.

Carcoke

L'assainissement de ce site de 12 hectares et le détournement de la voirie commenceront en 2006 en même temps que la construction de nouveaux quais, la phase de viabilisation et l'installation des entreprises dans ce nouveau pôle logistique étant prévues pour 2007-2008.

Tout comme le BILC, la reconversion de cette ancienne cokerie du Marly bénéficie également du soutien financier de la Banque Européenne d'Investissement, le premier projet d'investissement bruxellois financé par cette institution.

Intégration Urbaine

Le Port de Bruxelles continue également sa politique d'intégration urbaine menée depuis plusieurs années déjà. En outre, par le réaménagement du bassin Béco où se sont déroulées toutes sortes d'activités ludiques (Bruxelles-les-Bains, Port du Livre), l'installation d'œuvres d'art, etc. Aussi la diversification des usages de la voie d'eau se poursuit-elle, notamment par une série

(*) Son successeur est Fabrice CUMPS.

de travaux de rénovation du port de plaisance et de ses infrastructures. Ainsi l'école de voile du Brussels Royal Yacht Club – B.R.Y.C. – par exemple, connaîtra prochainement un tout nouveau visage!

Masterplan

Ce plan est une initiative prise il y a trois ans afin de déterminer la vision d'avenir de l'autorité portuaire dans le cadre de ses valeurs et missions. Il doit permettre d'encadrer les décisions du Port en les intégrant dans un projet à long terme, lui-même soumis à une évaluation

régulière. Ce masterplan s'articule donc autour de deux champs distincts: la réalité socio-économique du port et ses aspects urbanistiques.

Reste toutefois que pour certains utilisateurs du port, la sécurité et les relations avec le transport ferroviaire pourraient être améliorées.

Conclusions

A la lecture de ce rapport, on peut donc conclure que le Port de Bruxelles –qui ne 'pèse' que 0,5 % du budget régional mais autofinance une bonne partie de ses activités–

s'affirme comme un partenaire incontournable pour le développement de la Région, tout en générant des milliers d'emplois directs et/ou indirects. Et que, grâce à la voie d'eau, il contribue en termes de mobilité à retirer 350.000 camions des rues de la capitale.

Un argument qui n'a certes rien de 'retro' aux yeux de la communauté bruxelloise!

Saint Bernard du Spuikom



Turbo's Hoet



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

Uw Turbospecialist
Votre spécialiste Turbo
Ihre Turbospezialist

GARRETT



HOLSET



IHI

MITSUBISHI

Zoekertje

Wie kan Jean Coveliers informatie verstrekken omtrent wijlen Cdt. R. Bosquet (ex mv Baudouinville) van de CMB?

Waar bevinden zich de archieven van de CMB?

Wie kan hem inlichtingen verstrekken over de rederij Manceau (Antwerpen), XIXde en begin XXste eeuw?

Wat is er geworden van de scheepsklok van de ex ss Frédéric (Caritas I)?

Petite annonce

Qui peut aider Jean Coveliers à trouver la trace de feu le Cdt. R. Bosquet (ex mv Baudouinville) de la CMB?

Où se trouvent les archives de la CMB?

Qui peut le renseigner sur l'armement Manceau (Anvers) du XIXème et début XXème?

Qu'est devenue la cloche de l'ex ss Frédéric (Caritas I)?

Foto/photo: Coll. J. Coveliers



Caritas I

U kan contact opnemen met Jean Coveliers op volgend adres

Vous pouvez contacter Jean Coveliers à l'adresse suivante:

Residence / Résidence
Durbuy / Durbuy
1-52, N.N. Kruisstraat

Neptunus heeft een nieuwe directeur

Un nouveau Directeur pour Neptunus

Ingevolge het vertrek met pensioen van Fregatkapitein Maryse Van Bussel, werd op de Algemene Vergadering van Neptunus dd. 25 mei jl. Fregatkapitein Philippe Cornez aangesteld als nieuwe directeur van uw tijdschrift. Traditiegetrouw is de Commandant van de Dienst Publieke Relaties van de Marine-component onze nieuwe directeur.

Fregatkapitein Maryse Van Bussel heeft officieel de Marine verlaten in september van vorig jaar (cfr. Neptunus nr 277 blz. 233) na 6 jaar aan het hoofd van Neptunus te hebben gestaan.



Fregatkapitein Philippe Cornez werd geboren te Luik op 12 februari 1957; in 1973 is hij leerling aan de franstalige afdeling van de Koninklijke Cadetenschool. In 1977 vervoegt hij de divisie 'Alle Wapens' van de Koninklijke Militaire School als kandidaat-dekofficier. Achtereenvolgens zal hij varen aan boord van de M933 Koksijde (Tweede in bevel), de M485 Andenne (Commandant), de F912 Wandelaar, de F913 Westhinder (hoofd Departement operaties- embargo-controle in de Adriatische zee: operaties SHARP VIGILANCE - SHARP FENCE), de M917 Crocus (Commandant) en de F912 Wandelaar (Tweede in bevel-operatie SHARP WATCH in de Adriatische zee).

Terug aan land maakt hij deel uit van de Staf van de Zeemacht als specialist onderzeebootbestrijding bij de Divisie planning en programma's, onderafdeling wapensystemen; vervolgens vervoegt hij de sectie operaties van het Commando maritieme operaties (COMOPSNAV).

In Den Helder zal hij deelnemen aan de integratie van de Belgische en Nederlandse operationele scholen, eerst als hoofd van de sectie fregatsimulator en vervolgens als departementshoofd, belast met de coördinatie en de opvolging van de operationele vorming van de officieren van beide Marines. Dan wordt hij Kabinetschef van de Stafchef van de Marine en vervolgens Directeur NAVSUPPORT (steun aan de Vloot en aan het Kwartier), Kwartiercommandant en Voorzitter van de jaarlijkse internationale Opendeurdagen. In januari 2005 wordt hij tot Directeur benoemd van de Publieke Relaties van de Marinecomponent.

A la suite du départ à la pension de la Capitaine de frégate Maryse Van Bussel, le Capitaine de frégate Philippe Cornez a repris les rênes de votre revue à l'occasion de l'Assemblée Générale de Neptunus du 25 mai dernier. Il est de tradition que notre nouveau directeur soit le Commandant du Service de Relations Publiques de la Composante Maritime.

La Capitaine de frégate Maryse Van Bussel a officiellement quitté la Marine en septembre dernier (voir Neptunus n° 277 p 233) et quitte la direction de votre revue après avoir passé 6 ans à sa tête.

Le Capitaine de Frégate Philippe Cornez, né à Liège le 12 février 1957, entre en 1973 à la Division française de l'École royale des Cadets. Il rejoint la division 'Toutes Armes' de l'École Royale Militaire en 1977 comme candidat officier pont. Il naviguera successivement à bord du M932 Nieuwpoort (officier opérations puis Commandant en second), du M933 Koksijde (Commandant en second), du M485 Andenne (Commandant), du F912 Wandelaar, du F913 Westhinder (chef du Département opérations- contrôle de l'embargo dans l'Adriatique: opérations SHARP VIGILANCE - SHARP FENCE), du M917 Crocus (Commandant) et du F912 Wandelaar (Commandant en second-opération SHARP WATCH dans l'Adriatique).

A terre, il fera partie de l'État-Major de la Force Navale comme spécialiste de la lutte anti-sous-marine à la Division plans et programmes, sous-section systèmes d'armes, puis passera dans la section opérations du Commandement des opérations navales (COMOPSNAV).

A Den Helder, il participera à l'intégration des écoles opérationnelles belges et néerlandaises, d'abord en tant que chef de la section simulateur frégate puis comme chef du département d'enseignement général, chargé entre autres de la coordination et du suivi des formations opérationnelles pour les officiers des deux Marines. Il sera également Chef de cabinet du Chef d'Etat-Major de la Marine avant de devenir Directeur NAVSUPPORT (soutien à la Flotte et au Quartier), Commandant de Quartier et Président des Journées Portes ouvertes internationales annuelles. Il deviendra le patron des Relations Publiques de la Composante Marine en janvier 2005.

Ingevolge herstructurering verkoopt België de Wandelaar aan de Bulgaarse Marine

La Belgique vend la frégate Wandelaar, victime de la restructuration, à la Marine bulgare



Het fregat Wandelaar werd op 1 maart 2004 uit de vaart genomen in het kader van de door het „Stuurplan“ van 3 december 2003 geplande vroegtijdige uitvoering van het „Strategisch Plan voor de Modernisering van de Strijdkrachten 2000-2015“. Dit stuurplan voorziet de verkoop van overtollig materieel aan leden van de Europese Unie en de NAVO.

De escortecapaciteit van de Marinecomponent wordt aldus teruggebracht van drie tot twee eenheden. Aangezien de Wandelaar op dat moment gestart was met een consolidatieprogramma en dus geen operationele taken kon uitvoeren, lag het voor de hand om het schip uit de vaart te nemen en het te koop aan te bieden. In het kader van haar integratie in de NAVO overwoog Bulgarije de aankoop van een „NATO standard frigate“ voor haar Marine, ter vervanging van haar Koni-class korvet uit het sovjettijdperk. De Bulgaarse Marine toonde veel belangstelling voor diverse fregatten van andere landen, waaronder o.m. de fregatten van de US Oliver Hazard Perry class.

Op 17 mei 2004 bracht een delegatie van de Bulgaarse marine voor het eerst een bezoek aan de Wandelaar, toen nog op de SKB-werf in Antwerpen. Op 18 mei 2004 bezocht de delegatie de twee andere

La frégate Wandelaar a été retirée du service actif le 1er mars 2004, suite aux indications reprises au «Plan Directeur 2003» et ce afin d'anticiper l'exécution du «Plan Stratégique pour la modernisation des Forces Armées 2000-2015». Ce plan directeur prévoit la revente du matériel excédentaire aux nouveaux membres de l'Union Européenne et de l'OTAN.

La Composante Marine voit ainsi sa capacité d'escorte réduite de trois à deux unités. Le Wandelaar ayant à ce moment commencé son programme de consolidation et n'étant donc plus en mesure d'effectuer des tâches opérationnelles, il était logique de le retirer du service et de le proposer à la vente. Dans le cadre de son intégration dans l'OTAN, la Bulgarie envisageait l'achat d'une «frégate standard OTAN» pour sa marine, en remplacement de sa corvette de la classe Koni datant de l'ère soviétique. La marine bulgare s'intéressait à divers types de frégates d'autres nations, parmi lesquelles notamment les frégates de la classe US Oliver Hazard Perry.

Le 17 mai 2004 une délégation de la Marine bulgare rend pour la première fois visite au Wandelaar, à ce moment au chantier SKB à Anvers, suivie le 18 mai d'une visite aux deux autres frégates, le Wielingen (ancienne configuration) et le Westdiep (nouvelle configuration après consolidation). Le programme

fregatten, nl. de Wielingen (oude configuratie) en de Westdiep (nieuwe configuratie na consolidatie). Het consolidatieprogramma van de Wandelaar heeft ongetwijfeld geleid tot een hogere 'verkoopbaarheid' van het fregat. „Gemoderniseerd materieel gaat gemakkelijker van de hand dan kromme nagels“ verklaarde defensie-minister Flahaut in antwoord op een parlementaire vraag hieromtrent.

Al gauw bleek dat Bulgarije veel interesse had voor de Wandelaar en op 19 juli volgde een officieel schrijven van de Bulgaarse Minister van defensie, Nikolay Svinarov, aan Minister Flahaut: „... Ik sta erop u te verzekeren dat wij belangstelling hebben en bereid zijn gesprekken aan te gaan betreffende het ter beschikking stellen van een fregat van de Belgische marine aan de Bulgaarse marine“, waarna de officiële onderhandelingen konden beginnen. Kolonel Walter Cason (DGMR SDV) beheert het dossier binnen de eenheidsstructuur en Fregatkapitein Vincent Hap (DGMR Sys-N/F/Projecten) is verantwoordelijk voor de technische uitvoering ervan. Uiteraard wordt een beroep gedaan op de expertise van COMOPSNV voor het verkoopklaar maken van het schip.



In een „staat tot staat-overeenkomst“ hebben beide ministers op 4 december 2004 in Varna (Bulgarije) een intentieverklaring (LOI) ondertekend voor de overdracht van de Wandelaar aan de Bulgaarse Marine. De verwerving van dit fregat betekent voor de Bulgaarse Marine een aanzienlijke verhoging van haar maritieme capaciteiten. Het is niet alleen een belangrijke stap naar een integratie binnen de NAVO, maar voor de Bulgaarse Marine vooral een kosteneffectieve en snelle oplossing om de interoperabiliteit met NAVO-standaarden te realiseren. Hierdoor zal zij op korte termijn kunnen opereren binnen een NAVO-eskader, kunnen deelnemen aan internationale PSO (Peace support-opdrachten) en haar territoriale wateren en maritieme communicatielijnen beter kunnen beschermen. Daarenboven wil de Bulgaarse Marine het fregat ook inzetten in de strijd tegen het terrorisme in de Zwarte Zee.

Op 18 maart laatstleden hebben beide ministers het contract voor de verkoop van de Wandelaar ondertekend. Het fregat wordt in haar standaardconfiguratie

de consolidatie van de Wandelaar a contribué sans aucun doute à augmenter les chances de vente de la frégate. «Du matériel modernisé se vend mieux que des vieux clous», déclara le Ministre de la défense en réponse à une question parlementaire à ce sujet.

Très vite il apparaît que la Bulgarie se montre très intéressée par le Wandelaar et le 19 juillet 2004 suit une lettre officielle du Ministre bulgare de la défense Nikolay Svinarov à notre Ministre de la défense André Flahaut: «...Je voudrais vous assurer que nous sommes intéressés et prêts à commencer des conversations sur la mise d'une frégate de la Marine belge à la disposition de la Marine bulgare»; c'est le prélude des négociations officielles. Le dossier est géré par le Colonel Walter Cason (DGMR SDV) au sein de la structure unique tandis que le suivi de l'exécution technique du projet est confié au Capitaine de frégate Vincent Hap (DGMR Sys-N/F/Projets). Il est évidemment fait appel à l'expertise de COMOPSNV pour préparer le Wandelaar à la vente.

Dans le cadre d'un accord «d'état à état» les deux ministres signent à Varna (Bulgarie) le 4 décembre 2004 une déclaration d'intention (LOI) pour le transfert du Wandelaar à la Marine bulgare. L'acquisition du Wandelaar constitue pour la Marine bulgare un renforcement non négligeable de ses capacités maritimes. Ce n'est pour elle non seulement un pas important vers son intégration au sein de l'OTAN, mais surtout une solution rapide et 'cost effective' pour acquérir l'interopérabilité avec des moyens standard OTAN. Grâce à cela la Marine bulgare pourra à court terme opérer au sein d'une escadre OTAN, participer à des missions internationales de PSO (Peace Support Operations) et mieux protéger ses eaux territoriales et ses lignes de communication maritimes. De plus la Marine bulgare souhaite mettre la frégate en oeuvre pour des missions de contre-terrorisme en mer Noire.

Le 18 mars dernier le contrat pour la vente du Wandelaar est signé par les deux ministres. La frégate, dans sa configuration standard, est vendue pour un montant de 23 millions d'euros; le contrat sera probablement finalisé entre le 15 octobre et le 15 novembre 2005. A ce moment le pavillon bulgare sera hissé à bord du Wandelaar. La Marine bulgare cherche encore un nom approprié, un numéro de coque et un emblème pour la frégate qui est destinée à devenir son navire-amiral.

La remise en oeuvre du Wandelaar demande un grand effort de la Composante Marine, non seulement au point de vue matériel mais également parce qu'en même temps un équipage bulgare doit subir un entraînement à bord. Il convient en effet de noter que la Marine bulgare n'a aucune expérience des frégates et que, compte tenu de son adhésion récente, en date du 29 mars dernier, à l'OTAN, elle n'est pas familiarisée avec les procédures de l'OTAN. Malgré la charge supplémentaire de travail il règne au sein de la Composante Marine une forte volonté de délivrer un bon produit, ce qui contribuera sans nul doute à créer de bonnes relations de confiance entre les deux pays.

Depuis le 13 février un équipage bulgare réduit séjourne à bord du Wandelaar afin de mieux connaître le navire. Il apparaît très vite que la majorité de

verkocht voor een bedrag van 23 miljoen euro; het contract zal vermoedelijk tussen 15 oktober en 15 november 2005 afgerond zijn. Op dat moment zal men aan boord de Bulgaarse vlag hijsen. Momenteel zoekt de Bulgaarse Marine nog naar een geschikte naam, een rompnummer en een wapenschild voor haar toekomstige vlaggenschip.

Het in bedrijf stellen van de Wandelaar vergt een grote inspanning van onze Marinecomponent. Er is voor eerst het aspect 'materieel' maar tegelijkertijd moet een Bulgaarse bemanning klaargestoomd worden. Hierbij moet gezegd dat de Bulgaarse marine geen enkele ervaring heeft met fregatten en gezien haar recente toetreding, op 29 maart jl., tot de NAVO, niet vertrouwd is met de NAVO-procedures. Maar niettegenstaande de hoge werklust heerst er binnen de Marinecomponent een sterke wil om een degelijk product af te leveren, wat ongetwijfeld zal leiden tot een goede vertrouwensrelatie tussen beide naties.

Sinds 13 februari is een beperkte Bulgaarse bemanning aan boord van de Wandelaar met de bedoeling het schip te leren kennen. Al gauw werd duidelijk dat het gros van die bemanning enkel de Bulgaarse taal machtig was en dat enkel de officieren voldoende Engels kenden. Gezien deze taalbarrière koos men van in het begin om de theoretische vorming zo beperkt mogelijk te houden en alles te focussen op 'on the job training'. Dankzij de grote motivatie van de Bulgaren kan gesteld worden dat deze werkwijze goed functioneert. De Bulgaarse officieren fungeren als tolk en nemen op deze manier actief deel aan het vormingsproces. Voor wat betreft de 'on the job training' krijgt elk Bulgaars bemanningslid een Belgische 'buddy' toegewezen; op die manier leren ze zo getrouw mogelijk de hun toegewezen taken aan.

De Wandelaar verbleef een tijd te Brest voor de montage van Franse wapens. De installatie werd van nabij gevolgd door de Bulgaarse bemanning. Op 30 april legde het schip weer aan in Zeebrugge voor de voortzetting van in bedrijf stelling en vorming.

Geleidelijk aan wordt de Bulgaarse bemanning geïntegreerd in de Belgische, zodat ze op het einde van de rit in staat zal zijn het schip over te nemen. De vorming wordt half oktober 2005 afgesloten met een 'ready for sea' certificatie. Dit betekent dat de Bulgaarse bemanning op dat moment alle aspecten om veilig met het schip te varen beheerst. De Bulgaarse marine voorziet na de oplevering van het schip een intensieve vorming en training gedurende één jaar, ten einde het volledig operationeel te maken en het te kunnen inzetten voor anti-terrorisme missies in de Zwarte en de Middellandse zee. In het kader van de modernisatie van de Bulgaarse strijdkrachten zal de Wandelaar aldus de Bulgaarse vloot versterken; het zal het eerste Bulgaars schip zijn conform de NAVO-normen.



l'équipage ne parle que le bulgare et qu'uniquement les officiers connaissent l'anglais. Afin d'estomper cette barrière des langues, la préférence est donnée dès le début à une formation sur le tas, en essayant de limiter autant que possible la formation théorique. Du côté bulgare on note une grande motivation et cette manière de travailler donne d'excellents résultats. Les officiers bulgares jouent le rôle de traducteur et participent ainsi activement à l'instruction. Pour ce qui concerne la formation sur le tas, chaque membre d'équipage bulgare reçoit un 'buddy' belge, de façon à lui permettre d'apprendre le plus fidèlement possible les tâches qui lui sont imparties.

