

neptunus



Driemaandelijks maritiem tijdschrift
Revue maritime trimestrielle

37^e jaargang nr. 238 - '94/4

NEEM «NU» UW ABONNEMENT OP «NEPTUNUS»

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

BESCHERMEND ABONNEMENT WELDOEND ABONNEMENT

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



«NEPTUNUS»

37e jaargang - 37e année nr. 238 - 94/4

Directeur - Directeur :

R. Desaeger - Rue de la Briqueterie, 71 - 1020 Bruxelles.

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef :

W. Bosteels - Zannekinstraat, 10 - 8600 Lampernisse

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

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

Driemaandelijks maritiem tijdschrift - revue maritime trimestrielle.

Editeur: A.S.B.L. Neptunus,

Boîte postale 17, 8400 Oostende - Uitgever: v.z.w. Neptunus,
Postbus 17, 8400 Oostende

Prijs per nummer 150,- BEF. - Prix par numéro 150,- BEF.

Abonnement: 500,- BEF. (jaarlijks - annuel) 1.000,- BEF. (weldoend - bienfaiteur) sur notre compte 473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 van Neptunus

Politiek en confessioneel onafhankelijk - libre de toute attache politique ou confessionnelle

Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'Union de la Presse Périodique Belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

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

Imprimé en Belgique: «Goekint Graphics», 8400 Oostende
In België gedrukt bij «Goekint Graphics», 8400 Oostende

Copyright 1994 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever:

Willy Bosteels - Zannekinstraat, 10 - 8600 Lampernisse.

INHOUD SOMMAIRE

nr. 4 december 1994
décembre 1994

1895-1995	
100 jaar zeehaven Brugge	
door T. Slabbynck	219
Il y a cinquante ans...	
Le Tirpitz chavire avec 1500 hommes à bord	
par J.-M. de Decker	223
Even kennismaken	
De Dundee Mutin van de Marine Nationale	
door Oppormeester (b.d.) J.B. Dreesen	229
«Un amiral au coeur fidèle»	
Karel Doenitz, dauphin d'Hitler	
par P. Eygenraam	231
Ten dienste van de Wetenschap	
Een rode draad door de Belgische	
Zeemachtgeschiedenis	
door W. Bosteels	233
«Aux rations, le monde!»	
par Saint Bernard du Spuikom	236
Woorden uit de Zeemanskist	
Over meeuwen en andere zeevogels	
door Oppormeester (b.d.) J.B. Dreesen	242
Standing Naval Force Mediterranean	
(STANAVFORMED)	
Het permanent NAVO-vlootverband van	
Commander Naval Forces Southern Europe	
door G. Toremans	245
Maritiem panorama	
Oostendse Havenrenovatie eindelijk opgestart	
door H. Rogie	252
Belgische Zeemacht verlaat Oostende	
door H. Rogie	255
Panorama maritime	
Des Ferries-catamarans pour Oostende Lines?	
par H. Rogie	257
De «Masters» laten opnieuw van zich horen	259
Boekbespreking	
The Cross-staff, history and development of a	
navigational instrument	
De geschiedenis van de West-Indische	
compagnie	261

Nice to know	262
Info Reserve	
Join the BE-Navy and see the world	
par Saint Bernard du Spuikom	263
Info Marine	265

ISSN 0028-2790

Revue maritime trimestrielle
Driemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue - Directeur van het tijdschrift
R. Desaeger

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef
W. Bosteels

Photos - Foto's
Ch. Theys - J. Camps - L. Van Ginderen

Lay-out
Karien De Deyne

Dienst publiciteit - Service publicité
Linda Schellinck

Administratie - Administration
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit,
't winkeltje:
Correspondance, changements d'adresse, publicité,
boutique:
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende - Tel. (059) 806 666

Service vente et abonnements
Verkoop- en Abonnementendienst
Compte 473-6090311-30
Rek. 473-6090311-30

500 BEF jaarlijks	750 BEF beschermend
- annuel	- protecteur
1.000 BEF weldoend	30 \$ buitenland - étranger
- bienfaiteur	

Raad van Beheer - Conseil d'administration
Président d'honneur - Erevoorzitter: J.-Cl. Liénart

Président - Voorzitter: R. Desaeger

Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise

Sekretaris - Secrétaire: N. Vansteenkiste

Beheerders - Administrateurs:

W. Bosteels, M. Decoster, K. De Deyne,
E. De Grieck, F. Devinck, J.-B. Dreesen, G. Gouwy,
A. Jacobs, F. Philips, H. Rogie, L. Schellinck,
P. Van Damme, E. Van Haverbeke, E. Wets

PRETTIGE KERSTDAGEN EN EEN GELUKKIG NIEUWJAAR

★ BUON NATALE E FELICE ANNO NUOVO ★ FELIZ NAVIDAD Y PROSPERO AÑO NUEVO ★

MERRY CHRISTMAS AND A HAPPY NEW YEAR



★ JOYEUX NOEL ET BONNE ANNEE ★ FROHE WEIHNACHTEN UND EIN GUTES NEUES JAHR ★

1895 - 1995

100 JAAR ZEEHAVEN BRUGGE

1895

Leve Brugge - Zeehaven!
Hourrah! Hourrah!

Brugge-Zeehaven is dezen namiddag gestemd met 87 stemmen meerderheid (102 tegen 14,1 onthouding)
Leve de Maere!

Leve onze volksvertegenwoordigers
Visart, De Clercq, Ronse!

Leve onze senators Van Ockerhout en
De Crombrughe!

Leve het Katholieke Ministerie!

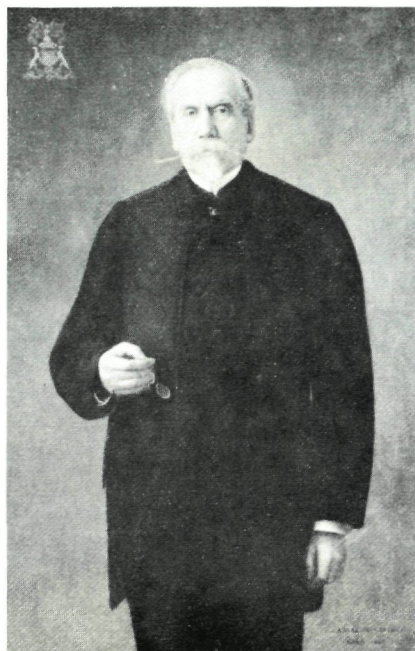
Leve het Brugsche volk, dat zijn
hardnekkig en aanhoudend streven
met welgelukken bekroond ziet!

Op «Bruggelingen, allen naar
Feeststoet». Op die manier riep de
«Gazette van Brugge», in een speciale
editie de Bruggelingen op om deel
te nemen aan de lichtstoet naar aan-
leiding van de goedkeuring van het
wetsvoorstel over de bouw van een
haven op de kust bij Heist, van de ha-
ven te Brugge en de verbinding van
beide door een kanaal.

Auguste de Maere

Het is niet mogelijk te spreken
over het ontstaan van de nieu-
we zeehaven van Brugge op het ein-
de van de vorige eeuw, zonder het uit-
gebreid te hebben over de figuur Au-
guste de Maere, de geestelijke vader
van Zeebrugge. Deze haven was zijn
levenswerk als waterbouwkundig in-
genieur, maar daarnaast was hij ook
nog liberaal politicus en een voor-
aanstaand flamingant (wat niet zo
evident was op het einde van de vori-
ge eeuw).

Auguste werd op 30 januari 1826 te
Sint-Niklaas geboren als zoon van een
textielindustriële. Bij de Belgische on-
afhankelijkheid, toen de fabriek zon-



Ingenieur Camille, Charles, Auguste de Maere (Sint-Niklaas 1826 — Aartrijke 1900), naar het schilderij van Karel De Kesel (1888).

der orders bleef van de Nederlandse
Handelsmaatschappij die voordien
zijn witte katoenweefsels uitvoerde
naar het toenmalige Oost-Indië (nu
Indonesië), bleef zijn vader overtuigd
aanhanger van Koning Willem I. Dit
had voor gevolg dat zijn bedrijf gron-
dig werd verwoest met zijn uitwijking
naar Nederland tot gevolg. Daar in-
troduceerde hij nieuwe weeftechnie-
ken en werd er zelfs in 1842 door Wil-
lem II in de adelstand verheven.

Auguste liep natuurlijk school in Ne-
derland. Na het basisonderwijs stu-
deerde hij wetenschappen in Amster-
dam en volgde daarna een ingenieurs-
opleiding aan de Ecole Centrale des
Arts et Manufactures te Parijs. Op
die manier behaalde hij in 1845 het
diploma van waterbouwkundig inge-
nieur.

De familie de Maere keerde naar
Gent terug in 1850. Daar trouwde
Auguste met Carolien-Constance-
Isabelle Limnander de Zulte, de
dochter van een schatrijk oud-Gents
adellijk geslacht. Zijn verblijf in Ne-
derland had tot gevolg dat hij bewust
was dat het Nederlands een perfect
hanteerbare taal was, ook in de za-
kenwereld. In zijn politieke loopbaan
zal hij zich dan ook enorm inzetten
voor het gebruik van het Nederlands
in België.

