

# NEPTUNUS

## MARINE

DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT- REVUE MARITIME TRIMESTRIELLE  
48e jaargang - 48e année nr 281/4e trimestre - 4e trimestre 2005



De Amerikaanse  
"Ghost Fleet"  
weltra verdwenen

Mémoires du Comman-  
dant Sadi  
Gonthier

De schipbreuk van de  
kotter  
Princess of Wales en de  
schoener l'Aventure

Des loups, des re-  
quins... ou des Marins?

10M

8



## “NEPTUNUS”

Driemaandelijks maritiem tijdschrift  
Revue maritime trimestrielle

48e jaargang - 48e année  
nr. 281 - 2005/4



### 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

**Hoofdredacteur - Rédacteur en chef**  
J.-C. Vanbostal

**Lay-out**  
K. De Deyne

**Vertaling, verbetering - Traduction, correction**  
J. Boesmans

**Publiciteitswerving - Service publicité**  
C. Cappon

### Raad van Beheer - Conseil d'Administration

**Erevoorzitter - Président d'honneur:** J.- C. Liénart  
**Voorzitter - Président:** Ph. Cornez  
**Penningmeester - Trésorier:** J.- P. Falise  
**Secretaris - Secrétaire:** N. Vansteenkiste  
**Beheerders - Administrateurs:** G. Busard,  
C. Cappon, M. Decoster, K. De Deyne, L. Delprat,  
D. Henrard, A. Jacobs, L. Naessens, 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 verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Marine.*

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

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

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

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

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

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

**Kaft / Couverture:** Foto /photo: Freddy Philips ©

# Galabal

**Marine 2006**

**Kursaal Oostende**

**27 januari 2006**

**The Bobby Setter Band**  
**Discotheek "Studio Barcka"**

Avondkledij verplicht

Inlichtingen : Tel/Fax 059/80.66.66



DEFENSIE  
VOORRANG AAN VREDE

.be

# Bal de Gala

de la Marine 2006

Kursaal Oostende

27 janvier 2006

**The Bobby Setter Band**  
Discothèque "Studio Barcka"

Tenue de soirée de rigueur

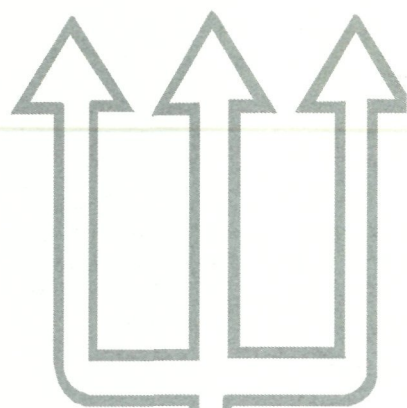
Renseignements : Tel/Fax 059/80.66.66



LA DÉFENSE  
PRIORITÉ À LA PAIX

.be





**INHOUD**  
**SOMMAIRE**

<b>Editorial</b>	
<b>Editoriaal</b>	
par/door Ph. Cornez	194
<b>Des loups, des requins.. ou des marins?</b>	
par R. Gollier	197
<b>De schipbreuk van de kotter Princess of Wales en de schoener l'Aventure (II)</b>	
door R. Thys	202
<b>Gibier de potence</b>	
par G. Linet	207
<b>Reisverhaal van de Hoogzeemijnveger M904 De Brouwer (V)</b>	
door IOM (b.d.) H. De Scheemaeker	212
<b>On mande de Kiel: Un nouveau sous-marin pour l'Afrique du Sud</b>	
par Saint Bernard du Spuikom	216
<b>Info Marine</b>	
door/par J.-C. Vanbostal	217
<b>De Amerikaanse «Ghost Fleet» weldra verdwenen</b>	
door L. Naessens	233
<b>Mémoires du Commandant Sadi Gonthier, capitaine au long cours</b>	240
<b>Maritiem Panorama</b>	
<b>Rechtstreekse spoorverbinding naar Oostendse Zeewezendok in 2007</b>	
door H. Rogie	245
<b>Armements ostendais et à Nieuport au XIXème siècle (XVIII)</b>	
par A. Delporte	246
<b>Opendeurdagen te Antwerpen</b>	
door Eddy	250
<b>Nice to know</b>	251
<b>Kroniek van het personeel</b>	
<b>Chronique du personnel</b>	253
<b>Aanleggen van vreemde militaire schepen in België</b>	
<b>Escales de navires militaires étrangers en Belgique</b>	254

# EDITORIAL

**Cher Lecteur,**

J'ai eu en mai dernier l'honneur et le plaisir de prendre la direction de votre revue et je souhaite m'adresser à vous pour plusieurs raisons. D'abord je veux profiter de l'occasion pour vous présenter, au nom du conseil d'administration, de l'équipe IPR-Ostende qui veille à la réalisation de Neptunus, ainsi qu'en mon nom, nos meilleurs vœux pour 2006. Espérons que cette année permettra à notre revue d'évoluer en qualité et en nombre d'abonnés.

2006 est pour tous ceux qui aiment les choses de la mer, et dont vous faites certes partie, une année particulière, marquée par de nombreux anniversaires:

- 175 de Marine puisque c'est en 1831 que notre Marine Royale vit le jour avec la mise en œuvre, pour la défense de l'Escaut, des brigantins **Le Congrès et Les quatre journées**;
- 60 ans de Force Navale – créée en 1946 par un arrêté du Régent– qui s'appelle désormais Marine et est axée principalement sur la Composante Marine;
- 10 ans de mise en place de la structure de temps de paix par l'Amiral Benelux, avec son état-major intégré;
- 10 ans d'existence de l'école belgo-néerlandaise du Commissariat à Ste-Croix.

Ces anniversaires seront fêtés dignement avec comme point d'orgue les Fastes de la Marine qui devraient prendre place sur l'esplanade du Cinquantenaire, début octobre, en prélude à l'inauguration de l'exposition spéciale au Musée royal d'art et d'histoire militaire.

N'oublions pas non plus les nombreuses festivités et anniversaires des associations qui nous font le plaisir de nous lire; citons les 100 ans du Brussels Royal Yacht Club qui parraine le **Zénope Gramme** et les 40 ans de diverses associations d'Anciens. Nos journalistes et rédacteurs ne manqueront pas de nous rapporter ces célébrations et activités.

Nous accueillerons également en 2006 un nouveau patron à la tête de la Composante en la personne de l'Amiral de flottille Jean-Paul Robyns; je suis persuadé qu'il nous fera l'honneur de quelques lignes dans l'un des prochains numéros de Neptunus.

Nous consacrerons également quelques pages au remplacement des frégates E-71 et aux autres programmes d'acquisition et de modernisation de la Composante Marine sans oublier d'expliquer les nouvelles structures de la Marine et son action d'Aide à la Nation.

Certains de mes collègues des autres composantes s'étonnent que nous soyons parvenus à maintenir à flots une revue maritime, eux qui ont vu disparaître les revues propres à leur arme. C'est en effet un challenge auquel le conseil d'administration mais également de nombreux bénévoles s'accrochent. Je remercie d'ailleurs tous ces bénévoles, archivistes, correcteurs, écrivains, photographes et autres, sans qui la survie de notre association serait très difficile.

Pour continuer à vous présenter une revue variée, qui garde son caractère maritime et qui –un aspect qui n'est pas à négliger– reste de qualité, il nous faut faire preuve d'imagination, de ressource et d'esprit d'innovation. Dans le respect des traditions et du caractère de la revue, je vais tenter de l'ouvrir aux nombreuses associations à caractère maritime que compte notre pays. Elles pourront ainsi par notre intermédiaire se faire le porte-parole des nombreux bénévoles qui œuvrent dans le même but de préservation de l'esprit et du patrimoine maritime de la Belgique. Et nous essayerons également de vous présenter plus de sujets d'actualité et d'aborder les nouvelles menaces que sont le terrorisme et la piraterie.

La sécurité financière de notre association fait également partie de mes préoccupations et nous devons réussir en 2006 à trouver une alternative plus économique au niveau de l'impression, tout en gardant une bonne qualité, notre indépendance journalistique et nos délais de distribution. Cette sécurité financière va de pair avec le nombre d'abonnés et nous ne désespérons pas d'atteindre, avec votre aide, le millier de fidèles.

Un programme ambitieux pour une évolution de la revue dans le respect de la tradition, tout en laissant place à l'innovation.

**Bonne année 2006!**

*Ph. Cornez*

# EDITORIAAL

**Beste lezer,**

In mei jl. vielen mij de eer en het genoegen te beurt aangesteld te worden als directeur van uw tijdschrift en ik wens dan ook mij tot u te richten om diverse redenen. In de eerste plaats maak ik van de gelegenheid gebruik om U, in naam van de raad van beheer, van het IPR-team Oostende dat de redactie van Neptunus verzorgt, evenals in mijn persoonlijke naam mijn beste wensen aan te bieden voor 2006. Laat ons hopen dat dit jaar ons tijdschrift verder zal groeien zowel kwalitatief als inzake aantal abonnees.

2006 is voor allen die belangstelling hebben voor het maritieme gebeuren, waartoe U uiteraard behoort, een belangrijk jaar gekenmerkt door verschillende verjaardagen:

- 175 jaar Marine vermits onze Koninklijke Marine in 1831 werd opgericht bij het inzetten, voor de verdediging van de Schelde, van de brigantijnen **Le Congrès** en **Les quatre journées**;
- 60 jaar Zeemacht –gesticht in 1946 bij Besluit van de Regent– die voortaan Marine wordt genoemd en voornamelijk afgestemd is op de Marinecomponent;
- 10de verjaardag van het invoeren van de structuren voor vreedstijd door de Admiraal Benelux, met zijn geïntegreerde staf;
- het tienjarig bestaan van de Belgisch-Nederlandse Commissariaatsschool te St Kruis.

Die verjaardagen zullen op waardige wijze gevierd worden, met als hoogtepunt de fasten van de Marine die begin oktober zullen plaatshebben op de esplanade van het Jubelpark, voorafgaand aan de opening van een speciale tentoonstelling in het Koninklijk Museum voor militaire kunst en geschiedenis.

Vergeten wij ook niet de vele festiviteiten en verjaardagen van verenigingen die geabonneerd zijn op ons blad, zoals bv. de Brussels Royal Yacht Club, peter van de **Zénobe Gramme**, die zijn 100ste verjaardag viert, en de 40ste verjaardag van vele verenigingen van oudgedienden.

In 2006 zullen wij ook de nieuwe bevelhebber van onze component mogen begroeten, met name Flottielje admiraal Jean-Paul Robyns; ik ben ervan overtuigd dat wij van hem een korte bijdrage mogen verwachten in een van de volgende nummers van Neptunus.

Ook zullen wij enkele pagina's wijden aan de vervanging van de E-71 fregatten en aan de andere aankoop- en moderniseringsprogramma's van de Marinecomponent, waarbij we niet zullen vergeten toelichting te verschaffen bij de nieuwe structuren van de Marine en haar Hulp aan de Natie actieprogramma.

Sommige van mijn collega's van de andere componenten kunnen maar niet begrijpen hoe wij erin geslaagd zijn een maritiem tijdschrift in leven te houden, terwijl de tijdschriften gewijd aan hun legeronderdeel verdwenen zijn. Het betreft hier noch min noch meer een permanente uitdaging voor de raad van beheer en de vele vrijwilligers. Ik wens trouwens hier mijn dank te betuigen aan die vrijwilligers, archivarissen, correctors, redacteurs, fotografen et de vele anderen, zonder dewelke het bestaan van onze vereniging in het gedrang zou komen.

Ten einde u een gevarieerd tijdschrift, met behoud van zijn maritiem karakter, te kunnen blijven bieden dat –heel belangrijk aspect– kwalitatief hoogwaardig is, moeten wij blijk geven van verbeelding, vaardigheid en innovatievermogen. Ik zal dan ook, rekening houdend met de tradities en het karakter van het tijdschrift, trachten het open te stellen voor de talrijke maritieme verenigingen van ons land. Via ons kunnen ze dan de spreekbuis zijn van de vele vrijwilligers die zich, zoals wij, inzetten voor het behoud van de maritieme ingesteldheid en het maritieme patrimonium in België; ook zullen wij trachten U een breder gamma actuele onderwerpen te bieden met inbegrip van de nieuwe bedreigingen, zoals het terrorisme en de piraterij.

Ik zal tevens zorg dragen voor een goed financieel beheer van onze vereniging; in dat verband zouden we in 2006 moeten uitkijken naar een goedkopere drukformule, zonder afbreuk te doen aan de kwaliteit, de redactionele onafhankelijkheid en de leveringstermijnen. Een stevig financieel draagvlak is echter ook afhankelijk van het aantal abonnees en ik durf dan ook hopen dat we weldra, mede dankzij U, de kaap van duizend trouwe lezers zullen halen.

Een ambitieus programma voor een verdere groei van ons blad, met respect voor de traditie maar ook met ruimte voor innovatie.

**Gelukkig 2006!**

*Ph. Cornez*



## De juiste koers naar een zekere toekomst !

Wereldwijd zijn er momenteel meer dan 20.000 koopvaardijofficieren te kort. Ook de vraag van de maritieme industrie naar ex-zeevarenden overtreft ruimschoots het aanbod. Een nautische carrière biedt dan ook uitzicht op goedbetaalde tewerkstelling zowel tijdens als na de vaartijd!

De Hogere Zeevaartschool is de enige hogeschool in België die hiervoor de gepaste opleidingen aanbiedt:

- ➔ **Bachelor & Master in de nautische wetenschappen**
- ➔ **Bachelor in de scheepswerktuigkunde**

# www.hzs.be



## HOGERE ZEEVAARTSCHOOL

Noordkasteel Oost 6, 2030 Antwerpen – Tel. 03-205 64 30 – Fax 03-225 06 39 – E-mail: [info@hzs.be](mailto:info@hzs.be)



# 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**

# Des loups, des requins... ou des marins?

«Später wird der Versuch gemacht nachzuweisen, das die Schlacht im Atlantik für Deutschland verloren war, bevor sie begann»

Eberhard Möller - „Kurs Atlantik“ - page 31

## Les sous-mariniers allemands et les médias

Les célébrations du 60<sup>ième</sup> anniversaire de la seconde guerre mondiale, entre 1999 et 2005, ont ravivé l'intérêt du grand public, et aussi des jeunes, pour les évocations de ces terribles événements. On ne peut en douter quand on voit l'énorme production de livres et de récits historiques sur ce conflit au cours de ces dernières années. Certains sujets sont, bien entendu, plus populaires que d'autres. Ainsi en ce qui concerne la guerre sur mer, l'arme sous-marine allemande figure parmi les sujets les plus demandés.

Par son importance dans le déroulement de la guerre, la bataille de l'Atlantique a été à juste titre l'objet d'une multitude de livres et d'articles. Les cruelles réalités de ce théâtre d'opérations, les rigueurs du climat et les difficultés à surmonter pour tous les équipages des forces engagées ont amené certains auteurs aussi peu historiens que marins à tomber dans le piège des lieux communs. De son côté Hollywood n'a jamais manqué de scénarios où le fanatisme nazi trouve une large place. Un film récent, véritable entorse à la vérité historique, le montre encore. Il met en scène un sous-marin américain qui en 1942 tend un piège à un U-Boot pour s'emparer d'une machine à coder Enigma. Même s'il s'agit

d'une fiction hollywoodienne, c'est faire peu de cas de l'exploit du destroyer HMS **Bulldog** de la Royal Navy qui força l'U-110 du Kapitänleutnant Fritz Julius Lemp à faire surface le 9 mai 1941— cinq mois avant l'arrivée des USA dans la guerre— et parvint à mettre à son bord une courageuse petite équipe qui put s'emparer de son Enigma, des rotors en service et de tout un matériel de codage...

Il arrive aussi que des émissions de vulgarisation de télévision n'échappent pas à ce piège pour expliquer des situations ou des comportements dont le sens réel semble échapper à leurs réalisateurs.

Qu'en est-il au plan des réalités historiques? L'historien allemand Eberhard Möller, lui-même jeune officier de sous-marin allemand, a publié un livre „Kurs Atlantik“ dans lequel il examine les causes



principales de la défaite allemande dans la fameuse bataille. Elles sont tout d'abord techniques et on peut les résumer comme suit: le décryptage des communications „Enigma“ par les services secrets „Ultra“; les perfectionnements des systèmes „Asdic/Sonar“; les améliorations continues des appareils radar; le repérage radio-goniométrique ultra-rapide HF/DF et le système des convois et le perfectionnement de leurs escortes. D'autres raisons, humaines celles-là, jouèrent également un rôle important dans certains domaines. Ce personnage vaniteux et mégalomane qu'était le fameux maréchal Goering s'accapara de la Luftwaffe. Il refusa une aéronavale à la Kriegsmarine. «Tout ce qui vole m'appartient» avait-il coutume

de dire! La *Reichsmarine* avait pourtant joué un rôle important dans la reconstitution clandestine d'une aviation militaire allemande. Et c'est ainsi que les sous-marins allemands combattirent dans l'Atlantique avec un manque cruel d'appareils d'exploration maritime et de soutien. Il y eut aussi des lacunes dans l'organisation de la recherche. Un prototype de vrai sous-marin, le type Walter, existait en 1940. Son développement ne fut pas poussé, pas plus que les recherches sur les radars, dans l'euphorie de la victoire sur la France. Tout ceci malgré le haut niveau de la science allemande et le qualité des moyens industriels du IIIème Reich et de ses ingénieurs. On peut ici se rappeler les vues essentielle-

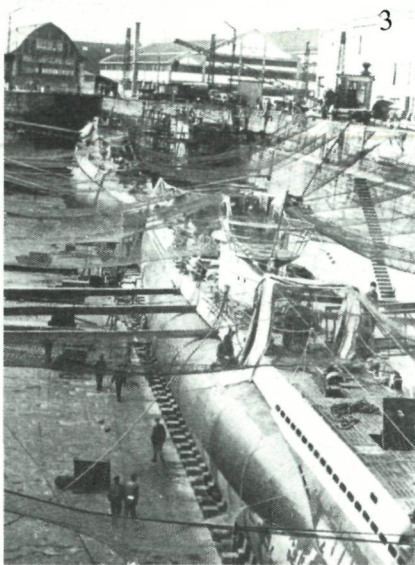
ment continentales d'Hitler et de son entourage.

Enfin, il faut aussi souligner que dans les années précédant le conflit la stratégie maritime de l'amiral Raeder était traditionnelle et conservatrice. Comme les „black shoe admirals“ de la US Navy il était l'homme des gros canons.

Nous pouvons maintenant heureusement constater que la bataille de l'Atlantique fut gagnée par les Alliés, et de justesse, dans la seconde moitié de 1943. Winston Churchill écrivit dans ses mémoires que le danger sous-marin était le seul qui l'avait vraiment et profondément tourmenté. Qui furent ces hommes qui lui inspirèrent ces craintes? Etaient-ils bien tous des fanatiques nazis? Dans sa définition originelle le mot „fanatisme“ signifiait „zèle outré pour une religion“. Une connotation politique est venue s'y ajouter et on peut parler d'un „zèle outré pour un parti ou un nationalisme“. Certains auteurs voient dans le fanatisme politique la raison pour laquelle le Grössadmiral Dönitz n'aurait jamais manqué de volontaires pour former les équipages de ses sous-marins, même dans les plus difficiles moments de la bataille de l'Atlantique, ni même à la fin du conflit. Rien n'est moins vrai. Tout d'abord il y eut bien une crise du moral des sous-marinières à un certain moment de la fameuse bataille, même s'il faut la relativiser. Puis, comme nous allons le voir, le grand patron de la Kriegsmarine eut à faire face à bien des problèmes de recrutement pour ses chers U-Boote. Du fanatisme il y en eut certainement et également des crimes de guerre, c'est certain, mais il y eut aussi de la compétence, du courage et un sens certain du devoir patriotique. Tous les commandants des U-Boote ne furent des „as du tonnage“, loin s'en faut; certains eurent des faiblesses et une baisse générale du moral se produisit en 1944, même si elle ne fut que passagère.

Qu'on ne s'y trompe pas, cet article n'est pas une apologie des sous-marinières allemands et encore moins des méthodes de guerre nazies. Son titre s'inspire simplement de celui d'un livre paru en 1999: „Neither sharks nor wolves“ (Ni requins,





ni loups) par Timothy Mulligan, historien naval et archiviste aux National Archives, College Park (Maryland USA) qui a effectué des recherches systématiques et statistiques sur les équipages des U-Boote, leur composition, leur formation technique et militaire et leur comportement dans le cadre général des forces armées du III<sup>ème</sup> Reich. Ce livre intéressant constitue à la fois une recherche sociologique et historique. Il répartit les origines des sous-marinières par région natale, par classe sociale, par formation scolaire et académique et même par religion. Il en conclut que la Kriegsmarine était la moins nazie des trois forces de la Deutsche Wehrmacht. On prête d'ailleurs à Hitler la phrase qu'il aurait prononcée peu avant la guerre: «J'ai une armée réactionnaire, une aviation nationale-socialiste et une marine chrétienne». Une anecdote aussi étonnante qu'amusante y est rapportée. Le capitaine de frégate Suhren<sup>1</sup> va accoster son U-564 à Brest au retour d'une croisière. Sur le quai est rassemblé le comité de réception et une musique militaire joue des marches tonitrueuses. A l'approche du quai, au moment où il va faire lancer les amarres, il

demande sans gêne par mégaphone «Est-ce que les nazis sont toujours à la barre?» La réponse étant, bien entendu, positive il provoque un énorme éclat de rire en lançant l'ordre «Les deux machines en arrière toute». Il a beau être célèbre, il fallait quand-même l'oser et l'on peut supposer que Dönitz était occupé ailleurs ce jour-là. Mais si elle est vraie, l'anecdote est intéressante dans la mesure où elle montre que ce groupe de gens qui attendait sur le quai –formé comme c'était l'usage, d'officiers de la base et du commandement des sous-marins, d'infirmières et d'auxiliaires féminines de la marine avec des bouquets de fleurs– ne devait pas compter beaucoup de fanatiques nazis. Cet officier était un des grands as du tonnage avec en 1939 neuf croisières opérationnelles et en 1941 comme IWO<sup>2</sup> du U-48 qui met plus de 200.000 tonnes BRT à son palmarès; puis il y ajoute, comme commandant du U-564, 25 autres navires<sup>3</sup>, dont un destroyer, pour environ 148.000 tonnes. Reinhard Suhren fut d'ailleurs l'un des cinq officiers de la Kriegsmarine titulaires du plus haut grade de Chevalier de la Croix de Fer<sup>4</sup>. Ce furent tous des sous-marinières et ils gagnèrent cette distinction pour l'importance des pertes en tonnage qu'ils infligèrent aux flottes alliées. Ces cinq commandants furent dans l'ordre général des attributions des croix de chevalier: le capitaine de frégate Otto Kretschmer (23<sup>ème</sup>), le capitaine de vaisseau Wolfgang Lüth (42<sup>ème</sup>), le capitaine de frégate Reinhard Suhren (45<sup>ème</sup>), le capitaine de frégate Erich Topp (75<sup>ème</sup>) et le capitaine de frégate Albrecht Brandi (148<sup>ème</sup>). Tous survécurent à la guerre, de très peu pour le plus populaire et le plus admiré d'entre eux, Wolfgang Lüth; il fut en effet tué accidentellement par une sentinelle le 14 mai 1945 au QG du successeur d'Hitler, l'amiral Dönitz. Deux d'entre eux, Kretschmer et Topp, étaient sans s'en douter

d'esprit national-socialiste. Après la guerre ils reprirent cependant du service dans la Bundesmarine et terminèrent leur carrière comme contre-amiral. Topp, brûlant par ailleurs ce qu'il avait adoré, devint même un militant anti-nazi avéré. Les trois autres furent d'excellents officiers, compétents meneurs d'hommes et très respectés par leurs équipages. Leur attitude envers le parti était nettement plus tiède et on ne peut pas les considérer comme des "fanatiques".

Gunther Prien, bien connu et célèbre par son audacieux torpillage du **Royal Oak** à Scapa Flow n'est toutefois pas parmi eux. Mais peut-on parler de célébrité après plus d'un demi siècle? Il restera une sorte d'archétype du commandant de sous-marin, probablement pas tant pour son exploit même que pour le moment où il l'accomplit. En octobre 1939 la guerre n'a qu'un peu plus d'un mois. Les forces terrestres se sont engourdies sur un front statique, c'est la "drôle de guerre" qui commence et les petites nations entourant l'Allemagne sont encore neutres... Les médias de l'époque, à savoir la presse quoti-



<sup>1</sup> Fregattenkapitän Reinhard 'Teddy' Suhren.

<sup>2</sup> IWO = Erster Wachoffizier, c.à d. le commandant en second, le 1<sup>er</sup> lieutenant en termes de la Royal Navy.

<sup>3</sup> Dont notre 'Lubrafol' de la Belgian Gulf Oil Cy le 9 mai 1942 au large des côtes de Floride.

<sup>4</sup> La croix de Chevalier de la Croix de fer avec feuilles de chêne et glaives.



dienne, les magazines illustrés, la radio, les "actualités" des salles de cinéma, sont avides de nouvelles de la guerre. Et pas seulement les médias allemands au service de la *Propaganda Abteilung*, car du côté allié on manque aussi de nouvelles sensationnelles. Les exploits guerriers, véridiques ou supposés, sortant de l'ordinaire du front de la ligne Maginot ou du front de la mer, font la une des journaux dès qu'ils ont passé la censure. La presse française de l'époque n'attribua-t-elle pas trois sous-marins détruits au torpilleur **Siroco** alors que les archives d'après-guerre montrèrent qu'il n'en avait pas endommagé un seul. Quant au torpillage réussi par Prien c'est bien vraiment un exploit. C'est tout d'abord un affront à la plus puissante marine de guerre de l'époque, mais aussi une opération bien conçue. En fait il s'agit bien plus d'une haute performance de navigation dans des circonstances difficiles qu'un exploit de pure bravoure guerrière. Hitler et Goebbels ne vont pas manquer une si belle occasion de faire sonner les cloches de la renommée et de la propagande. Le capitaine Prien était-il nazi? Indubitablement oui, puisqu'il fut membre du NSDAP et toute l'imagerie de propagande qui le montre après

son succès ne manque pas d'insister sur ses "garde-à-vous", le bras droit dressé en un impeccable salut hitlérien. Mais sa rapide disparition ne permet pas d'en savoir plus sur son éventuelle évolution, eût-t-il

survécu. Sa célébrité fut d'ailleurs utilisée par la contre-propagande britannique. Des émissions en langue allemande de la BBC et des tracts lancés sur l'Allemagne par la RAF posèrent des questions sur son sort au moment de sa disparition, ce qui fit naître le mythe de sa disparition en camp de concentration ou en bataillon disciplinaire pour rébellion contre Hitler... Aujourd'hui il n'y a plus de mystère sur sa fin. Le 8 mars 1941 son U-47 fut la première victime du radar du trio des grands as. Repéré par le destroyer HMS **Wolverine** du capitaine de vaisseau J M Rowland, il fut grenadé et coulé avec tout son équipage après une chasse de cinq heures pendant laquelle Prien déploya, mais en vain, toute son habileté et toute son expérience. Il importe également de noter au passage que Prien se destinait à l'origine à la marine marchande et qu'il ne se tourna vers une carrière militaire qu'après le désastreux naufrage du navire-école **Niobe** en 1932. L'amiral Raeder fit alors appel aux armateurs allemands afin d'inciter les meilleurs cadets à s'engager dans la marine de guerre, la *Reichsmarine*, en passe de devenir la *Kriegsmarine*.



Tous les commandants et officiers des U-Boote ne furent cependant ni des célébrités, ni des "as du tonnage", loin s'en faut. Etaient-ils tous volontaires et nazis? On peut répondre négativement à cette question aujourd'hui...

### Le cadre des officiers de la Kriegsmarine

La marine de guerre de la République de Weimar autorisée par le Traité de Versailles, la Reichsmarine, était très limitée en nombre d'unités et en tonnage. Ses premiers cadres provenaient bien naturellement de la marine impériale, la Kaiserliche Marine. Les officiers étaient issus pour la plupart des classes sociales supérieures, et originaires de la bourgeoisie, de familles d'universitaires ou des classes moyennes supérieures. Une étude statistique de la classe des cadets 1909 montre que 46% d'entre eux étaient fils de pères universitaires, 26% de pères officiers de la marine ou de l'armée de terre mais seulement 11% issus de la noblesse, contrairement à l'armée de terre où la noblesse disposait d'une hégémonie disproportionnée. Dès 1920 la marine n'eut que l'embaras du choix pour le recrutement de ses futurs officiers.

Cela lui permit de mettre au point des programmes et des épreuves de sélection très exigeants et qui privilégiaient la qualité sur la quantité. Les candidats devaient subir, en plus de tests psychologiques et intellectuels importants, un grand nombre d'épreuves où le courage physique jouait le plus grand rôle. Les candidats sélectionnés recevaient alors une formation militaire de base, plus proche de la formation de fantassin d'assaut que de celle de marin. Là aussi l'accent était mis sur les qualités de courage et de résistance physique. Ils étaient ensuite embarqués pour trois mois de matelotage sur un navire-école, en général le trois-mâts carré **Georg Fock**. Jusqu'à la guerre le *Seekadett* passait alors sur un croiseur pour une longue croisière, avant de commencer une année d'études à l'école navale, la *Marineschule Mürwick* à Flensburg. Cette formation était assez différente des études de type universitaire que suivaient les cadets de l'Ecole Navale française à Brest et ceux de la US Navy à Annapolis. Jusqu'à la prise de pouvoir par le parti national-socialiste, le chef de la Reichsmarine, l'amiral Raeder, recherchait "la qualité, et non la quantité" pour la formation de ses cadres. Ce principe fut retenu et appliqué par

Dönitz quand il devint commandant des U-Boote.

Avant d'aborder la question du recrutement et de la formation des cadres des sous-marinières, il faut rappeler que l'amiral Raeder et la Kriegsmarine furent en quelque sorte surpris par l'éclatement du conflit. Les plans de constructions, de formation et d'opérations n'envisageaient une entrée en guerre que vers les années 1944-1945! La marine de guerre allemande fut en quelque sorte prise de court et dut faire face à une pénurie de sous-marinières qualifiées; elle entra en conséquence en concurrence avec la Luftwaffe et la Heer, la force terrestre, pour obtenir les contingents nécessaires pour former les équipages de ses unités.

*A suivre*

*Photo 2: Collection J.-C. Liénart*

*Photos 1,3,4,5,6:*

*Collection J.-C. Vanbostal*

*R. Gollier*



**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](mailto:info@multi.be) Website: [www.multi.be](http://www.multi.be)

# De schipbreuk van de kotter Princess of Wales en de schoener l'Aventure (II)

## De dorre eilanden van Marion

In 1739 wordt door de Franse navigator Bouvet de Lozier een ernstige poging ondernomen om het Zuidland in zicht te krijgen. Aan boord van de Aigle, gevolgd door de Marie, ontdekt hij op 1 januari, dag der besnijdenis, een eiland dat hij verkeerdelijk voor kaap en als verlengstuk van het Terra australis incognita aanziet, en 'Cap de la Circoncision' doopt. Bovendien lokaliseert hij het ook nog op een verkeerde lengtegraad zodat later de Engelse kapitein James Cook, en ook talloze anderen, er tevergeefs naar zoeken. Het uitzicht van dit eiland is niet bepaald van aard om hoopvolle verwachtingen over het geheimzinnige Zuidland te koesteren. Het is bergachtig, helemaal met sneeuw en ijs bedekt, dor en kaal. En het klimaat gelijkt in niets op de overeenstemmende breedtegraden in de noordelijke hemisfeer.

Maar een eerste stap is gezet. En plannen om op zoek te gaan naar dit verloren continent, blijven broeien. Nog het levendigst is de belangstelling voor de Franse eilandkolonies Ile-de-France en Bourbon, in de Indische Oceaan gelegen. Van deze eilanden is dezelfde Bouvet de Lozier gouverneur van 1750 tot 1763, maar hij is het niet die de impulsen geeft voor ontdekkingsreizen. Na hem komen als gouverneur des Roches en vooral de zeer energieke intendant Pierre Poivre, die wel initiatieven nemen. Iets teveel zelfs. Want op een bepaald ogenblik in 1771, staan liefst twee expedities klaar om naar het continent op zoek te gaan. De ene onder het bevel van Yves-Joseph de Kergue-

len met de Fortune en Gros Ventre, de andere geleid door Marc-Joseph Marion-Dufresne, met de Marquis de Castries en de Mascarin.