Entretemps le Wandelaar a fait un séjour à Brest pour le montage des armes françaises. Le processus complet fut suivi de près par l'équipage bulgare. Le navire est rentré à Zeebrugge le 30 avril pour y continuer la formation et la mise en oeuvre.

Peu à peu l'équipage bulgare s'intègre à l'équipage belge dans le but de reprendre le navire en main en fin de parcours. La formation se clôturera à la mi-octobre 2005 par l'obtention du certificat «Ready for sea». L'équipage bulgare maîtrisera alors le navire pour pouvoir naviguer en toute sécurité. La marine bulgare organisera elle-même une formation et un entraînement intensif d'un an afin de rendre le navire vraiment opérationnel et de pouvoir l'utiliser pour des missions de lutte anti-terrorisme en mer Noire et en Méditerranée. Le Wandelaar ira renforcer les forces navales bulgares dans le cadre de la modernisation de l'armée bulgare. Ce sera là leur premier navire à répondre aux normes de l'OTAN.

Info www.mil.be/navycomp

Bevelsoverdrachten - Remises de commandements

A950 Valcke

Op 25 april greep op de Marinebasis te Zeebrugge de bevelsoverdracht plaats van ons 'ready duty ship', de A950 Valcke. 1MC Patrick Bassens neemt het bevel over van 1MC Jan Slembrouck en wordt de nieuwe bevelhebber van de sleepboot.

Le 25 avril dernier la base navale de Zeebruges fut le cadre de la remise de commandement du A950 Valcke, notre 'ready duty ship'. Le 1MC Patrick Bassens, qui succède au 1MC Jan Slembrouck, devient le nouveau commandant du remorqueur.

v.l.n.r./de g. à dr.: 1MC J. Slembrouck, ADF W. Goethals en 1MC P. Bassens.



Zénobe Gramme



v.l.n.r./de g. à dr.: 1LV D. Rossel, ADF W. Goethals en 1LV G. Leenknecht.

Le Zénobe Gramme reçoit un nouveau commandant. Le 1LZ Dirk Rossel devient le nouveau commandant de notre voilier. Il succède au 1LV Geert Leenknecht. La cérémonie d'investiture se déroula le 2 mai dernier à la base navale de Zeebruges.

De Zénobe Gramme heeft een nieuwe bevelhebber, namelijk 1LZ Dirk Rossel die voortaan het bevel zal voeren over ons zeilschip. Hij volgt in die functie 1LV Geert Leenknecht op. De overdrachtsceremonie had plaats op 2 mei jl. op de Marinebasis te Zeebrugge.

Photos/foto's: www.mil.be/navycomp

Bal de la Marine ...à vos agendas

Le prochain Bal de la Marine n'aura pas lieu le 3 février 2006, comme annoncé dans notre dernier numéro, mais bien le **27 janvier 2006**.

Le Bal **2007** aura lieu le **2 février 2007**.

Bal van de Marine ... noteer nieuwe datum in uw agenda

Het volgend Bal van de Marine zal niet plaatshebben op 3 februari 2006, zoals aangekondigd in ons laatste nummer, maar wel degelijk op **27 januari 2006**.

Het jaar daarop is het Bal voorzien op **2 februari 2007**.

MAC Zeebrugge vertrekt met pensioen

Op 24 maart had in het sportcomplex van de Marinbasis Zeebrugge de officiële overdracht plaats van de functie van Commando Hoofdwapenmeester. Oppermeester-chef Bernard Lété, die de Marine verlaat om te genieten van een welverdiende rust, gaf er de fakkel door aan Oppermeester-chef Joseph Vaneygen, tot dan skipper van de Albatros.

Bernard Lété vervoegde op 1 oktober 1966 St-Kruis. In zijn afscheidsspeech bracht hij het harde leven aan boord in herinnering, de waarden waaraan ook de collega's aan wal gehecht zijn, de veranderingen en herstructureringen bij de Marine, het niet aflatend professionalisme van onze zeelui en de vele opdrachten uitgevoerd door onze schepen. Bernard heeft gedurende 24 jaar gevaren en alle wereldzeeën doorkruist. Na drie jaar dienst bij de Staf stond hij erop zijn Commando Kwartiermeester, 1KC Henri Noël, en diens adjunct, 1KC Frank Speeckaert, te danken voor hun bereidwilligheid en hun geduld. Hij dankte tevens het commando en zijn personeel voor hun hulp en medewerking. Tenslotte richtte hij enkele woorden tot zijn vrouw en zijn gezinsleden, waarna hij zijn opvolger Jos een voorspoedige vaart toewenste.

Na de overdrachtsceremonie, die voorgezeten werd door Flottieljeadmiraal W. Goethals, had een receptie plaats gevolgd door een rijsttafel.

Départ à la retraite du MAC de Zeebruges

Le jeudi 24 mars avait lieu, au complexe sportif de la Base Navale de Zeebrugge, une cérémonie pour la transmission de la fonction de Maître d'Armés Chef de Commandement. Le Maître principal-chef Bernard Lété, qui quitte la Marine pour jouir d'une retraite amplement méritée, passait le relais au Maître principal-chef Joseph Vaneygen, jusqu'alors skipper de l'Albatros.

Bernard Lété est entré le 1er octobre 1966 à Sainte-Croix. Dans son discours, il rappela la vie rude menée à bord, les mêmes valeurs partagées par les collègues à quai, les changements et restructurations à la Marine, le professionnalisme constant de nos marins et les nombreuses missions effectuées par nos navires. Bernard a navigué 24 ans et a sillonné toutes les mers du monde. Après trois années passées au sein de l'Etat-major, il a tenu à remercier son Quartier Maître de Commandement, le 1KC Henri Noël, et son adjoint, le 1KC Frank Speeckaert, pour leur disponibilité et leur patience. Il remercia le commandement et le personnel pour leur soutien et leur collaboration.

Il eut enfin un mot pour son épouse et sa famille avant de souhaiter bon vent à Jos, son successeur.



L'investiture, présidée par l'Amiral de flottille W. Goethals, fut suivie d'une réception et d'une table de riz.

Agenda

8/7	Defensiedagen: Vlootshow te Oostende
9 en 10/7	Journées de la Défense: Parade navale devant Oostende
16/7	Defensiedagen te Zeebrugge / Journées de la Défense à Zeebruges
	Nieuwpoort: Tentoonstelling 175 jaar Marine en 60 jaar ZM
	Nieuwpoort: Exposition 175 ans Marine et 60 ans FN
18/7	Temse: 175 jaar België en bevelsoverdracht Belgica
	Temse: 175 ans Belgique et remise commandement du Belgica
3 en 4/9	Koksijde Airshow
21/9	30 jaar Damars / 30 ans de Damars
25/9	Flikkendag te Gent / Flikkendag à Gand

Doopplechtigheid van de 59ste promotie Jozef Simons

Dit jaar hebben 22 kandidaten van het mannelijke en 2 van het vrouwelijke geslacht de kazerne LTZ Victor Billet te St-Kruis verhoogd voor een opleiding tot onderofficier bij de Marine.

Op 15 maart had de doopplechtigheid plaats in aanwezigheid van vele familieleden en van gezagsdragers van de Marine. Na de voorstelling van de nieuwe promotie door KVK M. Van Eyken, Commandant Navform, nam de plechtigheid een aanvang met de overhandiging aan de leerlingen door Flottielje admiraal W. Goethals, Marinecomponent, van het vaandel van de 59ste promotie Jozef Simons. Na toespraken door de Hoofdwapenmeester en de Hoofdinstructeur van de Directie Vorming, maakte de officier-ceremoniemeester het toekennen van eretekens bekend aan volgende onderofficieren: Gouden Medaille van de Orde van Leopold II aan 1MC Heytens, 1MC Patris en 1MC Hoofdt, en Militaire Decoratie 1ste Klasse aan 1MR Delor.

Baptême de la 59ème promotion Jozef Simons

Ils sont 22 garçons et 2 filles à avoir rejoint cette année la caserne LTZ Victor Billet de Sainte-Croix; ils entament ainsi leur formation de sous-officier à la Marine.

Le 15 mars, la cérémonie de baptême s'y déroula en présence de nombreux parents et des autorités de la Marine. Après une présentation de la promotion par le KVK M. Van Eyken, Commandant de Navform, la cérémonie d'investiture commença par la remise aux élèves par l'Amiral de flottille W. Goethals, Composante Marine, du fanion de la 59ème promotion Jozef Simons. Après les discours du Maître d'armes-chef et de l'Instructeur principal de la Direction Formation, l'officier protocolaire annonça la remise de distinctions honorifiques aux sous-officiers suivants: 1MC Heytens, 1MC Patris et 1MC Hoofdt se virent octroyer la Médaille d'or dans l'Ordre de Leopold II, tandis que la 1MR Delor obtint la Décoration Militaire de 1ère Classe.



1MP J. Simons



Photo/foto: AVC

Curriculum vitae

Oppermeester / Maître Principal Jozef Simons

Jozef Simons werd geboren te Brecht op 15 februari 1930. Gedurende de woelige oorlogsjaren volgde hij met succes een technische opleiding.

Hij vervoegde de Zeemacht als dienstplichtige op 1 augustus 1950. In die hoedanigheid scheepte hij in

Jozef Simons naît à Brecht le 15 février 1930. Durant la période agitée de la guerre, il suit avec succès une formation technique.

Il rejoint la Force Navale le 1er août 1950 comme milicien. Il navigue à bord de la frégate LTZ Victor

aan boord van het fregat LTZ Victor Billet en nam hij deel aan de meteocampagnes naar "Station Kilo" in de Golf van Biskaje.

Op 29 januari 1952 komt hij in dienst als kandidaat beroepsonderofficier met de specialiteit scheepselektricien. Hij wordt benoemd tot Kwartiermeester –graad die overeenstemt met die van de huidige Tweede meester– op 26 maart 1953. Dan begint hij aan een voorbeeldige loopbaan, waarbij de vormingen, de inschepingen en de periodes aan wal elkaar opvolgen.

Na een periode aan boord van de Algerine De Brouwer volgt een aanstelling op het troepentransportschip Kamina waarmee hij verschillende reizen maakt naar het toenmalig Belgisch Congo.

Na zijn bevordering tot Meester in 1956 vaart Jozef aan boord van hoogzee- en kustmijnenvegers. Vervolgens, na een periode aan boord van de Godetia en opeenvolgende benoemingen tot Eerste meester en Eerste meester-chef, zal hij met succes slagen voor het BM examen; in 1975 wordt hij Opperreester.

De nieuwe uitdaging in die periode is de nieuwbouw van de fregatten. Opperreester Simons zal niet aarzelen en zich met hart en ziel inzetten voor het aanleggen van de kilometerlange bedrading en het installeren van de elektrische uitrusting. Om dit titanenwerk te voltooien zijn de werkdagen te kort en Jozef bouwt dan ook zijn living om tot een volwaardig kantoor, tekentafel inclusief.

Op 1 december 1985 gaat hij op rust. Maar "op rust" heeft voor Jozef een andere betekenis; dat houdt in dat hij zich weer ten volle inzet voor de anderen, o.m. in diverse verenigingen.

Op 26 november 1998 vaart Opperreester Simons af voor zijn laatste reis.

Jozef Simons was gehuwd met Marie-Louise De Martelaere, en was de vader van vijf kinderen, twee zonen en drie dochters. Na het overlijden van zijn vrouw, die veel te vroeg stierf, leefde hij alleen nog voor zijn kinderen en kleinkinderen.

Oppermeester Jozef Simons was een bijzonder onderofficier, een rustige scheepsmakker, steeds bereid om iedereen te helpen; problemen kregen een kordate oplossing en hij negeerde zichzelf ten bate van de anderen. Zijn aanstekelijk voorbeeld, zijn inzet en zijn opmerkelijk motiveringsvermogen maakten van hem een buitengewoon en efficiënt instructeur. De Marine was zijn leven. Zijn militaire onderscheidingen onderstrepen trouwens zijn eervolle loopbaan.

De 59ste promotie mag terecht fier zijn op zulke peter. Mogen zijn omgang met derden, zijn onvoorwaardelijke inzet en zijn niet aflatende drang naar perfectie tot voorbeeld dienen!

Billet et participe à diverses campagnes météo vers la "Station Kilo" dans le Golf de Gascogne.

Le 29 janvier 1952 il devient candidat sous-officier de carrière avec la spécialité d'électricien de marine. Le 26 mars 1953 il est nommé Quartier Maître, l'équivalent de l'actuel Second maître. C'est le début d'une carrière exemplaire, comprenant plusieurs périodes de formation à bord et à terre.

Après une période à bord de l'Algerine De Brouwer suit une affectation sur le transporteur de troupes Kamina à bord duquel il fait plusieurs voyages vers l'ancien Congo Belge.

Après sa nomination au grade de Maître en 1956, Jozef navigue à bord de dragueurs de mines d'haute mer et côtier. Ensuite, après une période à bord du Godetia et la nomination aux grades respectifs de Premier maître et de Premier maître-chef, il participe avec succès au concours BM et devient Maître Principal en 1975.

A cette époque un nouveau défi se pose à lui, à savoir la construction des frégates. Le Maître Principal Simons n'hésite pas et s'applique avec ardeur à en réaliser le câblage d'une longueur de plusieurs kilomètres ainsi que l'installation de l'équipement électrique. Pour mener à bien ce travail titanesque, les journées de travail sont bien trop courtes et Jozef transforme son living en bureau, table de dessin comprise.

Le 1 décembre 1985 il part à la retraite. Mais «à la retraite» a pour Jozef une autre signification; en d'autres mots, il continue à se mettre au service des autres, notamment au sein de différentes associations.

Le 26 novembre 1998 le Maître Principal Simons s'est embarqué pour son dernier voyage.

Jozef Simons était marié avec Marie-Louise De Martelaere; il eut cinq enfants, deux fils et trois filles. Sa femme étant disparue trop tôt, il se consacra à ses enfants et ses petits-enfants.

C'était un sous-officier remarquable, un membre d'équipage paisible et serein, toujours prêt à aider les autres, solutionnant les problèmes de façon adéquate et qui s'oubliait au profit des autres. Son ardeur contagieuse et son remarquable pouvoir de motivation faisaient de lui un instructeur hors pair et efficace. La Marine était sa vie. Ses distinctions militaires témoignent de sa carrière honorable.

La 59ième promotion peut être fière d'un tel parrain. Puissent son comportement social, son ardeur inconditionnelle et sa volonté de perfectionnement nous servir d'exemple!



Patrimonium M909 Bovesse overgedragen aan peterstad Namen

Op woensdag 1 juni vond een plechtigheid plaats waarbij het naambord en de scheepsbel van de hoogzeemijnenveger M909 Bovesse officieel werden overhandigd aan zijn peterstad Namen. De Bovesse deed dienst bij de Belgische Marine van 1957 tot 1993.



Onder een blauwe hemel werd de ceremonie muzikaal opgeluisterd door de Koninklijke Muziekkapel van de Marine. Drie pelotons waren opgesteld op de kaai van de 'port Henri Hallet': een peloton Torpedisten en Zeelieden, een Marinepeloton van voormalige bemanningsleden van de Bovesse en de seascouts. Na de protocolaire redevoeringen, werd door vijf oud-commandanten van de Bovesse het naambord en de scheepsbel van het schip overhandigd aan de stad Namen.

De plechtigheid had plaats in aanwezigheid van diverse burgerlijke en militaire autoriteiten, waaronder schepen Close (kleinzoon van gouverneur François Bovesse), Divisie-admiraal J. Rosiers, Kapitein-ter-zee BEM Temmermans die de minister van Defensie vertegenwoordigde, en vijf voormalige bevelhebbers van de Bovesse.

De plechtigheid werd georganiseerd in samenwerking met de afdeling Marine van het Koninklijk Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis.

Vier van de commandanten van de Bovesse: v.l.n.r.: 1LV Locmant, 1LV R. Beulen, KTZ M. Vanderstraeten en KTZ C. Jacobs.

Info www.mil.be/navycomp Foto's/photos: E. Thibaux

Le patrimoine du M909 Bovesse remis à sa ville marraine

Le mercredi 1er juin eut lieu la cérémonie de remise officielle de la plaque signalétique et de la cloche du dragueur de mines océanique M909 Bovesse à la ville de Namur, sa ville marraine. Le Bovesse a servi à la Marine belge de 1957 à 1993.

Sous un ciel bleu la Musique royale de la Marine a assuré l'accompagnement musical de la cérémonie. Trois pelotons étaient disposés sur le quai du port Henri Hallet: un peloton de Torpilleurs et Marins, un peloton de la Marine d'anciens membres d'équipage du Bovesse et les scouts marins.

Après les discours protocolaires, cinq anciens commandants du Bovesse ont remis la plaque signalétique et la cloche du navire à la ville de Namur.

La cérémonie se déroula en présence de différentes autorités civiles et militaires, dont l'échevin Close (petit-fils du gouverneur François Bovesse), de l'Amiral de division J. Rosiers, du Capitaine de vaisseau BEM W. Temmermans, représentant du Ministre de la Défense, et de cinq anciens commandants du Bovesse.

Cet événement était organisé en collaboration avec la section Marine du Musée Royal de l'armée et d'histoire militaire.



Quatre des anciens commandants du Bovesse: de g. à Dr.: 1LV D. Locmant, 1LV R. Beulen, KTZ M. Vanderstraeten et KTZ C. Jacobs.



De Visé is terecht!

Terloops vernemen Willy en Gerda Eeckelaert-De Keersmaeker dat hun vriend Willy Vandeperre op zoek is naar een foto van de mijnenveger Visé waarop hij als milicien gediend heeft van oktober 69 tot december 70. Willy en Gerda nemen contact op met IMC Luc Schalbroeck die hen de bewuste foto bezorgt. Maar dat volstaat niet voor hen; zij hebben grotere ambities en gaan op zoek naar de Visé zelf. Is hij nog in België? Volgens Willy zou hij ergens in Zuid-Amerika liggen. In de loop van hun zoektocht leren zij de heer Logghe kennen die een foto gemaakt had van de Visé in de voorhaven van Gent, en aldaar zullen zij uiteindelijk het schip vinden evenals zijn eigenaar, Roland Aneca. De eigenaar, timmerman van beroep, is voor het ogenblik volop bezig met het restaureren van zijn voormalige mijnenveger.



De Visé, een MSI (minesweeper inshore) mijnenveger werd gebouwd op de scheepswerf te Kruibeke door Mercantile Marine Engineering dankzij Amerikaanse kredieten (in het kader van de NAVO waren ons land en de Verenigde Staten overeengekomen dat zo de VS de bouw van 8 MSI's zouden bekostigen België er eveneens 8 voor zijn rekening zou nemen). Deze mijnenveger werd ingezet voor het vegen in ondiepe wateren, vnl. vaargeulen en estuaria. Hij werd in september 57 te water gelaten en in september 58 in dienst gesteld bij de Zeemacht. In 92 werd hij opgelegd en afgestaan aan de Marinecadetten, afdeling Brussel, die hem enige tijd later doorverkochten.