In Gent speelde hij een voorname rol
in het openbare leven. Hij had van
zijn vader een merkwaardige veelzij-
digheid geërfd: zo speelde hij cello en
componeerde ook liederen. Hij werd
al gauw voorzitter van de Gentse Ko-
ninklijke Koormaatschappij en had
contacten met Peter Benoit. Het Wil-
lemsfonds telde hem eveneens onder
z'n leden. Maar in het verlengde van
zijn vele activiteiten had hij ook po-
litieke ambities. In 1857 kwam hij op
de kandidatenlijst voor van de libe-
rale partij en koos men hem als ge-
meenteraadslid. Meteen werd hij
schepen van openbare werken. In
maart 1861 werd hij nog tussentijds
(na het overlijden van volksvertegen-
woordiger Manilius) verkozen als
volksvertegenwoordiger. Dit man-
daat duurde slechts enkele maanden,
want hij werd in de daaropvolgende
junimaand niet opnieuw verkozen.
Dit gebeurde in 1863 wel bij de ge-
meenteraadsverkiezingen zodat hij
raadslid en schepen bleef. Maar van
1866 tot 1870 zetelt hij opnieuw in de
Kamer van Volksvertegenwoordigers.
In 1866 diende hij echter z'n ontslag
in. Dit was het gevolg van het feit dat
hij een revolutionair persoonlijk pro-
ject had ingediend om de bevaarbaar-
heid van het kanaal Gent-Terneuzen
te verbeteren: namelijk het graven
van een nieuw kanaal naar Heist.
Voor hem lag de sleutel van het

MONITEUR BELGE

JOURNAL OFFICIEL

STAATSBLAD



Prix de l'abonnement:
Pour la Belgique, 20 fr. par an; 10 fr. pour 6 mois; 5 fr. pour 3 mois.
Pour l'étranger (lignes postales), 25 fr. par an; 12 fr. pour 6 mois; 6 fr. pour 3 mois.
Prix de vente, 10 c. la feuille, port en sus. L'abonnement part des premiers
— des numéros, 10 c. la ligne officielle. — Circulation de la presse des postes.

Prix de l'abonnement:
Pour la Belgique, 10 fr. par an; 5 fr. pour 6 mois; 2 fr. 50 pour 3 mois.
Pour l'étranger (lignes postales), 12 fr. par an; 6 fr. pour 6 mois; 3 fr. 50 pour 3 mois.
Prix de vente, 10 c. la feuille, port en sus. L'abonnement part des premiers
— des numéros, 10 c. la ligne officielle. — Circulation de la presse des postes.

65^e ANNÉE.

N. 258.

65^e JAARGANG.

VENDREDI, 13 SEPTEMBRE 1895.

VRIJDAG, 13 SEPTEMBER 1895.

Art. 8. Wordt goedgekeurd de overeenkomst betreffende het maken en de vergunning van eene haven op de kust bij Heijst, van eene haven te Brugge en van eene vaart tot verbinding van die twee havens, gesloten op 1 Juni 1894 tusschen den Staat, de stad Brugge en de heeren Coiseau en Cousin.

Art. 8. Est approuvée la convention relative à l'établissement et à la concession d'un port à la côte près de Heijst, d'un port à Bruges et d'un canal reliant ces deux ports, conclue, le 1^{er} juin 1894, entre l'Etat, la ville de Bruges et MM Coiseau et Cousin.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêue du sceau de l'Etat et publiée par la voie du *Moniteur*.

Donné à Bruxelles, le 11 septembre 1895.

LEOPOLD.

Par le Roi:
Le Ministre des finances,
P. DE SNET DE NAEYER.

Vu et scellé du sceau de l'Etat:
Le Ministre de la justice,
V. DEGEREN.

Kondigen de tegenwoordige wet af, bevelen dat zij met 's Lands zegel bekleed en door den *Moniteur* bekend gemaakt worde.

Gegeven te Brussel, den 11^e September 1895.

LEOPOLD.

Van 's Konings wege:
De Minister van Financiën,
P. DE SNET DE NAEYER.

Gezien en met 's Lands zegel gezegeld:
De Minister van Justitie,
V. DEGEREN.

Het levenswerk van de Maere

In 1877 verscheen een nieuwe brochure van de Maere «D'une communication directe de Bruges à la mer». Hij liet het plan voor het kanaal naar Gent varen en trok volledig de kaart van Brugge. De Brugse pers, zowel de katholieke als de liberale, besteedde ruime aandacht aan deze publikatie (en ook de vorige) en al in datzelfde jaar werd door de «Union Syndicale» de eerste succesvolle meeting gehouden ten voordele van het plan de Maere. Dit groeide uit tot een echte volksbeweging ten gunste van Brugge-Zeehaven.

De kern van het plan zag er als volgt uit: 2 strekdammen in zee ter hoogte van Heist, een sluis van 200 m en een kanaal naar Brugge van 12 km. De haveninstallatie voorzag hij in Brugge. Met uiterste nauwkeurigheid becijfert hij alle technische en financiële gegevens. Zijn kennis van gelijkaardige projecten in Ijmuiden, Rotterdam en Port-Said gebruikt hij om een modelconcept uit te werken.

De «Union Syndicale», een apolitiek orgaan, werd het meest geschikt geacht om het plan te steunen. Op 24 maart 1878 sprak hij voor het eerst op een meeting in Brugge en dit had de stichting tot gevolg van het «Bureau permanent du Meeting», samengesteld uit de leden van verschillende verenigingen en liberale en katholieke mandatarissen. In 1880 werd dan ook nog de «Kring Brugge-Zeehaven» opgericht als drukkingsgroep, samengesteld uit leden van de katholieke en liberale partij met de Maere als voorzitter. In 1878 benoemde de Minister van Openbare Werken Saintelette een commissie om het plan de Maere grondig te onderzoeken. Daarin zat o.m. de burgemeester van Brugge A. Visart de Bocarmé en de Maere zelf. Deze laatste was echter voorstander van een internationale commissie als gevolg van de negatieve reacties van andere Belgische haveninstanties (toen reeds!). Zo hielden de havens van Oostende en Nieuwpoort een pleidooi voor de ontwikkeling van hun eigen haven. Antwerpen stelde zich echter positief op. Maar het werk van de

kanaal van Terneuzen in «vreemde handen». Had Nederland immers de Schelde niet langdurig gesloten van 1648 tot 1796? De gemeenteraad van Gent verwierp dit plan en de rechtlijnige politicus bood hierop zijn ontslag aan als schepen. In 1875 gaf hij een brochure uit met als titel: «Avant-projet d'un canal maritime à grande section de Gand à la mer avec embranchement sur Bruges». De bedoelde aftakking diende te gebeuren door een aanpassing van het kanaal Brugge-Sluis. Op die manier kreeg Brugge eveneens een uitweg naar zee voor schepen met een grote tonnenmaat. Wellicht werd hij voor die laatste verbinding geïnspireerd door Julius Sabbe die hij in 1865 had leren kennen in Gent, maar die in 1869 tot atheneumleraar werd benoemd in Brugge. Hij was er leraar Nederlands

en spande zich in om Brugge uit z'n verval te redden o.m. door het stimuleren van de economische ontwikkeling; Sabbe en de Maere hadden elkaar gevonden en ze gingen zich samen inzetten voor de promotie van Brugge-Zeehaven: de eerste als gedreven pleitbezorger en journalist, de tweede als ingenieur.

De nieuwe publicatie kreeg, in tegenstelling tot de geringe belangstelling in Gent, veel aandacht in Brugge. De Maere kon zich nu volledig wijden aan zijn droom: een haven op de Vlaamse Kust.

commissie bleef aanslepen. In het parlement namen de interventies voor Brugge toe en ook in buitenlandse kranten werd er aandacht aan besteed. De Nationale Commissie verwierp in 1882 het plan met als hoofdargument de verzanding van de haven en de hoge financiële kosten om de vaargeul te baggeren. Koning Leopold II, die veel sympathie had voor Oostende, stelde ingenieur P. De Mey aan om na te gaan of er te Oostende een diepzeehaven kon gebouwd worden.

De vertwijfeling

Het élan in Brugge was door dit verdict gebroken. De samenhangigheid was zoek en er ontstond een breuk tussen de liberale en katholieke vleugel binnen de «Kring Brugge-Zeehaven».

Het Brugse stadsbestuur bleef de Maere steunen o.m. door het oprichten van een internationale commissie die het project onderzocht en integraal goedkeurde.

Engelse zakenlui vormden eveneens in 1882 een «Engels Syndicaat» dat een aanvraag deed tot het bekomen van een voorlopige concessie voor de werken aan de haven. Ze verklaarden zich bereid de werken voor eigen rekening uit te voeren en ze na een uitbating van 99 jaar aan de Belgische Staat af te staan. De Minister wilde de Staat echter alleen als projectleider. De «Kring Brugge-Zeehaven» steunde daarentegen het Engels voorstel. Dit bracht de Maere in opspraak, nadat het syndicaat bekend maakte dat hij een grote financiële tegenprestatie had gevraagd. De Maere reageerde verontwaardigd in een open brief aan de Brugse bevolking. Daarin weerlegde hij alle aantijgingen, maar door dit incident kreeg hij tegenwind van katholieke zijde en hij nam ontslag als voorzitter van de «Kring Brugge-Zeehaven». Dit betekende het einde van zijn samenwerking met de Brugse politieke, commerciële en industriële middens.

En toch komt de haven er

De «Kring Brugge-Zeehaven» verdween met zijn voorzitter. Door socio-politieke omstandigheden kreeg het plan echter opnieuw wind in de zeilen. In 1887 verklaarde Minister Beernaert dat de Staat Brugge-Zeehaven op eigen kosten zou realiseren als onderdeel van een plan van grote openbare werken, waarin ook Oostende en het kanaal Brussel-Willebroek betrokken waren. De ongunstige economische toestand en het groot aantal werklozen was aan deze beslissing niet vreemd.