Marion is een kapitein met een rijk gevulde loopbaan achter de rug. Geboren in 1724 te Saint-Malo is hij, als elfjarige knaap, al terug te vinden op de Duc de Bourbon als erevaandrig. Later als luitenant op andere schepen. Op de marineschool van Brest haalt hij zijn kapiteinsdiploma en enkele dagen later, op 21 april 1745, is hij al commandant van het officiële kaperschip Le Catin. In oktober 1746 is Marion in het Bretoense stadje Roscoff, waar een latere schipbreukeling op 'zijn' eiland, nl. Guillaume Lesquin, nog moet geboren worden. Hier levert hij de kleinzoon van James II, de Engelse troonpretendent Charles-Edward af, die hij in Schotland is gaan ophalen nadat deze na de nederlaag tegen de Engelse troepen in Culloden op de vlucht geslagen was.

Gedurende de volgende vijf-entwintig jaar is Marion op alle wereldzeeën actief, hetzij in rechtstreekse dienst van de Louis XV of in dienst van de Compagnie des Indes. Hij escorteert konvooien naar en van Indië en neemt deel aan de campagne van de zevenjarige oorlog. Dat levert hem een vermelding van de Admiraal Comte d'Arché, op: "buitengewoon intelligent, goed zeeman, goed voor alles; iemand waarop men in alle omstandigheden kan rekenen". Vanaf 1761 is hij terug in dienst van de Compagnie des Indes en onderhoudt de handelsactiviteit tussen de Mascarenen, Indië en China; bij die gelegenheden durft hij ook voor eigen rekening handel

te drijven, wat nochtans verboden is, maar hem toelaat een eigen fortuin op te bouwen. In 1768 rust hij met eigen middelen de Digue uit die hij voor drie jaar van de marine heeft afgehuurd. Daarmee wordt heen en weer gezeild tussen Indië en Siam. Na verloop van de termijn, in 1771, stuurt hij het schip terug naar Frankrijk. Marion is al geruime tijd gevestigd op het Ile-de-France, waar hij enorme plantages bezit, die beheerd worden door zijn vennoot en oud-gouverneur Magon. Voor de lokale machthebbers, des Roches en Poivre, verricht hij intussen gewaardeerde missies naar de Seychellen en de Malediven. Ook van de gouverneur krijgt hij een hoogst eigenaardige vermelding: "uitstekend officier en zeeman, actief, groot zeeschuurmer, indiscreet, zonder principes en terughoudendheid, maar een moedig man". Precies wegens die bijzondere kwaliteiten is hij een waardevol personage in de kolonie, zodat hij niet lang moet wachten om deel te mogen uitmaken van het plaatselijke handelsbureau. De opheffing van de handelsprivileges van de Compagnie des Indes in 1769 geeft Marion de gelegenheid op eigen houtje handel te gaan drijven. Na de terugzending van de gehuurde Digue gaat hij alweer op zoek naar een handelsvaartuig, een 'flûte du roi'. In de haven van Port-Louis valt zijn oog op de Mascarin. Hij neemt het schip in huur en laat het uitrusten voor de oversteek naar Madagascar, het grote eiland westelijk van Bourbon en Ile-de-France. Maar enige maanden voordien, op 23 oktober 1770, was in de haven de Brisson gearriveerd met aan boord Auturu, een Tahitiaan. De

kapitein van het schip had aan gouverneur des Roches een bevelschrift van de koning overhandigd, waarin opdracht werd gegeven deze inboorling naar zijn vaderland te laten terugbrengen. De Tahitiaan was eertijds met de zeevaarder Louis Antoine de Bougainville meegekomen, na een wereldreis waarbij Bougainville de Franse Malouines in Spaanse handen had overgedragen, om dan met de vrachtfluit L'Etoile en het fregat La Boudeuse langs straat Magellaan de Pacific over te steken. In Tahiti was Auturu aan boord gekomen omdat hij Frankrijk en meteen ook de wereld wou zien. De expeditie arriveerde in Saint-Malo in 1769. Maar de Polynesiër zou niet te eeuwigen dage in Frankrijk blijven. Bougainville had er zich toe verbonden hem terug te brengen. Tenminste, men gebruikte Auturu nu als voorwendsel om fondsen van Versailles los te krijgen om een nieuwe exploratiemissie op stapel te kunnen zetten. Maar de voorgelegde projecten vielen dermate duur uit dat het hof besloot de Tahitiaan, op kosten van Bougainville, op het eerste schip te zetten naar Ile-de-France. Van daaruit zou men wel zien hoe de man terug op zijn eiland zou geraken.

Voor intendant Poivre is de kwestie een unieke gelegenheid om de kolonie en zichzelf aan belang te doen winnen. Want naast het terugzenden van Auturu wil hij ook nog specerijplanten vanuit Oost-Indië laten meebrengen. Vooral kaneel heeft hij op het oog, dat hij op het Ile-de-France wil aanplanten. Want Poivre is een natuurkundige en botanist, na ook een groot zeeman te zijn geweest. Hij heeft trouwens als gevangene van de Engelsen op een Hollandse plantage in Oost-Indië gewerkt. En het is daar dat hij kennis maakte met de vele soorten specerijplanten, zoals kaneel. Poivre moet dus trachten een tocht naar Tahiti te combineren met een expeditie naar de eilanden van de Sonde en een verkenningsstocht naar het Zuidland. Hij laat offer-tes voorleggen. Maar er is niet veel concurrentie want de kosten kunnen hoog oplopen en het risico is groot. Marion is evenwel van de partij. Hij heeft een project en legt het voor. Marion is de geknipte

figuur want de onderneming is niet van gevaren ontbloot, met name het wegnemen van kaneelplanten. De Hollanders houden er streng toezicht op en op het stelen daarvan staat niets minder dan de doodstraf. Poivre, des Roches en Marion werken een plan uit waarbij de Mascarin kostenvrij met de expeditie zal meevaren. Een tweede schip, met mondvorraad voor een jaar, zal eveneens moeten aange-

schaft worden en een bemanning aangemonsterd. Verder kan Marion putten uit de koninklijke magazijnen op het eiland. De commissarissen van de koning slaan de zaken van nabij gade en brengen nog heel wat wijzigingen aan de plannen aan. In eerder negatieve zin voor de zeevaarder, die een groot deel van zijn bezittingen op Ile-de-France in pand moet geven. Marion, die erop had gerekend op kosten van de

**NARRATIVE**  
OF A  
**VOYAGE TO THE SOUTH SEAS,**  
AND THE  
**SHIPWRECK**  
OF THE  
**PRINCESS OF WALES CUTTER,**  
WITH AN ACCOUNT OF  
**TWO YEARS RESIDENCE**  
ON  
**AN UNINHABITED ISLAND,**

---

BY  
**CHARLES MEDYETT GOODRIDGE,**  
OF PAIGNTON, DEVON,  
**ONE OF THE SURVIVORS.**

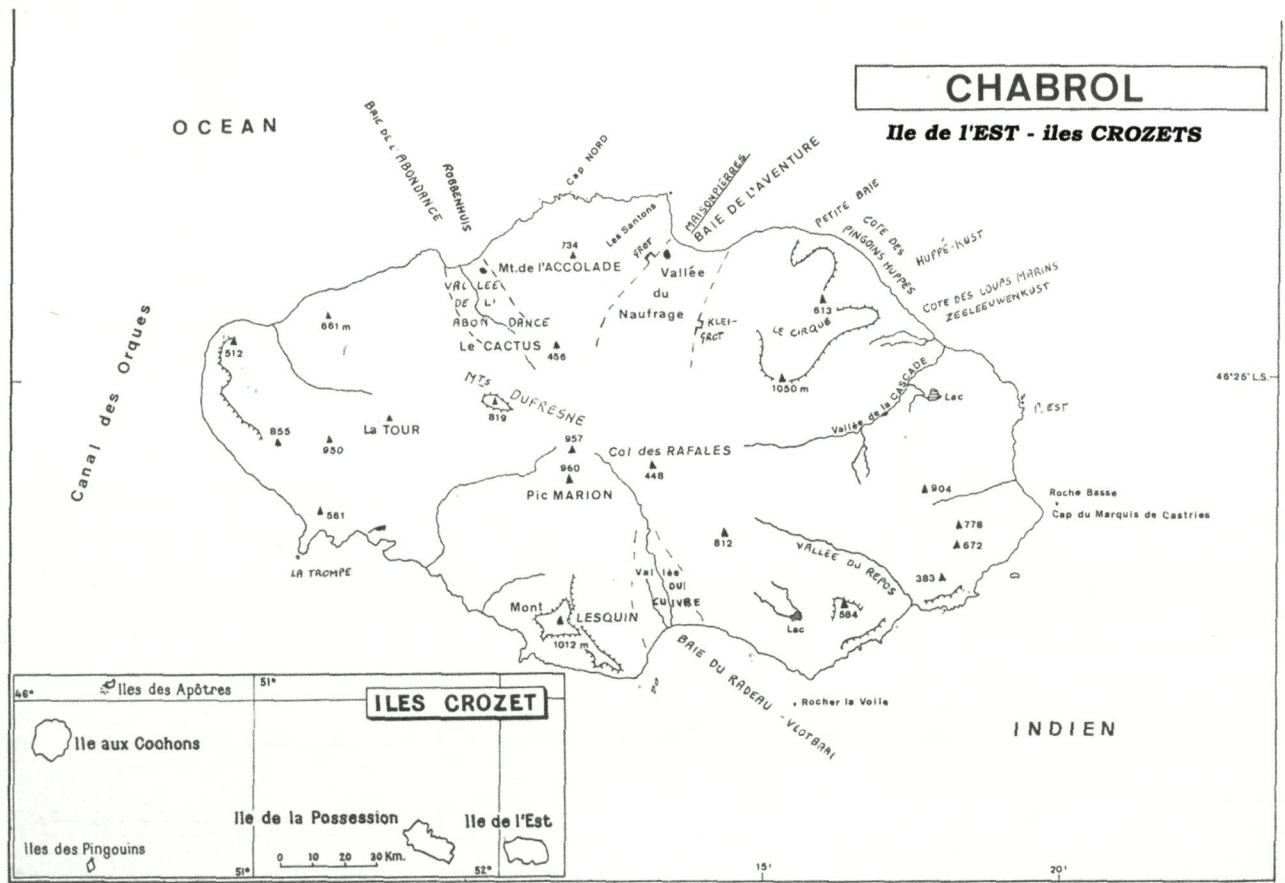
FOURTH EDITION, ENTERED AT STATIONERS' HALL.

EXETER :

PRINTED AND PUBLISHED BY W. C. FEATHERSTONE,  
AND SOLD BY THE AUTHOR.

1841.





koning een expeditie te mogen uitrusten en daardoor uiteindelijk een winstgevende zaak te kunnen doen, komt dus wel enigszins bedrogen uit. Maar hij aanvaardt het uiteindelijk plan dat uit drie fasen bestaat. Ten eerste verkenning der zuidelijke gebieden tussen de 30° en de 49° breedtegraad, waar spijs "het weinig belovende klimaat", zoals Marion in zijn memorie van toelichting schrijft, de marine toch groot voordeel uit kan halen en waar "de visvangst zo overvloedig als op de banken van Terre-Neuve (New Foundland) belooft te zijn". In tweede instantie zal via Van Diemensland (Tasmanië) in de richting van Tahiti worden gezeild en Auturu aldaar afgezet. Tenslotte zal de ganse Pacific terug overgestoken worden om in de driehoek Molukken, Nieuwe Hebriden en Sonde-Eilanden, nieuwe ontdekkingen te doen. En de kaneel te stelen! Maar dit laatste is een geheime opdracht. Poivre stelt een klein fluitvaartuig, de Marquis de Castries, ter beschikking in de vorm van een lening en schiet eveneens de bedragen voor uitrusting der schepen en aankoop van levensmiddelen voor.

Het is 27 augustus 1771. Precies één week voordien is Kerguelen aan boord van de Berryer in Port-Louis gearriveerd. Hij heeft van de koning een dubbele missie meegekregen: een eerder ontdekte, kortere zeeweg naar Indië verkennen en nadien het Zuidland gaan opzoeken. Eens aan land hoort hij van Marion's opdracht en gaat hem opzoeken. Beide mannen hebben dus, ten dele, dezelfde missie te vervullen. Op 13 september is Kerguelen al op weg met de Fortune en de Gros Ventre voor het eerste gedeelte van zijn opdracht. Op 18 oktober is het de beurt aan Marion om uit te varen. Hijzelf als bevelhebber aan boord van de Mascarin, met luitenant Crozet als zijn tweede in bevel. De Castries heeft de neef van de gouverneur en de Garde de la Marine aan boord en du Clesneur als kapitein. Beide schepen leggen eerst aan in Saint-Denis op het naburige Bourbon-eiland, waar Marion nog een bijkomende lading aan boord neemt. Maar op Bourbon heerst op dat ogenblik een pokken-epidemie. En Auturu wordt besmet. De besmetting wordt pas in volle zee opgemerkt. Op dat ogenblik

opent Marion de geheime instructies van gouverneur des Roches. Daarbij zit een order om onmiddellijk naar Ile-de-France terug te keren, zo pokken mochten uitbreken aan boord. Thirion, de chirurgijn van de Mascarin, komt Marion vertellen dat Auturu inderdaad aan deze besmettelijke ziekte lijdt. Hij heeft de patiënt onderzocht, maar zo zegt Thirion "ik geloof dat de ziekte te genezen is op voorwaarde dat in een gezonde omgeving voor anker wordt gegaan". De zieke wordt volledig afgezonderd van de rest van de bemanning en het schip gedesinfecteerd en gearfumeerd. Terugkeren betekent voor Marion inderdaad niets minder dan ruïnering. Ook de tocht naar het Zuidland komt dan niet meer in aanmerking, want daartoe staat inmiddels Kerguelen al gereed. En bij terugkeer vallen ook al de aangegane financiële verbintenissen op Marion's rug. Het enig alternatief is ongehoorzaamheid. Aan boord verzamelt de commandant een raad van officieren, meesters, kwartiermeesters, de chirurgijn en de secretaris van de expeditie. Ze zijn unaniem: Auturu dient gered

te worden, tegen alle instructies in. Er hangt voor allen teveel van deze tocht af. Op 30 oktober laat Marion de Marquis de Castries naderbij komen en roept van op de brug naar kapitein du Clesneur dat de Castries al voorop naar Kaap de Goede Hoop, het volgende rendez-vous, kan doorvaren maar dat hijzelf naar Fort-Dauphin op Madagascar zeilt wegens de zieke aan boord. Maar in deze Franse voorpost op het Grote Eiland, sterft Auturu op 6 november, spijs de beste zorgen. Zijn stoffelijk overschot wordt met het gebruikelijke ceremonieel van musketschoten en een eresaluut aan het water van de haven toevertrouwd. De Mascarin vervolgt dan zijn weg en bereikt de Kaap op 2 december. Met du Clesneur en Crozet ontwerpt Marion dan een nieuw campagneplan, waarbij de tocht naar Tahiti wordt geschrapt. Maar ten overstaan van de Hollandse gouverneur Plettenberg van de Kaapkolonie, laat hij verstaan dat ze toch naar Tahiti zeilen en wel via Kaap Hoorn, het zuidpunt van Amerika. De voor de hand liggende route trouwens. De schepen verlaten de Kaap op 28 december, zeilen eerst zuidwaarts, om dan met de gunstige westenwinden een oost-zuidoostkoers aan te houden. Op 8 januari ontwaart men de eerste zeezwaluwen, een teken dat land in de buurt is. Maar Marion meent dat het de eilanden Dina en Marzeven zullen zijn, zoals ze voorkomen op kaarten van Van Ceulen.

Sedert de schepen de Kaap achter zich hebben gelaten is het weer sterk veranderd. De zee staat geweldig hoog en de wind waait sterk. Waar dit zeegebied op een breedte ligt gelijk aan die der Nederlanden in de noordelijke hemisfeer, zou men een gelijkaardig gematigd klimaat verwachten. Dat is tenminste de algemeen geldende mening en daarom heeft Marion ook geen extra kledij voorzien. Hoewel het januari is, wat overeenkomt met juli in Frankrijk, sneeuwt het voortdurend en is het flink koud. En dit weertype neemt eerder vaste vormen aan dan dat men beterschap zou kunnen verhoppen. Enkele dagen later, op 12 januari, merken ze weer zeezwaluwen op, evenals zeeleeuwen en zeewier. Het schietlood geeft geen uitsluitsel over de diepte, het

raakt de bodem niet eens. Tegen de avond wordt het kalm, mooi weer, maar mistig. Marion laat de nacht doorzeilen met de marszeilen en het fokkezeil. De volgende morgen ontwaren ze alweer zeezwaluwen en nog enkele andere vogelsoorten die zich meestal niet ver van het land wagen. Maar nog altijd geen bodem te peilen. Er moet nochtans land in de omgeving zijn. Om twee uur 's middags steekt een dikke mist op, vergezeld van regen. Twee uur later wordt het plots frisser en lijkt de zee te veranderen. En dan staan ze plots in het zicht van land, op een afstand van vier mijl; en noordelijk ontwaren ze nog een ander land. Wegens de nevel worden er snel schetsen van gemaakt en de positie bepaald, maar vanuit de plaats waar de schepen zich bevinden, nl. noordelijk van het land, zien ze de zuidoostkust en vooral de tegenoverliggende kust niet. Het land lijkt zeer verheven te zijn en Marion vermoedt, net zoals Bouvet eertijds, dat het een verlengstuk is van het alom gezochte zuidelijk continent, een soort schiereiland, en geeft het daarom de naam mee van 'Terre d'Espérance'. Bij het zien van dit Land van de Hoop met in het noorden nog een land, meent Marion in een baai beland te zijn. Hij zeilt naar het noorden en dan merkt hij dat het om een eiland gaat. In het noordelijke deel ervan meent hij een grote grot te zien, in de diepte van een baai waar een waterval in terechtkomt. Het eiland is volkomen kaal en dor. Wegens de grot noemt hij het 'Ile de la Caverne'. 's Anderendaags, 14 januari, zeilen ze terug naar Terre d'Espérance, dat tot op een afstand van zes mijl benaderd wordt. Marion laat dieptepeilingen uitvoeren langs de oostkust en heeft de indruk dat er vegetatie is op de berghellingen, waarvan de toppen overigens onder de sneeuw zitten. Op het ogenblik dat men aanstalten wil maken om in de kreek recht voor hen te gaan ankeren, zijn beide schepen mekaar zo dicht genaderd dat een botsing onvermijdelijk is. De Castries verliest bij dit ongeval zijn fokkenmast en boegspriet en de Mascarin van zijn kant zijn bezaanmast en een deel van de kampanje. Gelukkig is de wind afgenomen en de zee kalm. Vanaf de Mascarin zendt men drie kleine masten en schrijnwerkers

naar de Castries, die er het ergst aan toe is. De optuiging duurt wel drie dagen en gooit het project om aan land te gaan helemaal in de war. Als na de herstelling de wind plots komt aanzetten acht Marion het wijselijker de ontdekking op te geven en verder oostwaarts te zeilen.

De staat waarin de Castries zich nu bevindt, laat evenwel niet meer toe om zich verder naar het zuiden te wagen dan oorspronkelijk was voorzien. Dus blijft men een koers langs de 46° breedtegraad volgen. Het lijkt er inderdaad sterk op dat hoe verder men naar het zuiden vaart, hoe meer sneeuw en ijs er te verwachten is. De besneeuwde bergtoppen van Terre d'Espérance liegen er niet om. In deze gebieden is geen gematigde zone te verwachten. Nadat ze de pas ontdekte gebieden hebben verlaten, blijven elke dag toch weer opnieuw zeezwaluwen, pinguïns en zelfs zeeleeuwen in hun omgeving zodat nieuwe landstreken te verhoppen zijn. En inderdaad doemen op 22 januari uit de mist plots twee landpunten op. Maar van op een afstand van ruim 8 mijl zijn de omtrekken niet al te duidelijk te onderscheiden. Het zijn mogelijk twee eilanden. Maar kort nadien ontleent een mistbank hen terug het zicht. Toch heeft Marion er de positie van kunnen bepalen en een schets gemaakt. Hij noemt, wat hij voor twee eilanden houdt, de gebieden 'Iles Froides', Koude Eilanden. Eerder toepasselijk, want het is inderdaad op dit hoogtepunt van de zomer bitter koud en regenachtig. Tijdens de nacht wordt met weinig zeil gevaren om ter plaatse te kunnen blijven en 's anderendaags een betere kijk op de eilanden te hebben. Maar tijdens de nacht drijven ze af. Verder oostwaarts zeilend ontdekt de man in het kraaiennest van de Castries plots weer land. Het is een zeer verheven eiland dat lijkt uit te lopen op een grote kaap. Marion aanschouwt het vanuit het noorden en van op een afstand van een tiental mijlen. Beide schepen komen steeds naderbij. Maar als ze nauwelijks zes mijl uit de kust zijn, komt de mist alweer het zicht belemmeren.

Gedurende twaalf uren blijven ze in de omgeving, met de nodige omzichtigheid manoeuvrerend wegens de voortdurende regen en mist. Tegen de avond van 23 janu-

ari ontwaren ze een groot aantal ijsschotsen, zeer opmerkenswaard in dit seizoen. Maar de volgende morgen is het minder mistig en krijgen ze hetzelfde eiland in het oog. Marion geeft opdracht het te benaderen en er rond te zeilen. Van op een afstand van slechts enkele mijlen zijn details al goed te onderscheiden. Het eiland lijkt tamelijk groot te zijn en rond van vorm. Zoals Terre d'Espérance is het bergachtig met besneeuwde bergtoppen. Het is negen uur in de voormiddag als ze in het zuidoosten een ander eiland opmerken, zo mogelijk nog bergachtiger, even rond en op het eerste zicht ietwat kleiner. Wegens het troosteloos en barre uitzicht doopt de expeditieleider het 'Ile Aride', Dor Eiland. Na een eerder kortstondige blik op de noordelijke kustlijn te hebben geworpen, laat de commandant de schepen terug het vorige eiland benaderen. En tegen elf uur geeft hij luitenant Crozet order om met een sloep naar de oever te roeien en bezit van het eiland te gaan nemen in naam van de koning van Frankrijk. Marion doopt het daarom 'Ile de la Prise de Possession', Eiland van de Inbezitname. In de vallei waar Crozet aan land gaat is zijn eerste zorg een geschikte plaats te zoeken om naar het algemeen geldend gebruik de akte van inbezitname neer te leggen. Hij vindt op een hoogte van ongeveer 15 meter, tussen een reeks rotsen, een plaats waar hij de fles met de akte deponert. Hierna beklimt hij een ver-

hevenheid, die hem toelaat een blik op de omgeving te werpen. Een kaal landschap is de overheersende indruk. Slechts hier en daar wat tussockgras en enkele mossoorten! Aan de oeverkant ziet hij een soort riet, vergelijkbaar met een aan de Kaap voorkomende soort. Voor het overige zijn de valleien met stenen bezaaid. Vulkanisch gesteente. Maar geen struikgewas en evenmin bomen, die hier blijkbaar niet kunnen gedijen wegens de hevige wind. De verkenning van Crozet is van uiterst korte duur. Hij stapt terug in de sloep, beladen met een honderdtal neergeknuppelde pinguïns en hun eieren. Waarna Marion het signaal voor het vertrek geeft. Beide schepen varen nu langs het eerder opgemerkte Ile Aride in de richting van Nieuw-Zeeland. Op het moment dat ze dit gebied van de latere Crozet-eilanden verlaten, is een andere ontdekker, Kerguelen, op nauwelijks enige dagen varen van Marion's expeditie verwijderd. Kerguelen was van het Ile-de-France vertrokken op de dag dat Marion op Terre d'Espérance zijn vaartuigen liet herstellen. En beide missies kruisen mekaar, ongezien, met een week verschil, ter hoogte van het nog door Kerguelen te ontdekken en naar hem te noemen eiland.

In Van Diemensland, het huidige Tasmanië, ankeren de schepen van Marion in de Frederik-Henrybaai, waar ook Tasman in 1642 had aangelegd. Er wordt een week halt

gehouden; hier zitten ze al in een gans ander, heerlijker klimaat. Op 10 maart wordt het anker gelicht met bestemming Nieuw-Zeeland. Eind april gaan beide schepen voor anker in de Baie des Iles, waar ook James Cook twee jaar voordien geweest was. Gedurende zes weken zijn de verhoudingen met de Maori-inlanders uitstekend en benutten ze de tijd om de Castries op te kalefateren. Maar dan begaan de bemanningsleden plots onvergeeflijke fouten. Essentiële regels worden genegeerd, taboes overtreden. De Maori nemen het niet en wanneer op 12 juni Marion, vergezeld van 13 officieren en matrozen, aan land gaat wordt de ganse groep vermoord. Als 's anderendaags du Clesneur een andere groep op verkenning uitstuurt ondergaat die hetzelfde lot, behalve één man, die zich bijtijds weet te redden en het verhaal komt vertellen. Na dit roemloze einde van Marion, komt de expeditie onder het bevel van du Clesneur, met Crozet als kapitein van de Mascarin.

*wordt vervolgd*

*R. Thys*



**Turbo's Hoet**



**GARRETT**



**HOLSET**



**IHI**

**mitsubishi**

**Uw Turbospecialist  
Votre spécialiste Turbo  
Ihre Turbospezialist**

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

# Gibier de potence

Il y avait déjà eu des précédents! Par exemple, ces deux instructeurs de l'ECSSO-FN qui avaient acheté un banc public, qui se promenaient la nuit avec et qui s'encourageaient dès qu'une voiture de flics s'approchait. Contrôle des papiers, explication où le besoin de sport était la cause de ce petit sprint, etc, etc, etc... Ils avaient la facture du banc, rien à dire. Nos deux lascars avaient d'ailleurs fait le même coup avec une échelle, longue, longue, longue. Il y avait aussi eu ces deux ivrognes, qui ne trouvaient plus le chemin de la caserne de Sainte Croix et qui, sur la Grand Place de Bruges, distrayaient un agent alors qu'un troisième lui urinait sur la jambe. Outrage à agent de l'autorité que ça s'appelle et c'est passible des tribunaux! Et celui-là, qui voulant plaire aux parents de sa belle avait cueilli le bouquet de fleurs dans le jardin du couple. Je passerai sous silence la fois où une grande partie de la première ECSSO-FN fut condamnée à aller casser des cailloux au baignoire de la base de Bruges pour une sombre histoire de mœurs, car ce serait trop long à raconter. Ça devrait faire l'objet d'un article particulier.

En ce qui nous concerne, il faut dire que, à notre défense, la Force Navale était un tant soit peu responsable de la situation délictueuse dans laquelle certains d'entre nous s'étaient mis. Nous étions partis au Canada pour prendre possession de magnifiques frégates (en fait, d'anciennes Algériennes pompeusement rebaptisées Frégates) et comme il était question que nous restions un certain temps sur place, nous avions reçu, chacun, un sachet contenant de la monnaie belge, pour le trafic journalier à bord. Les dollars canadiens n'auraient cours qu'à l'extérieur du bateau, pour faire l'acquisition d'un verre de liqueur douce (Ginger Ale, Coca Cola ou autre limonade) dans une pharmacie à la mode (drugs-

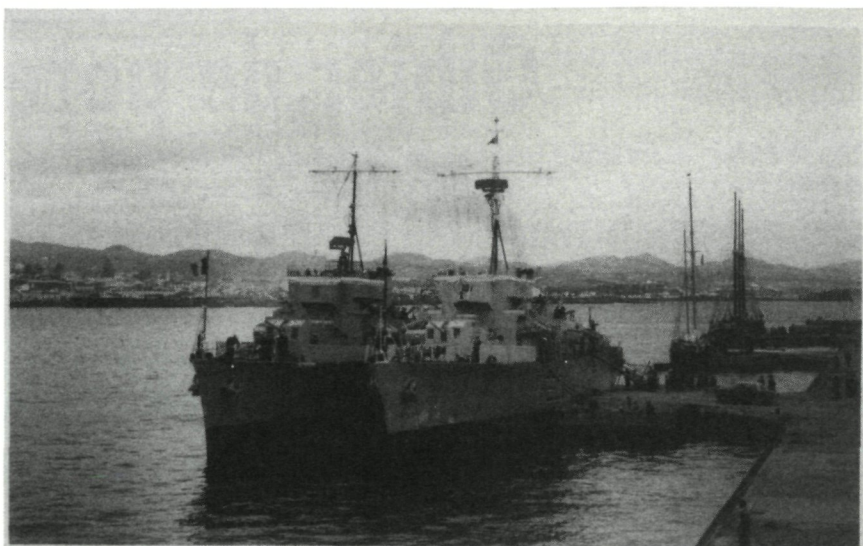


tore). Ceux qui avaient déjà atteint l'âge presque canonique de 21 ans avaient, eux, le droit de boire une bière, assez plate, dans une taverne de la ville de Sydney (Nouvelle-Ecosse). Nous avions donc de l'argent belge, presque à profusion. Et pourtant, je vis un jour arriver un matelot qui me demanda si je ne pouvais pas lui changer une pièce d'un franc contre quatre de vingt-cinq centimes. Bon, pourquoi pas, bon prince, je procède au change et chacun s'en va content. Quelques jours plus tard, un autre membre de l'équipage me fait la même demande et je parviens à la satisfaire de nouveau. Ce manège avait quand même attiré mon attention et je me mis à faire une petite enquête où il s'avéra que je n'étais pas le seul à qui on avait demandé de changer un franc contre quatre fois vingt-cinq centimes. Personne n'étant roulé je ne m'intéressai plus à l'affaire jusqu'à ce qu'un jour, un PO (Petty Officer - Sous-Off de bas de gamme) canadien me demanda si je ne voulais pas lui changer «one Belgian quarter for one Canadian quarter». Je n'avais pas l'intention

de le faire et je le lui dis calmement, mais je venais de comprendre la manœuvre. De petits malins avaient trouvé la combine pour se faire, à l'aide d'un seul franc belge, un magnifique dollar canadien, qui à cette époque-là (1959) valait soixante francs belges (le dollar américain ne valait, lui, que cinquante francs).

Je disais plus haut que ceux qui n'avaient pas atteint le bel âge de 21 ans ne pouvaient malheureusement pas, dès qu'ils avaient mis le pied à terre, s'offrir une petite bière de temps en temps. J'étais de ceux-là et ce fut un jeu d'enfant de me vieillir d'un an en transformant le dernier chiffre de la date de naissance sur ma carte d'identité. Dès notre retour en Belgique, j'en ai été quitte pour «perdre» ma carte d'identité et à en demander une nouvelle à l'administration communale. Cette liberté retrouvée me permettait d'aller guindailler, avec les grands, dans les sombres tavernes de la ville. Les tavernes étaient tout simplement les mêmes cafés que ceux que nous connaissons ici, en un peu plus crasseux, sans accortes serveuses et servant une sorte de lapette insipide et sans mousse. Les loirs sur l'ivresse publique étaient aussi assez différentes de celles appliquées chez nous. Si quelqu'un se saoulait un peu trop la gueule, il était mis dehors, assis par terre sur le trottoir, le dos contre le mur de la taverne. Ils étaient parfois trois ou quatre à se tenir compagnie, ronflant ou dégueulant à qui mieux mieux. Quand une patrouille de Mounties (Police Montée Canadienne) passait, elle embarquait le quidam et l'envoyait pour trois mois dans une ferme, pour y faire une petite cure de travail et de désintoxication. Ce traitement était paraît-il valable pour tous, que le délinquant soit un pauvre hère ou un capitaine d'industrie. La bière n'était pas terrible et certains trou-

vaient encore le moyen de saouler, allez comprendre! Il faut dire que les patrons de ces établissements avaient un truc. Dès l'arrivée du client, il lui demandait «Combien», How much? Il demandait simplement quelles étaient les prévisions du buveur, combien prévoyait-il de boire de verres lors de sa visite. Si l'on répondait «six», vous vous retrouviez avec six verres sur votre table. Il ne vous restait plus qu'à payer et à déguster. La bière n'était pas terrible et certains trouvaient le moyen de se saouler. Pour le comprendre, il faut savoir qu'il y avait un truc. Et c'est là toute l'astuce de ces malheureux qui ne connaissent pas nos excellentes bières belges! Comme un verre de bière goûte encore moins quand la mousse est absente, nos cousins du nord de l'Outre-Atlantique avaient trouvé un truc imparable. Pour faire mousser la bière, il suffisait d'y ajouter un peu de sel. Il est bien évident qu'il n'était pas question d'agiter le verre ou de le boire cul sec car si le sel descend bien au fond du verre sans altérer le goût du précieux liquide, il rend malgré tout le fond du verre et la bière qui s'y trouve plutôt saumâtre. Dans sa descente vers le fond du verre, chaque grain de sel produisait sa petite quantité de mousse qui s'empressait de remonter à la surface et, en quelques secondes, le verre se parait d'une mousse onctueuse et appétissante. De grandes salières trônaient donc crânement au centre de chaque table, attendant le moment de faire leur BA (Bonne Action) en rendant



la bière plus ou moins acceptable, buvable. Nous nous rendions donc, souvent en début d'après-midi, dans un de ces «lieux de débauche» pour nous rafraîchir le gosier que nous avions en pente douce. Ces salières avec leur gros corps de verre usé et ébréché semblaient nous hypnotiser et un beau jour, n'y tenant plus, nous avions dévissé un des couvercles troués et l'avions simplement posé sur le sommet du récipient. Nous n'étions pas seulement des terroristes, nous étions aussi des voyeurs et pour jouir encore mieux de notre forfait, nous changeâmes de table, attendant impatiemment l'arrivée d'un autre consommateur, d'une victime. Le va-et-vient allait bon train et il ne nous fallut pas attendre longtemps avant de voir un homme pesant et soufflant s'affaler sur une des chaises de la

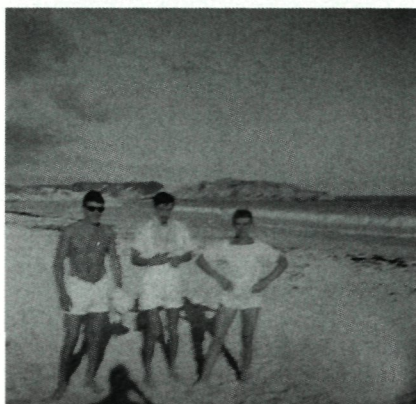
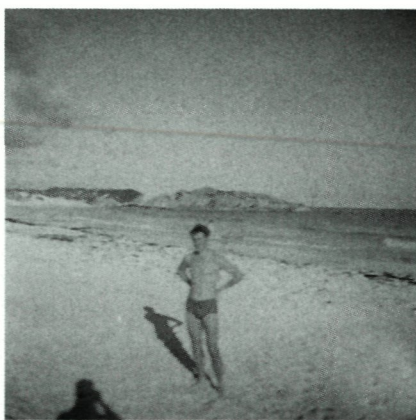
table piégée et poser son verre sur la tablette mal entretenue. D'un geste lent, il s'empara de la salière et la retourna d'un coup au dessus de son verre à la surface aussi plate que celle d'huile de la mer des Sargasses. Le couvercle tomba dans la bière, provoquant le premier ras-de-marée, suivi par tout le sel qui fit bouillonner le liquide blond, le transformant en ouragan force 12. L'homme écumait encore plus que sa bière qui se répandait sur la table avant de s'écouler sur son pantalon. Nous eûmes peine à garder notre sérieux mais nous y parvînmes. Notre aventure nous avait plu et nous avons remis cela encore quelques fois dans différents établissements. Nous avons heureusement su nous arrêter à temps pour ne pas nous faire attraper (nous étions déjà repérés!).