Voor alle bijkomende inlichtingen kan u terecht bij de huidige eigenaar:

Roland Aneca,
Snellegemsestraat 69, 8210 Zedelgem,
Tel: 050/20 89 83.

Foto's van de Visé kan u vinden op volgende site:

www.ibiblio.org/maritime/photolibrary/thumbnails.php?album=480

Le Visé est retrouvé!

Lors d'une conversation entre amis, Willy Vandeperre fait part à Willy et Gerda Eeckelaert-De Keersmaeker de son désir d'obtenir une photo du dragueur de mines Visé, sur lequel il a servi comme milicien d'octobre 69 à décembre 70. Ces derniers contactent le IMC Luc Schalbroeck qui leur fait parvenir la photo recherchée. Mais Willy et Gerda se piquent au jeu et veulent aller plus loin pour leur ami: ils partent à la recherche du Visé même. Est-il encore en Belgique? D'après Willy il serait en Amérique du Sud. Leurs recherches les amèneront à rencontrer monsieur Logghe qui a pris une photo du Visé dans l'avant-port de Gand, où ils retrouveront finalement le navire ainsi que son propriétaire, Roland Aneca. Le propriétaire, menuisier de son état, est pour l'instant très occupé à restaurer l'ancien dragueur.

Le Visé, un dragueur de mines MSI (minesweeper inshore) fut construit au chantier naval de Kruibeke par la Mercantile Marine Engineering grâce à des crédits américains (dans le cadre de l'OTAN les Etats-Unis et la Belgique avaient convenu que si les premiers supportaient les frais de construction de 8 navires, les Belges en feraient également construire 8 à leurs frais). Dragueur capable de draguer les canaux et estuaires en eaux peu profondes, il fut mis à l'eau en septembre 57 et mis en service à la Force Navale en septembre 58. Il fut désarmé en 92 et cédé au Corps Royal des Cadets de Marine de Bruxelles, qui le cédèrent à leur tour quelque temps plus tard.

Pour toutes informations complémentaires, voici les coordonnées de son nouveau propriétaire:

Vous pouvez également retrouver des photos du Visé sur le site suivant:

Jürgen Dereere Europees kampioen 2005 duathlon

Kwartiermeester Jürgen Dereere uit Gistel, met standplaats de Kazerne Bootsman Jonsen te Oostende, is voor de tweede maal –hij behaalde die titel reeds voor een eerste maal in 2004 evenals de World Cup– Europees kampioen duathlon.

De kampioenschappen hadden plaats op 15 mei jl. te Debrecen (Hongarije) en onze marineman eindigde op 1u 50m 42 s, waarmee hij de Tsjech Osperly en de Nederlander Van der Smissen de loef afstak.

Jürgen heeft nu het statuut van Topsporter binnen Defensie, wat hem toelaat intensief te trainen.

België eindigde als derde in het landenklassement.

Jürgen Dereere, champion d'Europe 2005 de duathlon

Le Quartier-maître Jürgen Dereere de Gistel, basé à la Caserne Bootsman Jonsen d'Ostende, est devenu pour la deuxième fois –il avait déjà remporté le titre en 2004 ainsi que la World Cup– champion d'Europe de duathlon.

Les championnats d'Europe eurent lieu le 15 mai dernier à Debrecen (Hongrie) et notre marin termina en un excellent temps de 1h 50m 42s, précédant au classement final le tchèque Osperly et le néerlandais Van der Smissen.

Jürgen a obtenu le statut de sportif d'élite au sein de la Défense (Topsporter), ce qui lui permet de s'entraîner d'une manière assidue.

La Belgique est troisième au classement par nation.



Foto/photo: Vox

Kwartiermeester machines Benjamin Trussart verzoekt om hulp

In 1960 beschikte de Zeemacht over een kleine “vedette”, de Nicole, die dienst deed als visserij-wachtschip op het Tanganyikameer. Ze was opge-eist door de para-commandos (Kolonel Laurent). Er waren vier bemanningsleden; twee ervan liepen wacht aan boord terwijl de twee anderen aan land sliepen. Kwartiermeester Trussart diende aan boord van augustus tot december 1960. Zijn collega's, wier spoor hij bijster is, verbleven er gedurende langere tijd; het betrof schipper Allard en werktuig-kundige Servais; dekmatroos Dewart is verdrongen in het meer. Wie kan Benjamin Trussart helpen bij het terugvinden van de hh. Allard en Servais en hem foto's en informatie omtrent de Nicole bezorgen. U kan hem bereiken op volgend adres: Benjamin Trussart, Ter Plaststraat 51, 1020 Brussel – Tel. 02/4783204.

Qui peut aider le Quartier-maître machine Benjamin Trussart, un ancien de la Nicole?

En 1960, la Force Navale disposait d'une petite vedette, la Nicole, qui faisait office de garde-pêche sur le Lac Tanganyika. Cette vedette avait été réquisitionnée par les para-commandos (Colonel Laurent). Quatre marins en formaient l'équipage; il y avait toujours deux hommes de quart à bord alors que les deux autres dormaient à terre. Le Quartier maître Benjamin Trussart servit à son bord d'août à décembre 1960. Ses collègues, dont il a perdu la trace, sont restés plus longtemps; il s'agissait de Allard, pont et schipper, et du mécanicien Servais; Dewart, un pont, est décédé, noyé au Tanganyika. Qui peut renseigner Benjamin Trussart en l'aidant à retrouver MM. Allard et Servais et en lui apportant photos et informations sur la Nicole? Voici ses coordonnées: Benjamin Trussart, Rue de Ter Plast 51, 1020 Bruxelles – Tél. 02/4783204.

Brigitte Becue geeft het startsein van uithoudingswedloop georganiseerd door Eguermin

Woensdag 25 mei: Brigitte Becue, drievoudige Europese zwembkampioene, die tot tweemaal toe het Europees record 100m schoolslag verbeterde, geeft het startsein van een uithoudingswedloop ten bate van "Kom op tegen kanker".



Brigitte Becue geeft het startsein in aanwezigheid van Stafchef KTZ E. Verbrugghe.

Brigitte Becue donne le départ en présence du Chef d'Etat-major, le CPV E. Verbrugghe.

Een dertigtal militairen hadden de uitdaging aangedurfd de 27 kilometer tussen twee marinebasissen, nl. de basis van Zeebrugge en de kazerne Bootsman Jonsen te Oostende, te overbruggen. Men kon ook kiezen voor een korter traject en zo kwam het dat een tweede groep "de harde kern" vervoegde te Vlissegem, vanwaar zij samen doorliepen naar Oostende.

De wedloop werd georganiseerd door Eguermin, de Belgisch-Nederlandse Mijnenbestrijdingsschool, ter gelegenheid van haar 40ste verjaardag, van 40 jaar samenwerking tussen de Belgische en de Nederlandse marines op het gebied van mijnenbestrijding en van 30 jaar geïntegreerd samenwerkingsverband tussen beide Marines.

Begin juni overhandigden de organisatoren de opbrengst van deze actie, evenals die van de verkoop van steunkaarten voor het zaalvoetbaltornooi in november 2004, aan de afgevaardigden van "Kom op tegen kanker".

Photos/foto's: www.mil.be/navycomp

Brigitte Becue donne le départ de la course d'endurance organisée par Eguermin

Mercredi 25 mai: Brigitte Becue, triple championne d'Europe de natation, ayant amélioré deux fois le record d'Europe du 100m brasse, donne le signal de départ d'une course d'endurance au profit de «Kom op tegen kanker», la ligue néerlandophone pour la lutte contre le cancer.

Au départ trente militaires, qui avaient tenu à relever le défi, se sont élancés sur une distance de 27 kilomètres entre deux bases de la Marine: la base navale de Zeebruges et la caserne Bootsman Jonsen à Ostende. Les participants pouvaient également opter pour un parcours moins long, à savoir de 13 kilomètres, et c'est ainsi qu'un deuxième groupe s'est joint aux «costaude» à Vlissegem pour terminer ensemble à Ostende.

L'événement était organisé par Eguermin, l'Ecole belgo-néerlandaise de guerre contre les mines. Cette course est l'une des activités organisée par l'école dans le cadre de ses 40 années d'existence, des 40 années de collaboration entre les Marines belge et néerlandaise dans le domaine de la lutte contre les mines, et de 30 années de coopération intégrée entre les deux Marines.

Les organisateurs ont remis, début juin, aux responsables de «Kom op tegen kanker» le bénéfice de cette action ainsi que celui de la vente de cartes de soutien pour le tournoi de football en salle de novembre 2004.



...et ils sont allés jusqu'au bout : l'arrivée des courageux participants à la caserne Bootsman Jonsen.

...en zij zetten door tot het einde: aankomst van de moedige deelnemers in de kazerne Bootsman Jonsen.

De reserveofficieren steunen Hulpbetoon

De G.R.O.O-MAR-G.S.O.R (Groepering Reserve Onderofficieren Marine – Groupement des Sous-officiers de Réserve de la Marine) heeft, ter gelegenheid van een receptie die plaatshad in het Upperdeck te St-Kruis, een cheque ter waarde van 2.350 € overhandigd aan de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine. Deze vereniging heeft tot doel steun te bieden aan het personeel in actieve dienst bij de Marine evenals aan de gepensioneerden, reservisten en hun resp. gezinnen, wanneer de officiële diensten zich onbevoegd verklaren of hun steun niet toereikend is.

U kan lid worden door storting van 5 euro op rekeningnummer 551-2731300-43. Alle giften zijn eveneens welkom.

Les sous-officiers de réserve soutiennent l'Entraide

Le G.R.O.O-MAR-G.S.O.R (Groupement des Sous-officiers de Réserve de la Marine – Groepering Reserve Onderofficieren Marine) a remis un chèque de 2.350 euros à l'Association d'Entraide de la Marine lors d'une réception qui eut lieu à l'Upperdeck de Sainte-Croix. L'Association d'Entraide de la Marine fournit une aide au personnel en service à la Marine ainsi qu'aux pensionnés, aux réservistes et leur famille, et ce chaque fois que les organismes officiels ne sont pas à même de le faire ou lorsque leur aide apparaît insuffisante.

Vous pouvez vous faire membre en versant 5 euros sur le compte 551-2731300-43. Vos dons sont également les bienvenus.



Vice-admiraal M. Hellemans, Voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine, en IMC (R) François Bataille, Voorzitter van GROO-MAR-GSOR.

Le Vice-amiral M. Hellemans, Président de l'Association d'Entraide de la Marine, et le IMC (R) François Bataille, Président du GROO-MAR-GSOR.

Kleine advertentie

Ben op zoek naar K7 video of DVD van de film "De wrede zee" (franstalige versie).

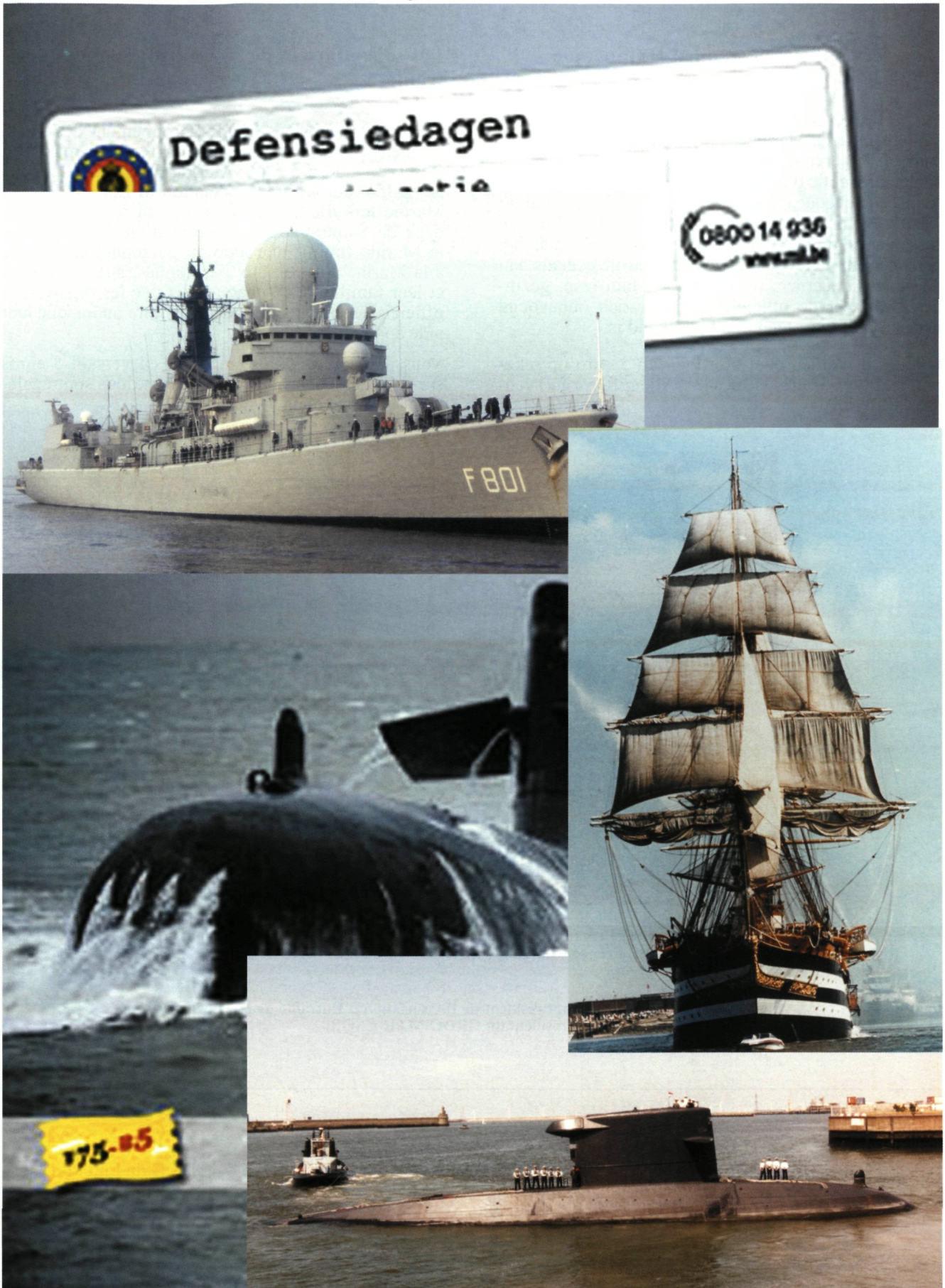
Prijs overeen te komen.

Petite annonce

Cherche film sur K7 video ou DVD du film «La Mer Cruelle», version française.

Prix à convenir.

Gilbert Debaisieux, Rue Germain Hallez 25, 7080 Frameries – 065/67.96.22



Vlootshow te Oostende en Defensiedagen te Zeebrugge

Parade navale à Ostende et Journées de la Défense à Zeebruges

Defensie heeft Zeebrugge verkozen voor zijn Defensiedagen. Geen Opendeurdagen ditmaal voor onze Marine maar een nog belangrijkere gebeurtenis vermits alle componenten zich ertoe verbonden hebben onze Marinebasis, voor een massaal verwacht publiek, om te vormen tot een demonstratiecentrum van de know-how van onze militairen.

Op 8 juli zal een internationale vloot, bestaande uit een dertigtal schepen, voor anker liggen tussen Oostende en Middelkerke. Ze zal overvlogen worden door Belgische militaire vliegtuigen. Bij die gelegenheid zal onze Vorst aanwezig zijn aan boord van de Godetia.

Op 9 en 10 juli heeft dan de 4de editie van de Defensiedagen plaats te Zeebrugge. De bezoekers zullen er kunnen kennismaken met meer dan 2500 zeelui van 20 verschillende nationaliteiten.

Een wedstrijd met meer dan 800 prijzen voorziet o.m. luchtdopen in Embraer, Sea King, Alouette II en III helikopters en A109, maar ook zeetochten met de P902 Libération. U kan nu al deelnemen aan die wedstrijd op de site www.mil.be op de bladzijde 'wedstrijden'.

Hieronder de lijst met verwachte vaartuigen te Zeebrugge:



La Défense a choisi Zeebruges cette année pour faire surface lors de ses Journées. Pas de Journées Portes Ouvertes donc pour notre Marine mais un événement plus important encore, puisque toutes les composantes se sont engagées à transformer, pour le public attendu en masse, notre Base Navale en un centre de démonstration du savoir-faire de nos militaires.

Le 8 juillet, une parade navale internationale rassemblera une trentaine de navires à l'ancre entre Ostende et Middelkerke. Cette flotte sera survolée d'un défilé d'avions militaires belges. A cette occasion le Souverain sera présent à bord de l'une de nos unités, le Godetia.

Les 9 et 10 juillet, l'intérêt du public se déplacera vers Zeebruges pour la 4ème édition des Journées de la Défense.

Les visiteurs pourront y côtoyer plus de 2500 marins de 20 nations différentes.

Un concours de plus de 800 prix offrira des baptêmes de l'air en Embraer, en Sea King, en hélicoptère Alouette II ou III et en A109, mais aussi des balades en mer sur le P902 Libération. Vous pouvez déjà participer à ce concours sur le site www.mil.be sur la page 'concours'.

Voici déjà une liste provisoire des navires attendus à Zeebruges:

HNLMS	Bruinvis	(NL),	HMS	Gloucester	(UK),
HDMS	Esbern Snare	(DK),	BNS	Crocus	(BE),
LVNS	Virsaitis	(Latvia),	BNS	Godetia	(BE),
BNS	Stern	(BE),	ITS	Amerigo Vespucci	(IT),
TCG	Orucreis	(Turkey),	HS	Ydra	(GR),
FS	L'Herminier	(FR),	HNLMS	Tromp	(NL),
BNS	Westdiep	(BE),	BNS	Wandelaar	(BE),
USS	Hawes	(USA),	LVNS	Namejs	(Latvia),
ENS	Wambola	(Estonia),	HNLMS	Willemstad	(NL),
BNS	Aster	(BE),	FGS	Weilheim	(Germany),
FGS	Siegburg	(Germany),	RONs	Mircea	(Romania),
LE	Aisling	(Ireland),	RTNS	Hamilcar	(Tunisia),
RTNS	Hannah	(Tunisia),	RMNS	Rais	(Morocco)

Dag van de gepensioneerden bij Cominav Navform

Op 13 december jl. waren de gepensioneerde onder-officieren uitgenodigd op hun jaarlijkse bijeenkomst door Hoofdwapenmeester MPC Marc Talboom (rechts in uniform op de foto). De dag nam een aanvang met een eucharistieviering ter nagedachtenis van de overleden onderofficieren. Vervolgens genoten de aanwezigen een lekker middagmaal en de bijeenkomst werd afgesloten met een rondgang door het kwartier, wat de 'anciens' de gelegenheid bood de veranderingen te zien die in hun dierbare kazerne plaatsgrepen tijdens het voorbije jaar.

Journée des pensionnés à Cominav Navform

Le 13 décembre dernier, les sous-officiers pensionnés de Cominav étaient conviés à leur réunion annuelle par le Maître d'armes-chef, le MPC Marc Talboom (à droite en uniforme sur la photo). La journée débuta par une messe en commémoration des sous-officiers décédés. Les invités se retrouvèrent ensuite autour de la table pour un agréable lunch et la journée se termina par un tour du quartier où les anciens purent découvrir les changements intervenus au cours de l'année écoulée à leur chère caserne.