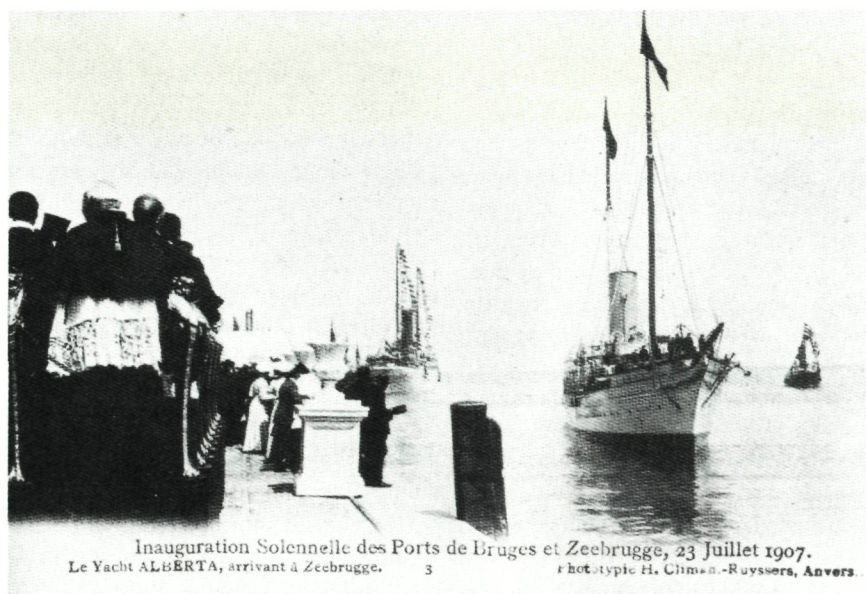
Het was echter niet het plan de Maere dat werd voorgedragen, maar dat van ingenieur De Mey die een prijsvraag ter verbetering van de kusthavens, uitgeschreven in 1882, had gewonnen. Het was echter duidelijk geïnspireerd door het plan de Maere. Een «Commission mixte de Bruges port de mer» ging in 1891 van start. Z'n opdracht was het uitschrijven van een openbare aanbesteding voor de aanleg van de haven. Van de twee inzendingen werd dit van de Franse groep L. Coiseau en J. Cousin aanvaard. Het plan voorzag slechts één strekdam in zee. De Maere verzette zich in een nieuwe brochure tegen de vermindering van zijn eigen project. Zijn bezwaren waren dat de haven zijn functie zou verliezen als schuil-

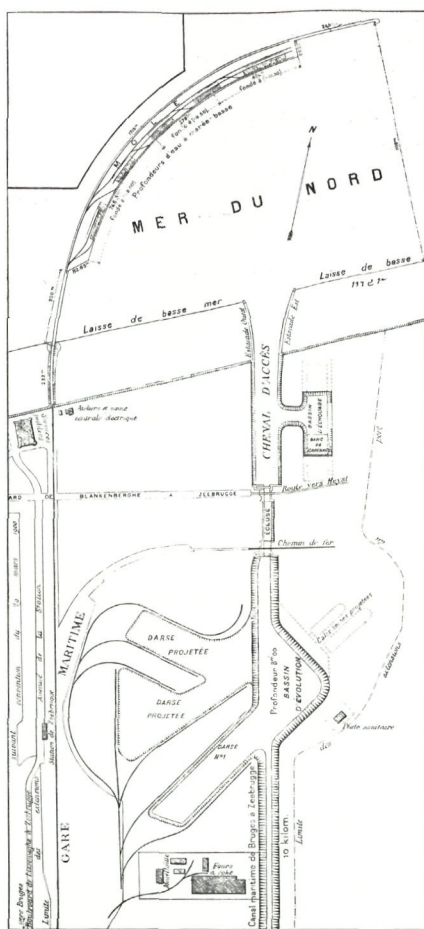
haven en dat een grote aanslibbing binnen de boog van die ene dam zou ontstaan. Zijn gelijk zou na de bouw al vlug blijken! Ingenieur De Mey sprong hem bij, maar desondanks werd op 23 augustus 1895 het ontwerp Cousin-Coiseau in de kamer goedgekeurd. Een euforische tijd brak aan voor Brugge.

Op 29 september werd een groot feest georganiseerd als hulde aan al degenen die zich zo'n 17 jaar lang hadden ingezet voor de haven. Vooral burgemeester Visart de Bocarmé en de Maere stonden in het midden van de belangstelling. Op 10 maart 1896 verleende de Koning aan de Maere de titel van baron voor zijn verdiensten i.v.m. Brugge-Zeehaven. Later kreeg hij toelating om zijn naam «d' Aerttrycke» toe te voegen (hij woonde immers in die tijd op het kasteel van Aatrijke dat hij voor zichzelf had laten bouwen). Op 7 oktober 1900 overleed hij in Aatrijke. De geestelijke vader van de nieuwe haven van Brugge was heengegaan.

De bouw van de haven

De bouwplaats voor de toekomstige haven, tussen Blankenberge en Heist, was toen desolaat en ver verwijderd van elk centrum. Er moest eerst en vooral gezorgd worden





Het plan van Coiseau Cousin van de haven van Zeebrugge zoals het werd uitgevoerd.

voor logementshuizen (in hout opgetrokken) voor de arbeiders. Later kwamen er huizen van steen, een hotel-restaurant voor de ingenieurs, een kapel en een school voor kinderen van de arbeiders. Omstreeks 1900 waren er niet minder dan 1.600 arbeiders o.l.v. een 40-tal ingenieurs aan het werk. Het werk zelf strekte zich uit over een afstand van 12,750 km: namelijk vanaf de havendam in zee, met een lengte van 2,487 km tot aan het kanaal Gent-Oostende in Brugge. Er werd ook een vaargeul gebaggerd vanaf het uiteinde van de havendam tot in volle zee. In 1904 werd de dam tussen het zeekanaal en de zee doorbroken. Men bouwde de havendam met een «clair-voie» of spuidam van 400 m dicht bij de kust. Zo zou de zeestroming zandafzetting achter de dam voorkomen en de verzanding van de toegang tot de sluis tegen gaan. De dam zelf werd gebouwd met «caissons» of betonnen bakken van 3.000 à 4.000 ton die men ter plaatse

goot en drijvend naar de afzinkplaats werden gebracht. Ze hadden een lengte van 25 m en een breedte van 7 à 9 m. Ze vormden de buitenste basis van de havendam. De muur zelf trok men op met blokken van 55 ton. Deze werden ter plaatse gebracht met een reuzekraan, de «Titan» met een gewicht van 402 ton en bewogen door elektrische motoren. Op het einde van de dam was een kleine vuurtoren gepland.

De haven van Zeebrugge zelf werd toen slechts één functie toegekend: die van internationale aanleg- en snelhaven. De handelshaven zelf was voorzien in Brugge. De sluis tussen beide overtrof de afmetingen van wat men toen gewoon was: een nuttige lengte van 158 m en een breedte aan de waterspiegel van 38 m. De diepte ervan bedraagt 9 m. Aan beide zijden werden elektrische bediende bruggen en roldeuren gebouwd. Het eerste schip, komende uit volle zee, liep de haven binnen in oktober 1902.

Door de nieuwe haven werd het grondgebied van Brugge in 1899 uitgebreid. Zo kreeg het volledig Sint-Pieters-op-de-Dijk erbij. Er werden nog delen van Koolkerke, Sint-Andries, Uitkerke, Dudzele, Lissewege en Heist bij de stad gevoegd. In 1970 fusioneerde Brugge met de randgemeenten en Dudzele zodat het Groot-Brugge zoals we het nu kennen, tot stand kwam.

Op dinsdag 23 juli 1907 werd de haven officieel ingehuldigd door Z.M. Koning Leopold II. Vergezeld van Prins Albert en Prinses Elisabeth kwam hij naar Zeebrugge aan boord van het Koninklijke jacht «Alberta». Na de welkomsrede van de burge-meester Visart de Bocarmé antwoordde de vorst : «dat de stad Brugge voor zichzelf een nieuw tijdvak van luister en welvaart heeft gewild, dat Brugge het vinden wil op die onmetelijke zee welk voor allen open staat, waar noch hinderpalen noch grenzen bestaan en wier rijk toebehoort aan de bedrijvigsten, aan de stoutsten». De haven werd daarna nog ingezegend door Mgr. Waffelaert, Bisschop van Brugge.

Men zette het feest verder in de haven van Brugge en in het stadscentrum. De festiviteiten duurden tot 25

juli.

De haven van Brugge-Zeebrugge kon dan aan zijn geschiedenis beginnen. Problemen en moeilijkheden bleven haar in de daaropvolgende jaren niet gespaard. Tweemaal vernield in de wereldoorlogen, met tussenin dan nog de economische wereldcrisis in de jaren '30, kwam de haven slechts zo'n 60 jaar later na de bouw tot bloei. Maar de ontwikkeling was van dan af spectaculair zodat de trafiek in 1992 een record hoogte van zo'n 30,5 miljoen ton bereikte, driemaal meer dan 20 jaar geleden. Brugge-Zeebrugge, nu de tweede haven van het land wacht nog een grootse toekomst.

T. Slabbynck

IL Y A CINQUANTE ANS...

LE TIRPITZ CHAVIRE AVEC 1500 HOMMES A BORD

2 51 mètres de long, 30 mètres de large, 4 tourelles doubles armées de canons de 380 mm ; des pièces de plus petit calibre par dizaines, 6 avions Arado, une vitesse de 30,8 noeuds et un rayon d'action de plus de 10.000 kilomètres sans devoir ravitailler : telles étaient les caractéristiques du cuirassé « Tirpitz » de la « Kriegsmarine ».