Je disais plus haut que nous avions de l'argent belge à bord. Il n'était destiné qu'à un usage local, le bateau. Et pourtant, nous avons perdu nos belles pièces trouées de vingt-cinq centimes. Nous avons aussi perdu nos pièces de cinq francs car ces magnifiques rondelles avaient exactement le même diamètre et la même épaisseur que le quart de dollar canadien. Nous les utilisons donc pour faire chanter aux juke-box les «Broken hearted melody», «My heart is an open book» et aussi, bien sûr, le fameux «Red River Rock» de l'époque. Nos pièces de cinq francs se perdaient aussi dans les distributeurs de timbres et de paquets de cigarettes, dans les automates à boissons

et dans un tas d'autres appareils automatiques fonctionnant avec de l'argent. Notre petit capital se perdait et nous n'en devenions que plus riches. Quand nous avons quitté le Canada, il n'y avait presque plus de pièces de monnaie belges à bord. Chacune avait trouvé un usage particulier à terre, pour le plus grand plaisir des administrations et des entreprises canadiennes.

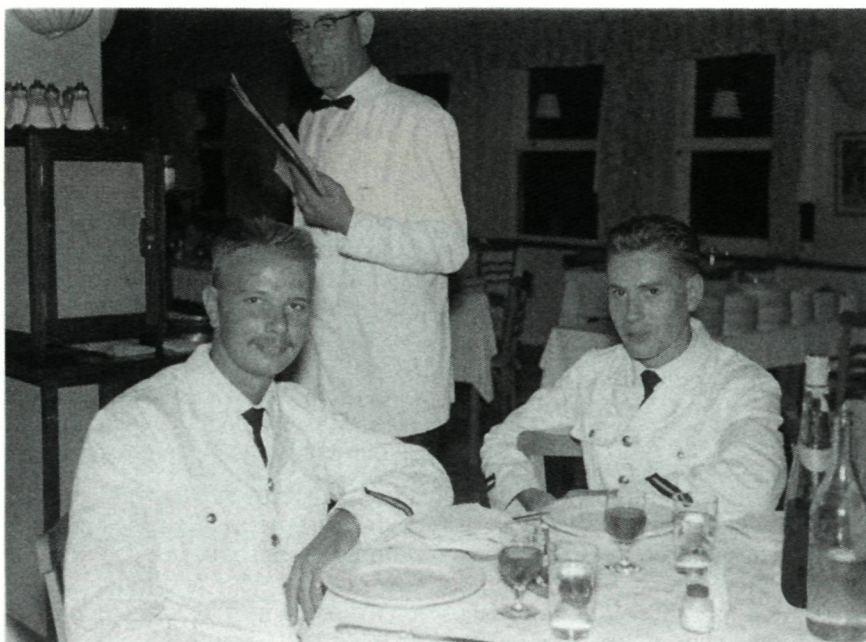
Ayant quitté Halifax, notre escale suivante fut Hamilton aux Bermudes où le Dufour, revenant lui de Vancouver, nous rejoignit. Le célèbre triangle n'avait pas encore fait recette et la seule information que nous avions sur cet archipel, était qu'un meurtre était commis à chaque pleine lune. Pas vraiment de quoi nous impressionner. Ce qui était par contre plus intéressant était le fait que, dès notre arrivée, des marins américains (nous étions les hôtes de la marine de guerre américaine) nous signalèrent qu'il y avait pas mal de requins dans les environs et qu'il était interdit de se baigner de nuit. Qu'à cela ne tienne, ce n'était pas à des petits belges qu'on allait la faire, pour qui nous prenaient-ils ces grands enfants de l'Oncle Sam? Les belges n'en étaient pas à une interdiction près et c'est en nombre que l'on nous vit, dès les dernières amarres à poste, aux environs de deux heures du matin, en train de plonger dans l'onde tiède et magnifiquement transparente. Hubert se rappelle encore que ce qui l'a le plus étonné là-bas, c'était que l'on voyait les hélices des bateaux comme s'il n'y avait pas d'eau du tout. Personne ne fut mangé, ni même blessé, et pourtant, dès matines, nous pûmes constater que nos amis américains ne nous avaient pas trompés; il y avait en effet pas mal de requins dans l'eau du port, pas des géants, mais suffisamment gros quand même pour avaler un bras ou une jambe. La population indigène payait d'ailleurs, annuellement, un lourd tribut à ces petites bêtes si sympathiques. C'est aussi à cause des Bermudes que je perdis une amie très chère. Fille de notaire à Hasselt, elle était fiancée à un homme qu'elle n'appréciait guère. Je la perdis à cause d'une belle carte vue représentant un pilori. Je lui avais écrit que c'était là que l'on exposait les femmes infidèles.

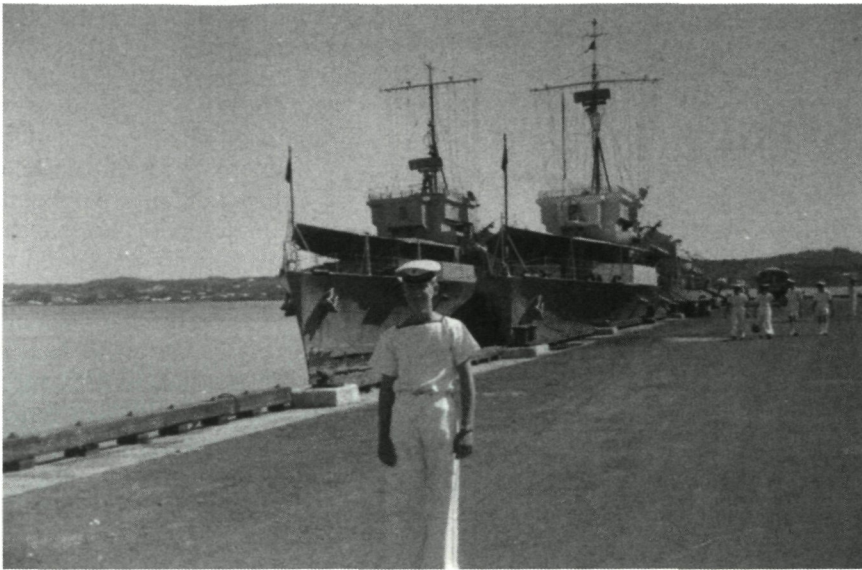


Elle n'a plus jamais répondu à mon courrier. Une de perdue? Dix de retrouvées!

La traversée de l'Atlantique est maintenant bien amorcée et notre prochaine escale est Ponta Delgada aux Açores. A notre arrivée, je n'étais pas de quart dans les entrailles de l'ancre de Vulcain et

accoude au bastingage, je devisais avec un haut gradé. Il me montra soudain deux personnes entourées de colis divers, qui attendaient sur le quai. M'en désignant une bien particulière, il me dit qu'elle était là pour moi. Il s'agissait d'un coiffeur qui avait été mandé spécialement pour me raccourcir la chevelure que j'aimais déjà porter un peu trop longue pour un membre de nos forces armées. Il a heureusement aussi servi pour mes autres compagnons. La deuxième personne était là pour nous tirer le portrait. Quand il eut tout déballé, nous nous serions cru revenus au temps héroïques de la photographie tant les engins étaient archaïques. Ça me faisait un peu penser à un dessin de Dubout. Cette photo nous laissa un souvenir impérissable de notre passage au pays des chasseurs de baleines. Quelques heures plus tard, les premières bordées quittaient le bord pour une visite d'amitié en ville. Les braves garçons se firent, en moins de deux, aborder par une armée de mâles en chasse, à la recherche de victimes consentantes. Ils proposaient, qui leur épouse, qui leur filles, parfois les deux, pour un petit quart de jouissance et de décompression physiologique. Les autres, mais c'était souvent les mêmes, proposaient dans un ruelle borgne, des enveloppes contenant des photos pornographiques et il





était même possible de bien contrôler le contenu des enveloppes avant d'accepter ou de refuser le marché. Nous remettons les photos en place et rendions les enveloppes puis partions. Tout devait se passer très discrètement car la police veillait et n'appréciait guère ce genre de trafic. Connaissant la procédure, une autre procédure s'organisa alors à bord et, Dieu sait comment, certains s'équipèrent de cartes de visite vierges. Ils partirent sur le sentier de la guerre. Ils ne demandaient qu'à se faire racoler. Dès que c'était fait, ils consultaient soigneusement les photos proposées et discrètement, procédaient à un petit échange. Les cartes de visite des marins remplaçaient les photos dans les enveloppes et le marché n'était pas conclu. Il n'y a personne sur l'île qui a été se plaindre à la police de cette escroquerie.

Avant de repartir, nous avons eu l'occasion de visiter l'île et le point culminant de l'excursion, après le «Fire lagon», un volcan éteint avec un magnifique lac au milieu, fut la visite d'une plantation d'ananas. Les explications que nous reçûmes étaient vraiment intéressantes, mais ce que nous attendions tous, c'était la dégustation gratuite de la liqueur d'ananas produite avec les fruits juteux à souhait. Mieux que de l'ambrosie, cela ne nous rendait pas seulement immortels, cela nous rendait l'égal des dieux. Dois-je encore vous parler de l'état dans lequel cette liqueur nous mettait? En rentrant à bord, il fallait toute la sollicitude de nos compagnons pour

que nous soyons à même de retrouver notre «locker» (banquette-coffre couverte de gros coussins en cuir sur laquelle certains préféraient dormir) ou notre hamac. Nous étions bons pour une bonne nuit dans les bras de Morphée. Il y eut deux visites et la deuxième eut lieu le jour de notre départ qui était prévu dans la soirée. Le commandant, ce jour-là, dut se contenter d'un départ en équipage plus que réduit. Sacrés marins!

Chef de quart à la chaufferie avant, mon second s'est un jour fait voler son portefeuille. Tout se trouvait dedans, de l'argent, bien sûr, ses papiers d'identité, des lettres de ses amours, des photos de sa sœur et de ses parents. Il y a bien eu une enquête, mais on ne découvrit jamais qui était l'auteur du larcin. Gibier de potence!

Nous faisons un beau voyage et pourtant, il n'était que l'ombre de lui-même. Nous aurions dû passer dix jours à Toronto, nous ne l'avons pas fait, nous sommes allés à Halifax à la place. Nous aurions dû aller aux Etats-Unis d'Amérique, aller à Haïti, aller au Brésil, aller en Argentine, aller en Uruguay, voir Dakar et j'en passe. Le tout a été remplacé par l'escale des Açores. Mais ne nous plaignions pas; il y en avait qui n'ont même pas eu droit à ça pendant leur séjour à la Force Navale!

Comme tout n'est pas parfait, même dans le meilleur des mondes comme aurait pu ne pas dire le docteur Pangloss à Candide, notre escale suivante s'est effectuée à Las Palmas sur l'île de Gran Canaria.

Comme pour la majorité d'entre nous qui ne connaissaient pas le coin, c'était «terra incognita». Ça n'avait pas d'importance et nous étions prêts à en profiter à fond. Tout est (était?) d'ailleurs sympathique là-bas. Nous avons visité l'île et avons vu les maison troglodytes où des pauvres vivaient très bien dans des grottes creusées dans la montagne. Nous avons aussi vu le monastère où des moines louaient, pour se faire un peu d'argent, des chambres à des couples illégitimes qui venaient passer là quelques heures agréables, loin du conjoint désagréable. C'est aussi là-bas que j'ai mangé le meilleur steak de toute ma vie. Il ne payait pas de mine pourtant. Dans ce petit restaurant qui ressemblait plutôt à une boucherie antique, la viande pendait à des essies le long du plafond et des armées de mouches en cachaient l'aspect extérieur. Comme dans les restaurants japonais où l'on choisit son poisson dans l'aquarium trônant au centre de la salle, ici, on choisissait son morceau de viande en le désignant du doigt. Libéré de ses mouches, et bien garni au centre de l'assiette, cette bidoche était des plus tendres et des plus savoureuses et ce n'était pas l'un ou l'autre tendon qui la dénaturait, bien au contraire. C'était sans doute dû au fait qu'elle était un peu faisandée. C'est encore dans cette île que j'ai, avec Jacky, mangé dans le restaurant le plus chic que j'aie fréquenté du temps où j'étais à la Force Navale. Quatre garçons, un maître d'hôtel et un sommelier par table. Il ne faut pas oublier non plus le photographe de service. Heureusement que notre uniforme blanc nous donnait une certaine classe. Une des spécialités de la capitale était la vente de poupées géantes. Elles devaient bien faire septante centimètres de haut, avaient un beau visage en porcelaine et des habits somptueux avec un petit bibi coquin crânement posé sur le sommet du crâne. Elles étaient vendues dans de petits commerces, qui ne se composaient souvent que d'un seul couloir où la marchandise encombraient tous les espaces libres. Attention! Le gang descend sur la ville! Un groupe de matelots en maraude a pris un taxi pour pouvoir transporter les achats et cadeaux en une seule fois. Les commerces



sont repérés, le commerçant abordé et les palabres gestuelles commencent. Il n'est pas question de payer le prix demandé et le marchandage est payant. Les prix descendent rapidement. Pourtant, il n'y a qu'une seule poupée de vendue. C'est malheureux pour le vendeur qui a de nombreux petits enfants à nourrir et aussi une femme qui est très malade. Ce qui est encore plus malheureux pour le digne disciple de Hermès, c'est que pendant que l'acheteur paye sa poupée rubis sur l'ongle, ceux qui sont restés sur le trottoir font passer de l'étal dans le taxi, un nombre considérable d'autres poupées, non payées, qui rejoindront le bord comme des objets de contrebande. On ne sait jamais, si le vendeur allait se plaindre à la police et qu'il y avait une fouille à bord.

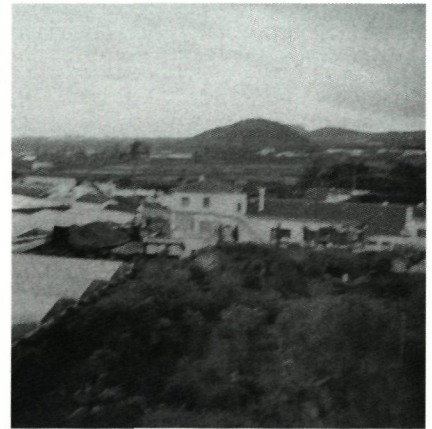
Ça bouge dans le centre de l'Afrique! Nous recevons l'ordre de nous diriger vers le Congo Belge. Contre-ordre! A la hauteur de Dakar, nous faisons demi-tour et notre escale suivante est: Las Palmas de Gran Canaria. Nous sommes de retour à Las Palmas et cette fois-ci, il n'y a pas eu d'escroquerie connue. Paul, célèbre matelot du Lecointe, est même parvenu à tremper son biscuit sans bourse délier. Il était parti tout seul cet après-midi-là. «Fucky fucky!», le pouce placé entre l'index et le majeur, il avait compris tout de suite. Dans le quartier chaud, il s'était laissé tenter par une respectueuse qui paraissait plus potable que les autres. Mais le prix était à l'avenant! Que voulez-vous, la nature a de ces exigences qui justifient parfois les pires dépenses. Le contrat est signé, manière de dire, et ils montent dans la chambre de la dame. Pour le prix payé, elle

accepte de se déshabiller complètement. Elle n'est pas mal toute nue. Mais, «money is money», il est temps de passer à l'acte et, vite fait bien fait, Paul fait preuve d'une dextérité qui surprend la belle marcheuse. Elle est aux anges et le supplie de recommencer s'il en est encore capable. Il ne lui en coûtera rien pour cette deuxième passe, s'il accepte. Paul est jeune et résistant. Il ne lui faut guère de temps pour accepter la proposition.



Il demande juste le droit de se reposer un petit quart d'heure. Il exige aussi, simplement, de sa nouvelle amie, qu'elle pose ses mains sur ses bijoux de famille pendant ce laps de temps. Ravie, elle accepte, pose ses mains où il faut et Paul s'endort. Comme piqué par un scorpion, un quart d'heure après, Paul se réveille et repart à l'ouvrage. Il semblerait que cette fois-ci soit encore meilleure que la première. Ils en sont à se tutoyer et Gina, qui en a les larmes aux yeux, le supplie de recommencer une fois encore. Elle lui fait même la promesse qu'il ne devra rien payer du tout s'il accepte de remettre ça encore une fois. On a beau être bien constitué, on n'en est pas moins une machine humaine avec ses faiblesses, surtout en ce qui concerne les performances au plumard. Paul pense vite, se rappelle l'école où il avait appris que Boileau recommandait «cent fois sur le métier remettez votre ouvrage, polissez-le sans cesse et le repolissez». Il se dit aussi que Gina lui plaît et que s'il revient un jour à Las Palmas, il aura peut-être de nouveau l'occasion de la revoir et surtout qu'elle se rappellera de lui. Il accepte donc et demande cette fois, deux heures de répit, avec les

mêmes conditions. Il se couche sur le dos, croise les bras sur sa poitrine et Gina place ses paumes délicatement sur son attirail. Paul s'endort comme un bienheureux. Après deux heures, les mains de Gina se sont aussi endormies et, les crampes aidant, elle les bouge doucement. Ce sont ces attouchements qui réveillent notre ami assoupi. Le service est remis! C'est l'apothéose, c'est le bouquet final, c'est divin! Tout se termine bien et ils se rhabillent enfin. Elle lui fait la bise et ne peut s'empêcher de lui poser la question qui lui brûle les lèvres: Pourquoi lui a-t-il demandé de placer ses mains sur son beau marteau pendant sa sieste? La réponse de Paul a dû quelque peu la dégriser. S'il lui a demandé de poser ses mains sur lui, c'est tout simplement pour qu'elle ne les mette pas dans son portefeuille pendant qu'il dormait. Sacré Paul!



Nous avons repris le chemin du bercail et, une fois à Ostende, le bateau subit un entretien complet bien mérité. Tout y passa et les bouchains furent vidés et nettoyés soigneusement. C'est dans l'un d'eux que l'on retrouva le portefeuille de mon second du stokehold. Il était simplement tombé de sa poche revolver.

*Texte et photos: G. Linet*



# Reisverhaal van de Hoogzeemijnenveger M904 De Brouwer (V)

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

## De Divisie

Voor de eerste maal sinds ons vertrek uit België krijgen we, om de maand af te sluiten, voor onze zondag, een 'Divisie'. Dit is een zeer oud marinegebruik waarbij manschappen en hun dienstoversten worden geschouwd door de commandant. Het komt erop aan goed gewassen en geschoren te zijn en gekleed in het beste en properste uniform, kortom er zo netjes mogelijk uit te zien. De commandant, de 1ste officier en zijn gevolg keuren de manschappen, stellen eventueel enkele vragen of maken opmerkingen.

In het algemeen zijn er weinig persoonlijke opmerkingen maar de bemanning in haar geheel kan de strenge uitbrander van de commandant niet ontlopen. Hij is nl. niet te spreken over ons algemeen gedrag zowel aan boord als aan wal. Volgens de 'ouwe' heerst er een gebrek aan eerbied, de discipline is soms zoek en de kledij is niet altijd correct en moet verbeteren...

Dat mag niet meer. Geen hoofddekseel, hemd open of uit de broek, kousen noch schoenen aan: zulk 'uniform' wordt niet meer getolereerd aan boord, al is het maar werkkledij. Zijn preek gaat echter bij iedereen het ene oor in en het andere uit; zulke preek hoort nu eenmaal bij de Divisie. Al met al mogen we niet klagen: één bolwassing om de vier maanden is nog zo kwaad niet; in St Kruis is er bijna elke week een Divisie, maar ja, St Kruis is dan ook een opleidingscentrum.



**Dat mag niet meer.** Geen hoofddekseel, hemd open of uit de broek, kousen noch schoenen aan.



**Dit is wel goed maar het kan beter...**

## De groeten van het thuisfront

De fuel tanks staan bijna terug op reserve. Dat betekent een trip naar Ango-Ango om bij te tanken. Op 2 augustus vertrekken wij zeer vroeg in de morgen en 's avonds liggen we vast aan de kade in Boma. Morgen staat er ons een belangrijke gebeurtenis te wachten; het is nl. onze beurt om via de wereldzender Brussel rechtstreeks contact te hebben met onze familie of geliefden.

Na het inslaan van levensmiddelen en drinkwater keren wij 's anderendaags in de namiddag terug naar Banana. De kans is groot dat wij hier blijven liggen tot 16 augustus; we zijn nl. aan een rustperiode toe van ongeveer 14 dagen.

Die rustperiode wordt ingezet met de radioverbinding met Brussel. Het is helaas slechts een éénrichtingsgesprek, Brussel-Banana. Na het avondeten blijft iedereen vol spanning aan boord in zijn eigen mess. Van intimiteit hebben ze bij de Zeemacht nog niet gehoord, bijgevolg kan iedereen horen wat uw moeder, vader, vrouw en kinderen of geliefden u te vertellen hebben. De intercom staat ingeschakeld op de radio, niemand wil een woord missen van de berichten die doorkomen vanuit Brussel. Er zijn er voor bijna iedereen, van ouders, vrouwlief, zoon of dochter, verloofde of vriendin. Er is voor haast elkeen een goed woordje en allen verlangen zo vlug mogelijk weer samen te zijn. Maar niet alle berichten zijn lovend: enkelen onder ons krijgen een uitbrander omdat ze vergeten zijn te schrijven of een kaartje te sturen naar zus of zo. Men kan aannemen dat, ondanks het feit dat iedereen kan meeluisteren, deze uitzending een opkikkertje is voor ons moreel.

## Rustperiode aan wal

Voor de bemanning breekt een rustperiode van 14 dagen aan. Per wachtbeurt zal men één week kunnen doorbrengen aan wal, op de Zeemachtbasis natuurlijk. De onderofficieren worden ondergebracht in het zuidelijk deel van het paviljoen, de manschappen in het noordelijk deel. De eerste beurt is voor de stuurboordwacht, de bakboordwacht blijft aan boord slapen.

Op 4 augustus beginnen de oefeningen voor de inlandse commando's en de Portugese soldaten. Als voorbereiding op de komende gemengde manoeuvres trainen zij om zo vlug mogelijk te ontschepen.

Voor ons gaat de de rustperiode normaal verder.

## Dinsdag 9 augustus

De bakboordwacht –waartoe ik behoor– is aan de beurt om aan wal te gaan slapen. Het wordt een hele verhuis: de stuurboordwacht komt terug aan boord en de anderen verhuizen met hebben en houden naar de wal. Maar overdag keren wij

terug aan boord voor de normale werkzaamheden. Het is enkel maar 's avonds dat wij aan wal gaan om er te slapen. Meer dan slapen aan wal zit er dus niet in; van rustperiode gesproken! Zoals steeds wordt de generator om 23.00 stopgezet en zitten wij in het pikdonker; een voordeel voor de niet-briefschrijvers: die hebben nu een goed excuus om niet te moeten schrijven.

## De ontdekkingsreizigers

De oefeningen met de commando's zijn volop aan de gang. Wij hebben er niet veel mee te maken. De dinghy's die zij gebruiken voor hun landingen vanuit zee liggen in de namiddag op het strand te drogen en dat brengt ons op de gedachte om ze van de commando's te lenen. We zouden ze tijdens onze rustperiode kunnen gebruiken voor een verkenningstocht in de mysterieuze 'Kreek' die rechtover onze basis ligt. Reeds tweemaal werd door zeilers getracht met een volledig opgetuigde walvis-sloep de Kreek te verkennen maar de pogingen mislukten telkens: ofwel was de stroming te sterk, ofwel de wind te zwak en na een uur zeilen waren ze geen meter vooruit gekomen. De vraag wordt gesteld aan onze 1ste officier en, wonder boven wonder, de nodige stappen worden ondernomen bij de Landmacht om twee namiddagen te mogen beschikken over vier dinghy's; wij krijgen tevens toestemming van onze commandant. Morgennamiddag mag een deel van de bemanning op avontuur en overmorgen de anderen.

## Woensdag 10 augustus

Ik behoor tot de eerste groep. Om 14.30 staan de 'avonturiers' klaar voor de tocht. De vier dinghy's zijn elk bemand met zes man; in iedere dinghy bevindt zich een geweer met 50 oorlogspatronen. Wij dragen een zwembroek en een licht hemd. De leiding van de expeditie berust bij ASP Crepin; hij beschikt over een stafkaart van het gebied en een lichtpistool voor in geval van nood.

Daar gaat dan de 'expeditie'. Wij steken de inham over richting Kreek. Bij laag water staat de ingang tot de Kreek echter min

of meer droog en we zijn dan ook verplicht uit de dinghy's te klauteren en ze over een 300-tal meter te dragen; wij zakken tot aan onze knieën weg in de modder, brrr wat een luguber gevoel, wat zit er niet allemaal in die blubber? Geen paniek ... Zonder ongelukken, maar helemaal onder het slijk, bereiken we het open water van de Kreek. Wij nemen een flinke duik in het water om de modder weg te spoelen en daarna worden de dinghy's terug bemand.

We trekken verder de stroom op, het onbekende tegemoet; de stemming bij de 'avonturiers' is opperbest. De stroom slingert zich door het hart van de brousse. De bomen die met hun wortels in het water staan rijzen tientallen meters boven ons uit en het bladerdak is zo dicht dat wij amper zon of hemel kunnen waarnemen; werkelijk een indrukwekkend gezicht en gevoel. Hier en daar zit een vogel die ons nieuwsgierig uit de hoogte bekijkt. Bij sommige scherpschutters wordt het jagersinstinct wakker en zij trachten vanuit een wankel dinghy en met oorlogsmunitie een vogel neer te schieten; gelukkig voor de vogels hebben de schutters geen kans iets te raken en er komen slechts enkele pluimpjes naar beneden als de vogels wegvliegen tussen de dichte takken.

Wij dringen steeds verder het oerwoud binnen. Naargelang wij vorderen wordt de stroom steeds smaller en minder diep; op een bepaald ogenblik is hij zelfs niet breed genoeg voor onze dinghy's en zijn wij verplicht eruit te kruipen en verder te ploeteren door het water met de dinghy's op hun zijkant.

We zijn nu ongeveer drie uren onderweg; het is zo ongeveer 17.30 als de kop van de expeditie komt vast te zitten. Vóór ons is er niets anders te zien dan naakte boomwortels waaronder het stroompje verdwijnt. Daar staan dan de avonturiers! Binnen een half uur zal de avond vallen en zal het pikdonker zijn. De poging om dwars door de Kreek te trekken en dan de Congostroom stroomafwaarts af te varen is mislukt en we kunnen ze wel vergeeten. Er rest maar één oplossing voor ons probleem: terugkeren langswaar

wij gekomen zijn! Wat een pech! We hebben de ganse namiddag geroeid en geravot en de vermoeidheid laat zich stilaan voelen. Op de koop toe is het drijfvermogen van de dinghy's verminderd en moeten wij tegen de stroom in terug en dan nog in het donker. Jongens, jullie kunnen zich niet voorstellen wat voor avontuur dit is! We moeten er nu voor zorgen dat de vier dinghy's samenblijven. Voorop in de eerste dinghy zit de loods; hij moet de juiste richting vinden en aangeven en ze vervolgens doorgeven aan de anderen. Wij vorderen zeer zeer langzaam. Wij kunnen mekaar niet waarnemen; alles gebeurt op het geluid en met de nodige tastzin. De moeilijkste ogenblikken zijn die wanneer de stroom een scherpe bocht maakt; we kunnen erop wedden dat we in de wortels van de bomen zullen terechtkomen. Boven het woud flitst nu en dan het zoeklicht van het Sjinkakasa-fort, maar verder is alles pikdonker. Na vier uur ploeteren horen wij in de verte het geluid van een motorboot. Maar het duurt nog een eeuwigheid voor we de lichtbundel van onze motorboot zien. Een hele opluchting voor iedereen! Het is inderdaad hoog tijd dat ons avontuur op zijn einde loopt want we zijn al verplicht water te hozen met de handen. Rond 22.30 worden de dinghy's met elkaar verbonden en vastgemeerd aan de motorboot die ons dan verder de Kreek uitsleept. Wij mogen van geluk spreken dat het water hoog staat zodat de motorboot ons zonder problemen naar het open water van de stroom kan slepen. Rond 23.15 bereikt hij met zijn sleep ons schip.

We zijn zeer verbaasd niet het minste licht te bespeuren; er is zelfs geen licht aan boord van de De Brouwer. We vernemen dat die verduistering te wijten is aan een alarmoefening en daarom is er dan ook 'black-out' aan boord; geen wonder dat het hier overal pikdonker is.

We versterken nog vlug de innerlijke mens, laven onze dorst en varen dan in stilte naar de wal om er de rest van de nacht in een bed door te brengen.

Het was een prachtig avontuur dat ik niet vlug zal vergeten. Jammer genoeg krijgt de tweede ploeg ingevolge dit incident de kans niet om de expeditie over te doen en ze eventueel tot een goed einde te

brenge. Het commando vindt het veel te gevaarlijk en bovendien zijn er manoeuvres.

### Donderdag 11 augustus

Wij bevinden ons nog steeds in de alarmfase. Het zijn vooral de commando's die oefeningen moeten doen. 's Avonds vuren we vanaf onze ligplaats enkele 'star shells' af in de richting van de Kalamu. Het dorp is verlicht als bij klaarlichte dag; enkele inboorlingen vluchten weg in paniek.

Morgen lopen de manoeuvres ten einde. Hopelijk zal de rust op de basis terugkeren. Als alles volgens plan verloopt gaan we van 18 tot 23 augustus naar Luanda in Portugees Angola, maar zover zijn we nog niet. Eerst staat er ons echter nog een beloftevol weekend te wachten.

### Op uitstap naar een voetbalmatch!

De militairen van de basis van Kitona gaan dit weekend voetballen in Tshela en, als tegenprestatie voor onze uitnodigingen aan boord, hebben zij enkele bemanningsleden van de De Brouwer –waaronder ikzelf– uitgenodigd om de trip mee te maken als supporter. Tshela ligt op ongeveer 250 km van Banana; we zullen er met de wagen naartoe rijden.