Photo/Foto AVC



Wie zoekt die vindt

Ingevolge het zoekertje geplaatst door Bernard Clarenne op blz. 231 van nr 277, december 2004, ontvingen wij volgend antwoord van Freddy Philips:

1ste rij 3de v.l.n.r. Marc Ameryckx van Brussel; vervulde vervolgens zijn legerdienst op het Daillyplein.

2de rij v.l.n.r.: 3de: Jean-Claude Lambert; vervolgens overgeplaatst a/b van de Zinnia – 4de: Freddy Philips; vervolgens overgeplaatst a/b van de Zinnia – 5de: chef instructeur, naam onbekend, bijnaam "m' Coucouilles!" – 6de: Kisch (Christian) Goetstouwers; vervolgens overgeplaatst a/b van de M 917 Charleroi; woont sedert 30 jaar in Spanje.

Qui cherche trouve

A la suite de l'avis de recherche de Bernard Clarenne, lancé en page 231 du n° 277 de décembre 2004, Freddy Philips répond:

1er rang 3ième de g. à dr.: Marc Ameryckx de Bruxelles; effectua ensuite son service à la place Dailly.

2ième rang de g. à dr.: 3ième: Jean-Claude Lambert; fut muté ensuite à/b du Zinnia. – 4ième: Freddy Philips; fut muté ensuite à/b du Zinnia – 5ième: chef instructeur, nom ignoré, surnom «m' Coucouilles!» 6ième: Kisch (Christian) Goetstouwers; fut muté ensuite à/b du M 917 Charleroi; vit depuis 30 ans en Espagne.

Les mariniers Joseph Godu et Jean De Ruyck, résistants belgo-français de 1940

I. Introduction

En mai 2003 Monsieur Philippe Bagoud, Président de l'Amicale dieppoise des 'Marins et Marins Anciens Combattants' me demande de retrouver la veuve de Joseph Godu. Il désire l'inviter à l'inauguration d'une nouvelle stèle le 20 juin suivant sur le Quai de la Marne du port de Dieppe. Comme je



La stèle (plaque commémorative).

Photo: P. Bagoud

tombe des nues, il m'explique que l'ancienne plaque commémorative en hommage au Capitaine Joseph Godu et son mécanicien Jean De

Ruyck, placée en mai 1978 sur le mur d'un immeuble des Ponts et Chaussées a dû être enlevée lors de l'aménagement du port. Son Amicale souhaite témoigner ce devoir de mémoire, afin que le sacrifice de ces deux mariniers 'belges', qui firent sauter leur remorqueur avec 36 Allemands ne tombe dans l'oubli. Mi-juin j'informe Monsieur Bagoud de ma consternation, ces deux braves sont inconnus de nos milieux maritimes et patriotiques, et pas une trace de la famille de Joseph Godu.

Je décide de percer ce mystère; ces deux héros ne méritent pas cet oubli, ils ont bien le droit d'être (re)connus en Belgique.

Mes deux années de recherches ne m'ont pas permis de trouver des descendants des Godu. Toutefois elles me permettent d'affirmer que Jean est un Français, et que par inadvertance, son nom de famille a été mal orthographié sur la plaque commémorative, la stèle, et par des chroniqueurs. Ensuite, à ma connaissance, seul un article en Belgique a respecté le Devoir de Mémoire. Le Lt. Colonel Hre Paul Eygenraam¹ (décédé le 17 novembre 2004) relate ce fait héroïque dans Neptunus de décembre 1988, sous le titre 'Le Capitaine Godu, le Van Speyck belge'². Entre parenthèses, les articles dieppois considèrent également que les deux héros ont fait volontairement



Le Lieutenant Colonel Hre Paul Eygenraam le 19 août 1972.

Photo: Collection G. Billet

le sacrifice de leur vie, bien que selon ma documentation, cet acte de bravoure ait été exécuté, non par des kamikazes, mais bien par des résistants de la première heure, malchanceux de perdre leur vie lors de leur échappée.

Je vous présente ces deux mariniers et leurs familles:

Joseph Godu est le fils du marinier Charles (23/09/1875-3/06/1940) et de Rosalie J. Martin, résidant 86 Boulevard de la Meuse à Jambes³. Lors des premiers bombardements de Namur son père est mortellement blessé. Joseph est né le 1er octobre 1916 lors d'une escale de ses parents au Havre. Le 12

¹ Fondateur du Cercle Royal des Officiers de Réserve, président de la Section d'Anvers, et premier Vice-Président national de la Société Royale de l'Amicale des Officiers des Campagnes 14-18 et 40-45. Auteur de nombreux articles dans la revue maritime Neptunus et divers périodiques patriotiques. Egalement conférencier éloquent sur les marines militaires.

² Le 5 février 1831, lors du blocus hollandais du port d'Anvers, la canonnière n° 2 du lieutenant hollandais Van Speyck se trouve en difficulté et dérive vers la rive droite de l'Escaut. Afin que son navire ne tombe aux mains des Belges, il met le feu aux poudres. Ce sabotage entraîne avec lui dans la mort 25 membres de son équipage et des victimes belges.

³ Aucune trace de leurs bateaux aux archives de l'administration du Transport Maritime de Bruxelles, du port autonome de Liège et de l'Association des Maîtres Bateliers de Liège.

janvier 1935 il épouse Elvire M. Dacht (18/09/1913-25/07/1979). Le couple est domicilié à Jambes, 86 Chaussée de Verlaine. Mariage sans enfants. Son frère aîné Adolphe, également marinier, habite depuis des années au Havre⁴. En juillet 1940 il rejoint la résistance française et fait partie du réseau Libé-Nord. Décédé le 29 décembre 1973 à Fontaine-le-Bourg, France.

Jean De Ruyck est né le 8 octobre 1908 à Jaux, dans l'Oise. Fils du marinier belge Jean-François et de Caroline Pelemans. A sa majorité il optera pour la nationalité française. En 1930 Jean est domicilié à Paris, 45 Quai des Grands Augustins. Se marie le 8 novembre avec Laure Desoutter (29/08/1909-14/08/1987) à Sotteville-lès-Rouen. Naissance de Lysianne Jeanne le 10 juin 1934 et James Roger le 6 mars 1940. La famille demeure à Rouen, 24 Quai Gaston Boulet. Jean est capitaine à bord de l'automoteur Gazelle de la Société Roy, Chemin de Halage, Sotteville-lès-Rouen. En juin 1940, Jean échappe à la mort lors d'un bombardement de Rouen, qui coule son bateau.

Ayant eu l'honneur d'avoir des liens cordiaux avec le Lt. Colonel Hre Paul Eygenraam, il m'appartient de lui rendre hommage en lui dédiant cet article. Exprimant ainsi, une fois de plus, ma sincère reconnaissance envers ce grand patriote et promoteur de la plaque commémorative 'Lieutenant de Vaisseau Victor Billet', inaugurée le 19 août 1972 à Dieppe.

II. L'épopée de Joseph et de Jean

Le décès de son père a traumatisé Joseph. Il est envahi d'une haine violente et jure de le venger. Mi-juin, avec son épouse, il rejoint son frère Adolphe au Havre. A la suite de l'armistice France-Allemagne-Italie du 25 juin, les Allemands ordonnent aux deux frères de rapatrier les Havrais évacués. Lors de ces navettes Joseph répète journalièrement «J'y resterai peut-être,



Joseph Godu

Photo: collection C. Féron



Jean De Ruyck

Photo: Collection J. De Ruyck

mais 'ils' paieront la mort de papa». Adolphe réussit à tempérer l'ardeur de son cadet et le persuade d'attendre la bonne occasion. Mi-juillet les Allemands réquisitionnent le remorqueur **Neustrie**⁵, qu'ils rebaptisent **Düsseldorf**, pour des exercices de débarquements en prévision de l'opération Seelöwe (Lion de mer), l'invasion de l'Angleterre⁶.

Les autorités allemandes affectent Joseph comme capitaine du **Düsseldorf** et Henri Dubois⁷ comme mécanicien, avec l'ordre de se rendre à Dieppe. Apprenant cette affectation, Adolphe accourt chez son chef de réseau et lui demande d'obtenir la collaboration de la

⁴ Adresse inconnue et pas de trace de son automoteur. Les archives courantes et celles de la Police ont brûlé dans l'incendie de l'Hôtel de Ville du Havre, consécutif aux bombardements de septembre 1944. La direction actuelle des Archives Municipales ne dispose d'aucun moyen de me fournir l'adresse d'après-guerre.

⁵ Le Neustrie, remorqueur de la Seine fluviale du port de Rouen. Construit en 1910 par un chantier de Dordrecht-Hollande. Longueur: 23,20m – Largeur: 4,80m – Tirant d'eau: 2,30m – Energie: Vapeur – Puissance: 150Cv – 1 Hélice. Armé par la Société de Transit et Transport Gabriel Faroult, Amfreville Mi-Voie, près de Rouen. (Un grand nombre de ces remorqueurs furent réquisitionnés en France, Hollande et Belgique pour des essais de traction de barges en pleine mer.)

⁶ Opération Seelöwe («Und wir fahren gegen England!»). Le 22 juillet 1940 Churchill refuse l'offre de paix des nazis. Hitler décide alors d'envahir l'Angleterre le 21 septembre. Fin juillet 13 divisions sont transférées, face aux côtes anglaises, de Cherbourg à Ostende. En septembre la Wehrmacht dispose de 31 divisions, la Luftwaffe de 2000 avions et la Kriegsmarine, pour le transport des troupes, d'environ 400 bateaux, répartis dans les ports du Havre, Etaples, Boulogne, Calais, Dunkerque, Ostende, Anvers et Rotterdam. Le 17 septembre l'état-major allemand décide de reporter l'invasion au 15 octobre. Toutefois en octobre, Hitler renonce temporairement d'envahir l'Angleterre et, fin décembre 1940, il annule définitivement l'opération. L'annulation est (consécutif) à deux raisons: la Luftwaffe n'a pas la suprématie de l'air et la Kriegsmarine ne peut garantir la traversée des forces armées dans la période exigée par la Wehrmacht.

⁷ Henri Dubois est un marinier à bord de l'automoteur Marry LR18 ; en mai 1940 il quitte Namur avec son épouse et se rend au Havre.

résistance dieppoise⁸ pour son cadet.

A bord Joseph jubile; voici l'occasion rêvée d'accomplir sa vengeance et il en informe son mécanicien ahuri. Fin juillet le remorqueur accoste au Quai Henri IV à Dieppe, parmi une flottille d'autres bateaux et péniches. Henri Dubois refuse de rester à bord et demande aux Allemands l'autorisation de retourner au Havre. La raison donnée m'est inconnue, mais la 'Période Rose' de l'occupation lui permet de rejoindre son épouse et son ami Adolphe. Le lendemain on le remplace par Jean De Ruyck.

Joseph et Jean sont logés au Café Dieppois du Quai Henri IV, tenu par Madame Thierry. Là ils sympathisent et Jean approuve le projet de son capitaine. Ce pied-à-terre leur permet non seulement de se détendre, mais également d'élaborer l'exécution de leur plan en toute quiétude. En août la routine s'installe. Selon les heures des marées, Joseph à la barre – sous les ordres d'un officier de la Kriegsmarine – et Jean dans la salle des machines, participent aux exercices de débarquement et de remorquage. Tandis qu'au Café Dieppois la confiance règne, Madame Thierry et certains habitués sont au courant du serment de Joseph.

Le 23 août au matin, après leur départ, Madame Thierry est surprise de revoir Joseph plusieurs fois au café. En la quittant pour la dernière fois il lui déclare: «Aujourd'hui c'est le grand jour»; il laisse sa casquette accrochée à la patère, abandonne sa monnaie sur le comptoir et lui dit: «Je n'en ai pas besoin non plus, achetez des fleurs avec, tout à l'heure vous irez les jeter au bassin».

Dans l'après-midi, Jean enclenche la mise à feu et donne le signal convenu à Joseph. Quelques instants



La stèle sur la Quai de la Marne.

Photo: P. Bagoud

plus tard le **Düsseldorf** explose dans le chenal à hauteur du camping sous la Falaise du Pollet. Aussitôt les Allemands, assistés par des Français, organisent le sauvetage mais ils ne trouvent que des corps déchiquetés. Dans la journée, les autorités allemandes confirment qu'il n'y pas de survivants: 36 militaires allemands et deux marins français sont morts. Au coucher du soleil, Madame Thierry, accompagnée de sa servante et ses habitués, jette un bouquet de fleurs au bout de la jetée.

Dimanche 25 août au Havre: les Allemands annoncent à Adolphe et à Henri Dubois que l'ex-**Neustrie** a sauté l'avant-veille sur une mine et qu'il n'y a aucun survivant. Le 3 septembre on repêche un corps inconnu de sexe masculin dans l'avant-port. Ce cadavre sera reconnu le 19 février 1941 comme étant celui de Jean De Ruyck. Entre parenthèses, ceci démontre bien que Jean était à l'eau lors de l'explosion; ce repêchage et le fait que

le sabordage eut lieu dans le chenal et pas en pleine mer, témoignent qu'ils ont préparé leur coup de main en prévoyant de rentrer sains et saufs dans la clandestinité.

Le 22 octobre 1940 l'administrateur de l'Inscription Maritime de Dieppe déclare que le **Neustrie** a sauté sur une mine (voir annexe).

III. Epilogue

Le Havre 1967 au domicile d'Adolphe Godu: en présence de Monsieur Deterville, président de l'Association des Croix de Guerre, section Normandie, Madame Joseph Godu reçoit de la France, la Croix de chevalier de Mérite et du Dévouement, ainsi que la Médaille Commémorative 1939-1945 Libération, décernées à titre posthume.

Le 8 mai 1978 à la requête de Madame Joseph Godu, la Ville de Dieppe rend hommage aux deux héros. Une plaque commémorative est inaugurée. Des fleurs sont dépo-

⁸ Dans la 'Résistance' dieppoise il n'y a aucune trace d'une participation quelconque d'un de ces réseaux à ce coup de main, et tous les témoins sont décédés. A titre de renseignement, voici un extrait du 'Quiquengrogne' n° 36 d'août 2004: «La résistance communiste a été tragiquement décimée durant la période 41-42. Ses dirigeants ont été arrêtés, emprisonnés puis déportés ou fusillés. Restent quelques groupes comme Libé-Nord avec à sa tête Robert Petit, quelques membres des F.T.P. et du Front National, des isolés du Groupe Léopard ou du réseau du Colonel Samson et de Jean Puech fils» (Publication du Fonds Ancien & Local de la médiathèque Jean Renoir de la Ville de Dieppe).

P.S.: Libé-Nord et le réseau du Colonel Samson étaient non-communistes.

Depuis lors, M. l'Inspecteur de la Marine belge Eberhard est passé plusieurs fois à Dieppe. Il a pris la liste des bateaux belges restant. Comme M. Van Pouck a dû prendre la liste des entrées de bateaux belges à Dieppe, l'autorité belge pourra dresser par différence la liste des bateaux incendiés le 21 Mai.

D- Divers.

Le remorqueur de la Seine fluviale "Neustrie", du port de Rouen, réquisitionné par l'autorité occupante et naviguant sous le nom de "Dusseldorf" et sous pavillon allemand, a sauté le 23 Août sur une mine, dans le chenal d'entrée du port.

D'autres bateaux ^{français & belges} ~~auxiliaires~~ utilisés par l'autorité occupante dans le port de Dieppe ont, pour des causes diverses, été détruits au cours des mois écoulés.

La question n'intéressant pas le service des assurances maritimes, j'espère que j'en ai point à m'étendre trop sur elle, l'autorité occupante désirant sans doute de son côté, que ces matières soient traitées avec discrétion.

Extrait du rapport de l'Inscription Maritime, Quartier de Dieppe, du 22 octobre 1940

sées par la Ville de Dieppe, l'Amicale Franco-Belge, les Anciens Combattants belges de l'arrondissement de Dieppe, l'Association Nationale des combattants de la Résistance dieppoise, et Madame Joseph Godu. Ce jour-là, le maire Irénée Bourgeois remet la Médaille d'Honneur de la Ville de Dieppe à la veuve.

Le 18 juin 2003, à l'initiative de Monsieur Bagoud une nouvelle stèle est inaugurée, en présence du maire Edouard Leveau, d'élus

de la ville de Dieppe, de représentants du Cercle Mer et marins, de la Chambre de Commerce et d'Industrie et de diverses associations patriotiques. En 2004 la Ville de Dieppe décide que désormais une manifestation de souvenir aura lieu à la stèle chaque année le 23 août. Monsieur Bagoud espère organiser une cérémonie plus importante en 2005 pour le 65ème anniversaire.

Novembre 2004: la requête de James De Ruyck de corriger l'erreur orthographique du nom de son

père sur la stèle, est acceptée par la Ville de Dieppe.

A ce jour, aucune nouvelle de la Ville de Namur au sujet de la parenté de Madame Jeanne Godu. Elle est la fille du marinier belge Eugène Godu (15/04/1898-26/04/1951), propriétaire du remorqueur **Lucie**. Jeanne, née le 17 février 1929 à Pont-à-Vendin, est probablement une demi-petite cousine de Joseph Godu.

G. Billet

Mes sources:

Documentation de James De Ruyck, fils du héros.

L'article de Mr C. Féron 'Le 23 août 1940, un capitaine de 23 ans, Joseph Godu, se faisait sauter à bord de son remorqueur avec 36 soldats'.

L'article du Lt. Colonel Hre P. Eygenraam, 'Le Capitaine Godu, le Van Speyck belge'.

Documentation de Mr A. Naveteur, un passionné de l'histoire des remorqueurs fluviaux, Andresy.

Dossier du Public Record Office, ADM1/19902 & CAB 146/6.

Un grand merci pour leur collaboration à:

Mr B. Anselme, Bourgmestre de Namur,

Mr N. Aubin, Secrétaire de la Navigation de la Seine (4ème Section), Rouen,

Mr P. Bagoud, Président de l'Amicale Dieppoise des Marins et Marins Anciens Combattants,

Mme S. Barot, Conservateur en Chef des Archives Municipales du Havre,

Mr W. Demeyer, Bourgmestre de Liège,

Mr J. Détrixhe, Président de la Fédération Liégeoise des Volontaires de Guerre,

Mr C. Féron, Directeur du mensuel 'Connaissance de Dieppe et de sa Région',

Mr J. Fournier, Président de l'Association VRCNTFR, Neuville-lès-Dieppe,

Mr J. Halingre, Secrétaire de l'Association ANACR, Dieppe,

Mmes B. Lassalle et E. Gueho, Médiathèque Jean Renoir de la ville de Dieppe,

Mr X. Laurent, Directeur adjoint des Archives Départementales de la Seine-Maritime, Rouen,

Mr J. Meyers, Secrétaire-Trésorier de l'Association des Maîtres Bateliers, Liège,

Mme B. Olive, Conservateur Historique de la Marine, Cherbourg,

Mr Poupion, Président du Cercle Généalogique de Rouen,

Mr J. M. Pylyser, Editeur JMP Trends, Middelkerke

Mr P. Riffard, Secrétaire de la Fédération FNDIRP, Bacqueville-en-Caux,

Mr L. Robin, Conservateur du Musée de la Batellerie, Conflans-Sainte-Honorine,

Mr J. C. Vanbostal, Rédacteur en Chef du Trimestriel 'Neptunus', Ostende.

Mr F. Van Rompu, Directeur général du Transport Maritime, Bruxelles.