Wilhelmshaven, 1er avril 1939 : 80.000 personnes se sont massées dans l'enceinte des chantiers de la marine de guerre allemande pour assister au lancement du colosse, en présence du chancelier Hitler. Au micro, un commentateur détaillait ses caractéristiques plus époustouflantes les unes que les autres : l'épaisseur de son blindage atteignait 38 centimètres, ses grands télémètres lui permettaient de tirer à 100 kilomètres de distance, sa centrale électrique aurait pu éclairer une ville de 40.000 habitants, le prix de sa construction s'élevait à 700 millions de marks, une somme avec laquelle on aurait pu construire une ville de 375.000 âmes...

La jauge du navire est donnée officiellement pour 35.000 tonnes. Avec ce tonnage, il satisfait aux accords internationaux relatifs aux navires de guerre qui, pour un cuirassé, limitent précisément le plus fort déplacement à ce tonnage. On apprendra, après la guerre seulement, que le « Tirpitz » jaugeait en réalité 43.000 tonnes et avait, en charge maximum, un déplacement de près de 53.000 tonnes. Il est mis en service le 25 février 1941.

A dater de ce jour, tous ses déplacements font l'objet d'une surveillance de tous les instants de la part des services de renseignement et de l'aviation de reconnaissance britannique. Ses

caractéristiques font un adversaire redoutable. Son frère cadet, le « Bismark », avait d'une seule salve coulé le cuirassé « Hood », orgueil de la « Home Fleet ». Seul un hasard, un coup de torpille au gouvernail, l'avait immobilisé pendant des heures sous le pilonnage d'une puissante escadre anglaise avant le naufrage final.

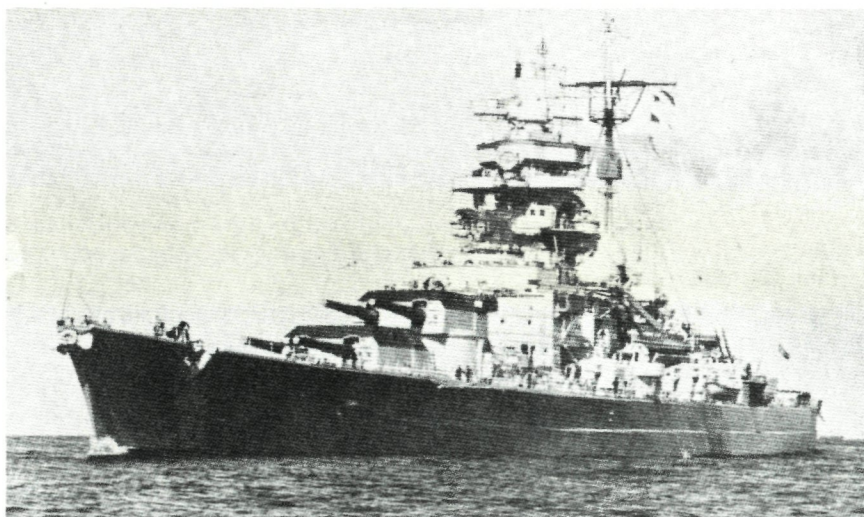
Après la perte du « Bismark », l'amiral Raeder, chef suprême de la « Kriegsmarine », abandonna son idée initiale qui était d'utiliser le « Tirpitz » comme corsaire contre les convois alliés de l'Atlantique. Son argument essentiel était la pénurie de mazout dont souffrait alors l'Allemagne. Il décida d'envoyer, plutôt, le « Tirpitz » en Norvège afin que sa présence fixe

gnait, lui, qu'un débarquement allié en Europe ait pour théâtre la côte de Norvège qu'il appelait parfois « la région du destin ».

La résistance norvégienne veille

Mais le Führer ne comptait pas avec les nombreux réseaux de la résistance norvégienne qui informaient Londres de tous les mouvements de la flotte allemande basée dans les fjords.

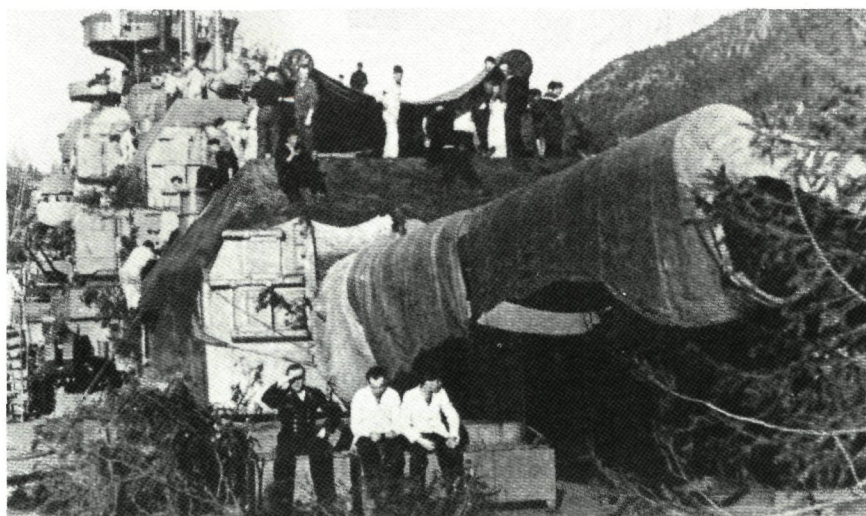
C'est ainsi qu'au cours d'une sortie à la rencontre d'un convoi, le « Tirpitz » avait été attaqué à la torpille par



Le « Tirpitz », avec son formidable armement, était la terreur de Churchill.

d'importantes forces ennemies et qu'il puisse, par des raids éclairs, couper la route de Mourmansk utilisée par les convois vers la Russie. Cela correspondait aux vues d'Hitler qui crai-

des avions d'attaque anglais, des « Swordfish », partis du porte-avions « Victorious ». Il réussit à les éviter. Une autre fois, il s'était élancé vers le Grand Nord contre le convoi allié



Ayant soigneusement camouflé le « Tirpitz » dans l'Altenfjord, en Norvège, les Allemands le croyaient à l'abri de toute attaque.

P.Q 17 et avait coulé trente neuf navires... Londres ne pouvait tolérer plus longtemps la menace de celui que les Allemands appelaient le « roi solitaire du Nord ». On décida d'en finir avec le « Tirpitz ».

Un jour qu'il était mouillé dans un goulet du fjord Parthen, protégé par une montagne qui tombait à pic, il fut attaqué par l'aviation britannique. Pour la circonstance, les Anglais avaient construit des bombes spéciales qui devaient être jetées sur la montagne et tomber, en roulant sur les glacis, à la verticale du cuirassé allemand. Par malchance, elles restèrent coincées dans les anfractuosités des rochers.

Entretemps, sur les conseils de Goering qui intriguait au bénéfice de sa « Luftwaffe », Hitler décida d'envoyer sa marine de guerre à la ferraille, hormis les sous-marins. Raeder avait été remplacé par Doenitz, plus servile et grand patron des U-Boote. Le « Tirpitz », protégé par des destroyers d'accompagnement, fut envoyé mouiller dans le fjord d'Alten. Derrière deux filets de protection, il se sentait à l'abri des attaques sous-marines. Contres les attaques aériennes, des radars fouillaient le ciel en permanence. Des batteries étaient prêtes à élever un rideau de fer et de feu autour du géant.

Cinq raids de la R.A.F. furent lancés contre lui. Les projectiles des bombardiers avaient éclaté un peu

partout, sauf sur le cuirassé. En revanche, les débris calcinés de quatorze appareils gisaient sur les hauteurs du fjord.

L'Amirauté britannique songea alors à bloquer l'entrée du fjord d'Alten avec de vieux navires, selon la tactique de l'« embouteillage de Zeebrugge » pendant la première guerre mondiale. Trop long et trop couteux ! Les sous-marins ? Ils ne pourraient jamais pénétrer jusqu'au fond du fjord d'Alten ; il était défendu par des barrages de mines et de solides filets à mailles d'acier protégeaient le cuirassé.

A moins que...

22 septembre 1943. Tout allait bien à bord. Le service s'accomplissait comme d'ordinaire. On allait bientôt « piquer » dix heures. Aucune approche d'avions. On pouvait donc, en toute tranquillité, démonter les armes légères et mettre l'artillerie principale en position de repos.

Soudain, un guetteur s'écria : « A 50 mètres à babord, un gros poisson ! ». « Imbécile », dit l'officier de quart. « Tu a déjà vu de gros poissons dans les eaux norvégiennes ? Alerte ! ».

Une folle audace

'un bout à l'autre du « Tirpitz », ce fut le branle-bas de combat. Mais face à David, Goliath se réveil-

lait trop tard. En l'occurrence, le rôle de David était tenu par deux sous-marins de poche de la Royal Navy, les plus petits du monde : 16 mètres de long ; diamètre maximum, 1 mètre 50, sauf sous le périscope où l'on pouvait tout juste se tenir debout ; poids total avec la charge maximum, 39 tonnes ; autonomie d'action, des milliers de mille ; durée de plongée, 39 heures.

Ils étaient dotés de tous les organes, miniaturisés, du sous-marin classique ; le périscope, notamment, n'était guère plus visible qu'une antenne de radio. En outre, un compartiment rigoureusement étanche donnait la possibilité au plongeur embarqué de quitter le submersible et d'y rentrer à volonté, sans compromettre l'équilibre du frêle esquif et sans laisser l'eau pénétrer dans les autres compartiments.