### Zaterdag 13 augustus

Na de ronde van de commandant die zonder problemen verloopt maken wij –nl. Ryckoort (mec.), J. Deward (dek), G. Rubay (teleg.), Patcas (verpleg.), ikzelf en nog enkele miliciens– ons klaar voor het veelbelovend weekend. Om 11.45 staat op de basis de vrachtwagen te wachten. De bagage wordt ingeladen en wij kruipen aan boord. Blijgezind vertrekken we naar Kitona. Aldaar wordt onze bagage overgeladen in voertuigen van de Landmacht wat zo'n half uurtje in beslag neemt. Dan zijn

we klaar voor de trip die ons door een deel van de Beneden-Congo zal voeren.

De reis loopt door de brousse, langs dichtbegroeid struikgewas en door bossen. De weg is vanzelfsprekend niet verhard en zit vol met diepe putten zodat we flink dooreen geschud worden. Op de koop toe werpen de vrachtwagens hoge, rode stofwolken op met het gevolg dat we er na een tijdje uitzien als roodhuiden en onze zo prachtige, witte uniformen donkerrood zijn. De rit duurt tot laat in de namiddag en rond 18.00 komen wij aan in Lukula waar overnachting is voorzien.

Het personeel van de Landmacht heeft er een tentenkamp opgeslagen en zoals het past beschikt het kamp over een veldkeuken. Met zijn zevenen krijgen we een van de verstgelegen tenten toegewezen. Er rest nog voldoende tijd om ons vóór het eten in onze nieuwe verblijfplaats te installeren.

Na het avondeten is er een bal voorzien; wij mogen eraan deelnemen op voorwaarde dat wij ons beste wit uniform aantrekken maar dat valt bij ons in slechte aarde. Hoe dan ook heb ik niet veel zin in dansen en stel ik het meer op prijs om wat in de onmiddellijke omgeving te gaan wandelen.

Het terrein waarop we kamperen is ter beschikking gesteld door de eigenaar van een koffieplantage. Tijdens de avondwandeling is er buiten enkele inlanders weinig bekijks en we keren dan maar vlug





terug naar onze tent waar wij ons bij het licht van een petroleumlamp voor de nacht installeren.

### Zondag 14 augustus

De nacht is betrekkelijk goed verlopen en tegen de morgen zijn we nog altijd in leven; alhoewel enkelen onder ons een prik van een mug of ander insect hebben gekregen, werden we niet verslonden door mieren en ander ongenood ongedierte. Maar als we ons hoofd buitensteken zien we dat de buitenkant van de tent volledig bedekt is met insecten. Wij genieten in open lucht, zoals echte pioniers, van een stevig ontbijt. We zijn vrij tot 10.00 en besluiten nu eens op verkenning te gaan bij klaarlichte dag. We moeten niet bang zijn voor wilde dieren: die zitten, jammerlijk genoeg, allemaal achter tralies in de Zoo in Antwerpen.

Om 10.00 vertrekken wij per jeep voor de laatste 60 km naar Tshela. We hebben onze witte uniformen veilig opgeborgen om ze min of meer te beschermen tegen de rode stofwolven, want we wensen in een proper wit uniform te verschijnen in de stad. Wij rijden door de vlakten

van de Beneden-Congo waar wij de weelderige plantengroei bewonderen en na een uurtje bereiken we Tshela. Hier wonen een honderdtal blanken. We nemen contact op met de plaatselijke autoriteiten waarna de commissaris ons naar een van de twee hotels die de stad rijk is begeleidt. Wij hebben het gevoel behandeld te worden als ereburgers. Alvorens de innerlijke mens te versterken maken we een wandeling in de stad. De

huizen staan hier ver uiteen waardoor de stad heel uitgestrekt is. We ontdekken geen noemenswaardige bijzonderheden en keren dan ook vlug terug naar ons hotel waar wij een lekker middagmaal voorgeschoteld krijgen. Het lag in onze bedoeling om na het eten de verkenning van de stad verder te zetten maar de tropenzon staat recht boven ons hoofd en wij besluiten dan maar te genieten van een siësta.

Om 16.00 wordt er verzamelen geblazen en vertrekken we per vrachtwagen naar het voetbalveld. Een half uur later wordt onder grote belangstelling van zowel blanke als zwarte supporters de aftrap gefloten van de match tussen Baki – de militaire ploeg van Kitona – en Tshela. Ik sta in bewondering voor de inheemse spelers die, met maar één voetbalschoen aan, hun blote voet gebruiken om de bal te trappen, en voor de spelers van Baki die over het bruin stofferige voetbalveld draven. Beide elftallen zijn aan mekaar gewaagd en het spel is gelijk oplopend; maar het is de ploeg van Baki die het eerst scoort en de eerste helft afsluit met het meesterlijk missen van een strafschop. Tijdens de tweede helft hebben de spelers meer last van de hitte en de stand blijft 1-0.

We keren terug naar het hotel waar we de overwinning van Baki vieren. Rond 21.30 gaan we in een uitbundige stemming naar het restaurant voor het avondmaal. Daarna wordt een echt feest opgezet met een drankje en een dansje. Rond 2 uur in de morgen vertrekken we met de vrachtwagen terug naar het kamp. Onderweg val ik in slaap en eens aangekomen in het kamp kruip ik slaapdronken in bed.

### Maandag 15 augustus

Het is al laat in de morgen als we gewekt worden maar er rest nog tijd om te genieten van een ontbijt en het kamp te helpen opbreken. Het middagmaal wordt in open lucht genomen. Daarna vertrekken we richting Banana waar we gebroken, moe en dik onder het rode stof laat in de namiddag aankomen. Eerst spoelen we het stof uit onze keel en vervolgens genieten we van een stortbad. Tijdens het avondmaal worden in het lang en het breed de reisbelevissen verteld aan onze vrienden die de voetbaltrip hebben gemist.

Hiermee wordt de ontspanningsperiode afgesloten. De De Brouwer en zijn bemanning zijn terug klaar om met volle moed hun nieuwe opdracht aan te vangen. Morgen gaan we voor een lange periode terug naar zee.

*Wordt vervolgd*

*Tekst en foto's:*

*IOM (b.d.) H. De Scheemaeker*



# On mande de Kiel: Un nouveau sous-marin pour l'Afrique du Sud

Le 3 novembre dernier s'est déroulé à Kiel, aux chantiers navals Howaldtswerke-Deutsche Werft-HDW, la cérémonie officielle de commissionnement d'un sous-marin conventionnel baptisé S 101, premier d'une série de trois achetés par la South African Navy. Ceux-ci sont destinés à remplacer les S 97 Spear, S 98 Umkhonto (ex-Emily Hobhouse) et S 99 Assegaai (ex-Johanna Van Der Merwe) de la Classe Daphné (Fr.), désarmés depuis 2003.

De nombreuses personnalités, telles Mosioua Lekota, Ministre de la Défense, le Vice-amiral Rifiloe Mudimu, chef d'E.M. de la Marine sud-africaine, le général G. Ngwenya, (CHOD), et le Vice-amiral Lutz Feldt, chef d'E.M. de la Marine allemande, assistèrent à cette importante manifestation aux côtés des principaux dirigeants du chantier. En tout, plus de 380 personnes!

C'est en 1999, le 3 décembre, que la République d'Afrique du Sud signait avec ce chantier du Schleswig-Holstein un contrat d'achat de trois unités de la Classe 209/1400 pour un montant de € 650 millions. La mise sur cale du S 101 eut lieu le 22 mai 2001 et son lancement en juin 2004. La livraison des deux unités suivantes,

les S 102 et S 103, est prévue en principe pour l'année prochaine.

D'ici quelques semaines et à l'issue de multiples sorties d'entraînement en mer Baltique, le S 101, commandé par le CPC Garry Kretschmer et ayant 30 hommes d'équipage à son bord, quittera définitivement la base de Kiel pour rallier en février 2006, en une quarantaine de jours, sa base de Simons-town en Afrique du Sud.

Mentionnons que plus d'une soixantaine de submersibles de ce type ont déjà été commandés, et livrés, par le holding H.D.W., e.a. au Chili (2 unités: 1980); Brésil (5 unités: 1982-1984 et 1995); Turquie (8 unités: 1987-1993 et 1999), Indonésie (2 unités: 1977), Corée du Sud (9 unités), etc., preuve que les chantiers navals allemands maîtrisent abso-



De g. à dr.: RADM Hennie BESTER, VADM Refiloe MUDIMU - Chief of S.A. Navy, Gary KRETSCHMER, CO-S 101; Mosioua LEKOTA, Min. Def et 1e CHOD, le général G. Ngwenya.

lument la technique 'sous-marine' depuis des décennies.

Dans une prochaine livraison nous partirons à la découverte de cette nouvelle unité qui, selon les commentaires recueillis sur place, se révèle d'ores et déjà un outil performant de haute technologie.

*Saint Bernard du Spuikom*

*Photos:*

*© G.A.H.Toremans et Fr. Philips*



Paré à envoyer les couleurs!

Longueur: 62,0 m  
Diamètre: 6,2 m  
Déplacement en surface: 1.450 t.  
Déplacement en plongée: 1.600 t.  
Equipage: 30 hommes  
Vitesse en surface: < 10 Kn  
Vitesse en plongée: > 20 Kn  
Autonomie: plus de 8.000 nautiques  
Endurance: env. 45/50 jours  
Propulsion: 4 diesels / générateurs  
Armement: 8 tubes lance-torpilles

# InfoMarine

## Aankoop van nieuwe fregatten voor onze Marine

In de algemene context van het Stuurplan en – meer in het bijzonder – van de optimalisatie van de capaciteiten van de strijdkrachten, heeft de Ministerraad op 18 november op voorstel van de Minister van Defensie, zijn goedkeuring gegeven voor de aankoop van twee M-fregatten van de Koninklijke Nederlandse Marine.

De aankoop van deze schepen zal toelaten dat Defensie zijn internationale verplichtingen in het domein van de marinecomponent verder blijft nakomen, door het inzetten van een multifunctioneel instrument, dat perfect aangepast en voldoende flexibel is om – samen met onze partners – tussen te komen in gans het spectrum van de maritieme operaties, en meer bepaald in de strijd tegen het terrorisme en de handel in verdoevende middelen.

Daarnaast zal de aankoop van deze M-fregatten ons toelaten om de reeds zeer nauwe samenwerking met onze Nederlandse partners, in het domein van de marine, verder uit te diepen.

## Achat de nouvelles frégaates pour notre Marine

Dans le contexte général du Plan Directeur et plus particulièrement, de l'optimisation des capacités des Forces armées, le Conseil des ministres a approuvé le 18 novembre sur proposition du ministre de la Défense, l'acquisition de deux frégaates de type M de la marine royale néerlandaise.

L'acquisition de ces navires permettra à la Défense de continuer à respecter ses engagements internationaux dans le domaine de la Composante Marine, par la mise en œuvre d'un outil multifonctionnel, qui est parfaitement adapté et suffisamment flexible pour intervenir, avec nos partenaires, dans tout le spectre des opérations maritimes et plus particulièrement, la lutte contre le terrorisme et le trafic de stupéfiants.

Par ailleurs, l'acquisition des frégaates de type M permettra d'approfondir encore d'avantage, la collaboration déjà très étroite avec nos partenaires néerlandais, dans le domaine de la marine.



### Uitzonderlijke éénmalige voorjaarsactie: de wapenschilden in promotie

#### Offre exceptionnelle et unique: les crests en promotion

Alle wapenschilden in keramiek die besteld worden in de maand februari 2006 en waarvan de mal in voorraad is (lijst telefonisch verkrijgbaar), genieten een éénmalige korting van 15%, wat neerkomt op € 25 i.p.v. van € 29,50.

Het is de gedroomde kans om een aandenken van uw schip aan te schaffen, een verzameling op te starten of te vervolledigen. Deze wapenschilden zijn de meest favoriete geschenken die aangeboden worden door onze commandanten tijdens officiële bezoeken zowel in België als in het buitenland.



Tous les crests en céramique commandés durant le mois de février 2006 et dont le moule est toujours en réserve (liste disponible par téléphone), bénéficieront d'une réduction unique de 15%; ils ne coûteront donc que € 25 au lieu de €29,50.

C'est l'occasion rêvée de vous procurer un souvenir de votre navire, de commencer ou de compléter une collection. Ces crests sont les cadeaux privilégiés offerts par nos commandants lors de visites officielles aussi bien en Belgique qu'à l'étranger.

### BNS F912 Wandelaar wordt de Bulgaarse F41 Drazki

Op 21 oktober jl. had op de marinebasis te Zeebrugge, in aanwezigheid van de Belgische en de Bulgaarse ministers van Defensie, A. Flahaut en Veselin Vitanov Bliznakov, de stafchefs van beide landen, de verantwoordelijken van beide marinecomponenten, ADF W. Goethals en Vice-admiraal Minko Kavaldzhiev, en meerdere andere prominenten, de officiële overdracht plaats van het fregat F 912 aan de Bulgaarse Marine.

Herinneren wij eraan dat de kiellegging van de **Wandelaar** plaatsvond op 10 april 1975 bij Boelwerf te Temse; in 1977 werd hij te water gelaten en



op 3 oktober 1978 in dienst gesteld. Dit derde schip van een serie van vier, dat gedurende 25 jaar, onder 24 bevelhebbers, opereerde bij onze Marine, onderging vanzelfsprekend regelmatig aanpassingen en wijzigingen in functie van nieuwe opgelegde taken en dreigende gevaren.

Voortaan draagt dit fregat de naam **F41 Drazki** (De Dappere); het staat onder het bevel van KVK Pancho Filipov Panchev en zal functioneren als vlaggenschip van de Bulgaarse Marine en ingezet worden in de Zwarte en de Middellandse zee ter bestrijding van de drugstrafiek, de mensenhandel, de smokkelarij en eventuele terroristische bedreigingen. Zijn naam, Drazki, verwijst niet alleen naar de torpedoboot die op 21 november 1912 de Turkse kruiser **Hamidieh** tot zinken bracht tijdens de Balkanoorlog, maar ook naar het eerste schip met die naam, een 38 meter lange stoomgedreven torpedoboot met een waterverplaatsing van 98 t, die gebouwd werd bij Schneider-Creusot & Co te Toulon en die zich thans in het maritiem museum van Varna bevindt.

De verkoop op 17 maart jl. voor een bedrag van 23 miljoen euro hield eveneens de levering in van een belangrijke voorraad wisselstukken en van een 'training package'. In het kader daarvan arriveerden in de loop van februari 2005 reeds 78 manschappen te Zeebrugge voor een opleiding in drie fases: theoretische

### Le BNS F912 Wandelaar devient le F41 Drazki bulgare

C'est en présence des ministres de la Défense belge et bulgare, A. Flahaut et Veselin Vitanov Bliznakov, des chefs d'E-M. des deux pays, des responsables des composantes navales, l'ADF W. Goethals et le Vice-amiral Minko Kavaldzhiev et de nombreuses autres



personnalités, que s'est déroulée le 21 octobre dernier à la base de Zeebruges, le transfert officiel de la frégate F 912 à la Marine bulgare.

Rappelons que le **Wandelaar** a été mis sur cale le 10 avril 1975 chez Boelwerf à Temse, qu'il fut lancé en 1977 et commissionné le 3 octobre 1978. Cette troisième unité d'une série de quatre, qui a opéré au sein de notre Marine pendant plus de 25 ans, sous 24 commandants, a bien sûr été régulièrement adaptée et modifiée au cours de sa carrière pour pouvoir faire face à de nouveaux types de missions et à l'émergence de menaces asymétriques.

Rebaptisée désormais **F41 Drazki** (La Courageuse), cette frégate commandée par le CPC Pancho Filipov Panchev oeuvrera comme navire-amiral de la flotte bulgare et sera engagée selon ses dires, en mer Noire et en Méditerranée, dans la lutte contre le trafic de drogue, la traite des êtres humains, la contrebande et d'éventuelles menaces terroristes. Son nom, Drazki, fait non seulement référence au torpilleur qui coula le croiseur turc **Hamidieh** le 21 novembre 1912 pendant la guerre des Balkans, mais aussi au premier navire de ce nom, un torpilleur à vapeur long de 38 m, pour 98 tx. de déplacement, qui fut construit en 1904 aux chantiers Schneider-Creusot & Co à Toulon et qui est à présent conservé au Musée naval de Varna.

La vente du navire pour un montant de € 23 millions, qui fut signée le 17 mars dernier, comprenait également une importante réserve de pièces de rechange et un 'training package'. C'est ainsi que les 78 hommes du premier équipage bulgare sont arrivés à Zeebru-

## InfoMarine

vorming van 14 februari tot einde maart; 'on-the-job training' tot 16 juli en tenslotte 'sail safe' van half augustus tot 19 oktober. Het was dan ook *Ready for sea* dat de **Drazki**, met aan boord een team van twaalf technici van onze Marine, op 22 oktober in de vroege morgen het anker lichtte met bestemming Burgas, zijn nieuwe thuishaven.

Naar aanleiding van deze aankoop verklaarde Vice-admiraal Kavaldhiez dat dit fregat niet alleen de omvang van de Bulgaarse marine vergrootte maar dat ook ... «*The transfer is the first major step in the Bulgarian Navy's renovation and a big step in its transition to NATO compatibility. The purchase of the BNS Wandelaar considerably reduces our procurement expenditure for the near future and will reduce the operational costs of our navy's older platforms. We plan to deploy Drazki in support of Operation Active Endeavour by the end of 2006*». Trouwens, in functie van de budgettaire mogelijkheden van Bulgarije, is het niet uitgesloten dat dit land binnen

ges à la mi-février 2005 pour y suivre une formation divisée en trois volets: entraînement théorique du 14 février à fin mars; 'on-the-job training' de fin mars au 16 juillet, et enfin 'sail safe' de la mi-août au 19 octobre. Et c'est *Ready for sea* que le **Drazki** leva l'ancre le 22 octobre dans la matinée à destination de Burgas, son nouveau port d'attache; un team de douze techniciens de notre Marine était également à bord.

A propos de cette acquisition le Vice-amiral Kavaldhiev devait déclarer qu'elle augmentera considérablement les capacités de la Marine bulgare et qu'en outre ... «*The transfer is the first major step in the Bulgarian Navy's renovation and a big step in its transition to NATO compatibility. The purchase of the BNS Wandelaar considerably reduces our procurement expenditure for*



*the near future and will reduce the operational costs of our navy's older platforms. We plan to deploy Drazki in support of Operation*

afzienbare tijd eveneens onze twee andere fregatten aanschafft!

*Active Endeavour by the end of 2006*». Et, compte tenu des possibilités budgétaires de la Bulgarie, il n'est d'ailleurs pas exclu qu'elle se porte également acquéreuse de nos deux autres frégates dans un proche avenir!

Van zijn kant verklaarde minister Flahaut dat hij heel gelukkig was met die transactie en dat bovendien «... de transfer van de Wandelaar nieuwe horizonten opende inzake de samenwerking tussen beide landen en de globale capaciteit van de Nato en de Europese Unie versterkte, aangezien Bulgarije nu in staat is zelf onze gemeenschappelijke belangen in haar invloedssfeer, de Zwarte zee, te verdedigen. Vandaag gaat het om de overdracht van een schip. Morgen zullen wij nagaan in welke mate we die samenwerking, die naar mijn gevoel kan en moet leiden naar een Europese Marine, kunnen opvoeren (...)».

Aussi, tout en se félicitant de cette opération, le Ministre Flahaut devait déclarer qu'«... avec le transfert du Wandelaar; c'est une nouvelle dimension de la coopération entre nos deux pays qui voit le jour et qui vient renforcer les capacités globales de l'OTAN et de l'Union Européenne, puisque la Bulgarie sera maintenant à même d'assurer elle-même la défense de nos intérêts communs dans sa sphère d'influence privilégiée de la mer Noire. Aujourd'hui, nous transférons un navire. Nous verrons demain de quelle manière donner encore plus de corps à cette coopération qui à mes yeux, peut et doit préfigurer la future Marine européenne (...)».

Laat ons om te besluiten *Fair winds and following seas* wensen aan dit schip dat nauw aan het hart ligt van allen die aan boord gediend hebben!

Souhaitons donc *Fair winds and following seas* à ce navire qui restera malgré tout gravé dans le cœur de tous ceux qui ont servi à son bord!

Tekst/Texte: Saint Bernard du Spuikom

Photos/Foto's: Fr. Philips & G.A.H.Toremans



### Nieuwe aanstellingen bij de Marine

De Minister van Defensie en de Chef van Defensie hebben tot volgende aanstellingen beslist:

Op 03 oktober 2005 heeft Divisieadmiraal ROSIERS de functie van ACOS STRAT. (Onderstafchef Strategie) overgenomen.

Le 03 octobre 2005 l'Amiral de Division ROSIERS a repris la fonction de ACOS STRAT. (Sous-chef d'état-major Stratégie).

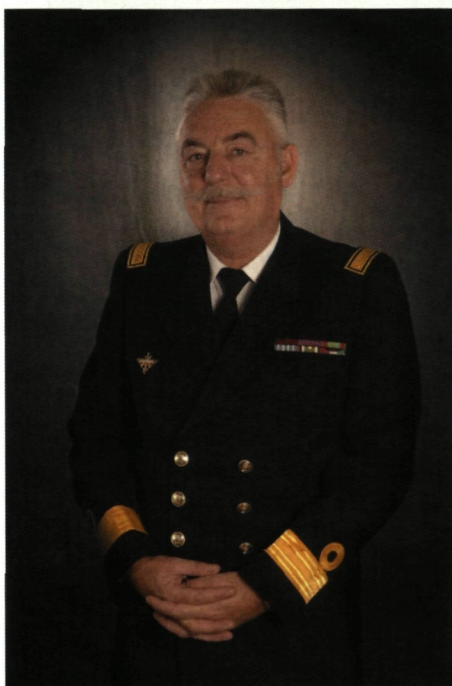


Le 10 octobre 2005 le Capitaine de vaisseau WITTOCK est devenu le chef de la Division «C & I» (CIS et Infra) de la Direction générale «Material Resources» (DGMR).

Op 10 oktober 2005 werd Kapitein-ter-zee WITTOCK chef van de Divisie «C & I» (CIS en Infra) van de Algemene Directie «Material Resources» (DGMR).

Op 22 december 2005 werd Kapitein-ter-zee ROBYNS Commandant van de Marinecomponent (NCC) en aangesteld als Flottielje admiraal. De verslaggeving van zijn investituur zal U in de volgende uitgave van ons tijdschrift vinden.

Le 22 décembre 2005 le Capitaine de vaisseau ROBYNS est devenu le Commandant de la Composante Marine (NCC) et a été commissionné comme Amiral de flottille. Vous trouverez le compte-rendu de son investiture dans notre prochaine édition.



### Nouvelles mises en place à la Marine

Le Ministre de la Défense et le Chef de la Défense ont décidé les mises en place suivantes:





21 september was een grote feestdag voor de Damars. Stel u voor, de eerste onder hen traden 30 jaar geleden in dienst. Meer bepaald op 5 mei 1975 stapten de dertig eerste 'vrouwelijke vrijwilligers', 15 nederlandsstalige en 15 franstalige, binnen in het Klein Kasteeltje. De Damars zijn vandaag met z'n 305 in actieve dienst, 12% van het actief personeel van de Marine. Deze dames die in het begin niet mochten

Le 21 septembre dernier elles étaient à la fête, imaginez-vous les premières d'entre elles sont rentrées il y a plus de 30 ans: le 5 mai 1975, plus exactement: les trentes premières «auxiliaires féminines» dont 15 francophones et 15 néerlandophones franchissent alors les portes du Petit-Château. Les Damars se sont les copines d'abord ou 305 femmes en service actif actuellement, ce qui représente plus de 12 pourcent de l'actif de la Marine. Ces dames qui au début ne pouvaient pas naviguer et qui ont du faire leur place parmi des hommes ayant parfois du mal à accepter leur présence, se retrouvent partout actuellement, dans toutes les spécialités et à bord de tous les types de navires que compte notre Marine. C'est en 1990 qu'elles purent embarquer pour la première fois.



meevaren – slechts vanaf 1990 mochten ze inschepen – en die 'hun mannetje' moesten staan temidden mannelijk personeel dat het soms moeilijk had om hen te aanvaarden, vindt men nu overal, in alle specialisaties en op alle types schepen van de Marine.

De Marine stond erop hen hulde te brengen. Niet alleen aan de eerste onder hen maar ook aan alle Damars in actieve dienst, de gepensioneerden en zij die de dienst verlaten hebben. Allen waren ze uitgenodigd op een groots feest op 21 september te Brugge: samenkomst op de Burg en défilé in de stad voor het oog van heel wat verwonderde toeristen. Een pauze was voorzien op 't Zand waar hen de gelegenheid geboden werd om een terrasje te doen en herinneringen op te rakelen: «Herinner je je nog die eerste jaren? Wat ben ik blij je terug te zien ...». Sommige onder hen haalden oude foto's boven. «Allez, tijd om op te stappen!». Terug



La Marine a tenu à leur rendre hommage, non seulement aux premières mais à toutes les Damars d'actives, pensionnées ou ayant quitté entretemps. Elles avaient été conviées, le 21 septembre à une fête de format: rassemblement sur le burg, défilé en ville sous l'œil étonné des touristes. Nos Damars firent une pause sur le 't Zand et c'est là qu'assise à la terrasse d'un café, elles se remémorent leurs bons moments: «Tu te souviens de notre époque? Comme je suis heureuse de te revoir». Et certaines d'entre elles de ressortir d'anciennes photos....

## InfoMarine



Allez debout on se remet en route, retour au burg pour la partie officielle de la cérémonie. Deux pelotons avaient été formés pour l'occasion; pour marquer la différence, l'un défile en jupe et l'autre en pantalon. Dans son allocution, le Vice-amiral Michel Hellemans a tenu à remercier tout le monde et dans le cadre des 10 ans du Conseil des femmes, il a tenu à donner un plus à cet événement. Les remerciements allèrent également à la ville de Bruges et au 1er-maître chef honoraire Maurice Michielsens à qui un diplôme fut remis. L'Amiral ajouta que les Damaras sont la carte de visite de la Marine et qu'elles sont chaque année présentes au défilé du 21 juillet. La cérémonie se clôtura par une remise de décoration dans les ordres nationaux. La fête s'est clôturée par une réception suivie d'un walking dinner à l'hôtel Crown Plaza.

naar de Burg voor het officiële gedeelte van de plechtigheid. Twee pelotons werden gevormd en, om eens anders te doen, defileerde het ene in rok en het andere in lange broek. Daarop volgde de toespraak van Vice-admiraal Michel Hellemans die iedereen dankte en, in het kader van 10 jaar Vrouwenraad erop stond aan deze viering een speciaal cachet te geven. Dank werd ook betuigd aan de Stad Brugge en aan ere 1ste meester-chef Maurice Michielsens die een diploma ontving. De admiraal voegde eraan toe dat de Damaras het visitekaartje waren van de Marine en wees er ook op dat zij elk jaar deelnamen aan het défilé van 21 juli te Brussel. De officiële plechtigheid eindigde met de overhandiging van eretekens in de nationale ordes. Daarop had een receptie plaats, gevolgd door een walking dinner in het hotel Crowne Plaza.



Ex-Damar E. Brootcoorens tijdens het verjaardagsfeest.

L'Ancienne Damar E. Brootcoorens était présente lors des festivités.



Damar Brootcoorens in een mannenwereld.

La damar Brootcoorens dans un monde d'hommes.

Foto/photo: Collection E. Brootcoorens

## InfoMarine

Ontmoeting met **Marie-Anne Moutia-Rombaut**, stamnummer 19, verantwoordelijk voor het beheer van het computerpark op de Belgische ambassade te Parijs.

Zij is afkomstig uit Brugge en trad toe tot de Zeemacht op 1 april 1975. Via de media had ze vernomen dat er vrouwen werden aangeworven en ze vond dan ook dat zo jongens hun legerdienst konden doen, waarom dan geen meisjes... De Zeemacht zond haar als secretaresse naar Northwood in Groot-Brittannië waar zij haar toekomstige echtgenoot, een officier bij de RAF, leerde kennen en met wie zij in het huwelijk trad in 1981. Een jaar later zou zij de Zeemacht verlaten.



Twee vriendinnen vinden elkaar terug: Marie-Anne Rombaut et Josiane Vierendeels

Deux amies se retrouvent: Marie-Anne Rombaut et Josiane Vierendeels

Air Force qu'elle épousa en 81 et quittera la Force Navale en 82.

**Daniëlle Callebout** vervoegde de Zeemacht op 22-jarige leeftijd, na haar wetenschappelijke-B humaniora en cursussen medisch secretariaat. Zij maakte deel uit van de eerste 30 kandidaten en heeft stamnummer 90002 (de 90-serie is toegekend aan de vrouwen).

«Ik heb de Zeemacht vervoegd voor twee redenen: primo omwille van de economische crisis en ook om de gelijkheid tussen vrouwen en mannen in de verf te zetten. Ik wou mijn kost verdienen als een man en dan verscheen, ter gelegenheid van het Jaar van de Vrouw van de Verenigde Naties, de oproep voor vrouwelijke kandidaten in het leger in de kranten. Ik heb dan gesolliciteerd, heb selectietesten ondergaan in het Klein Kasteeltje en op 2 juni 1975 heb ik mij gepresenteerd te St-Kruis. Ik wenste absoluut bij de Zeemacht te gaan, de andere wapens interesseerden mij niet».

Meester-chef Daniëlle Callebout is gedurende heel haar carrière tewerkgesteld geweest in de administratieve diensten; haar afdelingshoofden en collega's waren er IMC André Boonen, Commandant Falise als SP-chef, IMC Trenpont, IMC Marcel Scheemaeker en IMC Pascal Bouzin. Sedert 1999 werkt zij, samen met IMC Adeline Wilmotte, op de dienst comptabiliteit van de kazerne Bootsman Jonsen. Haar 4 jaar oudere zus Claire, die de Zeemacht vervoegde in december 1975, is inmiddels gepensioneerd. Zij heeft nog een broer maar die is geen militair. Op drie jaar van haar pensioen is onze Damar van het eerste uur nog altijd een gelukkige Damar...



**Danielle Callebout** est entrée à la Force Navale à l'âge de 22 ans après ses humanités en scientifique B et des cours de secrétariat médical. Elle faisait partie des 30 premières et porte le n° de matricule 90002. La série 90 étant attribuée aux femmes.....

«J'ai rejoint la Force Navale pour deux raisons: d'abord à cause de la crise économique, ensuite pour mettre en évidence l'égalité entre hommes et femmes. Je voulais gagner ma vie comme un homme et l'appel de candidatures pour l'Armée est paru dans les journaux à l'occasion de l'année de la femme aux Nations Unies. J'y ai répondu, j'ai passé les tests de sélection au Petit-Château et suis entrée le 2 juin 75 à Sainte Croix. Je ne voulais que la Force Navale, les autres couleurs ne m'intéressaient pas.»

La Maître-chef Danielle Callebout est toujours restée dans le domaine de l'administration, elle a eu pour patrons et collègues les IMC André Boonen, le Commandant Falise comme chef SP, le IMC Trenpont, le IMC Marcel Scheemaeker et le IMC Pascal Bouzin. Depuis 1999, elle travaille au Bureau de comptabilité de la caserne Bootsman Jonsen avec la IMC Adeline Wilmotte. Sa sœur Claire, de 4 ans sont aînée la suivra et rejoindra la Force Navale en décembre 75 et vient de partir à la retraite. Danielle a encore un frère mais qui lui n'est pas militaire. A 3 ans de la retraite, notre Damar pionnière est aujourd'hui une Damar heureuse.....

Foto's/photos: J.-C. Vanbostal

## Bevelsoverdrachten - Remises de commandements

### Nieuwe commandant voor marinebasis Zeebrugge

Op dinsdag 8 november ging in de marinebasis van Zeebrugge een plechtigheid door tijdens dewelke KVK Koen Verbouw het bevel overnam van de Directie Kwartier- en Vlootondersteuning (de marinebasis van Zeebrugge). KVK Verbouw volgt in die functie FKP Marc De Jonghe op.

Aanstelling van KVK Verbouw door Flottielje admiraal W. Goethals, bevelhebber van de Marinecomponent



### Nouveau commandant pour la base navale à Zeebruges

La cérémonie de mise en place du nouveau commandant de la Direction Soutien à la Flotte et au Quartier (la base navale à Zeebruges) se déroula le mardi 8 novembre. C'est le CPC Koen Verbouw qui reprend le commandement de la base. Il est le successeur du CPF Marc De Jonghe.

Investiture du CPC Verbouw par l'Amiral de flottille W. Goethals, commandant de la Composante Marine.

### Franse Contre-amiral Guillaud brengt bezoek aan Marine

Op woensdag 7 september bracht de Franse contre-amiral Edouard Guillaud een werkbezoek aan de marinebasis in Zeebrugge. Admiraal Guillaud is 'Préfet maritime' van het Kanaal en de Noordzee. Na een programma in het kader 'actie van de Staat op zee' kreeg onze gast een rondrit in de basis en bezocht hij de scheepslift, het centrum voor hyperbare geneeskunde en de VTS-toren (Vessel Traffic Services - controletoren voor het scheepvaartverkeer) in Zeebrugge.