Abréviations: ANACR: Association Nationale des Anciens Combattants de la Résistance; FNDIRP: Fédération Nationale des Déportés Internés Résistants Patriotes; VRCNTFR: Association des Victimes et Rescapés des Camps Nazis, du Travail Forcé et Réfractaires, section Dieppe.

Oostende zorgt voor primeur qua havenbeveiliging

Alle roro- en containerterminals zijn thans omheind en beveiligd.

Een geïntegreerd netwerk van 56 videocamera's wordt eind november operationeel.

Veiligheidspas al 2 jaar in gebruik in havenzone.

De roro-activiteiten van de Oostendse haven hebben de wind in de zeilen. Tijdens het eerste semester van dit jaar werden er 146.222 roro-eenheden behandeld, hetzij een groei van 5,1% vergeleken bij de overeenstemmende periode van 2003. Ook de containertrafiek zit in de lift en kende tijdens het voorbije halfjaar een groei van 17,5%. In globo haalden roro- en containertrafiek 2.931.052 ton, hetzij 78% van de totale haventrafiek.

Deze merkwaardige expansie brengt voor Oostende een aantal beslommingen met zich mee, niet in het minst te maken met veiligheid. Zeehavens zoals Oostende en Zeebrugge die op Engeland opereren, worden immers hoe langer hoe meer geconfronteerd met diefstallen en andere criminele activiteiten. Ook hebben heel wat havens aan het Kanaal gelegen met problemen te kampen op het gebied van mens-smokkel.

Roro-terminals omheind

Al geruime tijd voert de Oostendse havendirectie in dit domein een doorgedreven veiligheidsbeleid samen met alle havengebruikers. Personeel werd in dienst genomen om de havenbedrijven te helpen bij de beveiliging van hun terminals. Momenteel zijn alle roro-terminals omheind en beveiligd, en werd een

Schengen-controlepost ingericht. Hierbij wordt samengewerkt met de Scheepvaartpolitie en de Britse Immigratiediensten. Hoewel één op de vier kandidaten om illegaal in Groot-Brittannië te geraken, in zijn opzet slaagt, is Oostende thans bepaald onaantrekkelijk geworden voor smokkelhandelaars. Een verschuiving naar andere havens, waaronder Zeebrugge, is duidelijk merkbaar. 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 problemen met de Britse Immigratiediensten.

Oostende wil het evenwel hierbij niet laten, want sinds medio 2004 zijn de ISPS-richtlijnen van kracht. Hierbij worden bijkomende veiligheidsmaatregelen aan de havens opgelegd. Zo is het, dat Oostende sedert begin september van vorig jaar druk in de weer is met de aanleg van een havenoverkoepelend bewakings-systeem met video-camera's. Met de firma Telindus werd hiervoor een bedrijf opgestart. Een netwerk van liefst 56 bewakingscamera's wordt thans op alle strategische plaatsen van het havengebied geïnstalleerd. Men koos voor kwaliteitsvol materiaal met glasvezel backbone en ATM-technologie die nog andere mogelijkheden biedt voor voice-en datacommunicatie.

Video-netwerk is Europese primeur

Zo'n 56 digitale camera's worden nu gemonteerd op hoge betonpalen gelegen aan de ferryterminals, aan de aanlegkades van de voorhaven en aan de haveningang. Zo wordt omzeggens de hele haven alsook elk binnen- en buitenvarend schip in het oog gehouden. Ook de jachten zullen niet langer ongezien de haven kunnen verlaten. Elke camera kan van op afstand bediend worden en kan gedraaid en ingezoomd worden op elke beweging in de dokken en op de terminals. Nu al zijn de eerste camera's in werking en men hoopt het hele netwerk van 56 camera's tegen eind november klaar te hebben.

Elk havenbedrijf dat op het bewakingssysteem is aangesloten, zal zijn eigen terrein controleren en verdachte bewegingen aan de Scheepvaartpolitie kunnen melden. Die zal dan ook de beelden kunnen inkijken en desnoods optreden. Het systeem zal 24 uur op 24 en 7 dagen op 7 operationeel zijn. Zelfs 's nachts zullen de camera's duidelijke beelden leveren met de gewone terminalverlichting. De beelden van alle camera's kunnen geregistreerd worden zodat de harde schijven als bewijsmateriaal kunnen bewaard worden. Zo zal de strijd tegen het vluchtelingenprobleem en crimi-

nele activiteiten op een zeer efficiënte manier aangepakt worden, want het hele havencomplex wordt dan hermetisch afgegrensd.

Veiligheidspas al 2 jaar in gebruik

Ook is Oostende al 2 jaar in orde met de ISPS-voorschriften die de verplichting opleggen een toegangscontrole te organiseren in het havengebied. Een eigen geïntegreerd badge-systeem, beheerd door de havendirectie, geeft de havengebruikers en -autoriteiten toegang tot de beveiligde terminals

en gebouwen. De badge activeert een naderingsschakelaar die de poort opent en de identiteit van de bezoeker wordt geregistreerd en overgeseind naar de havendirectie. Dit systeem, dat al 2 jaar vrij efficiënt werkt, is goedgekeurd door het Belgisch Federaal Comité voor de Beveiliging van Havenfaciliteiten. Oostende heeft dan ook geen behoefte om het AlfaPas-systeem van de Antwerpse haven in te voeren.

Met het invoeren van het geïntegreerd camerasysteem zorgt Oostende voor een Europese primeur op het vlak van de security. Voeg daarbij het geïntegreerd badge-systeem

zodat Oostende een van de best beveiligde havens van West-Europa wordt. De expansie van haar trafieken, de roro in het bijzonder, zullen er ongetwijfeld beter gegarandeerd worden.

H. Rogie

NB: Een foto van het camerasysteem was niet beschikbaar bij de havendirectie.

NICE TO KNOW

Maritieme Ruilbeurzen / Bourses d'échange maritime

"MSC Knokke-Antwerpen" 2005

Traditiegetrouw hebben er in 2005 zes maritieme ruilbeurzen plaats op de MSC Knokke (ex M931), Kempischdok 33, 2000 Antwerpen. MSC (voorheen "Minesweeper Coastal") staat nu voor: Maritiem Sociaal Cultureel Centrum. De MSC Knokke was in een vorig leven de M931 Knokke, in dienst van de Belgische Zeemacht van 19 maart 1958 tot in mei 1977.

De ruilbeurskalender voor 2005 ziet er uit als volgt: 3 september, 1 oktober en 3 december, telkens van 13u00 tot 17u00.

Het Kempischdok bevindt zich vlakbij het grote kruispunt van de Italiëlei en de Noorderlaan. Gratis toegang - gratis parking. Met het openbaar vervoer: De Lijn Bus 1, halte Technicum/Londenstraat.

Comme à l'accoutumée six bourses d'échange auront lieu en 2005 à bord du MSC Knokke (ex M931), Kempischdok 33, 2000 Anvers. MSC (autrefois "Minesweeper Coastal") est l'abréviation de Maritiem Sociaal Cultureel Centrum (Centre Social et Culturel Maritime). Le MSC Knokke est l'ancien M931 Knokke qui fut en service à la Force Navale belge du 19 mars 1958 jusqu'en mai 1977.

Voici le calendrier pour l'année 2005: 3 septembre, 1^{er} octobre et 3 décembre, chaque fois de 13 à 17 heures.

Le Kempischdok se trouve à proximité du carrefour Italiëlei/Noorderlaan. Entrée et parking gratuits. Transport public: autobus n° 1 de la Lijn, halte Technicum/Londenstraat.

Contactadressen:

Pour tous renseignements complémentaires s'adresser à:

- **Eddy Van Herck**, Noorderlaan 98, bus 42, 2030 Antwerpen
Tel+Fax : 03- 542.29.26 E-mail: ed.vanherck@skynet.be

- **Louis Van Cant**, Populierenlaan 1, bus 5, 2020 Antwerpen
Tel : 03-216.98.28 (met voicemail) E-mail: louisvancant@antwerpen.be

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

Armements ostendais et à Nieuport au XIXème siècle (XVI)

L'ÉPOQUE IMMÉDIATEMENT APRÈS NOTRE INDÉPENDANCE

Entre-temps, voyons les quelques détails trouvés au sujet de la famille. En 1859, il y avait non moins de trois vice-consuls de cette famille à Ostende: E. Duclos, pour le Mexique; A. Duclos, pour le Portugal; et un certain **Van Iseghem-Duclos**, pour Parme. L'almanach de 1861 ne reprend étrangement aucun Duclos dans sa liste des armateurs ostendais mais bien E. Duclos, consul du Mexique et du Portugal. Donc plus aucun pour Parme?

La flotte resta alors stable pendant près de 10 ans. Pour la petite histoire, notons en date du 23 septembre 1860 que le sloop **RAPIDE** de Fourny «livra des harengs à la consignation de la maison Duclos-Assandri».

Cependant, le 5 décembre 1863, l'**INDUSTRIE** sombra dans l'ancien port de Holy Head; lors d'un voyage de Liverpool à Ostende, chargée de sel, elle avait été abandonnée par son équipage, mais fut abordée plus tard par le s/s **CONNAUGHT** qui la remorqua dans le port; la veille du jour de Noël, la goélette fut vendue pour £ 90,-! Mais les registres du Bureau Véritas la listent encore jusqu'en 1869 (capitaine W. Janssens). En 1864, le **FRANCÈS** fut condamné; notons encore qu'il compta le célèbre P. Claeys de notre Marine Royale dans son staff, du 15 juillet au 15 novembre 1858.



Le Châlet Royal sur la plage d'Ostende.

L'armement comptait encore trois navires en 1865, quand il acheta en octobre le **DON JUAN**, qui fut le plus grand voilier ostendais de tous les temps et l'un des plus grands voiliers belges, un «blue nose clipper» imposant de 1129 tonnes, construit en 1861 dans le Maine. Ce navire mesurait 53,5 mètres de long pour 9,3 mètres de large au maître-couple, avait un creux de 7,35 mètres et un tirant d'eau de 24 pieds; il ne pouvait donc pas rentrer en charge à Ostende, toujours ensablé. Il comportait deux ponts et sa coque était doublée; construit en chêne, hackmatack et pitch pine, il était cloué, doublé et chevillé en cuivre. Entre juillet 1861 et octobre 1865, le navire portait le nom **WHITE MOUNTAIN** et appartenait à l'armement W. M. Reed & Lamont, de Bath; il fut commandé par le capitaine W. A. Harnden qui le mena à Anvers le 8 mars 1864 avec du guano en provenance de Callao. Cette année, il subit de grandes réparations; il revint à Anvers le 18 août 1865, chargé de

riz d'Akyab. Poursuivons ici son histoire jusqu'en 1868.

C'est donc à Anvers que Jean-François Duclos-Assandri en fit l'acquisition; l'armement obtint sa nationalisation par un arrêté royal le 23 octobre 1865, le rebaptisa **DON JUAN** et en confia le commandement au capitaine J. Romijn de la **MARIE**, qui fut alors remplacé sur cette dernière par le capitaine L. Gobin. Le 2 novembre, il entreprit son premier voyage sous pavillon belge pour Cardiff, sur lest. Le 16 décembre il y chargea du charbon, et mit le cap sur les îles Chinchas et atteignit Callao le 21 avril 1866; le 25 mai, on apprit que l'équipage souffrait du choléra. Le 13 janvier 1867, le navire arriva à Anvers de Callao, chargé de guano. Le 9 mars suivant, il mit en mer de Flessingue pour Newcastle, sur lest. Le 7 octobre 1867, Ostende fut en émoi d'apprendre que le navire avait été mis à la côte par son pilote au Nord du port d'Albany le 28 septembre. Depuis, le grand navire eut à lutter contre de fortes tempêtes; on



39. Départ en mer.

espérait que le temps se modérerait pour pouvoir décharger son lest; finalement, il ne subit que quelques avaries et put reprendre la mer.

Le capitaine Romijn fit la navette quelques fois entre Callao et Anvers: il arriva en notre port le 31 juillet 1868 et repartit le 17 septembre, mais fut forcé de faire escale le 29 à Plymouth, «remorqué dans le Catwater afin de prendre un nouveau mât et réparer d'autres avaries».

Le 31 mars 1867, quand fut offert pour une vente de la main à la main le brick JEAN VAN EYCK de l'armement brugeois **Chantrell**, bien que le navire pouvait être visité à Ostende, nous ne savons pas, outre Auguste André à Anvers, pourquoi les intéressés pouvaient s'adresser indifféremment à Duclos-Assandri à Ostende. Jean-François Duclos-Assandri décéda en 1868 et les registres du Bureau Véritas indiquent ensuite «A.» Duclos comme armateur; nous pensons donc qu'il

s'agissait de son fils Auguste. L'almanach le reprend cette année comme consul du Brésil à Ostende. Chose étrange, nous avons encore trouvé au 31 juillet 1870 la mention de «J. Duclos, vice-consul du Brésil à Ostende» dans un journal de l'époque.

Voyons ce qu'il advint alors des navires.

L'**ESPOIR** avait donc toujours C. Durand comme capitaine. Le 3 décembre 1869, la goélette quitta Buenos Aires à destination d'Anvers, chargée de suif pour **De Mot & Nauts**. Elle arriva à Anvers le 15 avril 1870 et fut vendue, sans doute à un armateur hollandais car nous trouvons une mention manuscrite dans le registre du Bureau Véritas de 1870 («HOOP, De Boer, PB») mais nous n'avons pas retrouvé ce dernier en 1871 ni plus tard.

Une source indique que l'**INDUSTRIE** fut vendue en 1869 alors qu'elle fut coulée en 1863. Mystère.

En juin 1871, les journaux annoncèrent la vente publique et définitive en date du 15 juillet, par le courtier anversoise H. J. A. Telghuys, de la barque **EMILE** de 250 tonnes et du brick **MARIE** de 230 tonnes, «se trouvant à Ostende». La **MARIE** fut vendue à un armement norvégien. Toujours à Ostende le 10 décembre 1871, elle obtint sans changer de nom son acte de nationalisation par le consul de Suède et de Norvège. Quant à l'**EMILE**, commandé jusqu'alors par le capitaine E. Gunst, il fut acquis par l'armateur gantois **J. O. Odberg** qui en confia le commandement au capitaine H. H. Kral.

Réparé en 1872 et transformé alors en barque-goélette, le navire fut affecté au transport de bois. Le 30 mai 1873, on apprit qu'il relâcha à Copenhague avec une voie d'eau lors d'un voyage de Danzig à Ostende chargé de bois de chêne. Le navire fut visité le lendemain et entra dans le dock pour décharger et y être réparé. Il fut encore caréné en 1875. Les listes belges reprennent le navire jusqu'en juillet 1883. Il y a cependant un doute quant à son capitaine jusqu'à la fin, le répertoire du Bureau Véritas faisant état du capitaine Danielson à partir de 1880 et même jusqu'en 1886. Ce navire navigua donc pendant soixante ans de bons et loyaux services, ce qui constituait à l'époque une carrière exceptionnelle!

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 Civile.

Il ne restait après 1871 plus que le géant, le trois-mâts **DON JUAN**, qui navigua encore pour compte de Duclos-Assandri jusqu'en 1879, et en particulier vers l'Argentine en fin de carrière.

Double en métal en 1869, son capitaine amena le voilier encore plusieurs fois à Callao via Cardiff, transportant du charbon à l'aller et du guano au voyage retour. Romijn rentra à Anvers le 20 mai 1871 et prit sans doute sa retraite à ce moment. J. Romijn fut remplacé par le capitaine C. Durand de l'**ESPOIR**; quel chemin parcouru par celui-ci depuis son commandement d'un

petit sloop de Nieuport! Il continua les voyages à Callao. Il rentra à Anvers le 26 mai 1873 et nous pensons que le navire subit ensuite des réparations; pour le voyage suivant, le commandement avait été confié au capitaine Wellsund qui rentra à Anvers de Callao le 1er mai 1874. Ensuite, c'est L. Cattoor qui reprit les commandes; il avait commandé l'**ÉCLIPSE** de Denduyts. Notons sa relâche forcée à Queenstown le 15 décembre 1875, tout l'équipage malade. Le navire fut encore doublé en métal en 1876, quand il subit une réparation au grand-mât. Le 16 mars 1877, à son retour de Lobos et chargé de guano pour Anvers, le **DON JUAN** fut en collision à Flessingue avec la barque anglaise **CLIFTON**, qui venait de quitter Anvers pour Yokohama. Les deux navires remontèrent l'Escaut en remorque et le **DON JUAN** arriva encore à Anvers le jour même pour commencer son déchargement du guano. Il entra alors au chantier pour y être réparé. A sa sortie, c'est le capitaine Thomas Zellien «père», auparavant capitaine du **MICHEL** **LOOS**, qui en reprit le commandement; il resta en charge du **DON JUAN** jusqu'à sa vente.

Fait exceptionnel, le navire commença son chargement à Ostende le 1er juin; il quitta Anvers le 28 après l'avoir complété et mit en mer de Flessingue le 1er juillet, à destination de Philadelphie. Il allait alors commencer une nouvelle carrière, de transporteur de pétrole raffiné en barils. A ce titre, Zellien visita Philadelphie, New York et Baltimore. Le grand navire pouvait charger sans peine plus de 7.500 barils par traversée. Le 14 décembre 1878, il ramena encore à Anvers de Philadelphie 7.420 barils à la consignation de Graff & Maquinay.

Le navire fut vendu en 1879 à **P. B. Musseley**, qui le transférera plus tard à sa nouvelle société, la **S. A. de Navigation Transatlantique**, qui le vendra en 1887 à **Henri Strauss & C^o**. Ce dernier le revendit avant la fin de l'année suivante. Mais ces histoires anversoises font l'objet d'une autre étude. Notre clipper sillonna encore les mers jusqu'en 1900, lorsqu'il fit naufrage au large du Danemark.

L'année 1879 sonna donc la fin de l'armement Duclos-Assandri. Mathilde Duclos-Assandri et Eugène Serruys eurent une fille, Augusta Mathilde, née en 1850, qui épousera en premières noces Guillaume Edouard **De Brouwer** (1840-1891), son cousin, fils d'Emile Joseph & Hélène Anastasie **Serruys**. Ils eurent deux fils dont Octave (1859-1926), qui épousera en 1901 Alice **Pieters** (1879-1954), fille de Caroline Hope Addams et du bourgmestre Alphonse, d'une famille d'armateurs...

H. A. Lefèvre & C^o

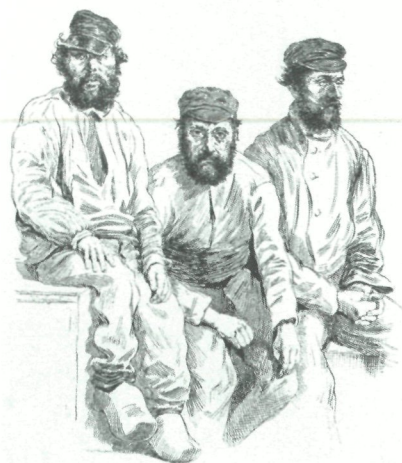
Nous n'avons trouvé qu'un seul navire de mer armé par **H. A. Lefèvre & C^o** d'Ostende, le **NEPTUNUS**, de 1844 à 1845; les registres disent que ce sloop de 58 tonnes fut construit à Ostende en 1816. Il était à Ostende en mai 1844 et aurait été auparavant le **JONGE EDOUARD**; mais nous n'avons pas retrouvé ce dernier dans les registres. Par ailleurs, les listes de navires de pêche hauturière indiquent à la fin de 1845 que «H. Lefevre» possédait 4 bateaux, et en attribuaient un à un certain «Ch.» Lefevre.