Quand l'alerte fut donnée à bord du « Tirpitz », les lieutenants de vaisseau Godfrey Place et Donald Cameron, commandant respectivement le « X.6 » et le « X.7 » avaient déjà parcouru plus de 1.600 kilomètres en pleine mer et remonté 80 kilomètres du Kaafjord pourtant protégé par des patrouilles, des filets, des défenses côtières, des postes de radar et d'asdic pour la détection à vue et l'écoute sous-marine.



Donald Cameron, commandant du « X-7 »

Godfrey Place, commandant du « X-6 »

Au petit jour, glissant dans les eaux noires comme des fantômes, deux hommes grenouilles s'étaient échappés des compartiments étanches. Ils avaient cisailé les dernières défenses du « Tirpitz », un triple filet d'acier, et étaient arrivés au contact de la monstrueuse coque du cuirassé. Progressant tête en bas, comme des mou-

ches, sur le corps de leur future victime, ils se mirent à fixer à la quille des mines réglées pour faire explosion au bout d'une heure. Et déjà, les deux sous-marins de poche, pénétrant dans la brèche des filets, s'approchaient à moins de 50 mètres du « Tirpitz » pour déposer, eux aussi, leur charge d'explosifs...

Mais soudain, le « X.6 » vint s'échouer, dans un grand crissement de sable et de vase, sur un bas-fond qui n'était pas signalé sur les cartes. Quand au « X.7 », son périscope ayant été arraché au passage à travers les filets, il tournait furieusement en rond comme un poisson pris dans une nasse. C'est alors qu'à bord du « Tirpitz » l'alerte avait été donnée.

Aussitôt, les deux commandants de sous-marin lâchèrent leur charge d'explosifs à retardement sous la coque du cuirassé et, leur oeuvre de mort terminée, sabordèrent leurs bâtiments. Deux hommes devaient périr au cours de cette ultime manoeuvre.



Sous-marin nain du type X.

Rejoignant les deux hommes-grenouilles, les quatre survivants remontèrent en surface où une vedette du « Tirpitz » vint les recueillir. Conduits devant le commandant, ils refusèrent obstinément de parler, eux qui savaient qu'ils allaient sauter dans très peu de temps sur leurs propres explosifs. Impassable, le lieutenant de vaisseau Cameron consultait régulièrement sa montre. A l'heure H moins deux très précise, il se décida finalement à parler, pour dire : - je crois pouvoir vous signaler, Commandant, que, dans deux minutes, nous allons tous sauter !-

Deux minutes plus tard, effectivement, une explosion terrible se produisit. Une immense colonne d'eau

monta par bâbord avant. Un homme fut tué et quarante furent blessés. La coque déchirée, embarquant cinq cents tonnes d'eau, le « Tirpitz » coula lentement par 25 mètres de fond.

Au cours des jours suivants, le remorqueur « Ahrgast » effectua des dragages pour retrouver les sous-marins. Il en découvrit un à quarante mètres de profondeur. Avec l'aide d'un second remorqueur, il parvint à le relever et à le conduire jusqu'au rivage. On y trouva les deux cadavres ; ils furent enterrés avec les honneurs militaires.

Quelques surprises attendaient les enquêteurs. Les documents découverts à bord prouvèrent que les anglais étaient renseignés avec la plus grande précision sur tout ce qui se passait sur le « Tirpitz ». On trouva, en particulier un tableau de service parfaitement exact, qui donnait, minute par minute et pour une semaine, l'emploi du temps de l'équipage.

Cet emploi du temps restait le même, à quelques modifications près, toute l'année durant. Les anglais avaient donc choisi, pour mener leur attaque, l'heure de l'entretien des armes durant laquelle on pouvait compter sur un certain relâchement de la part des hommes de veille. Ils avaient également pensé qu'une grande partie des armes serait inutilisable. C'était certainement le moment où ils avaient le plus de chance de pouvoir émerger sans être canonnés.

Harcèlement

La résistance norvégienne avait bien travaillé. Dès ce jour, le sort du « Tirpitz » était scellé. Toutes les fois qu'on pouvait estimer que les blessures du monstre avaient été réparées, on faisait intervenir la Royal Air Force.

Les Allemands durent attendre sept mois avant que le cuirassé, remis à flots, puisse quitter son mouillage et reprendre du service.

Le 3 avril 1944, il devait faire une sortie d'essai dans l'Altenfjord. Les filets avaient été dégagés, les premières haussières venaient de tomber à l'eau, un gros remorqueur - qui n'en faisait

pas moins figure de nain à côté du navire géant - s'appêtait à lui faciliter la manoeuvre lorsqu'apparurent des avions britanniques, volant à peine à 400 mètres au dessus de la montagne. Ils survinrent si brusquement que les klaxons d'alerte avaient à peine commencé à hurler lorsque les premières bombes tombèrent tandis que l'artillerie anti-aérienne se déchaînait.

Le cuirassé fut violemment secoué et parut s'ébrouer comme un caniche sous la pluie. De fait, les bombes tombaient comme la pluie, de plus en plus près. Personne à bord ne put en compter le nombre, ni suivre les points de chute. Lorsque le bruit infernal cessa, beaucoup de marins allemands, au sortir de cet ouragan de feu, se penchèrent par dessus le bastingage pour s'assurer que leur bateau flottait toujours. Il flottait, mais il saignait par mille blessures. Les pertes étaient énormes : deux cents hommes avaient été tués et presque aussi nombreux étaient les blessés.

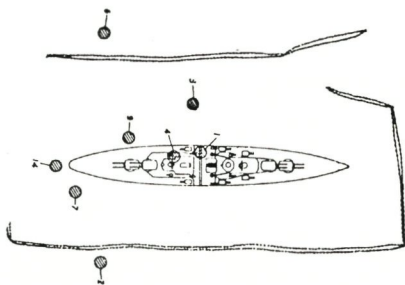
Cette attaque fut suivie par d'autres, heureusement moins meurtrières pour le navire. Celui-ci put, presque chaque fois, s'envelopper à temps de fumée artificielle et échapper aux bombes. Mais l'apparition de quadrimoteurs porteurs de bombes de gros calibres inquiéta fort le commandant allemand. Celui-ci estima qu'il serait prudent de mouiller le « Tirpitz » par petits fonds pour qu'il ne pût couler, tout en continuant à servir de garde-côte. Par une nuit très sombre, il s'en alla mouiller à trois miles de Tromsø, au voisinage de la petite île d'Hakoya. Deux croiseurs anti-aériens vinrent renforcer sa défense.

Les Anglais avaient décidé d'en finir définitivement avec le « Tirpitz » dont la puissance, comme batterie flottante, demeurait redoutable. Le jour de l'hallali fut fixé au 12 novembre 1944, mais, peu avant cette date, une nouvelle inquiétante parvint à Londres. Les Allemands avaient affecté à la défense du cuirassé une de leurs meilleures escadrilles de chasse qui avait été retirée du front russe.

Il fallait trouver une parade. On la trouva. L'Etat-Major de la R.A.F.

décida qu'une partie des bombardiers mobilisés pour la mission «Kill the Tirpitz» simulerait une attaque, non du cuirassé, mais du terrain de Bardufoss, base des chasseurs de la «Luftwaffe».

Le 12 novembre, à 8 heures 20 du matin, les radars allemands de la côte de Norvège signalèrent l'approche d'une importante escadre aérienne venant de la mer. Cinq minutes plus tard, le doute ne semblait plus permis: elle venait bombarder le «Tirpitz». L'alerte fut aussitôt donnée à Bardufoss. Les premiers Messerschmidt décollèrent à la hâte pour aller survoler le cuirassé, dont l'équipage espérait que cette fois leur bâtiment serait efficacement protégé.



Les impacts des bombes lancées sur le «Tirpitz» par les Lancaster, le matin du 12 Novembre.

Soudain, l'étonnement se peignit sur les visages: les chasseurs viraient de l'aile et s'éloignaient vers le sud. Que se passait-il? Il se passait que, les Lancaster de tête ayant mis le cap sur Bardufoss, le commandant de la base, certain qu'elle constituait l'objectif du raid, avait donné à tous ses appareils de se regrouper pour en assurer la défense. Le piège avait fonctionné. Au dessus du «Tirpitz», le ciel était devenu vide de chasseurs allemands. Le gros des Lancaster atteignit sans opposition le mouillage du cuirassé qui, bientôt, allait connaître l'enfer.

Le coup de grâce

La silhouette du «Tirpitz» était au centre des aiguilles de mire. Il était exactement 8 h 40, heure anglaise. A cet instant précis, le

Group Captain Tait, de la R.A.F, vit le pont du cuirassé se couvrir de fumées piquées d'éclairs rougeâtres; on eut dit un feu d'artifice dont toutes les pièces, serrées sur une étroite plateforme, eussent été mises à feu rapidement par un artificier pressé d'en finir.

Autour des Lancaster, les paquets de fumées obscurcissaient le ciel. De la terre, la D.C.A se déchainait. A plein bras, les mains moites, Tait tenait le manche. Tout vibrait autour de lui. Soudain, le voyant rouge s'allume. 0 heure 41. Encore 10 secondes...cinq...trois...deux...une!

-Larguez!

L'énorme masse se décrocha du ventre de l'appareil qui se cabra. Elle descendait... Tait vira vers la gauche. Un par un, avec une régularité d'exercice, les Lancaster larguaient leurs bombes.

Les bombes de six tonnes tombèrent à proximité du navire, la plupart à l'intérieur des filets. Deux coups au but sur bâbord. Une bombe pulvérisa la catapulte de l'hydravion, presque au centre du navire, et pénétra jusqu'au pont cuirassé, le traversa et explosa. Une deuxième bombe tomba par le travers de la tourelle B à l'avant de la passerelle. D'autres touchèrent l'eau, très près de la coque.