### Le Contre-amiral français Guillaud visite la Marine

Le mercredi 7 septembre le contre-amiral français Edouard Guillaud a rendu une visite de travail à la Base navale de Zeebruges. L'amiral Guillaud est le Préfet maritime de la Manche et de la Mer du Nord. Après un programme présenté dans le cadre de 'l'action d'état en mer', notre hôte put parcourir la base navale et visiter l'ascenseur à navires, le Centre de médecine hyperbare et les tours VTS (Vessel Traffic Services - tours de contrôle du trafic maritime) à Zeebruges.



Flottielje admiraal Goethals en Contre-amiral Guillaud (rechts & inzet).

L'Amiral de flottille W. Goethals et Contre-amiral Guillaud (droite & encart).

## Stad Vilvoorde bezoekt A963 Stern

Op vrijdag 9 september kreeg het 'ready duty ship' A963 Stern familiebezoek. Vijf jaar geleden aanvaardde de stad Vilvoorde inderdaad het peterschap van het schip en werd mevrouw Célie Dehaene meter ervan. Om de familiebanden voldoende strak aan te halen brengen meter en petekind elkaar op geregelde tijdstippen een bezoekje. Deze keer waren Jean-Luc Dehaene, ex-eerste minister en huidig burgemeester van Vilvoorde, zijn echtgenote Célie en een voltallige delegatie van de stad van de partij. Na een twee uur durend tochtje op zee had een gezellige barbecue plaats aan boord.



Célie en Jean-Luc Dehaene (midden) en de delegatie van de stad Vilvoorde; uiterst rechts ILZ Christ Roobrouck, commandant van de A963 Stern.

## La ville de Vilvorde visite le A963 Stern

Le 9 septembre dernier le 'ready duty ship' A963 Stern reçut une visite de famille. Il y a cinq ans en effet la ville de Vilvorde accepta le parrainage du navire et madame Célie Dehaene en devint la marraine. Afin de resserrer les 'liens familiaux', la marraine et le filleul se rendent régulièrement visite. Cette fois-ci Jean-Luc Dehaene, ancien premier ministre et actuel bourgmestre de Vilvorde, accompagné de son épouse Célie, et une délégation de la ville furent présents. Après une excursion en mer de deux heures les invités se sont retrouvés autour d'un barbecue.

Célie et Jean-Luc Dehaene (au milieu) accompagnés de la délégation de la ville de Vilvorde et le 1LV Christ Roobrouck, commandant du A963 Stern (1er à partir de la dr.).

## Havenbestuur Brugge-Zeebrugge op bezoek bij Marinecomponent

Op maandag 17 oktober was een delegatie van de raad van bestuur van de MBZ (Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen) bij de Marinecomponent te gast voor een werkbezoek. De MBZ is het autonome havenbedrijf dat belast is met de uitbating, het onderhoud, de expansie en de promotie van de havens van Zeebrugge en Brugge. De MBZ treedt op als havenbestuur en beslist over de concessie of verhuring van havenfaciliteiten en terreinen.



Vlnr. Flottielje admiraal W. Goethals, administrateur-generaal MBZ P. Kerckaert en voorzitter en afgevaardigd bestuurder MBZ J. Coens.

D. g. à dr.: L'Amiral de Flottille W. Goethals, l'administrateur général de la MBZ P. Kerckaert et J. Coens, président et administrateur-délégué de la MBZ.

## Le conseil d'administration du Port de Bruges-Zeebruges rend visite à la Composante Marine

Le lundi 17 octobre une délégation du conseil d'administration de la MBZ (Société d'exploitation des installations maritimes de Bruges) était l'hôte de la Composante Marine pour une visite de travail. La MBZ est une société portuaire autonome chargée de l'exploitation, du développement, de l'entretien et de la promotion des ports de Bruges et de Zeebruges. La MBZ fait fonction de direction du port et prend toutes décisions en matière de concession ou de location de terrains ou de facilités portuaires.

Teksten en foto's/Textes et photos: [www.mil.be/navycomp](http://www.mil.be/navycomp)

## InfoMarine

### Stafchef Poolse Marine bezoekt Marinecomponent

Op woensdag 23 november kreeg de Marinecomponent het bezoek van Vice-admiraal Krzyzelewski, stafchef van de Poolse Marine. Na verwelkoming door Flottielje admiraal Goethals en een briefing bezocht onze gast MOST (het Belgisch-Nederlandse trainingscentrum voor mijnenbestrijding) en de mijnenjager M917 Crocus.



### Chef de l'état-major de la marine polonaise visite la Composante Marine

Le mercredi 23 novembre, le Vice-amiral Krzyzelewski, chef de l'état-major de la marine polonaise, a rendu une visite de travail à la base navale de Zeebrugge. Après l'accueil par l'Amiral Goethals, notre invité a pu parcourir la base et visiter MOST (le centre d'entraînement belgo-néerlandais pour les bâtiments de lutte contre les mines) et le chasseur de mines M917 Crocus.



### West-Vlaamse hoofdwapenmeesters komen samen in Zeebrugge

Op dinsdag 4 oktober verzamelden alle West-Vlaamse hoofdwapenmeesters op de marinebasis in Zeebrugge voor hun jaarlijkse werkvergadering. In zijn eenheid staat de RSM (Regiment Sergeant Major) of MAC (Maître d'Armes-Chef) bij de Marine, aan het hoofd van het onderofficierenkorps. De hoofdwapenmeester vertegenwoordigt alle onderofficieren bij het commando van de eenheid en vormt de rechtstreekse link tussen dat commando en het personeel. De West-Vlaamse provinciecommandant, FKP Frank Slootmans, woonde de werkvergadering bij. Na de lunch ging het gezelschap aan boord van het 'ready duty ship' A950 Valcke voor een rondvaart in de haven.

### Les maîtres d'armes-chef de la Flandre occidentale se réunissent à Zeebrugge

Le mardi 4 octobre les maîtres d'armes-chef de la province de Flandre occidentale se sont réunis à la base navale de Zeebrugge pour leur réunion de travail annuelle. Dans son unité le RSM (Regiment Sergeant Major) ou MAC (Maître d'Armes-Chef) à la Marine, se situe à la tête du corps des sous-officiers. Le maître d'armes-chef représente tous les sous-officiers du commandement de l'unité et est le lien direct entre le commandement et le personnel. Le CPF Frank Slootmans, commandant de la Province de Flandre occidentale, assista à la réunion de travail. Après le déjeuner le groupe effectua une visite du port à bord du 'ready duty ship' A950 Valcke.



Textes et photos/Teksten en foto's [www.mil.be/navycomp](http://www.mil.be/navycomp)

## Een nieuwe Voorzitter om de 100ste verjaardag van IBIS te vieren

Admiraal Willy Herteleer werd op 17 juni ll. aangesteld als nieuwe voorzitter van het Koninklijk Werk Ibis. Samen met directeur Philippe Declercq heeft hij onlangs het programma der geplande feestelijkheden ter gelegenheid van de 100ste verjaardag in 2006 aan de pers voorgesteld.

Ibis, in 1906 door Koning Albert I opgericht, telt vandaag de dag 98 jongeren; voor velen onder hen is het Werk hun enigste onderdak. Ibis biedt plaats aan maximum 60 leerlingen in de lagere school en 40 in de humaniora, en gaat er prat op te kunnen rekenen op een uitstekend team medewerkers voor het functioneren van de instelling. De jongeren beschikken over een complete dekking inzake gezondheidszorgen, kost en inwoning; zij hebben zelfs twee naaisters tot hun dienst!



Ibis wordt betoelaagd door de Vlaamse Gemeenschap maar die subsidies volstaan amper om het personeel te betalen. Voor het functioneren van de instelling en de aanschaf van het onderhoud van de infrastructuur wordt een beroep gedaan op een fonds dat hoofdzakelijk bestaat uit giften. Dankzij dit fonds kon de bouw van een woning gefinancierd worden waar kinderen zonder familie hun weekend en vakantie kunnen doorbrengen. Ook zullen studentenkamers ter beschikking gesteld worden van leerlingen van 16 tot 18 jaar zodat zij leren zich beter te integreren in de maatschappij (drie onder hen hebben nu reeds een eigen kamer). Tenslotte heeft het Werk uitbreidingsplannen om die kinderen meer ruimte te bieden om te leven en te spelen.

Het fonds beschikt weliswaar over voldoende middelen voor de volgende tien jaar maar desondanks is admiraal Herteleer op zoek naar bijkomende inkomsten. Het eeuwfeest kan daar o.m. voor zorgen. Zo werd reeds beslist dat met de opbrengst van het benefietconcert een verblijf van de kinderen in Disneyland/Parijs zal betaald worden.



De Voorzitter en de Directeur zorgen voor de ont-plooiing van de kinderen van de Ibis.

Président et Directeur veillent à l'épanouissement des enfants de l'Ibis.

## Un nouveau Président pour fêter le centenaire de l'IBIS

L'Amiral Willy Herteleer vient d'être choisi le 17 juin dernier comme nouveau président de l'œuvre Royale Ibis. C'est aux côtés du directeur Philippe Declercq qu'il tenait à présenter à la presse le programme mis sur pied à l'occasion du centenaire de l'école en 2006.

Fondé en 1906 par le Roi Albert 1er, l'Ibis compte à ce

jour 98 jeunes dont pour beaucoup cette œuvre est le seul toit. D'une capacité maximum de 60 élèves en primaire et de 40 en humanités, la direction peut se targuer de pouvoir compter sur une excellente équipe afin d'assurer le fonctionnement de l'institution. Les enfants disposent d'une couverture complète en soins de santé, logement et nourriture; deux couturières sont même à leur disposition!

L'Ibis est subventionné par la Communauté flamande mais ces subsides suffisent uniquement à payer le personnel. Un fonds composé principalement de dons permet d'assurer le fonctionnement de l'école et d'entretenir et développer l'infrastructure. Ce fonds a déjà permis de financer la construction d'une maison afin de donner une impression de week-end et de vacances aux enfants sans famille. De plus des chambres d'étudiants sont maintenant mises à la disposition des enfants de 16 ans à 18 ans pour leur permettre de mieux s'insérer dans la société (trois jeunes en profitent pour l'instant). Enfin l'œuvre désire encore s'étendre afin d'offrir aux enfants plus d'espace pour vivre et jouer.



Bien que le côté financier soit secondaire –le fonds dans l'état actuel permet de tenir encore dix ans– l'Amiral Herteleer cherche des rentrées financières complémentaires. Les fêtes du centenaire peuvent lui en apporter. Il a déjà été décidé que le bénéfice du concert de bienfaisance servira à offrir aux enfants un séjour à Disneyland Paris.



## Info Marine



Admiraal Herteleer heeft slechts één doel voor ogen, nl. de wens van Albert I in ere te houden: “de kinderen gelukkig maken”. Ibis heeft altijd sterke banden gehad met de Marine en de benoeming van de admiraal tot voorzitter is er eens te meer het bewijs van.

*Foto's / photos : VZW Koninklijk Werk Ibis en / et J.-C. Vanbostal*

L'Amiral Herteleer n'a qu'un but, celui de perpétuer le souhait formulé par Albert Ier: «Rendre les enfants heureux». L'Ibis a toujours eu un lien très fort avec la Marine et la nomination de l'Amiral au poste de président en est une preuve supplémentaire.



### Programma Eeuwfeest 2006:

- 8 april om 11.00 uur: Hulde aan het monument van Koning Albert en Koningin Elisabeth te Oostende.
- 19 april tot 31 mei: Ibis-tentoonstelling 1906-2006 in Ibis.
- 29 april: Dag van oud-leerlingen en oud-personeel.
- 19 mei: Academische zitting in het Staf Versluyscentrum te Bredene.
- 27 en 28 mei van 14.00 tot 18.00 uur: Opendeurweekend.
- 8 juni om 20.00 uur: Benefietconcert in het Casino Kursaal Oostende door de Muziekkapel van de Marine; gastoptreden van Wendy Van Wanten en Koen Crucke. Kaarten VVK € 15 – ADD € 20.

In de loop van 2006 zal een monument onthuld worden naast de school. Het stelt een kind voor liggend op een platte knoop en werd gerealiseerd door Bernard Vandenberghe.

U kan Ibis steunen door uw bijdrage te storten op rekening 000-0110937-66 van VZW Het Kind, Goedheidstraat 4A bus 12, 1000 Brussel, met de vermelding “Gift voor het Koninklijk Werk Ibis-Bredene”. Voor elke storting van minstens 30 € ontvangt u een fiscaal attest.

**Koninklijk Werk Ibis VZW, Prinses Elisabethlaan 1, 8450 Bredene.**

**Œuvre Royale Ibis VZW, Prinses Elisabethlaan 1, 8450 Bredene.**

**Tel.: 059-32.24.84 Fax: 059-32.26.82 - kw.ibis@telenet.be - www.ibisschool.be**

### Programme des festivités du centenaire en 2006:

- 8 avril à 11h: Hommage au monument du Roi Albert et de la Reine Elizabeth à Ostende.
- 19 avril au 31 mai: Exposition Ibis 1906-2006 à l'Ibis.
- 29 avril: Journée des anciens élèves et du personnel pensionné.
- 19 mai: Séance académique au Centre Staf Versluys à Bredene.
- 27 et 28 mai de 14 à 18h: Week-end portes-ouvertes.
- 8 juin à 20h: Concert de bienfaisance par la Musique Royale de la Marine au Kursaal d'Ostende avec la participation de Wendy Van Wanten et Koen Crucke; cartes en prévente à 15 euros, le jour même 20 euros.

Dans le courant de l'année 2006 un monument sera inauguré à côté de l'école. Il représentera un enfant couché sur un nœud plat et est l'œuvre de Bernard Vandenberghe.

Pour soutenir l'Ibis il suffit de verser votre contribution sur le compte 000-0110937-66 de la VZW Het Kind, Goedheidstraat 4A bus 12, 1000 Brussel, avec mention «Don pour l'œuvre Royale Ibis-Bredene»; vous recevrez une attestation fiscale pour chaque don à partir de 30 €.

### De IJzeren man is gekaserneerd bij de Marine

Bruggeling Marino Vanhoenacker, 29 jaar oud, heeft op 6 november jl. in Panama City, Florida, zijn eerste triathlonoverwinning behaald in de vermaarde Ironmanwedstrijd. Hij liet twee Duitse atleten achter zich en haalde een tijd van 8u 28' 26" voor de 3,86 km zwemmen, 180,2 km fietsen en 42,2 km lopen. Eerder dit jaar was hij, na de Ukraïniër Zintsjev, een schitterende tweede op het wereldkampioenschap in Fredericia (Denemarken). Dichter bij huis won hij onlangs de triathlon van het Zwin.



Foto/photo: D. Decomble

Soldaat Vanhoenacker draagt weliswaar een kaki uniform maar sedert februari is hij ingedeeld bij de algemene diensten van de kazerne Bootsman Jonsen. Marino is er geaccrediteerd als elitesportman van Defensie. Een goede zaak voor Defensie als men weet dat triathlon een sport is waarin men heel lang aan de top kan blijven; Marino is trouwens alvast van plan zijn sport te blijven uitoefenen tot zijn zesendertigste... Terecht droomt hij ervan de Ironman in Hawaiï, waarvan hij nu één der favorieten is, te winnen.



### L'Homme de fer est caserné à la Marine

A 29 ans le brugeois Marino Vanhoenacker vient de remporter le 6 novembre dernier à Panama City en Floride sa première victoire dans la prestigieuse course Ironman. Devançant deux allemands il termina les 3,86 km de natation, 180,2 km de vélo et 42,2 km de course à pied en 8h 28' 26». Cette année il avait déjà obtenu une très belle deuxième place aux championnats du monde de Fredericia (Danemark) derrière l'ukrainien Zintsjev. Plus près de nous il vient de remporter le triathlon du Zwin.

Le soldat Vanhoenacker, bien que portant l'uniforme kaki, est affecté depuis le mois de février aux services généraux de la Caserne Bootsman Jonsen. Marino est accrédité comme sportif d'élite à la Défense. Une bonne affaire pour la Défense tout en sachant que le triathlon est un sport dans lequel le sportif peut rester très longtemps au top; Marino ne compte pas arrêter la compétition avant d'avoir atteint l'âge de 36ans... Son rêve est à présent de remporter l'Ironman d'Hawaiï dont il devient à présent un des favoris.



Foto's/photos: [www.mil.be/navycomp](http://www.mil.be/navycomp)

### Mister Muscles van de Marinecomponent Belgisch kampioen bodybuilding

Eerste meester-chef Bruno Ligios, afkomstig uit Nijvel, startte met bodybuilding in 1981. Na een jaar karate kreeg Bruno de smaak van deze sport –ook culturisme genaamd– te pakken. Normaal traint hij viermaal per week maar bij het naderen van een kampioenschap legt hij zich een dagelijkse training op. Die voorbereiding is kort maar intensief: hartversterkende oefeningen –zoals jogging– en bodybuilding wisselen mekaar af. Laten we hemzelf aan het woord: «Langdurig trainen is niet noodzakelijk als het maar intensief is; de spieren ontwikkelen zich tijdens de rustpauzes en in functie van het gekozen regime. Maar het belangrijkste –60% van het resultaat hangt ervan af– is het regelmatig eten; zo gebruik ik 6 à 7 maaltijden per dag...» Bruno eet om de 2 à 3 uur ten einde en streeft aldus naar een correct percentage koolhydraten (rijst, pasta's...), proteïnes (eiwitten, kip, kalkoen, sommige vissoorten) en vetten (olijfolie...).



Zijn eerste wedstrijd had plaats in 87 «zo maar om te proberen» bij de IFBB (er zijn diverse bodybuildingfederaties in ons land) in de categorie –65 kg en meteen al was hij 2de, ex-aequo met de eerste, waarop hij stopte met de competitie. Dan schreef hij zich in bij een andere federatie (de NCOBB) waarvan de aangeslotenen zich uitsluitend voeden met natuurlijke voedingsstoffen. In 97 hernam hij de competitie en werd internationaal. Zijn beste resultaat haalde hij in 99: Europees kampioen in Barcelona en 3de op het

### Le Monsieur Muscles de la Composante Marine champion de Belgique de bodybuilding

Originaire de Nivelles le Premier-maître chef Bruno Ligios a commencé à faire du bodybuilding en 1981. C'est après s'être essayé une année au karaté que Bruno prit goût à ce sport également appelé culturisme. En temps normal il s'entraîne quatre fois par semaine mais à l'approche de compétitions il s'astreint à un entraînement journalier. Sa préparation est courte mais intensive: elle alterne les exercices cardiologiques, tel le jogging, et le bodybuilding. Mais laissons-lui la parole: «De longs entraînements



ne sont pas nécessaires si l'entraînement est intensif; le développement musculaire se fait lors des phases de repos et en fonction du régime suivi. Mais le plus important, et cela constitue 60 % du résultat, est la prise régulière de nourriture; je prends 6 à 7 repas par jour...» Bruno mange toutes les 2 à 3 heures pour arriver à obtenir un pourcentage correct en hydrates de carbone (riz, pâtes...), protéines (blanc d'œufs, poulet, dinde, certains poissons) et graisses (huile d'olive...).

Il a débuté la première compétition en 87 «pour essayer» à l'IFBB (le bodybuilding compte plusieurs fédérations) en catégorie –65 kg et d'emblée prit la 2ème place, ex-aequo avec le 1er, puis arrêta la compétition. A ce moment, il s'inscrit auprès d'une autre fédération (la NCOBB), une fédération où les affiliés ne prennent que des substances naturelles. Il reprend vraiment la compétition en 97 et devient international. Il obtiendra ses meilleurs résultats



Selectie voor het Europees kampioenschap en halve-finale van het Belgisch kampioenschap te Doornik in juni 2005. Bruno is de 3de van links.

Sélection aux championnats d'Europe et demi-finale du championnat de Belgique à Tournai en juin 2005. Bruno est le 3ème en partant de la gauche.

*Photos / Foto's: J.-C. Vanbostal*

wereldkampioenschap... maar in 2000 stopte hij eens te meer met competitie.

Ondertussen bleef hij verder trainen met het gevolg dat hij dit jaar, op zijn 44ste, de competitie hernam in de categorieën «senioren» en «veteranen». Op 11 juni jl. nam hij deel aan het Europees kampioenschap te Doornik waar hij, ondanks het feit dat hij de oudste was in zijn categorie, 6de werd bij de senioren. Op 22 oktober werd hij Belgisch kampioen te Geeraardsbergen waar hij zijn ticket haalde voor het wereldkampioenschap dat plaats had op 12 november te Parijs en waar hij 7de werd. Een topprestatie! Bruno is eveneens lid van de nationale en van de internationale jury en tevens van de disciplinaire commissie voor de strijd tegen doping. Daarenboven geeft hij fitness- en bodybuildinglessen... Bij de Marinecomponent beschikt hij over alle faciliteiten om te trainen waarvoor hij zijn korpschef en zijn eenheidscommandant zeer dankbaar is.

Bodybuilding heeft zijn karakter gevormd en hem zekere leef- en hygiëneregels opgelegd. Uiteraard leeft hij voor zijn sport maar dat belet hem niet erg sociabel te zijn; al die tornooien hebben hem trouwens de gelegenheid geboden atleten uit alle landen te ontmoeten. Heden ten dage traint hij in de Iron Gym Club te Oostende of in de kazerne Bootsman Jonsen.

Hij is nu 44 jaar oud en na 24 jaar trainen behoort hij nog steeds tot de zeven beste ter wereld, daar waar zijn concurrenten amper 25 jaar oud zijn... Het geheim van zijn succes: nooit stoppen met trainen! Bodybuilding is een veeleisende sport die heel wat vergeet van het gezinsleven en al die successen zou hij nooit gekend hebben zonder de hulp van zijn vriendin.

en 99: champion d'Europe à Barcelone et 3ème au championnat du Monde ... pour arrêter à nouveau la compétition en 2000. Sans jamais arrêter toutefois l'entraînement, il a repris cette année, et à 44 ans, la compétition en catégorie «seniors» et «vétérans». Sélectionné pour les championnats d'Europe le 11 juin dernier à Tournai, et bien qu'étant le plus âgé de sa catégorie, il obtient néanmoins la 6ème place en senior. Le 22 octobre Bruno est devenu champion de Belgique à Geraardsbergen et a également obtenu là son ticket pour les championnats du monde. Ceux-ci se déroulèrent à Paris le 12 novembre dernier et Bruno termina 7ème. Quel bel exploit! Bruno est également membre du jury national et international et membre de la commission disciplinaire de lutte contre le doping. Il donne également des cours de fitness et de bodybuilding... A la Composante Marine il a la chance de pouvoir disposer de facilités pour s'entraîner et il tient à en remercier son chef de corps et son commandant d'unité.

Le bodybuilding est un sport qui lui a forgé le caractère, l'a tenu à certains règles d'hygiène et de vie. Tout en vivant pour son sport, il est resté très social et les divers tournois lui ont permis de rencontrer des athlètes de tous les pays. Aujourd'hui il suit ses entraînements au club Iron Gym d'Ostende ou à la caserne Bootsman Jonsen.

A 44 ans et après 24 années d'entraînement, il est toujours dans les 7 meilleurs au monde, tout en ayant comme concurrents des jeunes de 25 ans.... Le secret de son succès: ne jamais arrêter l'entraînement! Le bodybuilding est un sport très exigeant, qui prend une grande place dans la vie familiale et qu'il lui serait impossible de pratiquer sans l'appui de son amie.

## InfoMarine

### Dag der Zeelieden

Op zaterdag 3 september j.l. vond in Antwerpen aan het Monument der Zeelieden de traditionele jaarlijkse plechtigheid plaats in aanwezigheid van talrijke prominenten. Ook prins Laurent was van de partij wat ongetwijfeld een teken is dat ons Koningshuis een bijzondere belangstelling toont voor het maritieme gebeuren en meer in het bijzonder voor onze Marine, onze koopvaardij en onze zeehavens.

het leven verloren. Op een totaal van 117 Belgische koopvaardij-schepen gingen tijdens WOII 67 eenheden verloren waarbij 855 zeelieden sneuvelden (...)

Ook dit jaar werd postuum hulde gebracht aan vooraanstaande zeelui, namelijk aan kapitein t.l.o. Vital Delgoffe die op 30 juni 1960 overleed op 70-jarige leeftijd, na 55 jaar maritieme dienstjaren waarvan 38 op zee; aan hoofdscheepswerktuigkundige Louis



Foto: © I.C.

De toespraak van Kapitein R. Smet, voorzitter van het inrichtend comité, was o.m. de gelegenheid om enkele feiten in herinnering te brengen: «Op 28 september 1930, nagenoeg 75 jaar geleden, werd dit monument plechtig ingehuldigd door wijlen graaf Maurice Lippens. Sedertdien werd deze hulding ononderbroken jaarlijks georganiseerd, zelfs tijdens de donkere bezettingsjaren van WOII, zij het dan in mineur gezien de Militär Verwaltung alle vlagvertoon verbood en slechts een beperkt aantal aanwezigen toeliet. Het inrichtend comité hecht er zeer sterk aan om hier jaarlijks deze plechtigheid te organiseren ter nagedachtenis van de gesneuvelde zeelieden van beide wereldoorlogen. Brengen we in herinnering dat tijdens WOI 52 van de 125 Belgische koopvaardij-schepen verdwenen, waarbij meer dan 300 zeelieden

Proost: niet alleen omdat hij een tiental jaren de 'Cheng' van commandant Delgoffe was, maar ook omdat hij na een drukke carrière op zee van 1952 tot in 1962 rederij-inspecteur bij de C.M.B. was - hij overleed op 27 december 1977; en tenslotte aan Oppermeester Jean-Baptiste Dreesen, een alom bekende figuur van onze Zeemacht, die bij zijn opruststelling in 1985, na 41 jaar marinedienst nog zeer actief bleef in het Oostendse culturele leven - bij zijn overlijden op 9 juli 1997 ging ongetwijfeld een boegbeeld verloren. Drie namen onder zoveel merkwaardige Belgische zeelui die zowel in oorlogs- als in vreedstijd hun job en plicht altijd met overtuiging wisten uit te voeren.

S.b.d.S

# De Amerikaanse "Ghost Fleet" weldra verdwenen?

*Toen de Amerikaanse regering in 1946 de NDRF<sup>1</sup> oprichtte, om zo een reserve aan te leggen van schepen die van belang waren bij een eventuele nieuwe oorlog of crisis, had ze wellicht nooit gedacht dat ze bijna 60 jaar later onder meer zou geconfronteerd worden met de huidige strenge milieunormen om de niet meer bruikbare schepen te laten ontmantelen. In volgend artikel behandelen we zowel de NDRF die onder de bevoegdheid van MARAD<sup>2</sup> valt als de inactieve en overtollige schepen in de militaire vloot die onder het beheer van de Amerikaanse Marine vallen.*

## Korte geschiedenis van de "Mothball" vloot van de Amerikaanse Marine

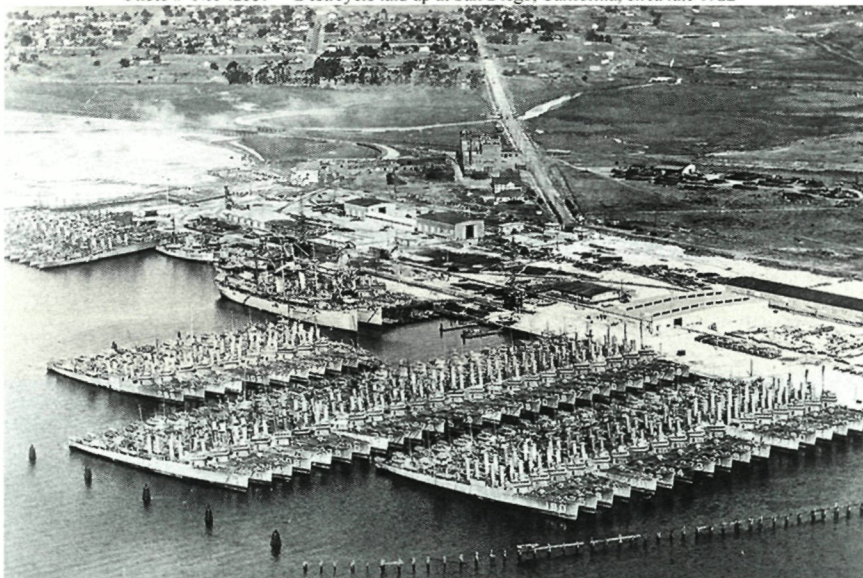
Veel destroyers van de Amerikaanse Marine gebouwd tijdens en na het einde van de 1e Wereldoorlog werden in reserve gehouden wegens de opgelegde vlootvermindering die was vastgelegd in het Washington Naval Treaty van 1922. Zo bevonden er zich in 1926 al 85 destroyers op de Philadelphia-scheepswerf en 76 destroyers in de marinebasis van San Diego. Men noemde ze de "Red Lead Fleet", verwijzend naar de rode antiroestverf waarmee ze overschilderd werden bij hun buitengebruikstelling. De motoren en andere machines hoopte men te kunnen beschermen tegen corrosie door ze in te smeren met dikke lagen smeervet. In 1939 werden 40 van deze destroyers uit de reserve genomen om terug operationeel ingezet te worden en in 1940 kreeg de Britse Marine 50 destroyers uit deze reserve om dienst te doen als escorteschepen voor konvooibegeleiding. Al vlug bleek dat deze schepen in een slechte staat waren door onder meer gaten in de romp en lekken in de ruimen, verregaande roestvorming op de romp, een roestende bovenbouw, corrosie op elek-

trische leidingen en waterleidingen en veelvuldig voorkomende motordefecten. Dit was het resultaat van een verregaande verwaarlozing en het gebrek aan financiële middelen voor een degelijke conservering van deze schepen.

In het midden van de 2e wereldoorlog werden al plannen opge maakt, voortgaande op de vroeger opgedane slechte ervaringen met de reservevloot, voor de toekomstige overgang van oorlogstijd naar vreedestijd.

In mei 1944 kreeg het Bureau of Ships van de Amerikaanse Marine de opdracht voldoende materiaal en uitrusting aan te schaffen om na het einde van de oorlog ongeveer 1000 schepen tegen een ritme van 100 schepen per maand te inactiveren. Een jaar later bleek dat de vooruitzichten voor het buiten dienst stellen van schepen moest bijgesteld worden naar enkele duizenden.

Photo # NH 42539 Destroyers laid up at San Diego, California, circa late 1922



Destroyers van de reservevloot "Red Lead Fleet" in San Diego.

<sup>1</sup> National Defense Reserve Fleet

<sup>2</sup> MARitime ADministration

Zo bleek in september 1945 dat de vloot onder meer bestond uit 20 vlootvliegdekschepen (plus vijf nieuwe bijna afgewerkte), 8 lichte vliegdekschepen, 70 escortevliegdekschepen, 23 slagschepen, 2 slagkruisers, 22 zware kruisers, 48 lichte kruisers, 373 destroyers, 365 destroyer-escorteschepen, 240 onderzeeërs en een immens aantal hulpschepen zoals destroyer - en onderzeeëronderhoudsschepen, olietankers, mijnnevagers, herstellingschepen en amfibische schepen van alle slag en grootte. In totaal waren er op dat moment 3600 schepen die naast hun rompnummer ook een scheepsnaam hadden, naast de vele duizenden onbenoemde schepen, waaronder 3300 amfibische schepen die alleen onder hun rompnummer bekend waren. De schepen van de 'Mothball' vloot werden ondergebracht op verschillende locaties verspreid over het Amerikaanse grondgebied zoals onder meer bij de marinescheepswerven van Bremerton, WA; Philadelphia, PA; Mare Island, CA; Boston, MA; Charleston, SC; Bayonne, NJ en Green Cove Springs, FL. Hier verbleven ze dan tot ze opnieuw in de vaart kwamen bij de Amerikaanse marine, verkocht of uitgeleend werden aan een vreemde natie ofwel moesten vertrekken naar de schrootwerf. Intussen had men ook heel wat ervaring opgedaan met nieuwe methoden om schepen te conserveren. Om de romp te beschermen werd het kathodoprotectiesysteem geïnstalleerd. Hierbij werden elektroden aangebracht in het water rond het schip om via een kleine elektrische stroom roestvorming van de stalen romp tegen te gaan. Om de bovenbouw tegen de invloeden van regen, zonlicht en zeelucht te beschermen werden de schepen ontdaan van alle verf (zeer arbeidsintensief tot de techniek van het zandstralen op punt stond) en werden ze voorzien van een nieuwe dikke verflaag. Het tot dan toe conserveren van het geschut en andere machines aan dek door een dun netwerk van tapes waarop men een plastiekoplossing spoot om zo een soort rubberen omhulsel te vormen, werd vervangen door het modernere procedé van cocons. Sommige van deze cocons werden dan via een buis verbonden met kleine ontvochtigers. In de binnenruimten van de schepen werden ontvochtigers geplaatst om de luchtvochtigheid op peil te houden. Testen tijdens



USS Chicago (CG-11) omgebouwd en uitgerust met "Talos" en "Tartar" luchtdoelraketten.

de oorlog lieten uitschijnen dat een relatieve vochtigheid van 30 procent nodig was om het binnenste van het schip intact te houden en zo de opmars van schimmels, corrosie of roest tegen te gaan. Tijdens de Koreaanse oorlog werden verschillende vliegkampschepen, slagschepen, kruisers en destroyers terug geactiveerd om deel te nemen aan de vijandelijkheden. In april 1951 na 9 maand oorlog waren reeds 381 schepen uit de reservevloot gehaald waaronder 236 amfibie- bevoorradings- en onderhoudsschepen. Ook hier doken er terug problemen op met motoren die niet meer startten, wisselstukken die moeilijk te vinden waren, voorziene onderhoudsbeurten die niet volledig afgewerkt waren of de noodzakelijke

documentatie die zoek geraakt was. Nadien werden nog geregeld schepen uit de reservevloot gehaald om nieuwe technologieën in de actieve vloot te integreren. Toen moderne luchtdoelraketten bij de marine ter beschikking kwamen werden 11 kruisers uit de reservevloot gehaald om omgebouwd te worden voor het lanceren van de "Terrier", "Talos" en "Tartar" luchtdoelraketten. Voor de grote lanceerinstellingen, de raketmagazijnen (de "Talos" raket had een lengte van ca. 11m waardoor ze horizontaal moest opgeslagen worden) en de grote vuurleidingradars was er inderdaad heel wat ruimte nodig die perfect door deze grote kruisers werd geboden. Ook de machtige slagschepen werden terug uit de reservevloot gehaald om



USS New Jersey (BB-62) bij het afvuren van een "Tomahawk" kruisraket na haar ombouw in de jaren '80.

ingezet te worden bij de verschillende naoorlogse conflicten.