Au cours des années 1845-1848, le premier acquit un nouveau bateau et perdit «corps et biens» en 1845 (capitaine F. Durand) le **NEPTUNUS** de 42 tonnes parti le 30 août pour la pêche à la morue d'hiver au Dogger Bank. S'agit-il du même navire? Sans doute...

De Boninge

La famille De Boninge nous donne l'opportunité de faire un tour complet des activités maritimes à Ostende au XIX^e siècle. En effet, elle compte plusieurs représentants dont Charles et Joseph sont les plus importants dans notre étude. Pour le premier cité, nous verrons un trajet de carrière exceptionnel: Marine Royale, marine marchande, pêche, pilotage, école des mousses...

Au début du siècle, nous avons évoqué l'existence de la veuve **Beninghe**, qui était propriétaire d'un brick en 1820, et émis l'hypothèse qu'elle pourrait être une



GREENMELIN. — ISIDORE. — JOLY: callots et porteurs du pont d'Ostende.

ancêtre des **de Boninge**. Notons que Charles J. J. De Boninge naquit à Ostende le 4 janvier 1817, et commençons par lui. À l'âge de 16 ans à peine, il s'engagea dans notre Marine Royale comme aspirant de deuxième classe; il connut donc les goélettes et canonnières du début de celle-ci. Mais, c'est par le biais de la Marine qu'il eut l'occasion de faire son premier voyage à bord d'un navire marchand, la **MÉTÉORE** de l'armateur brugeois **de l'Ecluze**, lors de la fameuse expédition d'Alger. Le 2 avril 1840, il donna cependant sa démission «pour se consacrer aux activités d'armement de la pêche». Or, les activités de pêche de la maison étaient gérées par Joseph De Boninge, sans doute le frère du précédent. Et c'était l'armateur à la pêche le plus puissant d'Ostende à l'époque; au 31 décembre 1845, sa flotte comportait non moins de 25 unités. Pendant la période 1845-48, la maison **J. De Boninge & C^o** renforça encore sa flotte par l'acquisition de deux navires neufs et quatre autres repris à l'armement **V. A. Baroen**. Remarquons au nombre de leurs patrons E. Termote (A. Termote fut armateur) et B. Vroome, d'une famille d'armateurs de Nieuport.

Entre-temps, Charles avait repris du service à la marine marchande. En 1845-46, il fut le capitaine de la petite goélette **COMÈTE** de l'armateur ostendais Emile **De Brouwer**; quand il rentra le 2 mars 1845, il rapporta que le navire fut attaqué par des pirates au large de l'Espagne.



40. Retour de mer.

En décembre 1846, il reçut le commandement de la barque **AMBIORIX** de l'armateur anversois **Donnet**, qui chargeait pour Valparaíso et Callao avec des passagers; du Chili, le navire se rendit à New York avec du cuivre. En 1850, notre capitaine quittait à nouveau Valparaíso, pour Callao et le Costa Rica; en janvier 1851, il était attendu de Callao avec du guano. La barque revint à Falmouth pour y attendre ses ordres et déchargea le 11 juin à Londres. L'armateur tenta alors de vendre son navire et le courtier Kennedy l'offrit en vente publique en août et encore en octobre; mais il n'y eut pas d'acquéreur et le navire continua au service de Donnet. Charles De Boninge quitta toutefois son bord à cette époque.

Voyons maintenant quelles furent les activités d'armement de navires de mer de **J. De Boninge & C^o**. Dès 1844, on le retrouve comme armateur du sloop **TWEE GEBROEDERS**, construit à

Ostende en 1816 et qui venait de subir des «réparations majeures». Le commandement de ce navire de 42 tonnes fut confié au capitaine J. Ghillegodt; il sera remplacé en 1849 par François Vroome.

Au 31 décembre 1847, le plus petit navire de la flotte belge de navires de mer était précisément ce sloop. Le pays comptait alors encore 6 autres sloops (et non 4 comme le prétend un autre auteur) de 42 à 58 tonnes: **CÉRÈS** de 54t (Fox), **RÔDEUR** de 61t (Fourny), **ELISA** de 43t (Philips), **DART** de 52t (Hogben), **UNION** de 58t (Duclos) et **NEPTUNE** de 58t (Hooker), donc 5 armés à Ostende. Comme nous l'avons déjà écrit, ce type de navire était assez populaire à Ostende et souvent utilisé en fonction des besoins ou des saisons, aussi bien à la pêche qu'au «petit cabotage».

En 1852, l'armement réceptionna la goélette **RENARD** de 51 tonnes, nouvellement construite pour leur compte à Ostende. Son premier

capitaine fut J. Devos. Au mois de juin de l'année suivante, les journaux rapportent une augmentation importante des expéditions de bétail belge vers l'Angleterre; et nous ne sommes pas surpris de retrouver dans la liste des navires utilisés à cet effet les **DART**, **NEPTUNE** et **RENARD**, qui faisaient la traversée au moins une fois par semaine. Une belle illustration encore de ce que nous écrivions au paragraphe précédent!

Nous ne savons pas quel fut le sort du sloop **TWEE GEBROEDERS**, rayé en 1855 des listes du Bureau Véritas. Peut-être fut-il dès lors uniquement affecté à la pêche? Quant au **RENARD**, deux sources dont l'Administration ostendaise le rapportent en 1852 et en 1856 comme appartenant à **J. De Graeve & C^o**, ce qui n'est pas le cas du Bureau Véritas.

Toujours est-il que le petit navire fit naufrage le 30 avril 1858, commandé par le capitaine Baels, au large des îles Féroé en se brisant contre les rochers de l'île de Quibeeck; heureusement, son équipage fut sauvé. Ainsi se termina l'aventure comme armateur de navires de mer des De Boninge.

Cependant, leurs activités à la pêche hauturière prospérèrent encore pendant de nombreuses années. Mais poursuivons ici le récit de la carrière de Charles De Boninge. En 1855, comme l'écrit Leconte dans son livre consacré à l'histoire de notre Marine, «aidé du brasseur De Keyser», Charles créa à Ostende la première école libre de pêche.

Au début de l'année 1857, les journaux nous apprennent à l'occasion du décès de son fils Achille, âgé alors de 16 ans à peine, que Charles De Boninge était «sous-inspecteur au Pilotage». Avant notre Indépendance, il n'existait à Ostende que 4 bateaux pilotes: deux «privés», un appartenant à la Ville et loué par l'État, de même qu'un autre, qui appartenait à un armateur. Ce n'est en effet que par la loi du 1er juin 1839 que l'État reprit la responsabilité du Pilotage, qui fut alors confié à un inspecteur principal, Lahure, un ancien de la Marine Royale. Il n'y eut dès lors à Ostende plus que deux bateaux pilotes, celui loué à l'État par la Ville, et un bateau

«loué à un particulier». L'effectif local était de 2 patrons pilotes, 12 pilotes, et 2 aspirants; bien peu en comparaison d'Anvers et de Flessingue. Charles devint inspecteur de cette dernière station au début des années 1860. Le 19 novembre 1866 décéda à Anvers (Jean-) François Donnet, époux d'Elvire Le Gros, entre autres inspecteur du Pilotage et commissaire permanent pour la Surveillance de la Navigation sur l'Escaut; c'est lui qui avait été le premier inspecteur de l'institution du Pilotage à Anvers. Il fut remplacé dans sa fonction par Charles De Boninge le 31 janvier 1867. Par un arrêté royal du 31 mars 1875, Charles fut nommé également commissaire permanent pour la Surveillance de la Navigation de l'Escaut; il était encore le premier inspecteur du Pilotage en 1878. À Anvers, il existait également une «Commission des glaces» dont les membres décidaient ou non, parfois en désaccord avec le Pilotage ou d'autres institutions, de la navigabilité du fleuve en période de glaces.

Après bien des désaccords, un arrêté royal accepta le 14 août 1871 la démission en bloc de tous les membres de la commission, au nombre desquels on retrouve l'armateur T. C. Engels, le courtier maritime H. Telghuys et Charles De Boninge.

C'est à nouveau incidemment, à la lecture des vieux journaux, que nous avons appris qu'un autre De Boninge, Louis, était devenu «commissaire maritime de 4^{ième} classe» à Blankenberghe, par un arrêté royal daté du 26 juin 1872.

Finissons maintenant cette étude par la pêche, activité principale de la famille et dont Joseph était toujours le porte-drapeau au cours de la période 1850-1870. Notre musée du Steen possède une peinture représentant les O63 JEUNE LÉONARD (capt. Leonardus Demey) et O60 FRÉDÉRIC II (capt. Michel Heinderson), unités d'une quarantaine de tonnes qui ont appartenu à cette maison. L'almanach de Bruxelles de 1851 nous renseigne encore que Joseph de Boninge, armateur, fut juge à la chambre de commerce d'Ostende. Il apparaît encore dans ceux de 1861 et 1868.

Mais l'armement à la pêche peut être très pénible, même pour un armateur aussi important. Ainsi, au courant de l'année 1860, sans doute la pire de son existence, J. De Boninge perdit 7 de ses navires au cours d'une forte tempête; le port d'Ostende avait déjà enregistré sa 14^{ème} perte le 19 juin, dont 10 sloops de pêche!

La maison J. De Boninge & C^o ne comptait plus en 1880 que 5 des quelque 180 sloops de pêche que

comptait alors Ostende. En 1878, on trouvait parmi ces embarcations la **MADAME ANGEOT** de 49 tonnes (patron H. Defer), reprise dans les listes officielles belges comme un navire de mer en juillet 1882. Encore une dernière exception d'utilisation mixte d'une petite unité?

à suivre

Documentation: J.-C. Vanbostal

Texte: A. Delporte



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

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

Shanty's van bij ons

Met shanty's—of shanties—worden tegenwoordig alle zeemansliedjes bedoeld, alhoewel die daarom niet per se over de zee moeten handelen, zoals zo mooi wordt gezegd in het volgende gedicht:

*Een lustig matrozendeun
Is niet altijd dat oud gedreun
Van liefde in de haven.
Het kan ook wel eens iets anders zijn
Vol leven en vol zonneschijn
Of ook wel...zeemansgraven.*

Maar eigenlijk zijn het zeemansliedjes die vroeger aan boord van de zeilschepen werden gezongen om het zware en eentonige werk aan boord—zoals het zetten en wegnemen van de zeilen, het hieuwen van de ankers, het pompen, het stouwen van lading en ballast enz.—te verlichten.

Er zijn twee soorten shanty's nl. de 'worksongs' en de 'backsongs'.

Worksongs worden ook wel pompliederen genoemd en hebben bijna alle de eigenschap dat het einde van het lied aansluit op het begin zodat het zonodig eindeloos kan worden herhaald. Ze werden gezongen om tijdens het werk een gezamenlijk ritme aan te houden. De 'shantymaan' of voorzanger had daarbij een belangrijke taak want hij gaf het tempo aan; de bemanning zong dan de refreinen (Voorbeelden: Mijn vader vaart op zee, Put your shoulder, South Australia).

Backsongs werden gezongen in het logies of kwartier-backs—van het schip, of aan wal in herbergen of gewoon in huiselijke kring. Ze hebben een verhalend karakter. Soms vertellen ze een waar gebeurd verhaal zoals bv. De reys naar Iseland. Ofwel zijn het verzonnen histories zoals Ik voer laatst over zee, met als gevolg dat de teksten nogal onderhevig waren aan veranderingen; zo is er in het lied De schrikkelijken zeeramp op Iseland oorspronkelijk sprake van 10 à 15 vergane schepen en een 100-tal verdrinken bemanningsleden, terwijl er latere versies bestaan waarin 100 schepen vergaan en 1000 man verdrinken! De verzonnen verhalen gaan dikwijls over spookschepen, zeemeerminnen, havenliefjes enz. en dikwijls is de tekst nogal pittig.

Aangezien in vroegere dagen een bemanning uit een mengelmoes van nationaliteiten kon bestaan, komt het voor dat de tekst meertalig is—bv. John Kanaka— met daartij de nodige vervormingen en verbasteringen van bepaalde woorden of begrippen. Er bestaan ook shanty's die de reisroute beschrijven; die waren bedoeld om de ongeletterde zeeman te helpen bij het vinden van zijn weg naar bv. de visgronden. Een mooi voorbeeld daarvan is 't Foyelied, zoals we verder zullen zien.

Een speciaal soort liedjes zijn die waarin de erbarmelijke sociale toestanden van die tijd aan de kaak worden gesteld. Dit zijn vnl. vissersliedjes. Nog aan het begin van de 20ste eeuw—toen er nog geen sprake was van stempelgeld, ziekenfonds of pensioen—werd de visser inderdaad niet beschouwd als een werknemer omdat hij —voor een paar procenten!— deelde in de winst, maar hij moest wél meebetalen in de kosten van het schip. Hierover uitweiden zou ons te ver van ons onderwerp afleiden, maar het weze gezegd dat de vissers arme mensen waren die dagelijks moesten vechten voor hun bestaan.

In die tijd waren er veel ongeletterden—radio en televisie waren uiteraard onbekend—en het was dan ook de gewoonte dat er naar aanleiding van een belangrijke gebeurtenis, zoals bv. een scheepsramp, een lied werd gezongen op de markten; deze marktliederen, gemaakt en gezongen door 'troubadours', waren voor de gewone man als het ware een 'gezongen krant'. Het marktlied omtrent de storm van 1887 rond IJland, waarbij 165 vissers van de Duinkerke vloot—waaronder 30 afkomstig uit Vlaanderen—het leven lieten, sloeg de Noordfranse en Vlaamse bevolking met ontzetting. In verschillende gemeenten in de Westhoek werd het zingen van dat lied zelfs verboden 'wegens te triestig', maar misschien ook omdat het de aandacht vestigde op sociale misstanden; het lied klaagt inderdaad de ellende aan in de visserijmiddens waardoor vele vissers verplicht waren 'om den brode' kabeljauw te gaan vangen 'op de woeste baren rond Iseland':

*Zo menig mens in de fleur van zijn jong leven
Zo menig steun van vrouw en kinders klein
Hebben op Iseland hun laatste zucht gegeven
Weduwen en wezen die zijn in druk en pijn.*

En verder de overweging:

*Och, God, wat is een visser hier op aarde?
Wat lijden zij toch grote pijn?*

En na het met veel fantasie gekruide verhaal over de ramp besluit het lied met een oproep tot medelijden en steun:

*Och rijke lieden, voor het geluk geboren
Heb medelijden met een arm visserskind
Dat er op Iseland zijn vader heeft verloren
Waar hij om brood voor vrouw en kind ging.*

En ook:

*Och rijke lieden met al uw geld
Ondersteunt de wezen van de held.*

De reis naar IJsland

Aangezien vele Vlaamse vissers op IJsland hebben gevaren en er daaromtrent heel wat liedjes zijn ontstaan loont het wel de moeite daar wat dieper op in te gaan. Deze liedjes zijn alle in het oud-Vlaams gesteld en vragen soms wel wat uitleg. Het is overigens aan de hand van deze liedjsteksten dat ik een zeekaart¹ heb uitgetekend van de reis naar IJsland, of zoals het toen heette 'De Traverse'. Beginnen we met het meest bekende nl. Allen die willen naar Iseland gaen, dat oorspronkelijk het Foyelied werd genoemd.

Foyelied

*Allen die willen naar Iseland gaen
Om kabeljouw te vangen
En te visschen me verlangen.
Naer Iseland, naer Iseland toe
Tot drieëndertig reyzen zijn zij nog niet moê.*

*Alser den tijd van den foye komt aan
Wij dansen me behaeghen
En we weten van geen klaegen.
Maar komt den tijd, maar komt den tijd van naer zee te gaan
Ieder is er al met een zoo zwaer hoofd belaên.*

*Alser den wint van het Noorden waeyt
Wij gaen naer den herberghe
En wij drinken zonder erghe.
Wij drinken daer, wij drinken daer op ons gemak
Tot da den lesten stuiver is uyt onze zak.*

¹ Deze kaart, uitgegeven door de Blankenbergse folkloregroep 'Ebbe en Vloed', kan besteld worden bij Felix Vanden Broecke, Kemmelbergstraat 9 te 8370 Blankenberge tegen de prijs van 3,73 euro.

*Alser den wint uit het Oosten waeyt
Zegt: "Wat willen wij laveeren?"
Den schipper blijc van herte
"t Zal beter zijn, 't zal beter zijn, te loopen voor den wint
Regt den Canaele in."*

*Langs den Leezaers den Schoreels voorbij
Vandaer al naer Cap Clere.
Die nie weet hij zal wel leeren.
Toen komter bij, toen komter bij onzen Stiereman
En hij geeft den coerse regt naer Iseland an.*

*Dan loopen wijv 't eyland Rokkol voorbij
Al naer den Vogelschaeren.
Da kan ieder openbaeren.
En vandaer naer, en vandaer naer den hoeck Breede fiort
Daer smeyten wij den kollen al buyten bord.*

Een veel ouder lied dat nog beter de reis naar IJsland beschrijft luidt als volgt:

Reys naer Iseland

*In 't jaer zeventienhondert
Gij moe nie zijn verwondert
Wij gaen al naer Niepoort
Om te slaen een accoord.
Het is in de maend van maert
Da men klaer maeckt tot den vaert.
Als 't klaermaecken was gedaen
Wilt verstaen
Ten zal wel gaen
Moeten wij naer den foye gaen.*

*Elck me zijn lief gepreezen
Moet in de foye wezen.
Speelman, al tot besluyt
Speelt da matlot, en uyt.
Daar wierd al zo meenig meyd
Dezen nagt adieu gezeyd.
Als den foye was gedaen
Wilt verstaen
Ten zal wel gaen
Moeten wij dan zeylen gaen.*

*Matrozen, schept couragie
Ja, me half equipagie
Knuuvel en staghel in
Da gaet naar ons gewin.
Als de maend mey is verschint
Waghten wij den westenwint.
Wij visschen me goeden moed
Alzoo zoet
En me spoed
Tot we krijgen den wint goet.*

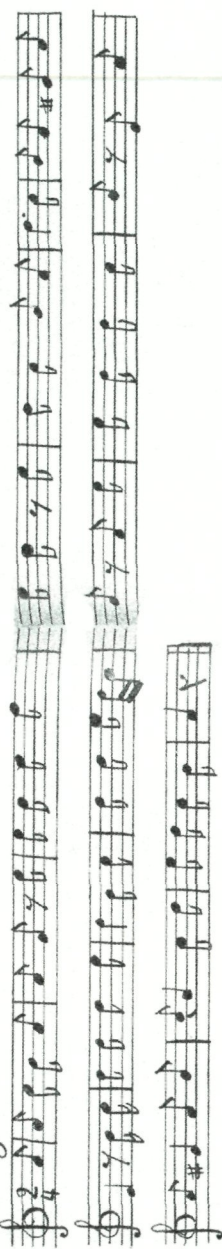
*Den boght en geeft geen visch meer
Het is voor ons een hertezeer.
Wij lopen vandaer voort
Tot den hoeck van Direfiort.
Den visscherie voortaan
Is nu aen den wint gedaen.
Wij zeylen vandaer weer voort
Met accoord
Zoo 't behoort
Tot wij komen tot Kaep Noord.*

Vooreerst moeten wij zeylen
 Driehondertzestig mylen.
 Zoo passeren wij 't zand
 Lustig, geestig en plaisant.
 Onze koerse is 't Kleyngat deur
 En wij loopen zonder getreur.
 Wij krijgen Fayerelle in 't zigt
 Ten is nie sligt
 G'heele ligt
 Da men 't eyland Fulot zwigt.