Chacune d'elles souleva jusqu'à la hauteur des mâts une colonne d'eau et de boue qui retomba sur le pont. Sous cette avalanche d'eau et de terre, le commandant Weber, «pacha» du «Tirpitz» vit son navire disparaître. Il le sentit vibrer sous ses pieds. Déjà le pont s'inclinait. Touché dans ses oeuvres vives, le cuirassé commença doucement à prendre de la gîte. Il y avait des blessés par les éclats, par le souffle. Les fonds du navire étaient envahis, noyés.

Les tirs de D.C.A faiblirent. Encore quelques coups de canon épars... Ensuite, il n'y eut plus que le fracas des bombes, le bruit des masses d'acier qui retombent et se heurtent, quelques cris. L'équipage du «Tirpitz» luttait toujours avec l'espoir que, même si le navire s'enfonçait, la quille épaulerait le fond, empêchant ainsi le chavirement. Mais la coque subissait de formidables chocs. Les tôles cédaient. L'eau gagnait la cham-

bre des machines. Dans certaines casemates, l'électricité s'était éteinte.

Les marins allemands continuaient à combattre, presque mécaniquement, suffoqués par la fumée, torturés par le bruit infernal, mais soutenus quand même par l'illusion que les chasseurs de la «Luftwaffe» allaient revenir et disperseraient cette escadre infernale qui finirait bien par faire demi-tour, les soutes vides.

Les dernières bombes tombaient, en effet, mais les plus efficaces. L'une d'elles atteignit la plage avant et, sous l'impact, la grande tourelle «César», énorme masse de 700 tonnes, jaillit au dessus du pont et tomba à la mer dans une gerbe de feu; vision de cauchemar que les témoins qui, de la côte, observaient à la jumelle contemplèrent, saisis d'horreur.

C'était l'agonie, une agonie à la dimension du «roi solitaire du Nord». De terribles déflagrations continuèrent à voiler le silence de la mer. Des éclairs bleus et blancs striaient les lourdes nuées noires avec, au centre de ce cataclysme, la coque mutilée du cuirassé chavirant avec une lenteur majestueuse, une coque dans laquelle se débattaient et luttaient encore des centaines d'hommes.

La gîte atteignit bientôt 135 degrés. Le «Tirpitz» était presque sens dessus dessous et, au lieu de prendre les échelles, direction pont supérieur, il fallait descendre vers les fonds, vers la carène, alors que l'eau montait, crevait les cloisons, s'infiltrait, se glissait... On entendait le fracas des obus qui, dans les soutes, tombaient de leur logement et roulaient lourdement et les explosions des cloisons qui, sous la poussée de l'eau, éclataient, et des cris et des appels... L'électricité s'éteignit. La nuit!...

Estimant la bataille perdue, le commandant Weber donna l'ordre d'abandon général. Le sacrifice de nouvelles vies humaines était devenu inutile et chaque seconde, chaque fraction de seconde comptait. Mais pas plus que les autres occupants du blockhaus, il n'arriva à en sortir. Les leviers de fermeture des portes blindées étaient coincés.

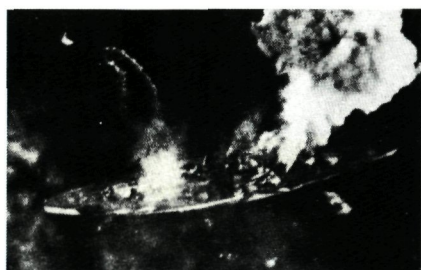
A présent, tout s'était tu. Le silence était revenu sur ce coin de terre et de

mer norvégien. Tel un monstre marin tué au large et remorqué là, le «Tirpitz» semblait attendre les dépeceurs. Mais ses entrailles fumaient encore et, de celles-ci sortaient des appels et des cris.

Pendant trois jours, une centaine de marins allaient encore lutter. Non plus pour sauver leur bâtiment, mais pour leur propre vie. Enfermés dans des compartiments étanches, ils tentaient de communiquer avec les sauveteurs par des coups frappés sur les tôles.

Des cadavres en rangs serrés

Les spécialistes d'un navire-atelier découpèrent la coque au chalumeau. Trois jours durant, le visage creusé par l'angoisse, ils pratiquèrent des ouvertures, agrandirent les brèches, mais ils ne libérèrent le plus souvent que des cadavres. Quatre-vingt-sept hommes furent quand même sauvés. On contemplait ces rescapés miraculeux comme des fantômes revenus pour témoigner de la mort du dernier grand cuirassé allemand, ce «roi solitaire du Nord» vaincu, tel un héros mythologique, par le feu du ciel.



L'agonie du «Roi Solitaire du Nord».

On dressa le bilan : sur les 1600 hommes constituant l'équipage du «Tirpitz», une centaine était à terre au moment du bombardement pour des corvées, des missions ou en permission. Huit cents furent sauvés. Il y eut donc environ sept cents victimes. Au cours de sa carrière - une carrière de bête traquée, finalement peu glorieuse - le cuirassé n'avait pas causé, et de loin, autant de pertes à l'ennemi.

De Tromsø, les rescapés furent conduits à Trondhjem, puis emmenés en camion à Oslo. On les installa, peu après, dans une petite île isolée en leur interdisant toute communication avec l'extérieur. Le haut commandement de la «Kriegsmarine» estimait, en effet, qu'ils produiraient une impression déplorable avec leurs blessures et leurs uniformes en lambeaux. Ce ne fut qu'une fois rétablis et équipés de neuf qu'ils furent rapatriés. Le silence le plus absolu leur fut imposé, chacun dut signer un engagement écrit de ne pas prononcer un seul mot au sujet du sort de leur navire.

L'épave fut achetée par des résistants norvégiens qui, avant même la fin de la guerre, s'associèrent pour démolir l'épave du cuirassé. Les démolisseurs entreprirent aussitôt de sortir du

navire les machines, les appareils, les dynamos, etc, qui avaient été montés avec tant de soin par les ingénieurs allemands. Ils découvrirent encore à bord de nombreux cadavres qui furent enterrés dans le cimetière local.

Dans une des chambres de machines, ils trouvèrent aussi un tableau peint par un matelot allemand sur une cloison d'acier. Ce tableau représentait le «Tirpitz», un sous-marin et le pavillon de guerre de la «Kriegsmarine». Il portait pour légende : «Gegen England». Les Norvégiens le découpèrent de la tôle et l'offrirent à l'escadrille britannique qui avait détruit le cuirassé géant.

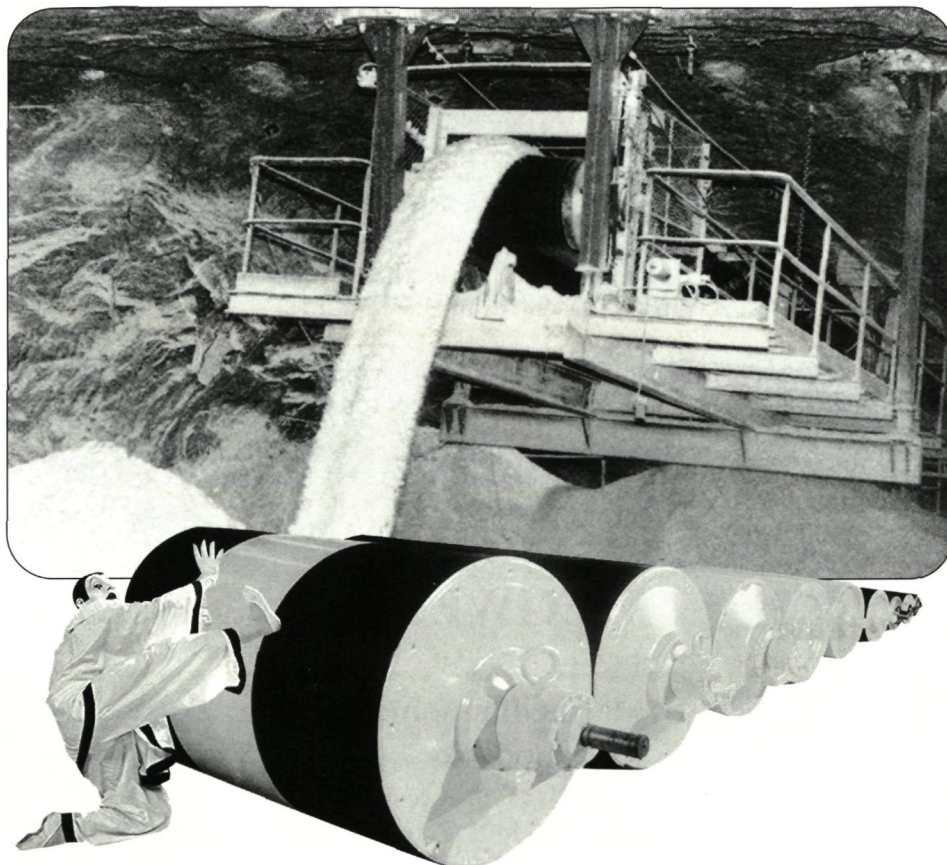
J.M. de Decker

WEGWERPAANSTEKER

Marineblauw met
witte opdruk
«BELGIAN NAVY»
Prijs: 80,- BEF
+ 20,- BEF
portkosten



TONNEN!



Elk uur worden duizenden tonnen
door JOKI's vervoerd,

- zand
- grind
- steenkool
- ertsen
- zout
- granen
- aardappelen
- alsook stukgoederen, bagage en
nog zoveel meer ...