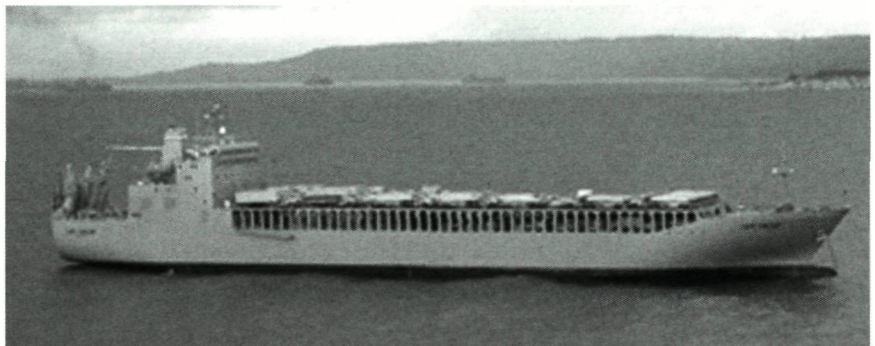
Zo werd de USS **New Jersey** in 1950 uit de mothballvloot gehaald om dienst te doen tijdens de Koreaanse oorlog, terug in 1968 voor inzet tijdens de Vietnamoorlog en in 1982 voor de opbouw van de "600 ships" vloot tijdens de president Reagan regeerperiode. Tegen 1988 waren ook de resterende slagschepen USS **Iowa**, USS **Missouri** en USS **Wisconsin** in de vaart gebracht, uitgerust met de nieuwste technologieën zoals "Tomahawk" en "Harpoon" raketten en het snelvuurkanon "Phalanx". Het laatste wapenfeit voor deze bijna 50 jaar oude schepen was de inzet in januari 1991 bij de eerste Golfoorlog toen de USS **Missouri** en USS **Wisconsin** de eerste salvo's Tomahawk kruisraketten afvuurden op strategische doelen in Irak. Niettegenstaande het intact houden van een reservevloot heel wat financiële middelen vergde, bleek deze reservevloot nuttig en goedkoper om op een relatief snelle wijze nieuwe wapensystemen in de vloot te kunnen introduceren in vergelijking met het bouwen van nieuwe schepen.

### Ontstaan en evolutie van de NDRF onder het beheer van de Maritime Administration

Kort na het einde van de 2e Wereldoorlog in 1946 werd in de Merchant Ship Sales Act de oprichting van de NDRF vastgelegd. In deze reservevloot zouden allerhande vrachtschepen ondergebracht worden die eventueel dienst zouden kunnen doen voor inzet bij toekomstige conflicten of noodsituaties. Zo gingen de tijdens de oorlog massaal gebouwde "Liberty" en "Victory" schepen samen met tankers, troepen transportschepen en allerhande soorten vrachtschepen naar de verschillende ankerplaatsen van de reservevloot. Ankerplaatsen werden ingericht in Stony Point, NY; Fort Eustis, VA; Wilmington,

NC; Mobile, AL; Beaumont, TX; Benicia, CA; Astoria, OR en Olympia, WA. Het hoogste aantal aanwezige schepen in de NDRF werd bereikt in 1950 toen 2277 schepen ondergebracht waren in de verschillende ankerplaatsen. Om ze in een goede staat te houden werden gelijkaardige conserveringsmethoden toegepast als in de reservevloot van de Amerikaanse Marine. Alleen aan het herschilderen van de romp en de bovenbouw werd niet veel aandacht besteed omdat men er vanuit ging dat dit geen invloed had op het in dienst nemen en operationeel functioneren van de schepen. Sinds de oprichting van deze reservevloot werden de schepen uit de NDRF intussen bij verschillende

werden 18 schepen geactiveerd die operationeel bleven tot in 1970. Om cargoschepen niet uit het normale commerciële circuit op te vorderen werden tijdens de Vietnamoorlog 172 schepen terug in de vaart gebracht. Hoewel de schepen tijdens de verschillende crisissen hun nut afdoende bewezen hadden bleek toch dat men de nodige tijd om ze te activeren en de noodzakelijke middelen om ze in de vaart te houden schromelijk onderschat had. De meeste schepen waren oud en versleten en hadden geregeld af te rekenen met allerhande pech. In 1976 werd dan binnen de NDRF een nieuwe component, de RRF<sup>3</sup>, opgericht om vlug de wereldwijde ontplooiing van Amerikaanse mili-



RRF schip Cape Vincent (T-AKR 9666) voor anker met militair materieel.

conflicten of crisissen ingezet. Tijdens de Koreaanse oorlog werden 540 schepen ingezet om de militaire operaties te ondersteunen. Toen er in de jaren 1951-1953 een wereldwijde terugval was van beschikbare vrachtschepen werden meer dan 600 schepen ingezet om kolen te leveren aan Noord-Europa en graan naar India te verschepen. Tussen 1955 tot 1964 werden opnieuw 600 schepen gebruikt voor de opslag van een grote voorraad graan voor het Amerikaanse ministerie van Landbouw. Toen er zich in 1956 terug een terugval van tonnage op de wereldmarkt voordeed door de sluiting van het Suez-kanaal, werden 223 vrachtschepen en 29 tankers uit de NDRF geactiveerd. Tijdens de Berlijnse crisis in 1961

tair te ondersteunen. Hierin heeft men de toen modernere schepen van de NDRF ondergebracht die onder meer aan een bepaalde status (ROS<sup>4</sup> of RRF) van inzetbaarheid moesten voldoen. Zo zijn er schepen die binnen 4 (ROS-4) of 5 (ROS-5) dagen operationeel inzetbaar moeten zijn. Deze schepen beschikken over een kernbemanning van negen of tien zeelieden die ze vertrekkensklaar houden om zo de opgelegde activeringstijd te halen. Schepen die binnen de 10 (RRF-10) of 20 (RRF-20) dagen inzetbaar moeten zijn worden dan vanuit de ankerplaatsen naar een locatie gesleept waar ze geactiveerd worden en de bemanning aan boord komt. De RRF-10 en RRF-20 schepen worden om de 30 maanden,

<sup>3</sup> Ready Reserve Force

<sup>4</sup> Reduced Operating Status



respectievelijk 60 maanden, op zee aan tests onderworpen om de goede werking te controleren.

De ROS-4 en ROS-5 schepen liggen verspreid over de belangrijkste Amerikaanse buitenhavens en dichtbij de militaire basissen en opslagplaatsen van waaruit de militaire middelen moeten getransporteerd worden. De RRF-10 en RRF-20 schepen liggen afgemeerd in een van de drie ankerplaatsen van de MARAD-reservevloot. MARAD heeft met verschillende Amerikaanse scheepvaartfirma's contracten afgesloten voor o.a. het onderhoud, de herstelling en het activeren van deze schepen en het leveren van de noodzakelijke bemanningen.

Als belangrijke schakel in het strategische zee-transport van het ministerie van Defensie transporteren de schepen van de RRF alle militaire middelen en voorraden nodig voor de vlugge inzet van militairen van het landleger en het marinierskorps. De RRF had onder meer een belangrijke bijdrage tot het welslagen van de eerste Golfoorlog toen 79 schepen werden ingezet tussen augustus 1990 en juni 1992. Tijdens de crisis in Somalië in 1993-1994 werden 2 tankers, 2 RO/RO schepen met gepositioneerd materieel en een troepentransportschip ingezet. Voor de operaties tijdens de Haïti-crisis werd opnieuw een beroep gedaan op de RRF toen 15 schepen ingezet werden. Ook tijdens de Joegoslavië-crisis werden 4 RO/RO schepen geactiveerd om de NATO-vredesmissie te ondersteunen. Tijdens de recentere crisissen in Afghanistan en Irak moesten een 40-tal schepen uit de RRF ingezet worden voor de opbouw van de militaire middelen in de onderscheiden regio's en om de geregelde rotatie van de troepen te ondersteunen. Wanneer we het

aantal schepen die in de huidige conflicten ingezet worden vergelijken met de aantallen ingezet tijdens de eerste Golfoorlog zien we toch een duidelijke vermindering, vooral dankzij de 20 nieuwe LMSR<sup>5</sup> schepen van het MSC<sup>6</sup> die tijdens de laatste jaren gebouwd en in de vaart genomen werden en die het resultaat waren van de opgedane ervaringen tijdens dit conflict. Dat de RRF een zeer betrouwbare component is van MARAD wordt onder meer bewezen door de meer dan 220 activeringen sinds de eerste Golfoorlog waarbij 99 procent van de geactiveerde RRF-schepen de opgelegde termijnen haalden. *Meer informatie over de RRF is terug te vinden in Neptunus Nr. 265 op blz. 253/254*

### **Verskillende mogelijkheden tot het wegwerken van overtollige schepen uit de NDRF**

Er werd in het jaar 2000 bij wet vastgelegd dat alle schepen in de NDRF die niet tot de RRF behoren of met een speciale opdracht belast zijn, uit de inventaris moeten verdwenen zijn tegen september 2006. Op vandaag zijn er nog 128 schepen die als overtollig beschouwd worden en waarvoor er nog geen contract afgesloten werd om ze op een of andere manier van de hand te doen. Sinds de wet van kracht werd zijn intussen contracten afgesloten voor het vernietigen van 48 overtollige schepen waarbij er reeds 39 uit een van de drie ankerplaatsen (SBRF<sup>7</sup>, JRRF<sup>8</sup> en BRF<sup>9</sup>) van MARAD weggesleept werden naar de schrootwerf. Men wenst er toe te komen om uiteindelijk nog tussen de 40 à 60 schepen in totaal in de drie ankerplaatsen in reserve te houden.

Met een voorziene aangroei van 30 nieuwe overtollige schepen voor de eerstkomende drie jaar, met onder meer ook schepen van de marine, zal men toch moeten rekening houden met een jaarlijkse afvloei van 20 à 24 schepen gedurende 3 à 4 jaar na 2006.

### **Schrootwerven buiten de VSA**

Aan de hand van ingediende offertes en onderzoeken naar bestaande schrootwerven in het buitenland kwam MARAD tot de conclusie dat voldoende capaciteit bestond buiten de VSA om op een milieuvriendelijke manier en tegen concurrentiële prijzen grote aantallen van overtollige schepen van de hand te doen.

Na het tekenen van een contract voor het tot schroot herleiden van 13 schepen met de PRP/Able schrootwerf in Teesside in het Verenigd Koninkrijk, werden uiteindelijk in 2003 maar vier schepen naar deze werf gesleept. Na protesten van milieubewegingen en de plaatselijke bevolking werden gerechtszaken ingeleid om de ontmanteling te verhinderen. Omdat volgens de Amerikaanse TSCA<sup>10</sup> wetgeving de export van vaste PCB<sup>11</sup> verboden is, is de optie van behandeling in het buitenland niet meer mogelijk. Door het ontbreken van de nodige milieuvergunningen kon men de 9 resterende schepen van het contract niet meer naar het Verenigd Koninkrijk overbrengen en moest men, voor de in zeer slechte staat verkerende schepen, uiteindelijk nieuwe sloopcontracten afsluiten met schrootwerven in de VSA.

### **Schrootwerven in de VSA**

Het tot schroot herleiden van de schepen op een schrootwerf in de VSA is het beste maar ook het duurste alternatief. Van drie werven die tot 2001 in staat waren om schepen

<sup>5</sup> Large Medium Speed Roll-On/Roll-Off

<sup>6</sup> Military Sealift Command

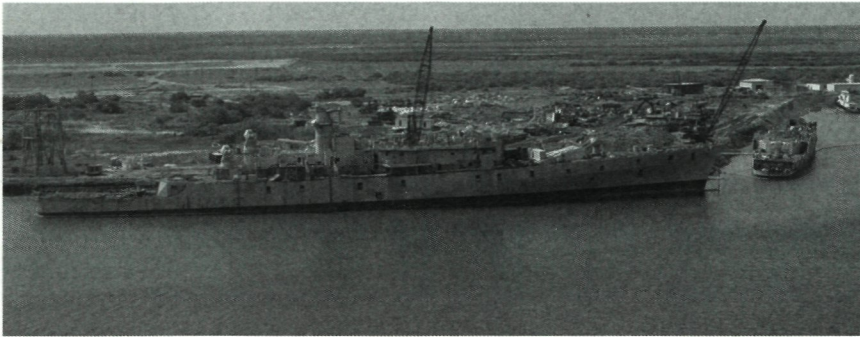
<sup>7</sup> Suisun Bay Reserve Fleet

<sup>8</sup> James River Reserve Fleet

<sup>9</sup> Beaumont Reserve Fleet

<sup>10</sup> Toxic Substances Control Act

<sup>11</sup> Polychlorinated biphenyls



Ex-USS Gridley (CG-21) en Ex-USS England (CG-22) tijdens de ontmanteling op de schrootwerf.

te ontmantelen is men intussen geëvolueerd naar zes. Door deze extra werven kon men de kosten van de ontmanteling verlagen en de productiecapaciteit verhogen. Gezamenlijk zijn deze werven nu in staat om tussen de 15 à 20 schepen per jaar te ontmantelen. Toch duiken ook hier nog geregeld problemen op waarbij door de beperkte capaciteit bij sommige werven het pas mogelijk is om schepen aan te nemen 4 à 5 maanden na het sluiten van het contract. Meermaals worden ook uitbreidingen gevraagd van de afgesproken termijnen wegens problemen die zich voordoen tijdens de afbraak.

#### **Artificiële riffen**

Hierbij worden de te ontmantelen schepen door MARAD aangeboden aan de verschillende Amerikaanse kuststaten waarbij deze schepen tot zinken gebracht worden in de kustwateren om dienst te doen als artificieel rif. Tot op heden werden 51 schepen voor dit doel door 10 Amerikaanse staten gebruikt. Echter blijkt er tegenwoordig minder interesse van de betrokken staten omdat het kostenplaatje voor het voorbereiden, het op sleep nemen en het afzinken van de schepen nogal duur uitvalt. De geringe interesse voor deze schepen is ook deels toe te schrijven aan het ontbreken van een degelijke regelgeving voor het voorbereiden ervan. Ook de eisen om alle PCB uit de schepen te verwijderen (onder meer te vinden in isolatie van elektriciteitsleidingen, in verschillende soorten rubber en in aangebrachte verven) beïnvloeden

het kostenvoordeel van het gebruik als artificieel rif t.o.v. het klassieke ontmantelen via de schrootwerf.

#### **Verkoop van schepen**

Deze manier om schepen van de hand te doen en terug in de vaart te brengen is alleen in beperkte aantallen mogelijk. Zo werden er in 2004 twee schepen en in 2005 slechts één schip verkocht op de Amerikaanse markt. Door de gestegen wereldmarktprijs van staal was dit voor de geïnteresseerde bedrijven een enige gelegenheid om op een goedkope manier deze schepen te verwerven. Evenwel is er wegens de grote vraag naar schroot op de internationale markt een sterke interesse door schroothandelaars wereldwijd om ze te verwerven. Door de strenge

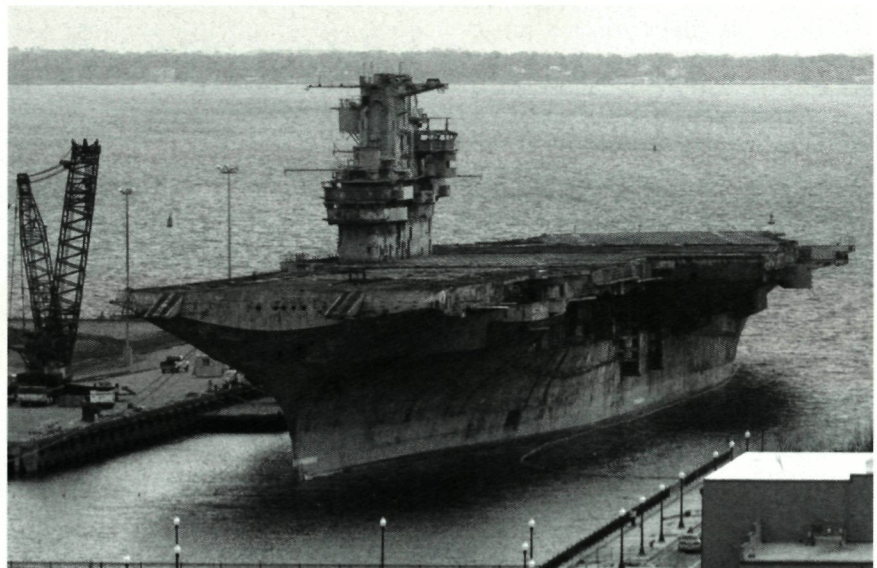
milieueisen vastgelegd in de TSCA is het echter niet mogelijk om deze schepen naar het buitenland te laten vertrekken, zelfs niet naar schrootwerven die voldoen aan alle vereiste milieunormen.

#### **Schenking van schepen**

Het schenken van schepen aan niet-commerciële organisaties zoals verenigingen voor het behoud van historisch erfgoed is een andere mogelijkheid om ze van de hand te doen. Echter is gebleken dat dit ook maar een oplossing is voor een gering aantal onder hen.

#### **Tot zinken brengen van schepen**

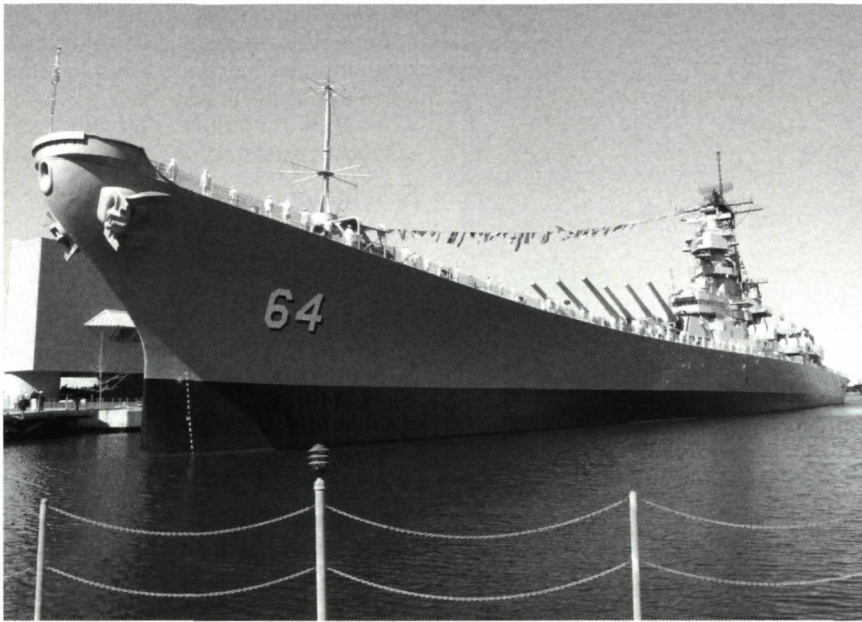
Deze methode wordt gezamenlijk door de Amerikaanse marine en MARAD gebruikt om overtollige schepen te verwijderen via het SINKEX<sup>12</sup> programma. Het is een optie waarbij een klein aantal schepen betrokken zijn voor een kost die vergelijkbaar is met de manier van artificieële riffen. De schepen worden door de marine voorbereid om afgezonken te worden waarbij moet voldaan worden aan de strenge eisen van het EPA<sup>13</sup>. In 2005 vroeg MARAD aan de marine om kostprijsberekeningen te maken voor het voorbereiden van zes schepen uit de SBRF-ankerplaats voor SINKEX. Met deze methode kan



Ex-USS Oriskany (CV-34) te Pensacola, Fla om klaargemaakt te worden als artificieel rif.

<sup>12</sup> SINK at-sea live-fire training EXercises

<sup>13</sup> Environmental Protection Agency



USS Wisconsin (BB-64) als museumschip in Norfolk, VA.

men maximum een tweetal schepen per jaar uit de inventaris laten verdwijnen.

#### **Verkoop aan buitenlandse marine of kustwacht**

Voor de destijds tot de marine of kustwacht behorende schepen die nu wegens plaatsgebrek in de ankerplaatsen van en onder het beheer van MARAD vallen is men op zoek naar een nieuwe wettelijke regeling. Hierdoor zou het mogelijk worden om ze te verkopen aan geïnteresseerde buitenlandse marines of kustwachten in het kader van militaire hulp, waardoor de inventaris van overtollige schepen bij MARAD zou kunnen gereduceerd worden. Toch zijn het slechts terug over kleine aantallen schepen die hiervoor in aanmerking komen.

#### **Welke middelen staan ter beschikking van de Amerikaanse Marine om af te geraken van haar overtollige schepen?**

Voor de Amerikaanse marine gelden bijna gelijkaardige mogelijkheden zoals hierboven beschreven bij de NDRF. Zo doet de marine eveneens beroep op binnenlandse schrootwerven, verkoop aan buitenlandse marines, het ter beschikking stellen aan privé-organisaties voor exploitatie als vlottend museum, gebruik als artificieel rif en voor SINKEX

kruisraketten of door het droppen van bommen door Amerikaanse of buitenlandse marine-eenheden. In 2005 komen 55 conventioneel aangedreven overtollige schepen uit de marinevloot in aanmerking voor deze verschillende mogelijkheden. Elf van deze schepen bevinden zich intussen wegens plaatsgebrek bij de marine in de MARAD-ankerplaatsen in Beaumont en Suisun Bay.

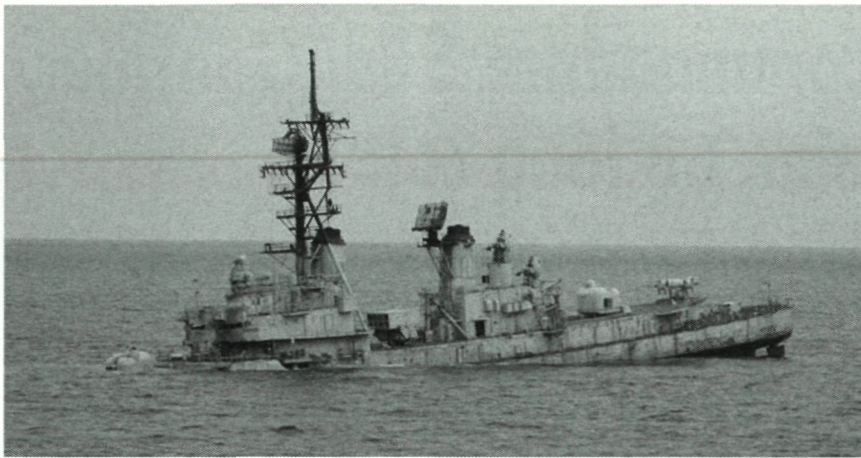
De meeste andere schepen die als overtollig bestempeld worden liggen in verschillende marinebasissen (Bremerton, WA; Pearl Harbor, HI; Philadelphia, PA) of op marinescheepswerven (Norfolk scheepswerf, Portsmouth, VA; Pearl Harbor scheepswerf, HI; Portsmouth scheepswerf, Portsmouth, NH en de Puget Sound scheepswerf in Bremerton, WA) samen met de schepen uit de inactieve vloot.



Ex-USS Buchanan (DDG-14) tijdens SINKEX oefening RIMPAC 2000.

oefeningen. Tussen 2000 en 2004 werden 36 conventioneel aangedreven marineschepen op Amerikaanse schrootwerven ontmanteld. Daarnaast werden er in dezelfde periode nog eens 52 schepen in SINKEX oefeningen vernietigd. Dit gebeurde in een gebied waar de zee een minimum diepte heeft van 6000 voet en gelegen is op minimum 50 mijl uit de kust. De schepen worden daar vernietigd met conventionele scheepsartillerie van verschillend kaliber, torpedo's,

Bij de scheepswerven zijn uitsluitend nucleair aangedreven schepen of met nucleaire schepen gerelateerde schepen zoals onderzeeërtenders te vinden. Enkel bij de Puget Sound scheepswerf werd een klassiek aangedreven vliegveldschip (USS **Independence**) ondergebracht. De schepen worden onderverdeeld in categorieën naargelang hun staat van onderhoud. Zo worden die van de inactieve vloot ondergebracht in Categorie B (19 schepen) die de hoogste graad van



Ex-USS Towers (DDG-9) tijdens SINKEX oefening in 2002.

onderhoud krijgen omdat ze voorbestemd zijn om vlug de actieve vloot te kunnen versterken.

Overtollige schepen in Categorie C (10 schepen) worden behouden in de staat van hun uitdienstneming en krijgen het noodzakelijke onderhoud om verdere slijtage tegen te gaan. In deze categorie bevinden zich schepen en hulpschepen die in aanmerking komen voor leasing aan buitenlandse marines. Overtollige schepen in Categorie D en X krijgen geen onderhoud of conservering (29 schepen). Ze krijgen alleen een bescherming tegen brand of tegen het onderlopen van het schip. Die schepen werden van de NVR<sup>14</sup> geschrapt en verblijven op hun locatie tot ze op een van de hierboven besproken manieren van de hand gedaan worden. In Categorie Z (17 schepen) bevinden zich de overtollige nucleair aangedreven schepen die een beperkte conservering krijgen vooraleer ontmanteld te worden. Wegens problemen inherent aan het stilleggen van de kernreactor, het behandelen van nucleaire brandstofstaven en het radioactief afval kan men deze schepen niet in reserve houden en moeten ze ontmanteld worden. De kernreactoren worden eerst in hun geheel uit het schip verwijderd en gaan naar een site in Hanford, WA waar ze ondergronds opgeslagen worden. De verwijderde brandstofstaven gaan naar een vestiging

in Arco, ID voor heropwerking. De rest van het schip wordt dan ontmanteld op de conventionele manier en verkocht als schroot.



USS John A. Moore (FFG-19) verkocht aan de Turkse Marine en in de vaart gebracht als TCG Gediz (F-495)

In tegenstelling tot de afbraak van conventioneel aangedreven schepen gebeurt de ontmanteling van deze schepen wegens veiligheids – en milieuredenen in eigen regie van de Marine op de Puget Sound scheepswerf volgens het “Nuclear-Powered Ship and Submarine Recycling Program”.

*We zien dat voor bepaalde methoden om de schepen van de hand te doen, zoals de ontmanteling op schrootwerven in het buitenland en het gebruik als artificiële riffen die*

*verschillende problemen om milieuredenen opleveren, men op termijn toch een oplossing zal moeten uitwerken. Zonder toegang tot deze mogelijkheden zal het aantal te ontmantelen schepen niet vlug dalen en zullen de kosten voor ontmanteling blijven stijgen, waardoor MARAD en de Amerikaanse Marine onmogelijk zullen kunnen voldoen aan de hen door de Amerikaanse wet opgelegde eisen.*

*Foto's: US Navy en International Shipbreaking Limited*

*Tekst: L. Naessens*

#### **Geraadpleegde bronnen:**

- Proceedings (U.S. Naval Institute)
- Ships and Aircraft of the U.S. Fleet (verschillende edities)
- MARAD Website:  
[www.marad.dot.gov](http://www.marad.dot.gov)
- NVR Website:  
[www.nvr.navy.mil](http://www.nvr.navy.mil)

<sup>14</sup> Naval Vessel Register

# Mémoires du Commandant Sadi Gonthier, capitaine au long cours

## Lettres, récits et souvenirs

*Une vieille valise retrouvée sur un grenier par son neveu, le LTZ (hre) Aloïs Luyten, nous révèle petit à petit les mémoires du commandant Sadi Gonthier...*

J'ai décrit par ailleurs les souvenirs de ma vie de marin couvrant la période de ma carrière depuis mon premier voyage en mer comme mousse jusqu'à ce que, après avoir passé par tous les grades à bord de nombreux navires belges et étrangers et breveté capitaine au long cours, je fus enfin reconnu apte à pouvoir commander des navires de toutes espèces, de toutes grandeurs sur toutes les mers du globe. C'est à ce moment que je me fiançai. Ma femme a conservé religieusement toutes les lettres que je lui ai écrites. Comme elle s'est toujours intéressée aux choses de la mer en général et à celle qui me touchaient de près en particulier, ces lettres constituent un recueil, véritable journal de bord intime, où j'ai consigné mes peines et mes joies ainsi que tous mes soucis de l'heure. J'y ai parlé des ports que j'ai visités, des bons temps que j'ai eus et naturellement des mauvais moments que j'ai eus à endurer. Comme je n'écrivais pas de lettres pendant les voyages de retour, je gardais pour moi même, fidèlement, un petit journal intime qui au bout de vingt années de bouurlingage constituait un recueil important de souvenirs divers. Hélas, lors d'un naufrage causé par faits de guerre, je perdis toute cette précieuse documentation. Néanmoins, ayant bonne mémoire et ayant pu consulter mes anciens rapports de mer encore existants, je crois bien avoir pu donner une relation assez exacte des épisodes

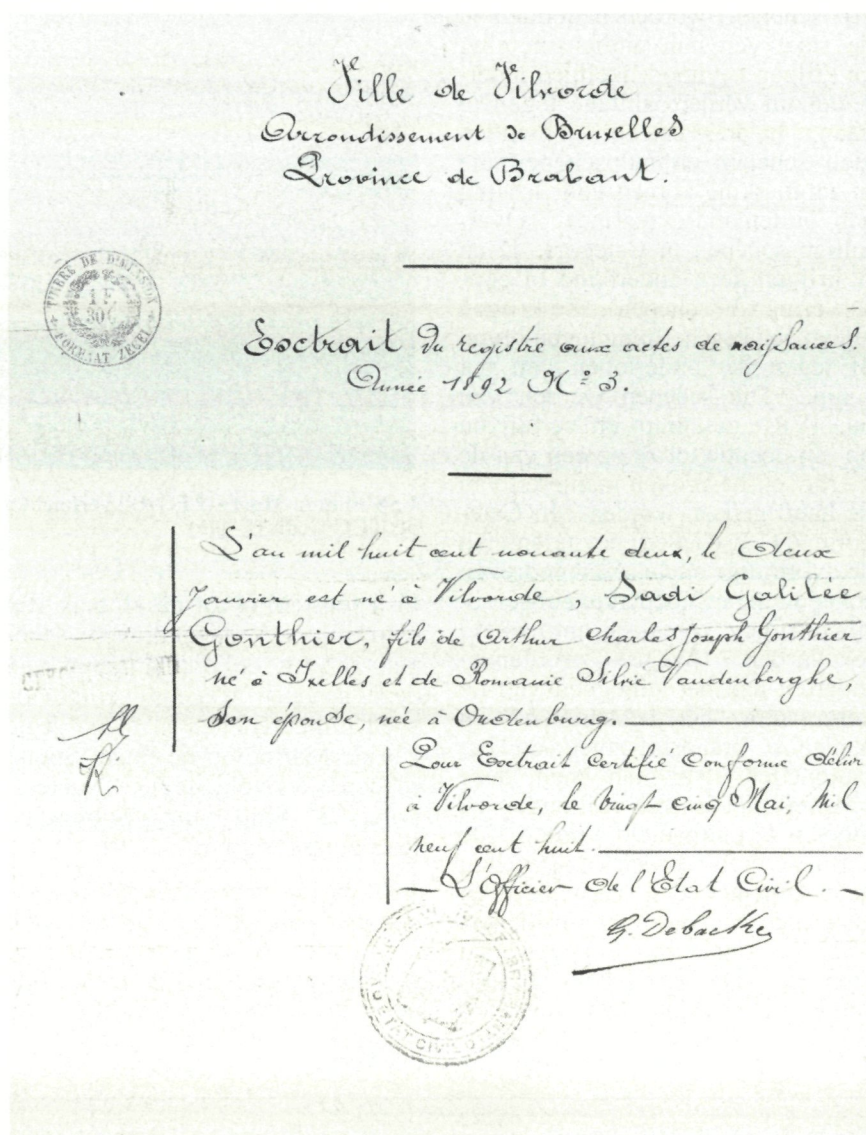


Photo: Collection A. Luyten



Photo: Collection A. Luyten

saillants qui se sont produits durant les traversées pendant lesquelles je n'écrivais pas de lettres à ma femme.