De oceaansche zee, wilt ge weeten
 Daer is geen grond te meeten.
 En laeten Feroe aan stierboord
 En zetten ons coerse alsdan
 Regte naer den Westermans an.
 Dan zeylen wij metterspoed
 Met gemoed
 Alzoo zoet
 Tot men de berghe Hecla groet.

Toen bij de Vogelschaeren
 Den koude is men gewaere
 En weert togh nie belaeen
 Ziet voor u den Jokel staen.
 Wij vaeren weederom voort
 Naer den hoeck van Breede fiort.
 Haelt op uw karegador
 Met een woord
 Zoo 't behoort
 Haelt den visch maer binnenboord.

Reys naar Island



Den maend july gepreezen
 Die komt daer ingetreedeen.

Wij zeylen vandaer voort

Zeggende : "Adieu Kaep Noord"
 Wij loopen grim in 't gemoed
 En wij zeylen metterspoed.
 Naer den rooden hoeck gezogt
 En toen nog
 De blauwen boght
 Heeft veel kabeljouw gebroght.

Oogstmaend komt aengedreeven
 Elck wenscht zijn lief gepreezen.
 Wij loopen langs den Suyd
 Alsdan is 't kollen uyt.
 Als den vijftienden dag draeyt
 En den wint van Noorden waeyt
 Elck denkt op zijn lief matress
 Voor een les
 Men zegt: "Adieu Langes"

Zoo laet het nu maer loopen
 En voor den winden stroopen.
 Het groot marszeyl in top
 Schipper, breng den bottel op.
 Men roept: "Stiereman, aen bakboord
 Ziet den haeven van Niepoort".
 Dan loopen wij weeder voort
 Met een woord
 Zoo 't behoort
 Langs den kust tot Duynkerke voort.

Dan is er nog een derde lied dat de reis naar IJsland beschrijft

De Traverse

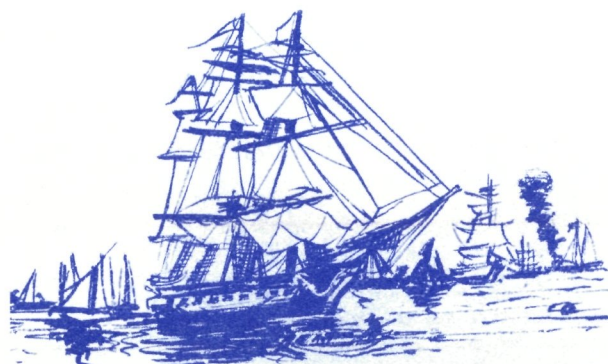
Als 't land vervaagt tussen zee en lucht
 Begint de reis ten leste.
 Vooreerst gaat noordwaarts onze tocht
 Tot Yarmouth rijst in 't Westen.
 Daar bij de Lowstoft bank
 Houdt men halt voor d'eerste vangst
 Op weg naar Iseland.

Wij zijn Far-Oër langsheen gegaan
 Na weken op de baren.
 Nu gaat het pal noordwesten aan
 Nog enkele dagen varen
 Tot bij het eiland Popey.
 D'overtocht is dan voorbij
 De traverse naar Iseland.

*Dan gaan we Tees en Tweeds voorbij
En d'Aberdeense haven
En langs de kaap van Peter Head
Rechtop naar de Orkaden.
Daar ligt den Oceaan
Menig schip is daar vergaan
Op weg naar Iseland.*

*De wind houdt ons van 't Klein Gat weg
We zeilen voort naar het Noorden.
Bij Fair gaan we overstag
Rechtop naar de Far-Oër.
Het is best dat men Foula zwicht
Dat daar ver aan stuurboord ligt
Op weg naar Iseland*

*Nu gaat het traag langs Iselandskust
Onder Jokkuls witte toppen
Tot waar de vuurberg Heckla rust
Tot aan de Westmans rotsen.
Daar onder Iseland
Wacht ons 't grootste deel der vangst
Kabeljouw van Iseland.*



De reis naar IJsland of de Traverse

Onze 'IJslanders' vertrokken vanuit Duinkerke. 'Alser den wint van het Oosten waeyt', zo vertelt ons het Foye-lied, ging de reis door het Kanaal en via Lizard Point (den Leezaers) 2 en Kaap Clear (Clere) onder Ierland door, en vandaar noordwaarts, via Rockall (Rokkol), naar IJsland. De twee andere shanty's beschrijven de reis van de IJslandvaarders door de Noordzee, langsheen de Engelse en Schotse kusten, om bij de Orkney-eilanden (de Orkaden) te komen, waar ze het Gat van Schotland of 't Kleyn Gat doorvliegen. Via het eiland Fair Isle (Fayerelle), tussen de Orkneys en Shetland gelegen, bereiken ze de Oceaan. Noordwestelijk, op 400 km van IJsland, liggen de Far Öer (de Feroe eilanden). Vandaar stevenen ze recht op IJsland af dat ze bereiken hetzij in het zuidoosten—het Engels Hoofd, ook Popey genoemd—, hetzij in het zuidwesten—de Vestmannaeyjar (de Westermanseilanden)—vanwaar ze de vulkaan Hekla zien oprijzen. Ze varen langs een gevaarlijke klip—de Fuglaskar (Vogelschaeren)—langs het westen om 3 rond IJsland, komen ter hoogte van de vooruitspringende ijskegel Snaefellsjökull (Jokel of Jokkul) en bereiken de Breidafjörður (Breede fiort). Als deze bocht geen vis meer geeft gaan ze vissen in de Dyrafjörður (Direfiort); hiermee eindigt de vangst 'aan west'. Ze varen naar de 'Hoorn' of 'Kaap Noord', steken over naar het eiland Grimsey—waar in 1860 verschillende schepen geblokkeerd werden door het poolijs en de bemanningen de winter op het eiland moesten doorbrengen—, of keren terug onder de luwte van het land, zeilen rond 'den Rooden Hoek', door den 'Blauwen Bocht', en komen bij kaap Langes vanwaar ze huiswaarts keren.

Met de hevige westelijke wind werden de schepen op het einde van hun terugreis heel dikwijls tot vóór de haven van Nieuwpoort gedreven; daar sloegen ze het roer om, om onder het land langs de kust Duinkerke te bereiken. Bij een goede thuiskomst kregen de manschappen van de kapitein, terwijl ze nog op zee waren, 'de laatste beschikking'. Ook vermeldenswaard zijn het 'helich' of heilig geld en het heilig net: de vissers beloofden de vis gevangen met dat net te verkopen ten voordele van de Sint-Elooiskerk te Duinkerke of aan een liefdadigheidsinstelling af te staan.

Enkele wetenswaardigheden

In het weekblad 'De Stad Nieuwpoort' van 18 maart 1868 lezen we: "Dagelijks vertrekken de visschers van alhier en de omliggende gemeenten naar Duynkerke, teneinde aldaar sloop te gaan voor de visscherij op IJsland. Voortijds was het vertrek door het Fransch Gouvernement maar toegestaan op den eersten april; de reeders hebben thans een vroeger tijdstip bekomen en reeds zijn verscheidene vaartuigen naar deze visscherij vertrokken."

² Tussen haakjes de plaatsnamen zoals vermeld in de shanties.

³ De reden waarom de vissers kloksgewijs rond IJsland varen is eenvoudig: ze volgen gewoonweg de trek van de kabeljouw.

Conform de toenmalige Franse wetgeving mocht slechts een vierde van de bemanning van Franse schepen uit buitenlanders bestaan en ze mochten niet dienen als stuurman of officier. Deze wet gold uiteraard ook voor de IJslandvaarders en vermits het aantal koppen op iedere boot schommelde tussen de 18 en de 23, konden in verhouding slechts 3 à 4, hoogstens 5, Vlamingen aangemonsterd worden.

Rond 1890 trokken ongeveer 120 man van de 300 gezinnen die Oostduinkerke en Koksijde telden naar Duinkerke om er in te schepen op 'galetten', zeilboten die hoofdzakelijk visten op kabeljauw. De vissers verbleven op zee van februari tot september, met halfweg een korte bevoorradingsstop in IJsland. Bij het vertrek kregen de vrouwen een voorschot van ca. 300F en bij een goede ontvangst kwam daar nog eens ± hetzelfde bij als deelname in de winst; ter vergelijking: een 'poester' (hulpje bij een boer) verdiende toen 1F per werkdag—een roggebrood kostte 30 centiemen (bron: programma toneelstuk 'Iseland, Iseland' opgevoerd door Onafhankelijk Theater Oostduinkerke in het voorjaar 2002.)

Uit het dagboek (reis van 1881) van Frans-Louis Torrede uit Oostduinkerke: "... Op vijftienjarige ouderdom liet moeder mij ook op IJsland varente voet naar Duinkerke getrokken om aan te monstere....wij tekenden en kregen een voorschot voor de uitrusting.... zoveel geld had ik nog nooit 'thoope' gezien".

De enige IJslandvaarder uit de Blankenbergse regio was Gustaaf Boutak (Uitkerke '1888); hij vaarde op het schip 'Lulu-Zaza'.

Tenslotte verwijs ik, voor wie meer wil weten omtrent onze IJslandvaarders, naar het boek 'De Laatste Vlaamse IJslandvaarders' van J. Fillaert (Lannoo Tielt, 1944).

Schipper Henri Dehenauw

Verklarende woordenlijst

- Baleinebocht: inham aan het Engels Hoofd; ontleent zijn naam aan het feit dat er een rots uit het water oprijst die de vorm heeft van een walvis ('baleine' in het frans).
- Breede fiort: Breidafjörður. In dit visrijke fjord liggen ontelbare kleine eilandjes. Langsheen de kust ontspringen overal waterbronnen; dit water wordt gebruikt om huizen en wegdekken op te warmen en ook om via stoomturbines elektriciteit op te wekken. Er zaten (en zitten) talloze zwermen eenden, wier eieren zeer gegeerd waren door de IJslandvaarders; om die reden werd deze bocht ook de 'Eierbocht' genoemd.
- Clere: Cape Clear ten ZW van Ierland.
- Direfiort: Dirafjörður is één van de vijf baaien in de NW-hoek van IJsland. Deze streek wordt ook de 'IJslandse hand' genoemd; opent men de hand met uitgestrekte vingers dan heeft men een treffend beeld van dit gebied; IJslandvaarders die vertelden over hun reis strekten de hand en tussen elke vinger noemden ze een baai.
- Engelshoofd: Ingölfshöfði of 'verblijfplaats van Ingölf', een Noorse zeerover die destijds de streek tot winge-west inpalmde; de Vlamingen vervormden de naam tot Engels Hoofd.
- Foye of Fooie: dit woord betekent in het Westvlaams kermis, plezierpartij, vreugdemaaltijd.... In de 17de eeuw, wanneer de 'uitrederij' van de vloot klaar was, kregen de matrozen en bootslui enkele tonnen bier te drinken vooraleer uit te varen. Die 'beschenking' noemde men de 'foye', een vergoeding voor de last, de arbeid en het overwerk gedurende de 'uitreiding' van het schip; later werd het bierdrinken vervangen door een feestmaal, gevolgd door een danspartij.
- Fulot: Foula, een van de Shetlandeilanden, werd 'gezwicht' omdat er geen vuurtoren was.
- Hekla: volgens een Vlaamse legende zou in de buurt van deze vulkaan een Vlaams schip met man en muis vergaan zijn; vele jaren later zou er echter in de omgeving een overlevende aangetroffen zijn die boer was geworden en er een gezin gesticht had.
- Jokel of Jokkul: de Snaefellsjökull of Sneeuwkegel; een der meest indrukwekkende bergen van IJsland. Volgens de vissers was het "een reusachtige witte molshoop die daar op de kust in zee daalt; steeds staat hij te blinken in het zonlicht en langs de bergflanken zijn er allerlei kleurschakeringen; de bergtop is steeds omringd door dichte mistbanken".
- Kargador: van het spaanse 'cargador' (scheepsmakelaar/bevrachter); moet hier verstaan worden als 'cargo' (lading).
- Kollen: betekent 'vissen'; een kollijn is een handlijn, vanuit een roeiboot in het water gegooid, waaraan de eerder op de Lowestoftbank gevangen haring en sprat werd bevestigd als aas.

- Leezaers-Lezards: Lizard Point in Cornwall, in de zuidwesthoek van Groot-Britannië.
- Popey: Faxrudenfjörður. Hier werd door de Fransen een hospitaal voor IJslandvaarders opgericht; zieken en gewonden werden er door een hospitaalschip naartoe gebracht. Later werden er nog hospitalen gebouwd te Reykjavik en op de Westermanseilanden.
- Rokkol-Ruchol: de Rockall is een rots in de Atlantische Oceaan, westelijk van de Hebriden.
- Schoreels: de Scilly-eilanden.
- Slijkbocht: inham aan het Engels Hoofd, over de Baleinebocht.
- Vogelschaeren: de Fuglaskar; eilanden met gevaarlijke klippen, enkel bewoond door enorme kolonies zeevogels; de eilanden werden geschuwd door de vissers omdat het er verschrikkelijk kon stormen.
- Westermanseilanden: de Vestmannaeyjar vormt een groep van 14 eilanden op 15 mijl ten ZW van IJsland; voor het merendeel slechts rotsen en klippen; ze ontleen hun naam aan het feit dat Ierse slaven die hun meester Hölrleif vermoord hadden hier hun toevlucht zochten.

Kaperslied

allegro.

Al die willen te kapren varen, moeten mannen met
baerden zijn; Jan, Pier, Joris en Corneel, die hebben baerden,
die hebben baerden, Jan Pier, Joris en Corneel
die hebben baerden, zij varen mée.

Eerste versie.

Al die willen te kapren varen,
moeten mannen met baerden zijn
Jan, Pier, Joris en Corneel,
die hebben baerden (x2)
Jan, Pier, Joris en Corneel,
die hebben baerden, zij varen mée.

Tweede versie

Al die willen te kapren varen,
--- idem.

die hebben baerden, ze varen mée.

Ostende héberge désormais NELLE et NELE!

Pour tous les marins, la première, dite 'Lange Nelle', désigne le phare de la Reine des Plages (re-) construit en 1949 et qu'Ignace van Isacker gratifia d'un élégant design pictural.

Quant à l'autre, il s'agit d'une nouvelle Chaloupe Ostendaise à deux mâts qui fut solennellement baptisée le 7 mai dernier en présence d'une foule d'invités et de nombreuses personnalités du monde politique et maritime.

Ce type de chaloupe était largement utilisé sur nos côtes entre 1820 et 1930, principalement pour la pêche aux harengs qui était pratiquée par campagnes de 8 à 10 jours. Jusqu'en 1874 le poisson y était conservé vivant dans un vivier (bun); par après il le fut dans de la glace pillée amenée par bateau de Norvège ou du Danemark. De là l'expression «bateau sec». C'est aussi à partir de cette époque que les tonneaux devinrent superflus et que le 'bun' fut supprimé, ce qui favorisa la stabilité.

NELE, dont la quille a été posée le 11 septembre 2001, fut construite par le personnel du chantier Maritime Site Oostende (ex-Chantiers Seeghers), lui-même ancré à l'ombre du phare. Les quatre années de travaux cadraient avec un programme de promotion et de formation sociale. En effet, grâce au partenariat du VDAB (=ORBEM), du Fonds Social Européen, d'Interreg IIIa, d'ESF 3, du Lotto, etc. qui oeuvrèrent de conserve, des chômeurs de longue durée purent apprendre un métier ou de nouvelles techniques. Sur les 110 stagiaires plus de 55% trouvèrent ultérieurement un emploi stable dans le secteur privé.

L'une des chevilles ouvrières de ce chantier fut certes Georges Verleene, un charpentier de marine expérimenté, grâce auquel purent être réintroduites les techniques ancestrales de construction navale en bois. En outre, étant modéliste à ses heures, il nourrissait l'ambition

de réaliser une maquette grandeur nature! Et de fait, NELE, avec ses deux hauts mâts à cornes, son long beaupré, sa très basse superstructure, son solide bastingage et son imposant timon a bien de la 'gueule'. Elle mesure 18,10 m de long, 5,30 m de large, pour 90 tx. de déplacement et porte 185 m² de toile qui se hissent main sur main, comme jadis!

Sous le pont toutefois, le 21^{ème} siècle est bien présent pour des raisons évidentes de sécurité. A l'arrière, un compartiment-moteur abrite un gros diesel DEUTZ de 112 kw (2.650 t/m) et, là où naguère était stocké le poisson, on trouve aujourd'hui un agréable salon, une coquerie super-équipée que jouxtent des cabines et installations sanitaires prévues pour les trois hommes d'équipage et huit passagers. Ces derniers sont répartis en quatre cabines de deux personnes.

Ce bateau, qui est géré et exploité commercialement par Oostende Sailing Vessels, opérera au départ d'Ostende, de sorte qu'il y gardera un ancrage dans son contexte historique. En naviguant, il oeuvrera comme ambassadeur du cabotage et de la pêche à l'ancienne sur nos côtes. Grâce à lui, Oostende Sailing Vessels assurera non seulement sa promotion, mais aussi celle de son



chantier et de la construction de nouveaux bateaux 'historiques' en général. Tout en revalorisant les techniques artisanales dans le cadre de modules de formation sociale.

Cette ostendaise NELE pourra aussi être 'chartée' à la journée (27 pers. max.), par week-end ou pour plus longtemps pour des excursions en mer, pour servir de casting à quelque production cinématographique ou pour y organiser des événements festifs divers ou des incentives. Voire encore, pour le seul plaisir des sens, de tirer quelques longs bords sur un 'vieux grément'...

Saint Bernard du Spuikom



Pour toute information complémentaire, réservation, conditions, etc., contacter:

J. Vanroose GSM: 0476 99 99 54 ou
D. D'Hulster GSM: 0477 30 22 77.

Ou surfez sur:

www.oostendesailingvessels.be

Spectaculaire groei van de Belgische koopvaardij in 2004!

Voor België als maritieme natie was 2004 een topjaar. Vlagden einde 2003 de eerste schepen druppelsgewijs in, dan ging er in 2004 amper een week voorbij of nieuwe schepen werden in het register ingeschreven. Buiten de registratie van een groot aantal nieuwe containerschepen en een belangrijke vloot droge bulkschepen scoorde het register ook zeer hoog door zijn vernieuwend en baanbrekend karakter; zo werden de eerste LNG-tankers ter wereld die op zee zelf hun vloeibare methaanlading weer vergassen werden onder Belgische vlag gebracht, evenals de 4 groot-

ste dubbelwandige olietankers ter wereld.

Op het einde van 2004 bedroeg de tonnage onder Belgische vlag ca. 6 miljoen ton (dwt) en passeert daarmee die van Nederland, evenals die van grote maritieme naties zoals Frankrijk, Zweden, Portugal of Spanje; per 14.12.04 was 80% van de door Belgische reders gecontroleerde vloot ingeschreven in het Belgische register en voerden 85 schepen (koopvaardij en zee-sleepvaart) de Belgische vlag. De gemiddelde leeftijd van die schepen is 9 jaar tegenover een wereldgemiddelde van 12,5 jaar.