Sinds meer dan 30 jaar bewijst
de **JOKI trommelmotor** zich als
aandrijving

voor bandtransporteurs en dit onder
de meest extreme omstandigheden

- van 80 mm Ø tot 800mm Ø
- van 0,04 KW tot 132 KW.

Elegant, compact, veilig, geluidsarm,
snel te monteren, betrouwbaar.

Ook u kan uw bandtransporteurs
met JOKI aandrijven.



INTERROLL BENELUX NV

Atealaan 3

B - 2270 Herenthout

Tel 014/21 90 16

Fax 014/21 96 39

EVEN KENNISMAKEN

DE DUNDEE MUTIN VAN DE MARINE NATIONALE

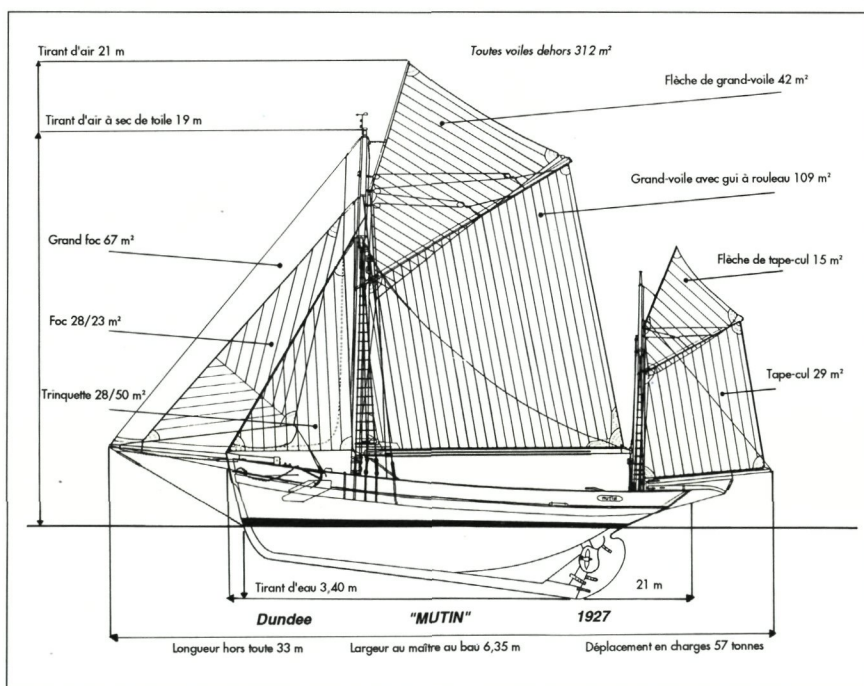
Bij een recent bezoek aan Brest werd ons als gastschip de Schoolkotter MUTIN toegewezen. Nu moet ik eerlijk bekennen dat me de twee Franse zeilschoolschepen BELLE-POULE en ETOILE sedert jaren bekend zijn maar dat me het derde zeilopleidingsschip van de ECOLE NAVALE onbekend was. Een reden om dit euvel te herstellen en het schip meteen ook aan onze lezers voor te stellen.

De MUTIN werd in 1926 gebouwd op de werven FLORIMOND GUINARDEAU te SABLES D'OLONNE op de Franse Atlantische kust en liep op 18 maart 1927 van stapel.

Het schip kreeg het kotterszeil met van de tonijnvissers van Sables D'Olonne maar zou nooit ter tonijnvangst varen. Bij een totale lengte van

LOTAGE bij Saint Malo. Daar werd het vaartuig tot in 1939 gebruikt bij de, prestigieuze, opleiding van de « PILOTES DE LA FLOTTE », een inmiddels verdwenen specialiteit bij de Franse Marine.

Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog vertrok het schip naar de Middellandse Zee. Daar werd het, onder Britse vlag, voornamelijk ge-



33 meter is het schip 6,5 meter breed en voert het 280 vierkante meter zeil. Het kreeg een hulpmotor mee van 112 PK die een schroef met twee bladen aandrijft.

Onmiddellijk na de afbouw ging het schip over naar de ECOLE DE PI-

bruikt door de inlichtingsdiensten op de Libanese kust.

Na de oorlog, op 20 juli 1946, kwam de MUTIN terug naar Saint Malo waar de opleidingstaak aan de Ecole de Pilotage heropgenomen werd. Op 1 november 1964 ging het schip over



Bosco 2 Quartier Maître Jean Denis AUCLAIR

Matelot Patrice LEBIHAN

Matelot Mathieu LECAN

Matelot Arnoul FETU

Matelot Aurelien GUILLOUET

Om te besluiten een kleine anecdote. De kommandant Premier Maître Alain PETIT is gehuwd met een Bretoense van Brest. Zij heeft als familienaam BIHANNIC, dit is nu toeval- lig het Bretoense woord voor «plus petit».

Kijk bij een volgend zomerbezoek aan de een of de andere Europese ha- ven even uit naar de MUTIN en doe hen de groeten, het waren uitstekende gastheren.

J.B.Dreesen

naar Brest waar het geaffecteerd werd bij de RICHELIEU-groep ten dienste van de BOOTSMANSOPLEIDING.

De Richelieugroep verdwijnt in 1968 en de MUTIN gaat over naar de ECOLE NAVALE. Sedertdien wordt het schip, samen met de twee schoe- ners Etoile en Belle-Poule, gebruikt voor de opleiding van de leerlingen van de Ecole Navale.

In 1976 krijgt de MUTIN een groot onderhoud en wordt uitgerust met een radar, log en echosounder waar- door het werkingsgebied van het schip, in alle veiligheid, kon uitge- breid worden.

Zijn laatste onderhoud kreeg het schip in 1993. Toen werd een nieuw dek gelegd en werden ook wat span- ten en huidplanken vernieuwd. De bijzonderste opdracht blijft het aan- leren van de zeilmaneuvers en het bij- brengen van een maritieme woorden- schat aan de leerlingen van de Ecole Navale.

De MUTIN krijgt, net als de an- dere eenheden van de Franse Marine, zijn deel van de representa- tieopdrachten. Voornamelijk in de zomer is het schip dan ook present in

diverse havens van het Noord- Atlantische kustgebied.



De bemanning bestaat uit elf man, die allen verliefd zijn op hun schip en op de zee in het algemeen. Einde septem- ber 1994 bestond de bemanning uit :

Commandant Premier Maître Alain PETIT

Officier en second Premier Maître Yves RIVOALLAND

Bosco Second Maître Jean Michel MOUTON

Mecaniciens. Quartier Maître Emma- nuel SAINTIGNY

Cuisinier Quartier Maître Laurent BUSCAYLET



«UN AMIRAL AU CŒUR FIDÈLE»

KAREL DOENITZ, DAUPHIN D'HITLER

Le printemps et l'été 1944 ont vu se dérouler d'imposantes cérémonies à l'occasion du 50^{me} anniversaire du débarquement en Normandie en juin 1944, et la libération en septembre de la même année de l'essentiel de notre territoire national. Pas deux sans trois. De nouvelles commémorations importantes auront lieu le 8 mai 1995. Un demi-siècle nous séparera de la fin de la guerre qui ne finissait pas de s'achever. Neuf mois se succèdent entre la joyeuse entrée des libérateurs dans nos villes et nos villages, et la capitulation sans condition de l'ennemi. Depuis 1939 il endeuillait l'Europe et s'acharnait à établir la prédominance du III^{me} Reich. Il fallut le pragmatisme du dauphin d'Hitler pour mettre fin à la monstrueuse tuerie, et ce, dès qu'il fut en charge de la gestion de l'Etat allemand. Le Führer s'étant suicidé le 30 avril 1945, avec son épouse Eva Braun et son ministre Goebbels et famille, dans le bunker de la Wilhelmstrasse à Berlin, son successeur et dauphin, l'amiral Karel Doenitz put enfin arrêter le carnage... Quel était donc le personnage qui suscita la confiance du plus méfiant des hommes ?

A la mi-janvier 1943 le grand amiral Raeder de la kriegsmarine, informe l'amiral Doenitz, le maître des sous-marins, de son intention de prendre une retraite imposée et lui signale le souhait du Führer de voir le chef des U boten assurer sa succession. Officier de la vieille école impériale, Raeder ne s'entendait guère avec l'ancien caporal de 14/18. Il donnait beaucoup d'importance aux grands navires de surface dont le Führer voulait la destruction. Il ordonna leur démolition afin d'utiliser dans d'autres buts, le matériel récupéré. Le grand amiral, formé par les von Tirpitz, ne put se résoudre à pareil holocauste matériel et renonça à son commandement.

Le successeur providentiel

Pour lui succéder, un homme providentiel aux yeux d'Hitler, ayant remporté de grands succès en mer du Nord et sur l'Atlantique lors des premières années de guerre, s'imposait. De surcroît Doenitz ne cachait pas son attachement au national socialisme. Ainsi l'homme ayant porté des coups mortels aux convois alliés entre la Grande Bretagne et l'Amérique devint grand amiral le 30 janvier 1943. Le Führer lui témoigna d'emblée une étonnante confiance. Quand Doenitz fit remarquer que la démolition des grands bâtiments de surface allait coûter beaucoup de temps et d'argent, tout en portant un coup terrible au prestige de la Kriegsmarine Hitler consentit à annuler son ordre. Doenitz dans la suite donna des gages probants de sa fidélité à Hitler. Lors de l'attentat Stauffenberg en juillet 1944, le grand amiral fut parmi ceux qui se distancèrent des conspirateurs et demeurèrent dans le camp du chef de l'Etat. Le «reich-marchal» Herman Goering, devenu le dauphin d'Hitler après l'odyssée britannique de Rudolph Hess, fut à son tour écarté au profit de Karel Doenitz.