Donc, ce recueil se composera de deux parties bien distinctes: l'une faite d'extraits de mes lettres à ma femme et l'autre, moins intime, qui raconte les événements qui se sont produits en dehors des jours couverts par cette correspondance. Bien souvent sans doute, le lecteur constatera des contradictions dans ce que j'ai écrit, car comme tout marin qui se respecte, j'ai eu des jours où, plein d'enthousiasme, je trouvais tout beau et comme je pensais que cela devait être. Le lendemain parfois je pensais que tout allait mal et ces jours là j'étais naturellement dégoûté du métier de marin, des navires et de la mer. Mais après avoir navigué pendant plus de trente ans je continue à considérer le métier de marin comme le plus beau et les navires comme des instruments de travail magnifiques. Chaque navire a ses particularités bien distinctes, défauts et qualités, qu'on ne peut pas changer, mais dont le capitaine doit tâcher de tirer partie. Continuellement en lutte contre les éléments pendant qu'il est en mer, toujours devant des problèmes divers et importants à résoudre pendant les escales, le travail du capitaine est peut être souvent ingrat, mais il ne devient jamais monotone ni routinier. Pour ma part, après plus de trente ans de

navigation et plus de vingt ans de mariage je suis arrivé à la conclusion suivante: «La vraie femme de marin a plus à souffrir du métier de son mari que le mari lui même».

Tout le monde peut aller en mer pour devenir matelot d'abord, officier de marine ensuite et enfin capitaine de navire. J'ai la ferme conviction pourtant qu'il faut être né marin pour acquérir le sens de la mer nécessaire pour aimer ce métier et continuer à l'aimer quand on a découvert qu'il est certainement ingrat, plein d'avatars et de déconvenues. Aucun de mes ancêtres, aucun proche parent n'a été marin.

Mon père, ingénieur aux chemins de fer, avait fermement décidé que j'embrasserais sa carrière. Quand, ayant terminé mes études moyennes vers l'âge de quinze ans, je lui déclarai que je ne voulais plus aller à l'école, que je voulais devenir marin, il en ressentit un gros chagrin et une très grande déception. Pensez donc, ceci se passait en l'an de grâce 1906. Avoir un fils qui voulait naviguer équivalait presque à une disgrâce dans la famille, car de ce temps, sauf pour ce qui concerne les fils de marins, seuls se lançaient dans cette voie ceux que les parents ne parvenaient pas à discipliner à la maison et qui de ce fait envoyaient leurs fils en mer plutôt que dans une maison de correction. Telle du moins était l'opinion de la plus part des gens qui ne connaissaient de la mer que les plages et la vie balnéaire. Mon père voyant que ma décision était irrévocable, se résigna à me laisser faire un petit voyage d'essai, comme mousse sur un vapeur. Il promit au capitaine, chose que j'appris plus tard seulement, une récompense pécuniaire si en rentrant de ce voyage je me déclarais dégoûté de la mer et prêt à reprendre des études. On me mit en pantalons, ceux de mon père, raccourcis, maman me donna en cachette un paquet de chocolat et un tas de conseils; puis un beau jour j'embarquai pour la grande aventure. Ce fut un voyage vers les



Photos: Collection A. Luyten

Naam van het schip en van den kapitein. Nom du navire et du capitaine.	Scheepsrang. Rang à bord.	Plaats en datum. Handteekening van den zecommissaris of van den consul. Lieu et date. Signature du commissaire maritime ou du consul.
L'avenir. capt. Williams	1 <sup>er</sup> officier	San Francisco 15 avril 1919
L'avenir. capt. Gonthier	copilote	Barthia 4 septembre 1919
Salsogonia. capt. Poyens	1 <sup>er</sup> officier	Anvers 3 Février 1920
Grenadier. capt. Gonthier	capitaine	New York 20 juin 1920

Reis. Voyage.	Plaats en datum. Handteekening van den zecommissaris of van den consul. Lieu et date. Signature du commissaire maritime ou du consul.	Deelname van de H. en V. kas. Participation à la caisse de H. et de P.
		Jaren. Maanden. Dagen. Jours.
Colofonia Brisit	Barthia 4 sep. 1919	
Brisit anglaise. Anvers	Anvers 20 Nov 1919	
Anvers Argentine E.V.	New York 19 juin 1920	
Anvers	New York 11 avril 1921	



Photo: Collection A. Luyten

ports du nord de l'Espagne, tout à fait quelconque et qui se passa en plein été et sans incidents. Pour moi, ce fut un voyage merveilleux pendant lequel j'appris à peler des pommes de terre, à soigner le feu de la cuisine et à nettoyer cette dernière; je fus le domestique de tout le monde à bord et on me fit faire les plus répugnantes corvées depuis quatre heures du matin jusqu'à huit heures du soir. Quand le premier officier était content de mon travail pendant la journée, il me permettait en guise de récompense d'apprendre à gouverner le navire en dehors de mes heures de travail ordinaire. Je souffrais atrocement du mal de mer, je dormais sur une paillasse pleine de vermine et ... j'étais heureux. Mes occupations me retenaient à bord pendant les escales, de sorte que je ne vis pas grand-chose des différents ports où nous abordâmes. Le voyage dura un mois et je rentrai chez moi plein d'enthousiasme pour mon nouveau métier et prêt à retourner en mer, pour de bon cette fois, c'est à dire sur un voilier dont j'avais vu de merveilleux spécimens sous voiles en mer.

Mon père, désappointé de constater que mon voyage d'essai n'avait fait qu'augmenter mon désir de devenir marin, me déclara ne plus vouloir s'occuper de moi et c'est tout juste

s'il ne me renia. Cela ne me préoccupa pas beaucoup car je me faisais fort de trouver un nouvel engagement sans avoir recours à son intervention. Je me mis à déambuler dans les bassins d'Anvers. J'offris mes services a bord de nombreux navires de toutes nationalités mais hélas sans obtenir de résultats immédiats. Après quatre jours de démarches je pus me faire engager comme mousse sur un navire américain en partance pour New York. Les gages étaient fixés à dix francs par mois, moins les diverses retenues habituelles. Je rentrai à la maison



Photo: Collection A. Luyten

très fier de moi-même et j'annonçai d'un air triomphant que je partais le lendemain pour l'Amérique. De ce temps l'Amérique paraissait encore être au bout du monde et évoquait des visions de Peaux-Rouges, de buffles, de skyscrapers et de toutes sortes de choses sentant l'aventure avec un A majuscule. Le navire sur lequel j'avais pris du service était un grand vapeur qui transportait des émigrants vers l'Amérique et en ramenait du bétail. Il y avait alors encore beaucoup d'émigration vers

les E-U. Ces émigrants provenaient surtout de la Pologne, de l'Allemagne orientale, de la Russie et des pays balkaniques. Ils étaient dirigés sur Anvers par trains spéciaux composés de voitures de 4<sup>ème</sup> classe. En attendant d'être embarqués sur le navire ils étaient parqués dans des hôtels spéciaux qui n'avaient de ce genre d'établissements que le nom en commun. Ils devaient tous passer la visite médicale et leurs hardes étaient désinfectées. A leur arrivée en Amérique ils étaient de nouveau soumis à une visite médicale très stricte et tous ceux qui n'étaient pas en parfait état de santé étaient impitoyablement renvoyés dans leur pays d'origine aux frais de la compagnie de navigation. Un grand nombre de ces malheureux étaient vêtus de peaux de mouton et tous avaient un aspect lamentable. Une fois à bord du navire ils étaient répartis dans les entreponts où ils couchaient dans des blocs de douze couchettes superposées trois par trois. Quand le beau temps le permettait ils pouvaient se promener sur le pont et respirer le bon air pendant quelques heures par jour. Les femmes et les enfants étaient relégués à l'arrière et les hommes occupaient la partie avant du navire. Au moindre temps un peu douteux tout ce monde était consigné dans les entreponts clos où l'air et la lumière ne pénétraient que très difficilement. Il y régnait alors une atmosphère lourde, maldorante et, par suite de la condensation causée par la différence de température avec l'extérieur, il y faisait très humide. Ajoutez à cela que les trois-quarts des passagers souffraient du mal de mer avec les conséquences connues et vous aurez une vague idée des conditions d'hygiène qui régnaient alors dans ces espaces. Personne à bord ne parlait la langue de ces malheureux et toute réclamation ou plainte était reçue par une fin de non-recevoir. Leur nourriture était peu variée et consistait principalement en harengs saurs avec 'pommes casques'. Le maître d'hôtel n'avait garde de mentionner dans ses comptes que la majeure partie de ses clients malades ne mangeaient pas; il empochait naturellement toutes les rations non consommées. Le prix du billet de passage pour les émigrants, d'Anvers au Canada ou

en Amérique du Nord, était alors de trois livres sterling, soit environ soixante-quinze francs belges. Le capitaine touchait un shilling par émigrant transporté comme prime. Nous en avions 1450 ce voyage. Pendant la traversée quatre d'entre eux moururent et il y eut six naissances, de sorte que nous arrivâmes à destination avec un surplus de deux passagers.

Chaque matin les entreponts étaient lavés à grande eau par les matelots qui ne se souciaient pas de ce qu'ils arrosaient aussi les lits et les hardes des émigrants. Nous avions à peine quitté les côtes anglaises que nous fûmes assaillis par une furieuse tempête pendant laquelle une lame projeta un de nos matelots contre un rouf et le blessa tellement gravement que le malheureux en resta estropié pour le restant de ses jours. Le poste d'équipage se trouvait dans l'extrême nez du navire où le tangage se faisait sentir le plus. Les hommes d'équipage couchaient dans des couchettes disposées trois en hauteur. Comme mousse j'avais une couchette inférieure et je me souviens très bien qu'au-dessus de moi dormaient deux matelots pesant chacun près de cent kilos, car par une nuit de gros temps un coup de tangage nous précipita tous hors de nos lits et mes deux compagnons tombèrent l'un après l'autre en plein sur moi et faillirent me transformer en 'pancake'. Profitant d'un jour qu'il faisait beau le docteur du bord vaccina tout le monde à bord, passagers et équipage, soit environ 1600 personnes. Ce médecin était très habile et en moins de quatre heures ce travail en série fut terminé. Nous étions au mois de novembre, mauvais mois dans l'Atlantique, et par suite du mauvais temps fréquemment subi la traversée dura 19 jours au lieu des 11 prévus. Mon travail consistait surtout à servir les matelots. Ma journée commençait à 4 heures du matin et se terminait généralement vers 21 heures seulement. Il entraînait aussi dans mes attributions de fourbir la grande cloche du bord située sur le gaillard d'avant et constamment exposée aux embruns et aux coups de mer. Je m'attachais volontiers à ce travail qui me permettait d'admirer la mer, surtout quand elle était un peu agitée. Quand le navire



*Photo: Collection A. Luyten*

embarquait des embruns j'étais tout heureux de pouvoir revêtir mon ciré, mes belles bottes de marin et mon magnifique surôit. Un matin qu'il y avait de la brume je pus entendre le beuglement sourd et régulier d'un signal de brume. Quelques minutes plus tard je vis surgis du brouillard, comme un fantôme, le balancier 'Nantucket' qui indique l'entrée du golfe qui mène à New York. Dans la soirée de ce jour on arriva sur rade et le lendemain matin, après les formalités d'usage, on accosta au pier de la Red Star Line. Tous les passagers furent dirigés vers la fameuse 'Ellis Island' pour y subir une période de quarantaine avant d'être définitivement admis dans leur nouvelle patrie. J'aurai l'occasion plus loin de décrire cette fameuse île située dans la baie de New York, tout près de la aussi

fameuse statue de la Liberté. Je me suis souvent demandé combien de ces pauvres hères que nous avons amené cette fois aux Etats-Unis ont réussi dans leur nouveau pays d'adoption. Je suis bien sûr en tout cas que leurs enfants doivent se dire souvent que leurs parents eurent raison de s'expatrier quand on considère que depuis ce temps l'Europe a par deux fois été bouleversée par des guerres terribles.

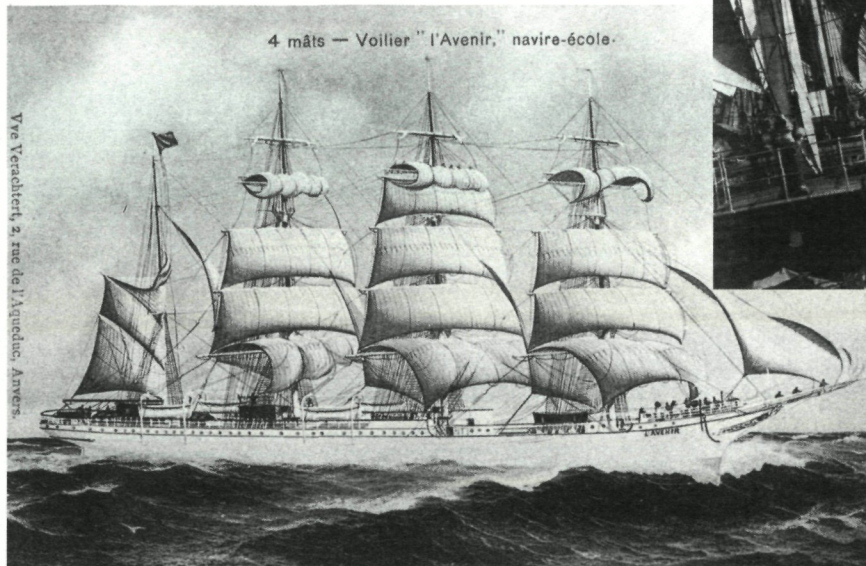
Depuis lors, devenu moi même capitaine de navire, j'ai maintes fois conduit des émigrants vers l'Amérique. Je puis assurer que les conditions dans lesquelles ces émigrants voyagent actuellement sont devenues excellentes. Les logements à bord sont bons et la nourriture est telle que la plupart d'entre eux n'en ont jamais eu de pareille avant



de faire le voyage. Ils sont traités comme des passagers maintenant et non plus des bêtes.

Pendant notre court séjour à New York, j'eus l'occasion d'aller me promener un soir. En passant devant avec le navire j'avais vu la statue de la Liberté. Je voulais maintenant voir le fameux pont suspendu de Brooklyn dont j'avais vu des gravures. New York n'était pas encore de ce temps la ville-lumière qu'elle est devenue depuis lors. Sur les quais, peu éclairés de soir, circulait encore un tramway à traction chevaline que je n'osais prendre parce que je ne pouvais m'expliquer pour demander où je devais descendre. Je me dis qu'en suivant les quais je devais de nécessité arriver près du pont que je voulais voir. Hélas, il n'en fut rien. Je marchai pendant plusieurs heures et je rentrai à bord sans l'avoir vu. J'appris plus tard que j'avais dû passer dessous sans le voir. Depuis lors j'ai fréquemment été à New York et je réalise fort bien que cela est possible car ce pont s'amorce à près de deux kilomètres des rives du fleuve par des pentes douces pour passer au dessus de l'eau à une hauteur de près de cent mètres. Nous ne restâmes que quatre jours au port. Pendant toute la traversée de retour nous rencontrâmes du mauvais temps constant et je souffris horriblement du mal de mer pendant toute cette traversée et quand j'arrivai à Anvers, un peu dégonflé, mes parents en profitèrent pour me convaincre que je ferais mieux de rester à terre. Pour étayer leurs arguments ils m'achetèrent une magnifique bicyclette. Pourtant je ne voulus plus retourner à l'école et j'entrai comme apprenti-commis dans une firme maritime d'Anvers. J'eus de fréquents contacts avec des marins à l'occasion de courses que je devais souvent faire à bord des

navires. J'y rencontrais de jeunes apprentis-officiers et inévitablement je me remis à rêver de voyages et d'aventures. J'en parlai, d'abord timidement, puis avec insistance à la maison et un beau jour mon père décida que si je voulais réellement faire ma carrière sur mer, il s'occuperait de me trouver un engagement



L'Avenir

Photo: Collection J.-C. Vanbostal

sur un voilier. Notre navire-école **Comte de Smet de Naeyer** venait de faire naufrage et n'avait pas encore été remplacé. Je fus mis en apprentissage dans une compagnie anglaise de voiliers et signai avec cette société un contrat de quatre ans. C'est ainsi qu'enfin je commençai sérieusement à apprendre le dur mais beau métier de marin.



Le Comte de Smet de Naeyer

Photo: Collection J.-C. Vanbostal



Photo: Collection A. Luyten

J'ai gardé de ma vie en mer un journal très documenté pendant tout le temps que j'ai navigué. Malheureusement, alors que je voulais commencer

à écrire mes mémoires le navire que je commandais alors fit naufrage en coulant sur une mine magnétique en 1940. Une grande partie de ma précieuse documentation fut ainsi perdue et se trouve maintenant au fond de la mer du Nord.

# MARITIEM PANORAMA

## Rechtstreekse spoorverbinding naar Oostendse Zeewezendok in 2007

Hoewel de spoortrafiek in de Oostendse haven gestegen is in de laatste jaren vertegenwoordigt ze slechts een kleine fractie van de totale roro- en containertrafiek die de haven behandelt. De nakende aansluiting van het Zeewezendok op het internationaal spoorweg-net moet deze opwaartse trend vanaf 2007 een nieuwe impuls geven.

Om de havengebruikers een spooralternatief aan te bieden heeft de Oostendse haven, samen met het Vlaamse gewest, in 2001 geïnvesteerd in een terrein, de Tilbury-bundel, om de containeroverslag mogelijk te maken. Sinds dat jaar kent Oostende een merkwaardige groei qua klanten en vervoerde containers. Het aanbod aan bestemmingen was groter geworden en de daaraan gekoppelde service fel verbeterd. Ook het gerenoveerde Zeewezendok kreeg een hogere capaciteit en het spooraanbod vanuit Oostende breidde zich uit naar Frankrijk, Spanje en heel Italië.

Bovendien werd dit groeipotentieel gestimuleerd door de mogelijkheid om subsidies per vervoerde box te krijgen bij binnenlands verkeer. Ook de invoering van wegentaksen zoals LKW-Waut in Duitsland, en het rijverbod voor vrachtwagens op zondag door diverse Europese landen ingevoerd, werkten de groei van het spoorverkeer in de hand.

Hoewel de Oostendse spoortrafiek fors groeide van 2.080 units in 2001 naar 12.617 units in 2004, vertegenwoordigt dit slechts een kleine fractie van de totale roro- en containertrafiek die Oostende behandelt.

Voor 2004 was dat 4,1%. Vergeleken bij 2001, toen dit percentage slechts 1,3% bedroeg, is dit beslist een hele vooruitgang. Voor 2005 rekent Oostende op zo'n 5% van de totale roro- en containertrafiek die op het spoor zal gezet worden. Niettemin ligt dit percentage duidelijk lager dan in de andere Belgische havens. Maar dankzij een goede samenwerking met de NMBS en het geloof dat er in Oostende wel degelijk een markt bestaat voor containerverkeer, hoopt men de spoortrafiek van en naar de haven te kunnen opdrijven.

Dankzij een betere infrastructuur zal dit beslist lukken. Zo spendeert de NMBS in 2005 een bedrag van 297.000 euro aan aanpassingswerken in de Oostendse haven. De bouw van een 3de en 4de spoor op de spoorlijn 50A, goed voor 16 miljoen euro in 2005, zal niet alleen Zeebrugge maar ook Oostende ten goede komen. Wat meer is: zopas werden aan het kruispunt De Bolle, dichtbij de Oostendse Diepwaterkaai, de werken gestart voor de verbreding van de brug waarop nieuwe tram- en treinsporen zullen komen. Het is immers de bedoeling om de treinsporen vanaf de Tilbury-bundel door te trekken tot op de terminal

van het Zeewezendok. Deze rechtstreekse treinverbinding, goed voor 5 miljoen euro, zou tegen de zomer van 2007 een feit moeten zijn.

Er is dus wel degelijk toekomst voor vervoer per spoor in de Oostendse haven. Dankzij een betere infrastructuur gekoppeld aan de 30 overvaarten per dag naar en van Groot-Brittannië hoopt Oostende een verdubbeling van zijn spoortrafiek te kunnen realiseren in de komende jaren.

*H. Rogie*

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

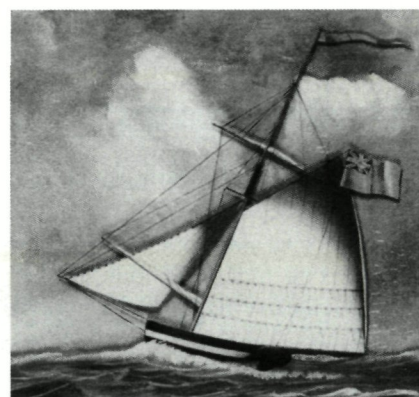
## Armements ostendais et à Nieuport au XIXème siècle (XVIII)

En novembre 1855, Charles Van Iseghem fut chargé de s'occuper de la création d'une école des mous-es à Ostende; ce fut un travail de longue haleine car elle ne le sera que bien plus tard, par l'arrêté royal du 30 septembre 1861. Le père, Jean Joseph, décéda le 30 janvier 1856, peu avant que l'armement «J. & A.» ne s'associe à Ed. Van Cuyt dans une entreprise de navire-école. Pour ce faire, ce dernier racheta à Douvres un grand trois-mâts américain de 753 tonnes construit à Kennebuck en 1856 et qui venait de s'échouer au large des côtes anglaises lors de son premier voyage, la CELIA, remorquée à Ostende par le remorqueur VICTORIA le 2 janvier 1857. Le navire fut mis en chantier pour réparations majeures chez Ph. Orlandini & Th. Royon qui le monta sur coulisse le 5 avril et le lança en novembre. Nationalisé le 7 décembre sous le nom LÉOPOLD en l'honneur de notre roi, il entreprit un voyage vers Anvers puis Cardiff et Swansea à destination de Callao et Valparaíso au départ d'Ostende le 19 décembre 1857, commandé par le capitaine Coussement de la MATHILDE. Chose curieuse, l'acte de nationalisation fut obtenu d'après les journaux par «Delehay et consorts à Anvers».

Le navire quitta Swansea avec 1.200 tonnes de charbon le 1er février 1858 et fila sur le Cap

Horn à une vitesse de 10 noeuds en moyenne. Mais il ne revint jamais... Il s'échoua le 12 avril après avoir touché Great Jason Rock (au NW des Falklands). On apprit la perte totale du navire, corps et biens, le 4 septembre, par une lettre du seul rescapé, Pieter Declercq de 34 ans, arrivé à Ostende le 11 décembre 1858. Le navire était assuré. Pour la petite histoire, ajoutons qu'à l'escale d'Anvers, le matelot De Wit déserta; il avait déjà fait de même en désertant l'ATALANTE en 1856, qui lui aussi disparut en mer... L'équipage se composait de J. Nyssens, second, d'un bosco et d'un charpentier, d'un cuisinier, d'un voilier, d'un steward et de 12 matelots ou matelots-légers ainsi qu'un apprenti. Le matelot rescapé ne put donc raconter son histoire extraordinaire qu'un an plus tard. Après le naufrage, Declercq resta 23 jours sur une île déserte, se nourrissant de quelques oiseaux assommés à l'aide d'un bâton, de pingouins ou de phoques. Il fut repéré presque par hasard par un baleinier américain en campagne de pêche dans les parages, attiré par le feu que Declercq s'était ingénieusement visible à vingt milles.

Le 5 mai 1858, après trois jours qui durent paraître des siècles à notre rescapé, le capitaine Smiley de la goélette NANCY, mise à l'ancre

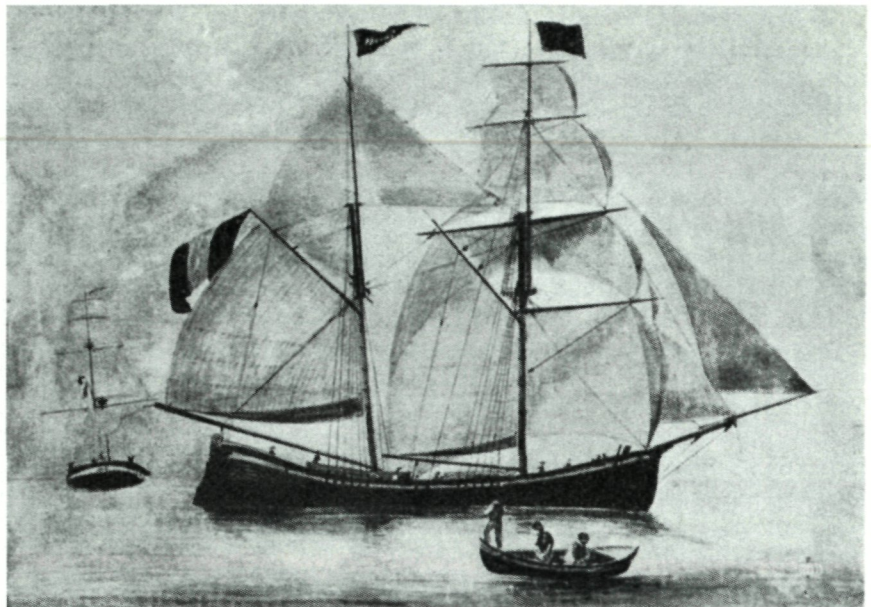


par suite du mauvais temps, parvint enfin à prendre Declercq à bord. Il le débarqua à Stanley le 1er juin. Il semble que ce soit un navire belge, le CHARLES-HENRI appartenant à F. Coûteaux d'Anvers et qui servait en 1858 de navire-école, commandé par le capitaine C. Cramers, qui achemina le rescapé à Montevideo. De là, il s'embarqua sur le steamer SAMARANG pour Londres puis sur le steamer anglais BELGIUM qui le débarqua enfin à Ostende, le 11 décembre 1858, soit quasi neuf mois et demi après son départ pour l'Amérique du Sud ! Quant au LÉOPOLD, on ne retrouva plus jamais d'autre trace de lui que le coffret qui avait appartenu au bosco et qui fut récupéré par Pieter Declercq sur son île. Ce n'était qu'à partir du 15 juillet que l'on s'inquiéta de ne pas l'avoir vu encore à Valparaíso.

En novembre 1859, Ed. Van Cuyl & C° racheta un navire plus modeste, mais qui sera déjà perdu en 1860, le **CONSTANT**. Aucun registre n'en fait mention, sans doute du fait de sa très courte existence. Il avait cependant déjà eu une longue carrière sous les couleurs de l'armateur anversois Elsen & Van Linden qui avait commandé ce koff-goélette au chantier De Ceuster de Boom, qui le lança le 8 décembre 1837. Le navire mesurait 225 tonnes, était construit en chêne et était cloué, chevillé et doublé en cuivre. Il avait été utilisé sur l'Atlantique et son premier capitaine, M. Pienschke, l'emmena notamment à La Havane, Rio et Pernambouc; ensuite, c'est A. Claeys qui entreprit des voyages pour aller charger du riz à Akyab, puis encore New York et Vera Cruz. Depuis 1852, le koff avait encore eu pour capitaines F. Vanden Kerckhove et J. Harms, ce dernier étant toujours en charge en 1859 quand il rentra d'Hyères à Anvers, le 23 octobre.

Le 4 novembre, la **JEANNETTE MARIE** fut vendue, selon les journaux de l'époque, à Maertens de Bruges et Van Cuyl d'Ostende; le navire devrait se rendre alors à Bruges, commandé par le capitaine Defresne. Le 9, Ed. Van Cuyl & C° annonça que la navire deviendrait le **CONSTANT** et serait commandé par le capitaine Fisher; deux jours plus tard, il quitta Anvers pour Bruges par les eaux intérieures. Contrairement à ce qui avait été annoncé, c'est le capitaine De France qui en reçut le commandement. Mais pas pour longtemps... En effet, le 21 janvier 1860, le **CONSTANT**, en voyage d'Ostende à Carthagène, chargé de bois, s'échoua après avoir touché le fond pendant la nuit à la hauteur de Roquaine au large de Guernesey et fut chassé par la force des courants dans la baie. Le «vieux» navire fut déclaré irréparable mais l'équipage et la cargaison furent sauvés.

En mars 1860, notre armateur reprit encore un navire belge, le **VAN DYCK**, à De Coster & Van Gingen d'Anvers. C'était un trois-mâts barque de 323 tonnes construit au chantier de la Veuve Marguerie au Kattendijk, au départ dans l'idée de l'utiliser pour son propre compte.



Terminé le 27 septembre 1849, le navire avait été acheté sur chantier le 11 mars. Il entreprit des voyages à Montevideo, Callao, New York et Rio, et, en 1853, avait offert le premier départ d'un «nouveau service de navigation régulière sous pavillon belge entre Anvers et Calcutta», expédié par F. Morren. Il visita encore Akyab et subit de grandes réparations au chantier de Marguerie en 1855. En mars 1859, il fut présenté en vente publique par son armateur, de même que leur autre navire, le trois-mâts **NORTON**. Faute d'acheteurs, les deux navires furent cependant retirés de la vente à la fin du mois d'avril. Un an plus tard, le 21 mars 1860, on apprit que E. Van Cuyl & C° l'avait acheté pour 23.600,- francs et que le navire serait remorqué à Ostende pour y subir des réparations. Il quitta Anvers sur lest le 30 mars. Son commandement fut alors confié à J. Helsmoortel, en dernier lieu capitaine du **JOSEPH**. Le 17 janvier 1862, le commandement fut transféré à Corneille Vandersteene et Helsmoortel cessa de naviguer; il deviendra expert au Bureau Véritas en mars 1863. Nous enregistrons alors des voyages tels celui à Roquetas, pour aller y charger du minerai.

Le 3 décembre 1862, on retrouve le **VAN DYCK** dans la rubrique des sinistres maritimes. On dit que,

parti le 27 novembre à l'aventure et sur lest, il éprouva une forte voie d'eau à environ 10 milles au large d'Ostende, et y entra le soir à 22.00, remorqué par le **REMORQUEUR**. En 1863, c'est le capitaine Ferdinand M. Petit, ancien capitaine de la goélette **SALINE** des frères Vertongen de Hamme, qui reprit le commandement et le navire fut à nouveau affecté au long cours; il alla chercher du guano à Callao au moins deux fois. Le navire marchait bien et son second, Jules Elleboudt, fut promu commandant de la **MATHILDE** le 9 mai 1865, en remplacement de Jacques Corneille Muyllaert, qui passa alors à bord de la nouvelle acquisition de notre armement. Le 2 mars 1868, le navire fit relâche à Lisbonne, de Sunderland, ayant perdu son beaupré et subi d'autres avaries par suite d'une collision. Le capitaine fut alors remplacé par J. Clasen, un ancien de Denduyts sans doute apparenté à Auguste qui avait commandé l'**ACTIF**. Le 28 juin 1867, on apprit que le navire fut affrété à Montevideo pour charger du bois à Parnagua au Brésil, en retour pour Montevideo. Mais l'année suivante, le 23 mai 1868, le **VAN DYCK** se perdit sur Superraguez, sur la côte du Paraguay, au Brésil, avec sa cargaison, lors d'un autre voyage de Montevideo à Parnagua. Rescapé, l'équipage arriva à Rio de Janeiro le 20 juin.

Nous reprenons ici notre histoire de la SOPHIE, que nous avons laissée en 1856, alors qu'elle était commandée par le capitaine C. Schreyenberg. Le 19 mai 1857, le brick rentra d'Hyères en 19 jours seulement, ce qui constituait un record. Mais les fortunes de la mer sont imprévisibles. Ainsi, le 22 mars 1863, le navire fut contraint de faire relâche à Cadix lors d'un voyage de Newcastle à Barcelone, après 38 jours de mer par vents contraires; le navire s'y réfugia avec sa grande vergue cassée et son gouvernail endommagé; le capitaine espérait pouvoir reprendre la mer dans les quelques jours, après réparations. En 1864, le commandement fut confié à J. Muyllaert; le 8 avril, il quitta Anvers pour Rio de Janeiro; le voyage suivant fut vers Malaga; en janvier 1865, il rentra de Palerme; les destinations furent donc fort diverses.