Het volledige jaarverslag over 2004 van de Koninklijke Belgische Redersvereniging kan u vinden op www.br.v.be.

J. Boesmans



Croissance spectaculaire de la flotte marchande belge en 2004!

Pour la Belgique, en tant que nation maritime, 2004 a été une année record. Si fin 2003 les premiers navires revenaient sous pavillon national au compte-gouttes, en 2004 il ne se passait pas une semaine sans que de nouveaux navires fussent immatriculés au registre belge. Outre l'inscription d'un nombre élevé de navires porte-conteneurs et d'une importante flotte de vraquiers le registre s'est distingué par son caractère moderne et novateur; ainsi les premiers méthaniers au monde à re-gazéifier leur cargaison de méthane liquide en mer sont passés sous pavillon belge, tout

comme les 4 plus grands pétroliers 'double coque' du monde.

Fin 2004 le tonnage brut enregistré sous pavillon national s'élevait à quelque 6 millions de tonnes (tpl), dépassant ainsi celui des Pays-Bas ainsi que d'autres grandes nations maritimes telles que la France, la Suède, le Portugal ou l'Espagne; au 14.12.2004 80% de la flotte belge contrôlée était immatriculée au registre belge et 85 navires (marine marchande et remorquage de haute mer) battaient pavillon national. L'âge moyen s'élève à 9 ans par rapport à la moyenne mondiale de 12,5 ans.

Le rapport annuel 2004 de l'Union Royale des Armateurs Belges peut être consulté sur www.br.v.be.

J. Boesmans

NICE TO KNOW

Miniship Belgium 2005

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

In de eerste plaats komen hier de standaard "waterline"-modellen op schaal 1/1250 aan bod, naast ook andere maquettes, evenals scheepvaartdocumentatie en scheepsfoto's. Bovendien is een interessant en aangenaam gesprek met "shiplovers" in een mooi en maritiem kader, hier altijd mogelijk.

De volgende bijeenkomsten hebben plaats op: 16 juli, 20 augustus, 17 september, 15 oktober, 19 november en 17 december. De toegang is vrij en gratis; ook gratis is de grote privé-parking aan de deur. Voor wie met het openbaar vervoer komt: trams 2, 3 of 15 - premetrostation Frederik Van Eeden (V.V.W. op loopafstand).

Ce club de collectionneurs de modèles de bateaux (avec participants belges, hollandais, allemands, anglais etc.) tient sa réunion mensuelle le troisième samedi de chaque mois de 10 à 12h30. Les réunions ont lieu au Clubhouse/Restaurant de la Vlaamse Vereniging voor Watersport (V.V.W.), Beatrijslaan 27, 2050 Anvers (Rive gauche).

Les modèles standard "waterline" (ligne de flottaison) à l'échelle 1/1250 occupent la première place mais d'autres maquettes, ainsi que toute documentation et toutes photos maritimes sont les bienvenues. En plus est offerte l'occasion d'un entretien intéressant et agréable avec des "shiplovers", et ce dans un cadre maritime unique.

Les prochaines réunions auront lieu les samedis 16 juillet, 20 août, 17 septembre, 15 octobre, 19 novembre et 17 décembre. L'entrée est libre et gratuite; le parking du club est également gratuit. Accessible par les trams 2, 3 et 15 - halte station prémetro Frederik van Eeden - le V.V.W. se trouve à proximité.

De contactadressen zijn:

Pour toutes informations complémentaires s'adresser à:

- **Rob van Oosten**, Zandstraat 32, NL 5131 Alphen NB

Tel 00/31-13-508.26.25 Fax 00/31-13-508.62.14

E-mail: miniship@rvanoosten.demon.nl

- **Louis Van Cant**, Populierenlaan 1 Bus 5, B-2020 Antwerpen

Tel : +(0)3-216.98.28 (met voicemail)

E-mail : louisvancant@antwerpen.be



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

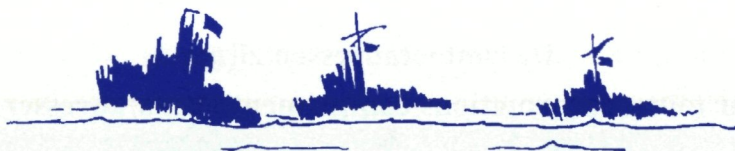
KRONIEK VAN HET PERSONEEL - CHRONIQUE DU PERSONNEL

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

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

BENOEMINGEN - PROMOTIONS

1OM E. LESTABEL	26/06/2005	2MR S. DERMUL	26/03/2005
1OM D. DEZWARTE	26/06/2005	2MR T. FALLENTYEN	26/03/2005
1OM P. DIERENDONCK	26/06/2005	2MR M. HUYS	26/03/2005
1MC M. VANDEKERCKHOVE	26/06/2005	2MR G. LEGEIN	26/03/2005
2MR O. BLANCHE	26/03/2005	2MR S. VANDUYVER	26/03/2005
2MR D. DE ROO	26/03/2005	2MR P. WAEYAERT	26/03/2005
2MR G. LAURENT	26/03/2005	1KC M. CABEKE	26/06/2005
2MR J. LAUTE	26/03/2005	1MT J. POPPE	01/12/2003
2MR Y. SIMONS	26/03/2005	1MT M. DE CLERCK	01/12/2004
2MR T. DE CONINCK	26/03/2005	1MT W. JANSSENS	01/05/2005



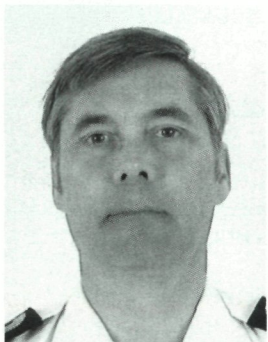
AANLEGGEN VAN VREEMDE MILITAIRE SCHEPEN IN BELGIË

ESCALES DE NAVIRES MILITAIRES ETRANGERS EN BELGIQUE

Naam - Nom	Rompnummer Numéro de coque	Land Pays	Van - Du	Tot - Au	Haven - Port
HELLEVOETSLUIS	M859	NL	11/04/2005	21/04/2005	OOSTENDE
URANIA	Y8050	NL	12/04/2005	13/04/2005	OOSTENDE
MIDDELBURG	M858	NL	15/04/2005	18/04/2005	OOSTENDE
CROIX DU SUD	M646	FR	07/05/2005	11/05/2005	BRUGGE
MIDDELBURG	M858	NL	16/05/2005	17/06/2005	ZEEBRUGGE
ACHARNE	A693	FR	19/05/2005	23/05/2005	OOSTENDE
AACHEN	L110	UK	25/05/2005	26/05/2005	OOSTENDE
LYRE	M648	FR	03/06/2005	06/06/2005	BRUGGE

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.) F. REYNDERS



MPC(E.R.) B. LETE



IMP(E.R.) J. COLLIGNON



1MC(B.D.) D. BRYs

1LV(E.R.) J.-P. ALLARD

1LZ(B.D.) D. DOBBELAERE

1OM(B.D.) F. VAN WAEREBEEK

1MC(E.R.) D. LECOCQ

1MC(E.R.) P. ROBERTI-LINTERMANS

1MC(E.R.) F. VAN SANDE

1QC(B.D.) P. POISSON



Met leedwezen melden wij U het overlijden van:



1MC(E.R.) J. DESABLENS



KMT(B.D.) J. VANHOECKE

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

E.H. AALMOEZENIER J.A. DELIEGE

1LZ(B.D.) C. VANBESIEN

1MC(B.D.) G. VAN HEYSTE

KMT(B.D.) C. DE DULLE

A. VANBLAERE (RNSB)

L. VANDEKERCKHOVE (RNSB)

LEDEN WELDOENERS

MEMBRES BIENFAITEURS

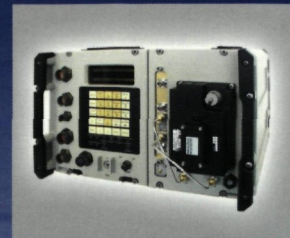
ADRIAENSSENS A. Opperreester - TIELRODE
ALDEWEIRELDT E. Erefregatkapitein - WILRIJK
ARRIGHI D. - KRAAINEM
BACK S. - BRUXELLES
BAERT H. - HASSELT
BAES M. Eerste Kwartiermeesterchef - OOSTENDE
BAEYENS Ch. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr.
HOUTAIN-LE-VAL
BEKAERT M.-P. Mevr. - OUDENAARDE
BELLEMANS R. - TUBIZE
BERGEZ J. Capitaine de corvette -BRUGGE
BERO M. - OOSTENDE
BOECKMANS R. - AUDERGHEM
BOFFE A. - BRUXELLES
BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE
BONNEWIJN F. - TERVUREN
BORGHES B. Eerste meester-chef (b.d.) - BREDENE
BOURLET G. Opperreester 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
CARLIER L. Erefregatkapitein - PARIS
CHOPRIX S. Capitaine de corvette - BRAINE LE CHATEAU
CLAREMBEAUX M. - AYWAILLE
COGGHE C. Eerste Matroos - OOSTENDE
COLLETTE J.-M. Maître principal - OOSTENDE
CORNEZ Ph. Capitaine de frégate - OOSTENDE
CORNU Th. Mevr. - GISTEL
CORPS ROYAL DES CADETS DE MARINE NATIONAL
BRUXELLES
COURTENS F. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
CUYPERS-WOUTERS C. Mevr. Wwe. - BRUGGE
DAMMAN L. Luitenant-ter-zee - VARSENARE
DAMMAN-KONINGS - KOEKELBERG
DANGOTTE J. - BOUSVAL
DEBBAUT A. - OOSTENDE
DE BIE R. - BRUXELLES
DE BRUYNE J.-P. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr.
BRUXELLES
DECLERCK F. Luitenant-ter-zee 1e kl.(R) - LANGEMARK
POELKAPELLE
DECLERCQ-DECORTE - OOSTENDE
DE CLEYN A. - WILRIJK
DECROLY P. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr.
RHODE ST. GENESE
DE DECKER J. Fregatkapitein (R) - GENT
de DECKER de BRANDEKEN J.M. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr.
BRUXELLES
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
DE METS A. Korvetkapitein (T) - 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 WACHTER M. MERKSEM
DE WACHTER W. - BORGERHOUT
DHONT A. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
DHONT G. - LIMELETTE
D'HOOGH Ch. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal (b.d.) - OOSTENDE
DUMONT R. - GENT
D'URSEL A. Comte - MOULBAIX
DUSAUCOIS J.CL. - LESSINES
ELLEBOUDT A. Luitenant-ter-zee (R) - HULDENBERG
ESCH P. - BRUXELLES
EUROMIL N.V. - WAASMUNSTER
FAICT M. - BRUGGE
FALASCA A. - CHIEVRES
FASBENDER B. - PARIS
FILIAERT A. - LAARNE
FILIAERT N.V. - GENT
GELUYCKENS D. Amiral de flottille (e.r.) - BRUXELLES
GHEYSSENS G. - ITTERBEEK
GODDAERT M. - EKEREN
GOMAND J.M. - CORTIL-NOIRMONT
GOUSSAERT F. Kapitein-ter-zee IMM - ST.-STEVENS-WOLUWE
GROESEMAM M. CPT CRMC - IXELLES
GUILLAUME C. Eerste Kwartiermeesterchef - AUDERGHEM
HACHA Ch. - HERENT
HEINEN J.P. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (R) - BRUXELLES
HELLEMANS C. Vaandrig-ter-zee - WILRIJK
HELLEMANS M. Vice-admiraal - ANTWERPEN
HENDRIKS R. Kwartiermeester-chef (b.d.) - BREDENE
HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE
HERBOTS P. - HASSELT
HERMIS - OOSTENDE
HERNOU R. - BRUGGE
HERTELEER W. Admiraal (b.d.) - OOSTENDE
HEUSDENS R. - STOU MONT
HOEBEKE E. - ONZE-LIEVE-VROUW-WAVER
HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - OOSTENDE
HOUSSEAU DE LEHAIE CL. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr.
MONS
HUGET P. Fregatkapitein (R) - ITTERBEEK
HUYLENBROECK P. - HEIST-OP-DEN-BERG
ISTAS G. Mevr. - BRUGGE
JACOBS C. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - MORTSEL
JACOBS W. Fregatkapitein (R) - WOMMELGEM
JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM
JANSSENS P. - KAPELLEN
KONINCKX C. Professor - ANTWERPEN
LAMBRECHT Th. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
LAMBRECHTS L. - STABROEK
LAUWERS R. - ANTWERPEN
LEDoux D. - PROFONDEVILLE
LEFEVRE-SEYNAEVE C. Mevr. Wwe. - OOSTENDE
LEJUSTE R. - FRASNES-lez-ANVAING
LEKEUX R. - OTTIGNIES

LENOIR F. Capitaine de frégate R.Hr. - LA HULPE
 LEVEAU P. Capitaine de frégate R.Hr. LINKEBEEK
 LIENART J.-CL. Capitaine de vaisseau (e.r.) - OOSTENDE
 LIPPEVELD L. - ANTWERPEN
 LURQUIN-BODENGHIEN J. Mme. Vve. - BRUXELLES
 MAES E. Erefregatkapitein - AALST
 MAES F. - BRASSCHAAT
 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
 MICHELSENS M. Ere Eerstemeester-chef - ST. ANDRIES
 MONIQUET "THE NELSON SWEEPER" G. - TIENEN
 MOULART Ph. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
 MULTI N.V. - KRUIBEKE
 NACHTERGAELE G. - ANTWERPEN
 NATIONALE VERENIGING OUDGEDIENDEN ZEEMACHT
 KEMPEN GEEL
 NAVDETANT - ANTWERPEN
 PANESI R. - OOSTENDE
 PELS A. Kapitein ter lange omvaart - ANTWERPEN
 PERMENTIER-SCHALTIN F. - AALST
 PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT
 PINTELON J. Erefregatkapitein - LENNIK
 PIRONGS P. - OEVEL
 POELMAN P. Fregatkapitein (R) - DRONGEN
 POULLET E. Vice-admiraal (b.d.) - BRUGGE
 PUTZEYS R. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - OOSTENDE
 QUAGHEBEUR M. Erefregatkapitein - OOSTENDE
 RASQUIN R. - BRUXELLES
 RASSCHAERT A. Erefregatkapitein - OOSTENDE
 RIJCKAERT C. Fregatkapitein - WILRIJK
 ROSIERS J. Amiral de division - BRAINE L'ALLEUD
 ROTEN L. - SCHERPENHEUVEL
 ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN
 SANDRAS Ph. - BREDENE
 SAUWEN J. - BRUXELLES 2
 SEBRECHTS M. Capitaine de corvette (R) - BREDENE
 SEVERIN R. - BRUXELLES
 SIEGERS A. - TURNHOUT
 SIMONS J.M. Eerste meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
 SMET R. Professor Kapitein ter Lange Omvaart - KAPELLEN
 SOETENS Y. Capitaine de frégate(R) - OOSTENDE
 STEVENS-DEWILDE J. - KOKSIJDE
 STIENNON D. Maître-chef - HEIST-AAN-ZEE
 SUYS S. Korvetkapitein - ASSEBROEK
 TAUBER G. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (e.r.) - Tervuren
 TERPOUGOFF A. - LA HULPE
 THIBAUT DE MAISIERES Ch. Amiral de division (R)
 BRAINE L'ALLEUD
 THYS R. - EDEGEM
 TRUSSART B. - BRUXELLES
 VAN AVERMAET-GERMONPRE M. Wwe Erefregatkapitein
 OOSTENDE
 VAN BELLE-VAN DEN BOGAERDE L. - SINT-AMANDSBERG

VAN BELLINGEN R. - COURCELLES
 VAN BOECKEL C. Capitaine de corvette (e.r.) - LASNE
 VAN BUSSEL M. Fregatkapitein GENT
 VAN CAMPENHOUT R. Capitaine de corvette (R)
 COURT ST. ETIENNE
 VAN DE GINSTE J. - ASSEBROEK
 VAN DEN BRANDE G. Korvetkapitein (R) - LIER
 VAN DEN BULCK P. Fregatkapitein (R) - ANTWERPEN
 VAN DEN STEENE W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) - MECHELEN
 VANDERBEKEN Ch. - ITTERBEEK
 VAN DER BEKEN-SANDRAS - BOUSSU
 VANDERPERREN F. Korporaal Chef (b.d.) - STERREBEEK
 ZAVENTEM
 VANDERSTAPPEN R. Erefregatkapitein - KEERBERGEN
 VAN DE VELDE D. - BRUXELLES
 VAN DE WALLE B. Erefregatkapitein - CONCARNEAU FINISTERE
 VAN ESSCHE R. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. - LONGUEVILLE
 VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) - ANTWERPEN
 VANKELEKOM R. - MONTIGNY-TILL.
 VANLERBERGHE G. Capitaine de vaisseau (R) - OOSTKAMP
 VAN LIDTH DE JEUDE C. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) - MIGNAULT
 VAN NECK D. - AALST
 VANOVERBEKE-BAUWENS Ph. Fregatkapitein - BOVEKERKE
 VANTORRE A. - OOSTENDE
 VERENIGING OUDGEDIENDEN VAN DE ZEEMACHT
 ANTWERPEN
 VERHEYDEN - BRUXELLES
 VERMAERE L. Kapitein-ter-zee - BRUXELLES
 VERRIEST H. Mevr. - OOSTKAMP
 VERSTRAETE L. - ST. PIETERS WOLUWE
 VERSTREPEN W. Luitenant-ter-zee (R) - ANTWERPEN
 VOGELS A. Eerste meester-chef (b.d.) - GENT
 VOITH S.A. - BRUXELLES
 VRIENDENKRING GEPENSIONNEERDEN ZEEMACHT
 OOSTENDE
 WARNAUTS P. Amiral de division - BRUGGE
 YACHT CLUB DE LA HAUTE MEUSE ASBL
 WAULSORT
 YACHT CLUB DE LA HAUTE SAMBRE - LANDELIES
 ZEILCLUB MARINE - OOSTENDE

Afgesloten op datum van 15 juni 2005
 Clôturé à la date du 15 juin 2005



Interrogateur d'identification
Identificatievraagtoestel
MSSR 2000 I

Acquérir la supériorité de l'information

Les opérations navales se caractérisent par une diversification toujours croissante des menaces et l'augmentation des exigences en ce qui concerne l'interopérabilité des forces et la flexibilité des systèmes de commandement et de contrôle opérationnels lors de missions multinationales.

Pour accomplir ces exigences, EADS *Defence Electronics* fournit des radars sophistiqués destinés à la défense et à la surveillance aérienne, des systèmes de conduite de tir électro-optiques et radar, ainsi que des systèmes d'autoprotection.

De informatiesuperioriteit verwerven

De maritieme operaties kenmerken zich door een immer groeiende diversificatie van de bedreigingen, een verhoging van de eisen inzake interoperabiliteit van de strijdkrachten en de flexibiliteit van de commandosystemen en operationele controles tijdens multinationale missies.

Om aan deze eisen te voldoen, levert EADS *Defence Electronics* gesofisticeerde radars bestemd voor luchtverdediging en luchttoezicht, elektro-optische vuurleidingssystemen en radars, alsook systemen voor zelfbescherming.

EADS

*Defence & Security Systems
Belgium NV*

Siemenslaan 16
B-8020 Oostkamp

Telephone: +32 (0) 50.831-802

Telefax: +32 (0) 50.831-803

e-mail: de@eads.com

www.eads.com