Et la SOPHIE reçut alors un nouveau capitaine, Pierre Louws, fils de William, qui avaient tous deux été capitaine sur des navires de l'armement gantois de Cock. Lors de son premier voyage, d'Anvers à Alicante, il lui fallut revenir de la mer à Flessingue le 20 février 1865, avec une voie d'eau, sa cargaison désarrimée. Le 27 novembre, le navire arriva de Santos à Falmouth avec sa vergue de misaine et sa grande vergue enlevées. Par la suite, on enregistre encore des voyages au grand cabotage, tels à St. Ubes, puis en Baltique. Et c'est ainsi que se termina la carrière de la SOPHIE, perdue par naufrage le 1er septembre 1871 lors d'un voyage d'Hudiksvall à Cadix. Heureusement, son équipage fut sauvé.

Nous avons également laissé l'histoire de la MATHILDE en 1856. Poursuivons donc ici, jusqu'en 1867. Chose curieuse, au cours des transferts successifs, Fr. Bulcke en était resté le commandant; il la quitta le 7 mars 1856 pour reprendre l'INDIA des Elsen. Lui avait donc succédé Alfred Coussement, qui la quitta en décembre 1857 pour le LÉOPOLD, tragiquement disparu lors de son premier voyage. Son commandement fut alors confié à Jacques Corneille Muyllaert; il quitta Ostende le 19 décembre

1857 pour Liverpool et Rio de Janeiro. Les journaux rapportèrent le 26 mars 1861 que la barque, en voyage d'Ostende à Cadix, se mit sur les Goodwin Sands; mais elle se renfloua cinq heures plus tard sans assistance et poursuivit son voyage. En 1862, Van Cuyt loua les services de son voilier à l'État qui l'utilisa dans un premier temps comme garde-pêche et les journaux le qualifièrent dès lors de «kustwachter», ou «visserijwacht».

En 1863, il servit de navire-école; on rapporte un voyage en Hollande le 20 mai de cette année alors que la MATHILDE était commandée par le capitaine Probst. Mais dès le mois suivant, on retrouve aux commandes Jacques Muyllaert, de retour d'Alexandrie, et à la fin du mois de juillet au départ pour Newcastle, sur lest.

Nous avons déjà fait allusion au fait que le 9 mai 1865, Jules Elleboudt, le second du VAN DYCK, obtint le commandement de la MATHILDE. Muyllaert passa alors à bord du trois-mâts barque EDMOND, dernière acquisition de Van Cuyt. Après de grandes réparations en 1865, la MATHILDE continua son nouveau rôle de garde-pêche; notons une relâche à Lerwick le 26 juin 1867. Le 3 septembre de cette année, on rapporte que le navire fut proprement nolisé par l'État belge.

De fait, la MATHILDE avait quitté Ostende le 8 juin pour une double

mission de garde-pêche en même temps qu'école des mousses et son commandement était passé aux mains de P. Claeys, ancien de la Marine Royale. Il rentra le 15 septembre d'une croisière en Islande, aux îles Féroé et au Dogger Bank. Le 30 septembre 1867, le navire fut affrété pour une deuxième année par le Gouvernement pour servir d'école des mousses et de garde-pêche; le navire chôma dans le bassin pendant tout l'hiver et reprit ses croisières vers le 1er mai 1868. Entre-temps, les cours à bord continuaient.

En novembre 1864, relevons le fait qu'Edmond Van Cuyt était échevin, consul de Suède et de Norvège, et vice-consul de France à Ostende. Le 20 décembre 1867, il démissionna de sa fonction d'échevin de la ville d'Ostende. Cependant, l'almanach de 1869 le reprend toujours comme conseiller communal.

Comme nous l'avons déjà évoqué, Van Cuyt acheta encore un dernier navire en 1865, un trois-mâts barque de 489 tonnes construit dans l'état du Maine aux États Unis en 1863. Cette unité fut rebaptisée EDMOND et jaugeée en Belgique à 452 tonnes. Mesurant un peu plus de 37 mètres de long pour une largeur de 8 mètres, elle avait deux ponts, avait été construite en bouleau, spruce et hackmatack et était chevillée et doublée en cuivre sur franc-bord. Un arrêté royal du 21



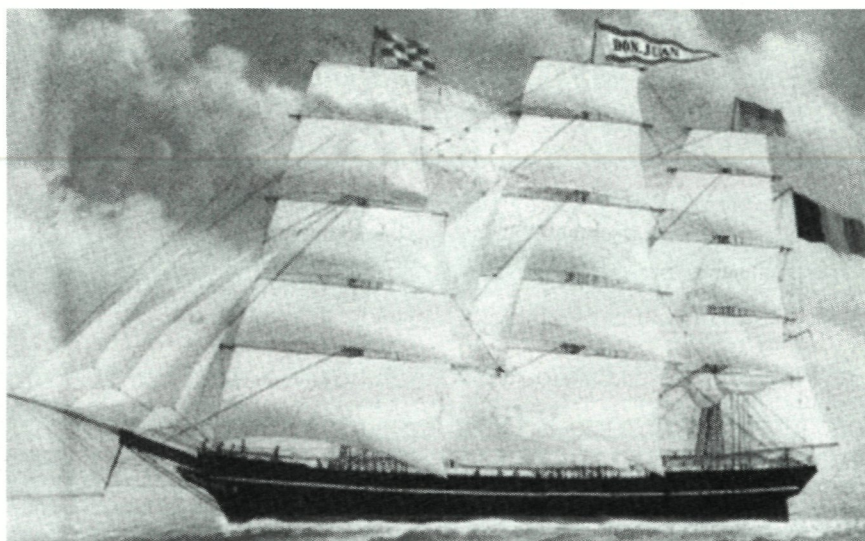
Vue du port 1880

février 1865 confirma la nationalisation du SOLOMON WILDES, rebaptisé EDMOND. Son premier capitaine fut donc Jacques Corneille Muyllyaert. L'EDMOND fit des voyages vers diverses destinations; notons en mars 1866 son arrivée d'Alexandrie avec un chargement pour De Clercq frères, et son départ pour Cronstadt le 3 mai de la même année.

Le 25 juillet 1867, le navire rentra à Anvers d'un voyage à Buenos Aires. Il quitta le port sur lest pour charger du charbon en Angleterre. Au début de l'année 1868, il quitta Anvers, chargé pour Valparaíso. À la fin de 1870 et encore au début de l'année suivante, c'est Nassel qui commanda l'EDMOND; il chargea du minerai à Cagliari. Jacques Muyllyaert reprit alors le navire, également pour aller charger du minerai en Méditerranée. Mais ce fut le dernier voyage de la barque. En effet, le 28 juillet 1871, l'EDMOND encourut une voie d'eau vers 5 heures du matin à environ 20 milles du Cap de Gatt. Le capitaine espérait pouvoir atteindre le rivage mais il faisait à ce moment un calme plat et le navire coula avec une cargaison de minerai de zinc chargée à Carloforte pour Anvers. L'équipage se sauva dans les canots du bord et arriva à Almería le même jour.

Cette année 1871 sonna le glas pour l'armement Ed. Van Cuyt & C<sup>o</sup>, qui perdit la SOPHIE en Baltique un mois plus tard et qui venait de perdre le VAN DYCK sur la côte brésilienne en 1868. L'armement disparut alors, au cours de la même année que son grand rival, Serruys. Seul Van Iseghem leur surviva à Ostende, mais pour encore trois ans seulement.

Théoriquement, il lui restait la MATHILDE, dont les listes reprennent toujours Van Cuyt comme propriétaire jusqu'en 1881, bien que la barque fut reprise par l'État en 1867 après avoir été louée pendant 5 ans. Évoquons ici ce qu'elle devint. Après avoir subi de grandes réparations en 1869, elle fut doublée en métal en 1870. En 1873, P. Claeys était admis à la pension, et jusqu'en 1879, son commandement fut confié au capitaine Ch. Gérard, qui avait navigué pour Duclos. Le



Don Juan 1865

navire fut doublé en 1876 et subit alors encore des grandes réparations dont au grand mât; il fut mis en désarmement en 1880 et rayé des listes belges durant le premier semestre de 1881. Cette année, l'État avait en effet reçu son propre voilier, la VILLE D'OSTENDE, lancée à Baesrode pour servir de garde-pêche. La MATHILDE ne navigua plus depuis 1881 et reçut cependant un nouveau capitaine, V. Vanschoor, qui resta en charge jusqu'en 1888. En 1896, la barque était toujours à la chaîne à Ostende, au 2de Handelsdok, utilisée comme navire-école sans grément. En octobre 1914, le navire fut capturé par la Kriegsmarine et remorqué au canal Ostende-Bruges où il fut utilisé comme caserne flottante. Le 14 octobre 1918, les Allemands le mirent en feu lors de leur retraite. Et c'est ainsi que périt notre MATHILDE, 68 ans après sa construction par le chantier ostendais Panesi. ... sic transit ... Notons encore que Jacques Corneille Muyllyaert d'Ostende devint lui-même armateur, mais cette histoire sera contée plus loin.

\*\*\*\*\*

Nous terminons ce chapitre par quelques chiffres et rappelons aux lecteurs qu'il existe une iconographie au Musée du Steen pour ce qui concerne plusieurs des navires évoqués sous forme de peintures sur verre: AIGLE, VAN DYCK, MATHILDE, DON JUAN,

INDUSTRIE. Enfin, une peinture existe, mais que nous n'avons pas retrouvée, reproduisant la perte de l'ÉMILIE de Vanden Kerckhove, au large d'Ostende, le 17 décembre 1849.

En 1845, le nombre de navires ostendais atteignait 30, un maximum pour cette décennie. Mais le pourcentage des navires de ce port par rapport à la flotte belge passa de 20% en 1840 à 15% en 1850.

à suivre

Documentation et texte: A. Delporte



# Opendeurdagen te Antwerpen

Op zaterdag 21 en zondag 22 augustus hielden de Vereniging Oudgedienden van de Zeemacht Antwerpen (VOZMA) en de Antwerpse afdeling van het Koninklijk Marine Cadettenkorps voor het tweede jaar op rij gezamenlijke opendeurdagen op de ex-MSK 931 Knokke en in T/S Asia, de thuisbasis van de Antwerpse Cadetten. Organisatorisch vormde dat absoluut geen probleem vermits de Knokke afgemeerd ligt in het Kempisch dok op een steenworp van T/S Asia. Bovendien is er het hele jaar door permanent contact tussen de oudgedienden en de cadetten; de doelstellingen van beide verenigingen sluiten immers nauw bij elkaar aan en zijn erop gericht onze marinecomponent te promoten en te trachten bij de jeugd belangstelling te wekken voor het maritieme leven.

Ook de P905 Liberation was weer van de partij en meerde af langs-zij de Knokke. De aanwezigheid van het pr-schip van onze marine vormt, zo is eens te meer gebleken, een hoogtepunt bij een dergelijk evenement. Niet alleen voor onze oudgedienden, voor wie dit een vleugje nostalgie is, maar zeker en vooral voor onze jeugd. Een tochtje met een echt schip van onze Marine is steeds weer een memorabele ervaring die meer zegt dan duizend woorden. Je ziet de jongens en meisjes gewoon genieten; in gedachten beleven ze reeds een grote reis. Laten we eerlijk zijn, ook de ouders en grootouders die vergezelen hebben er reuze plezier in. De inspanning van de bemanning van de Liberation om het steeds weer iedereen naar zijn zin te maken is er zeker ook niet vreemd aan. Schipper Bert Fonteyne die eind dit jaar, na een lange loopbaan bij de Marine met pensioen gaat, stelde ons zijn opvolger IOM Patrick Florée voor. De continuïteit is verzekerd. De marinecomponent heeft er zeker enkele potentiële kandidaat-matrozen bij gekregen en zich verzekerd van de enthousiaste ouderen.

Maar het bleef daar niet bij. Ook de brandweer van Antwerpen was weer aanwezig met een interventiewagen

en een indrukwekkende ladderwagen. Velen hebben het gewaagd om vanop deze ladder, uitgeschoven tot op een hoogte van 35 meter, de omliggende dokken te bekijken. De modelbouwers stelden zoals steeds hun mooiste schepen tentoon. Velen herkenden, zij het op kleine schaal, "hun schip". Een bijzondere ervaring waaraan admiraal Goethals duidelijk ook niet ontsnapte.

Dit jaar echter was het hoogtepunt van het gebeuren de plechtige overhandiging onder ruime publieke belangstelling van het nieuwe vaandel van de Vereniging Oudgedienden Zeemacht Antwerpen door niemand minder dan Flottielje admiraal Willy Goethals in aanwezigheid van de Nationale Voorzitter Oudgedienden Zeemacht, FKP (R) Maryse Van Bussel en KTZ Marc Van de Wal.

Nadat de vaandeldrager, geflankeerd door het vaandel van de Nationale Vereniging en dat van het Koninklijk Marine Cadettenkorps, en begeleid door een detachement van de Marinecadetten het terrein was opgemarcheerd, overhandigde de admiraal plechtig het nieuwe vaandel aan voorzitter Ludo Verhulst van de Oudgedienden, die het op zijn beurt doorgaf aan de vaandeldrager. Na het spelen van de Europese hymne en het Belgisch volkslied marcheerden de vlaggendragers en hun begeleiders af op de tonen van de mars van de Marine. Aansluitend werd een drink aangeboden aan de aanwezigen aan boord van de Knokke.



Overhandiging van het vaandel door Flottielje admiraal W. Goethals.

Om 20.00 uur werden de aanwezigen vergast op een bijzonder interessante lezing van FKP Maryse Van Bussel over "militaire monumenten langs Belgische waterwegen".

Dag twee, zondag 22 augustus, was er een van komen en gaan van belangstellenden, een gezellige babbel en het ophalen van herinneringen. Na de middag meerden dan nog het Marinecadettenkorps, met wat gemeenlijk "de 24" genoemd wordt en de Rivierpolitie, af.

Het waren op en top Marinedagen!

Eddy

# NICE TO KNOW

## Goed nieuws van de Hogere Zeevaartschool Antwerpen

Ten opzichte van vorig academiejaar is het aantal nieuwe inschrijvingen –117 in de nautische afdeling en 40 in de afdeling machine– gestegen met bijna 50%! Zodoende komt het totaal aantal leerlingen aan de HZS op 481 (tegen 255 vijf jaar geleden). De kaap van 500 leerlingen is in zicht!

Het lijkt geen twijfel dat die stijgende belangstelling voor een maritieme carrière van jongeren –van beider geslacht en zowel uit Vlaanderen als Wallonië– grotendeels te wijten is aan de snelle groei van de Belgische handelsvloot, ten gevolge van de recente fiscale en sociale maatregelen die de regering getroffen heeft ten einde de herinvlagging onder Belgische vlag aan te moedigen.

Die maatregelen hebben trouwens als onverwacht neveneffect dat er vele megajachten onder nationale vlag komen, waardoor een grote vraag is ontstaan naar goed opgeleide bemanningsleden. De HZS heeft daar snel en adequaat op gereageerd en biedt nu een opleiding ‘Commerciële Yachting’ aan. De cursussen die gestart zijn op 3 december jl. en lopen tot einde maart 2006 zijn opgedeeld in vier groepen nl. officier kustvaart, officier grote vaart, kapitein kustvaart en kapitein grote vaart.

## De bonnes nouvelles de l’Ecole Supérieure de Navigation d’Anvers

Par rapport à l’année scolaire dernière le nombre de nouvelles inscriptions –117 à la section nautique et 40 à la section machines– a connu une hausse de près de 50% ! Le nombre total d’étudiants à l’ESN s’élève ainsi à 481 (contre 255 il y a cinq ans). Le cap des 500 étudiants est en vue !

Il va de soi que l’intérêt croissant des jeunes –des deux sexes et tant de Wallonie que de Flandre– pour une carrière maritime, est dû en grande partie à l’expansion rapide de la flotte marchande belge consécutivement aux récentes mesures fiscales et sociales prises par le gouvernement afin de promouvoir le transfert de navires sous pavillon belge.

Ces mesures ont eu par ailleurs comme conséquence inattendue que beaucoup de megayachts sont placés sous pavillon national et que le besoin d’hommes d’équipage expérimentés se fait sentir. L’ESN n’a pas tardé à réagir adéquatement et vient de lancer une formation ‘Yachting Commercial’. Les cours qui viennent de débiter le 3 décembre dernier et dureront jusqu’à fin mars 2006 sont divisés en quatre catégories, à savoir celle d’officier au cabotage, d’officier au long cours, de capitaine au cabotage et de capitaine au long cours.

*J.B*

## A l’aube du XXIème siècle: Quelles perspectives maritimes pour la Belgique?

Le 26 novembre 2004 était organisé à Bruxelles, à l’initiative de l’Académie Royale de Marine de Belgique, des Facultés Universitaires Catholiques de Mons, de l’Institut Royal Supérieur de Défense et de la Ligue Maritime Belge, un remarquable colloque au cours duquel plusieurs personnalités prirent la parole et développèrent les thèmes suivants:

- Professeur Th. Notteboom (Univ. Antwerpen): De zee, bron van economische dynamiek.
- Prof. T. de Wilde d’Estmael (U.C.L. et Fucam): La mer, enjeu politique et stratégique pour la Belgique.
- Prof. E. Franckx (V.U.B. et U.L.B.): Actie van de Staat op zee.

Un débat très interactif mené par le Capitaine a.l.c. R. Smet, Président de la L.M.B., permit ensuite

de développer plus concrètement encore certains aspects de cette importante problématique avant que le professeur Louis le Hardÿ de Beaulieu ne formule les conclusions de ce colloque(\*).

Signalons qu’en prolongement de celui-ci, la FUCAM vient de publier les ‘Actes de la journée d’étude du 26 novembre 2004- Handelingen van de studiedag van 26 november 2004’. Cet intéressant ouvrage, qui rassemble les contributions des différents orateurs (Nl. + Fr. - 77 pages - € 14 + frais d’envoi) peut être obtenu via : <http://www.fucam.ac.be/ufrd> - cliquer sur ‘Actualités’. Un bon de commande y est prévu.

*S.b.d.S*

(\*) Cfr. Compte-rendu publié dans Neptunus n°278 de mars 2005.



## Oproep aan de Damars

### Beste Damars,

Op 21 september 2005 hadden wij het genoegen uitgenodigd te worden op de prestigieuze Burg in Brugge om er '30 jaar vrouwen in de Marine' te vieren. Waarvoor onze grote dank aan de organisatoren. Het was met een intens gevoelen van ontroering dat we mekaar na zoveel jaren terugzagen. Sommigen kwamen zelfs van heel ver om erbij te zijn, en ja, de nostalgie van onze jeugd jaren kwam weer naar boven. Allen waren we op zoek naar bekende gezichten of betreunden de afwezigheid van voormalige collega's. Het is dan ook niet te verwonderen dat de vraag groot was om elkaar regelmatig terug te zien. We laten er dan ook geen gras over groeien en stellen hierbij voor dat we mekaar elke tweede vrijdag van de maand zouden ontmoeten in Oostende in de Marine Club, de voormalige mess van de onderofficieren van de kazerne Bootsman Jonsen. De Marine Club is open elke vrijdagnamiddag van 15u00 tot 21u00 en de zondagvoormiddag van 10u30 tot 13u00. Iedereen is er welkom: actieven en gepensioneerden, de naaste familie, 'anciennes' en 'anciens', vriendinnen en vrienden... Niet alleen kan u er een glaasje voor een democratische prijs drinken maar ook gezellig keuvelen over de 'goede oude tijd', de gewone dingen van het leven, de kinderen en kleinkinderen, job, pensioen, reizen... of gewoon aanwezig zijn en u thuis voelen. En wie over meer tijd beschikt kan achteraf rondsletteren in het jaar na jaar veranderende Oostende, met een wandeling op de pier of het strand, een bezoek aan een museum of het verorberen van een of andere lokale specialiteit, ja zelfs lekkere verse vis kopen...

Deze huidige oproep is het meest recente initiatief om nauwe banden te smeden onder Damars. Aarzel dus niet om ons te vervoegen en zo mogelijk op de volgende afspraak op vrijdag **14 januari 2006** vanaf 15u00 in de Marine Club.

En dat is maar een begin...

Tot binnenkort!

Michelle De Coster en Geneviève Matz

*PS: om praktische redenen graag een SMS met vermelding van uw naam naar het GSM-nr 0479/40 58 28 van Geneviève.*

## Un appel aux Damars

### Chères Damars,

Le 21 septembre 2005 nous avons eu le plaisir d'être invitées à Bruges en cet endroit prestigieux qu'est le Burg, à l'occasion des '30 ans de présence des Dames de la Marine'. Nous en remercions les organisatrices et organisateurs car ce fut un véritable moment d'émotion que de se retrouver au bout de tant d'années. Certaines d'entre nous venaient de très loin et un parfum de nostalgie se mêlait au regret des années passées. Toutes nous fûmes à la recherche de visages connus ou regrettâmes l'absence de certaines de nos anciennes collègues. Il ne faut donc pas s'étonner que la demande fut générale de se revoir régulièrement. C'est pourquoi nous vous proposons de nous rencontrer chaque deuxième vendredi du mois au Marine Club d'Ostende, l'ancien mess sous-officiers de la Caserne Bootsman Jonsen. Le Marine Club est ouvert le vendredi après-midi de 15h00 à 21h00 et le dimanche matin de 10h30 à 13h00. Tout le monde y est le bienvenu: actifs et retraités, la proche famille, anciennes et anciens, amies et amis... Vous pourrez y déguster le verre de l'amitié à un prix très démocratique et faire la causette à propos des choses de la vie, des enfants et petits-enfants, du boulot, de la pension, des voyages ... bref, vous vous y sentirez chez vous. Ce sera également l'occasion pour discuter de nouveaux projets. Et s'il vous reste du temps, vous pourrez en profiter pour flâner dans la ville d'Ostende qui fait peau neuve à chaque saison, revoir l'estacade, la plage, visiter un musée, déguster les spécialités locales, voire même acheter du poisson frais...

Le présent courrier est la plus récente initiative tendant à renforcer nos liens. N'hésitez donc pas à nous rejoindre et si possible déjà au prochain rendez-vous qui est fixé au vendredi **14 janvier 2006** à partir de 15h00 au Marine Club.

Et ce n'est qu'un commencement!

A bientôt!

Michelle Decoster et Geneviève Matz

*PS: pour des raisons pratiques veuillez envoyer un SMS au n° GSM 0479/40 58 28 de Geneviève; mentionnez votre nom svp. Merci d'avance.*

## 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

1LV B.	COPPIETERS DE GIBSON	26/09/2005	1MC D.	LEFEVERE	1/09/2005
1LZ N.	COTTYN	26/09/2005	1MC E.	MACHIELS	1/09/2005
1LV P.	HANON	27/09/2005	1MC D.	OREINS	1/09/2005
1LZ G.	SCHOTTE	26/09/2005	1MC B.	VAN RILLAER	1/09/2005
1LZ F.	VAN DE KERCKHOVE	26/09/2005	1MC I.	VERBOVEN	1/09/2005
1LZ L.	VAN TRICHT	26/09/2005	1KC G.	CARON	26/09/2005
1LZ J-M.	VERVENNE	26/09/2005	1KC C.	CLOSSET	26/09/2005
1LZ D.	VLAMYNCK	26/09/2005	1QC E.	FAIGNARD	26/09/2005
LTZ K.	DE WINTER	26/09/2005	1QC D.	LAURENT	26/09/2005
LTZ B.	NOBLE	26/09/2005	1QC E.	LEBLON	26/09/2005
LTZ B.	PENNINGER	26/09/2005	1KC L.	VAN DER SMISSEN	26/09/2005
LTZ R.	SCHALLIER	27/09/2005	1KC L.	VANDEPLASSCHE	26/09/2005
LTZ I.	VAN HESPEN	26/09/2005	KMT T.	BAEYENS	1/10/2005
LTZ P.	VAN TIGGEL	26/09/2005	QMT O.	CRABECK	1/10/2005
VTZ J.	BRIOEN	26/09/2005	KMT T.	EELCLOO	1/10/2005
VTZ J.	GACAS	26/09/2005	KMT T.	EERLINGS	1/10/2005
EDV K.	MICHEL	26/09/2005	QMT M.	GEROME	1/10/2005
VTZ H.	RYS	26/09/2005	KMT D.	GHEQUIERE	1/10/2005
VTZ M.	SAMPERMANS	26/09/2005	QMT G.	GRAINSON	1/10/2005
EDV B.	TABUREAU	28/09/2005	QMT C.	HARMEGNIES	1/10/2005
VTZ V.	VAN HAESENDONCK	26/09/2005	KMT K.	JOSENS	1/10/2005
2VZ H.	KOPPEN	26/09/2005	QMT T.	SEGRS	1/10/2005
2EV B.	LIEVEN	26/09/2005	QMT N.	VAN DAMME	1/10/2005
2EV H.	VERMEYLEN	27/09/2005	QMT P.	VAN ENGELAND	1/10/2005
OMC N.	GARCY	26/09/2005	1MT T.	DE CEULAERDE	1/04/2005
OMC R.	ZWERTVAGHER	26/09/2005	1MT K.	LAURENT	1/08/2005
1MC M.	AERTSSEN	1/09/2005	1MT S.	MAECKELBERGHE	3/11/2005
1MC A-S.	DE SCHEEMAEKERE	1/09/2005	1MT M.	SALINA	1/04/2005
1MC E.	DESCHEEMAECCKER	1/09/2005	1MT S.	SMET	1/09/2005
1MC C.	FAES	1/09/2005			



## AANLEGGEN VAN VREEMDE MILITAIRE SCHEPEN IN BELGIË

### ESCALES DE NAVIRES MILITAIRES ETRANGERS EN BELGIQUE



M858 MIDDELBURG



A230 ADMIRAL PITKA

Naam - Nom	Rompnummer Numéro de coque	Land Pays	Van - Du	Tot - Au	Haven - Port
BAYERN	F217	GE	2/09/2005	5/09/2005	ZEEBRUGGE
CHATHAM	F87	UK	2/09/2005	5/09/2005	ANTWERPEN
CORTE REAL	F332	PO	2/09/2005	5/09/2005	ZEEBRUGGE
HALIFAX	330	CA	2/09/2005	5/09/2005	ZEEBRUGGE
KLAKRING	FFG42	US	2/09/2005	5/09/2005	ZEEBRUGGE
NIELS JUEL	F354	DK	2/09/2005	5/09/2005	ZEEBRUGGE
RHOEN	A1443	GE	2/09/2005	5/09/2005	ZEEBRUGGE
VAN DER ZAAAN	F829	NL	2/09/2005	5/09/2005	ZEEBRUGGE
ADM. PITKA	A230	EST	28/09/2005	13/10/2005	ZEEBRUGGE
FRANKENTHAL	M1066	GE	28/09/2005	13/10/2005	ZEEBRUGGE
MEWA	623	PL	28/09/2005	13/10/2005	ZEEBRUGGE
MIDDELBURG	M858	NL	28/09/2005	13/10/2005	ZEEBRUGGE
PENZANCE	M106	UK	28/09/2005	13/10/2005	ZEEBRUGGE
STOEREN	P555	DK	28/09/2005	13/10/2005	ZEEBRUGGE
FULDA	M1058	GE	6/10/2005	21/10/2005	ZEEBRUGGE
ADM. PITKA	A230	EST	14/10/2005	17/10/2005	ANTWERPEN
FRANKENTHAL	M1066	GE	14/10/2005	17/10/2005	ANTWERPEN
MEWA	623	PL	14/10/2005	17/10/2005	ANTWERPEN
MIDDELBURG	M858	NL	14/10/2005	17/10/2005	ANTWERPEN
PENZANCE	M106	UK	14/10/2005	17/10/2005	ANTWERPEN
STOEREN	P555	DK	14/10/2005	17/10/2005	ANTWERPEN
PASSAU	M1096	GE	21/10/2005	4/11/2005	ZEEBRUGGE
PEGASE	M644	FR	12/11/2005	26/11/2005	ZEEBRUGGE
HELLEVOETSLUIS	M859	NL	29/11/2005	8/12/2005	OOSTENDE
CEPHEE	M652	FR	2/12/2005	5/12/2005	OOSTENDE
ARREZZO	L111	UK	6/12/2005	7/12/2005	OOSTENDE
GISCON	510	TUN	19/12/2005	21/12/2005	ZEEBRUGGE
HASDRURAL	509	TUN	19/12/2005	21/12/2005	ZEEBRUGGE

## Met rust

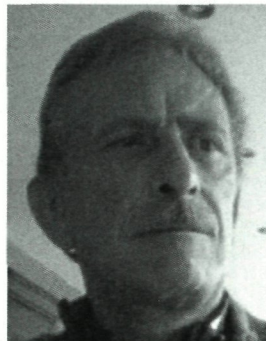
Hiernavolgende officieren, onderofficieren en kwartiermeesters zijn onlangs met pensioen gegaan of zullen dit eerstdaags doen. De redactie wenst hen alvast veel succes toe.



ADF W. GOETHALS



LDV J. GEORGE



OMC A. JANSEN



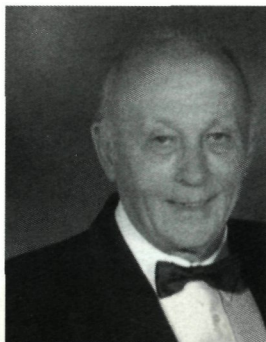
IMC M. VLIBERGH



MTC C. ANCION

OMC M. KARPEZ  
MTC M. DE BRUYNE  
MTR M. GAUTIER  
IKC M. TOMANSKI  
IKC C. CALLEBOUT

## Met leedwezen melden wij U het overlijden van:



CPV (E.R.) R. LAMBINET



1LZ (B.D.) J. DE BIE



1MC (E.R.) R. DE MEERSMAN



1MC (B.D.) A. VOLBRECHT



KMT (B.D.) F. BEERNAERTS



KMT (B.D.) R. LAPEIRE

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

1MC M. VAN DEN WITTENBOER

1LZ (B.D.) G. VEREECKE  
1MC (B.D.) A. KOTEN

## LEDEN WELDOENERS

## MEMBRES BIENFAITEURS

- ADRIAENSSENS A. Oppermeester - 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  
BORGHS B. Eerste meester-chef (b.d.) - BREDENE  
BOURLET G. Oppermeester chef (b.d.) - GRIMBERGEN  
BOYDENS-WOUTERS M. Mevr. Wwe. - OOSTENDE  
BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - ANTWERPEN  
BUSARD G. Capitaine de vaisseau (e.r.) - ERPS-KWERPS  
CAEYZEELE-BERTHELIS 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 - SNELLEGEN  
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 VOS J. Kapitein-ter-zee - DAMME  
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  
DUSAUOIS J.CL. - LESSINES  
ECTORS M. Flottieljeadmiraal - HOFSTADE  
ELLEBOUDET 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  
GOETHALS W. Flottieljeadmiraal - VINKT  
GOMAND J.M. - CORTIL-NOIRMONT  
GOUSSAERT F. Kapitein-ter-zee IMM - ST.-STEVENS-WOLUWE  
GROESEMAN M. CPT CRCM - 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  
HENDERIKS 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-BODENGHIE 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  
MICHIELSENS 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 MAISIÈRES 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 (R) - 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  
VERBOUW K. Korvetkapitein - RUDDERVOORDE  
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 5 december 2005  
Clôturé à la date du 5 décembre 2005



## **EADS Defence Electronics. The Innovative Power.**

En tant que fournisseur de technologie de premier rang nous développons des senseurs, des systèmes d'avionique et appareils de guerre électronique pour toutes plates-formes déployées par les forces armées autour du monde.

Avec des solutions innovatrices nous vous aidons à effectuer vos missions avec succès.

*Als eersterangs leverancier van technologie ontwerpen wij sensoren, luchtvaart-elektronica en apparatuur voor elektronische oorlogsvoering voor alle platformen die door strijdkrachten wereldwijd ingezet worden.*

*Met innovatieve oplossingen helpen wij U om uw missies succesvol uit te voeren.*

Defence Electronics, a Business Unit of the Defence & Security Systems Division.  
[www.eads.com](http://www.eads.com) [de@eads.com](mailto:de@eads.com)

### **EADS**

*Defence Electronics  
D-89070 Ulm*

Phone: +49 (0) 731. 392-3900

Fax: +49 (0) 731. 392-203900

### **EADS Defence & Security Systems Belgium NV**

*Siemenslaan 16  
B-8020 Oostkamp*

Phone: +32 (0) 50.831-802

Fax: +32 (0) 50.831-803