L'étoile montante de l'Amiral

Le 10 avril 1945, quand l'avance irrésistible de l'armée rouge faisait peser sur le III^{me} Reich la périlleuse menace d'être coupé en deux, le Führer confia au grand amiral la responsabilité du nord de l'Allemagne avec la collaboration du gauleiter Wegener et du général Kinzel. Goe-

ring qui avait perdu la bataille aérienne de l'Angleterre en 1940 et depuis lors, malgré ses rodomontades, protégeait mal les villes Allemandes des bombardements de la RAF et l'US Air Force, fut évincé. Discipliné comme toujours, Doenitz quitta Berlin pour se fixer à Plön dans le Holstein, tandis que l'OKW avec le «feld-marchal» Keitel et le général Jodl, s'installait à Rheinsberge. Hitler lui même décidait de rester à Berlin avec son fidèle ministre de la propagande Goebbels et l'ange noir du parti, Bormann. Le 28 avril 1945 Goering était destitué de son commandement de la Luftwaffe et remplacé par le Général Ritter. Le Ministre Speer était de plus en plus paralysé dans sa production d'armes de représailles. L'aviation alliée bombardait sans répit les bases de lancement des V1 et V2.

Le 30 avril un télégramme de Bormann informe l'amiral Doenitz qu'il est appelé à succéder au Führer. Hitler, vaincu sur tous les plans, s'est suicidé en même temps que sa femme Eva Braun et son ministre entouré de toute sa famille.

Nouveau chef de l'Etat Allemand

Le 1^{er} mai 1945 le nouveau chef de l'Etat Allemand parle à la radio. Doenitz veut arrêter la destruction de son pays et la mort inutile de dizaines de milliers d'Allemands. Il a encore l'espoir de sauver son pays du péril bolchéviste. Les alliés avancent à l'Ouest, tandis que les soviets sont à Berlin. L'Amiral Doenitz a formé à la hâte un gouvernement, avec le Comte Schwerin aux finances, mais sans le chef de la gestapo Himmler qui a tenté de négocier pour son

compte avec les Britanniques. Dès le lendemain, des délégués, les amiraux von Friedeburg et Wagner ainsi que le général Kinzel, sont envoyés auprès du maréchal Montgomery. Ainsi s'entame le prélude des négociations de la capitulation. Elles sont initialement difficiles. Les Allemands souhaitent conserver des navires pour assurer le transport des réfugiés qui fuient la Prusse orientale, la Pologne et la Lettonie. Le généralissime Eisenhower s'y oppose. Il veut la reddition totale sans condition, à l'Ouest comme à l'Est. Le 7 mai à

Reims, l'amiral von Friedeburg et le général Jodl signant la capitulation à l'Ouest, le 8 mai, à Berlin, le maréchal Keitel et le général Stumph mettent également les pouces. Définitivement détroné, Himmler dont les hommes avaient terrorisé l'Europe pendant plus de cinq ans, se suicide le 23 mai 1940 après avoir été capturé par les alliés. Karel Doenitz, fidèle jusqu'au bout, sera condamné à 10 ans de réclusion à Nuremberg. Il sera libéré en 1956 ayant atteint l'âge de 65 ans. Nazi fanatique, il demeura fidèle à la mémoire de celui qui fut

son protecteur Adolphe Hitler. Marin, Doenitz n'avait jamais navigué entre deux eaux...

P. Eygenraam



CD met muziek van de Zeemacht - 700,- BEF + 50,- BEF portkosten.
CD avec musique de la Force Navale - 700,- BEF + 50,- BEF frais d'envoi.

«A prelude to applause»
Muziekkapel van de Zeemacht.
La musique de la Force Navale.

CD: 700,- BEF + 50,- BEF portkosten - frais d'envoi
Cassette: 450,- BEF + 50,- BEF portkosten - frais d'envoi

TEN DIENSTE VAN DE WETENSCHAP

EEN RODE DRAAD DOOR DE BELGISCHE ZEEMACHTGESCHIEDENIS

Ter gelegenheid van de jubileumviering, 10 jaar Belgica, hadden de Federale diensten voor wetenschappelijke, technische en culturele aangelegenheden in samenwerking met de Beheerseenheid van het Mathematisch Model Noordzee (BMM) een prestigieus programma uitgewerkt.

Oostende 17 oktober II begin van een driedaags symposium in het Thermae Palace dat werd afgesloten in aanwezigheid van Z.M. de Koning en tal van prominenten. Onder het motto «De Noordzee een zee vol leven» werd er een tentoonstelling opgezet welke het grootste deel van de Montgomerykaai in beslag nam. Een hulde aan de wetenschap waar er voor de Zeemacht weinig ruimte overbleef.



Belgica.

Sedert het ontstaan van de huidige Belgische Zeemacht heeft het Commando alle gelegenheden benut om haar medewerking te verlenen aan de wetenschap.

Het kwam tot een hechte samenwerking tussen de verschillende regeringsverantwoordelijken voor wetenschapsbeleid, de diverse universiteiten en met andere wetenschappelijke instellingen van het land.

Reeds in 1953, in samenwerking met het Ministerie van Koloniën en van Onderwijs ondernam de De Brouwer een campagne naar het toenmalig Belgisch Kongo. In de monding van de Kongostroom werden oceanografische opzoekingen verricht. Hierbij werden vooral inlichtingen verzameld in verband met Meteorologie, Oceanografie, Zoölogie en stroommetingen.

Deze taak werd overgenomen door de Georges Lecoq en de A.F. Dufour. Onder leiding van Professor Capart werd in 1958 een belangrijke missie uitgevoerd. Objectief het opmeten van het erosiepeil van de Kongostroom, bestuderen van het zoutgehalte en de stromingen.

Achteraf zou Demoor oceanogra-

fische studies maken van de Stanley Pool en Malebu.

1958 was ook het jaar dat de Kamina in het kader van het Internationaal Geografisch jaar deelnam aan een expeditie naar het Zuidpoolgebied.

In 1960 werd door de NATO een subcomité voor oceanografisch onderzoek opgericht, voor de Zeemacht een start van tal van Campagnes.

Dat deze opdrachten zich niet alleen beperkten tot onze eigen wateren was duidelijk. De meeste zendingen brachten de blauwe jongens zowat in alle Europese wateren maar vaak ook in de Middellandse Zee.

De Eupen, een afgedankte mijnenvaarder (Ex-Eureka) werd uitgerust als oceanografisch schip.

Voor het eerst werd er een universele methode uitgewerkt voor het uitbaten van akoestische gegevens die voortaan door alle Marines van de NAVO-lidstaten zouden gebruikt worden.

In 1962 werd de Eupen afgelost door de Zenobe Gramme, een kits gebouwd bij Boelwerf.

Dit drijvend Labo werd geleid door het studiebureau van de Mijnenbestrijdingsschool, dat rechtstreeks



Z.M. de Koning in gesprek met KMT Rik Schreurs, met 10 jaar dienst aan boord van de Belgica kent Rik het ship door en door.

afhing van de Staf van de Zeemacht en permanent in verbinding stond met het Researchcentrum van het Geallieerd Atlantisch Commando te La Spezia

Voornaamste opdracht was het registreren van alle mogelijke factoren die het geleidingsvermogen en de voortplanting van het geluid op zee kunnen beïnvloeden, determinerende elementen bij het gebruik van drukmijnen, magnetisch veegtuig en sonars voor mijnenjagers.

Bij het uit de vaart nemen van de Eupen in 1964 werd deze taak verder gezet door de M926-Mechelen, een omgebouwde MSC-kustmijnenveger. Het is pas in '67 dat de Mechelen van rompnnummer veranderde in A962, tevens het huidige nummer van de Belgica.

In de periode 1967/68 volbracht de algerine «De Moor» een onderzoekstocht tussen de koraalbanken van het Grote Barrièrerif in Australië. Dit gebeurde in samenwerking met het Ministerie van Nationale Opvoeding, het Nationaal fonds voor Wetenschappelijk onderzoek, het Belgisch Oceanografisch Centrum en de Luikse Universiteit.

Op verzoek van de Directie van het Loodswezen werden in 1968 twee kustmijnenvegers ingezet. Hun taak was een staat op te maken van alle gezonken voorwerpen in het gebied de Hont en Westerschelde.

Parallel met deze laatste en volgens eenzelfde plan voerden de Rivierpatrouilleboten van de basis Kallo een opdracht uit.

Voor rekening van het Waterbouwkundig Laboratorium van Borgerhout werden alle gegevens geregistreerd met het oog op een studie over bezinkingsverschijnselen. Tot de komst van de huidige Belgica bleef de Zeemacht actief deelnemen aan tal van research missies op de Noordzee. België, aangewezen als piloot voor wat betreft opzoekingen en observaties van de zeebezoedeling in de Noordzee, werd daarin bijgestaan door de Zenobe Gramme, de Mechelen en de Herstal.

Omdat de nood aan een sneller oceanografisch ship zich stil-aan opdroog en de Mechelen weldra uit de vaart zou gaan werd er begin '77 een werkgroep opgericht.

Op 7 november '79 werd het licht op groen gezet. Het akkoord voor de bouw van een nieuw oceanografisch ship kreeg vaste vorm.

Na een lange bevalling was in 1984 de Belgica eindelijk klaar. Nog voor het ship gedoopt werd, tijdens het proefvaren, werd ons land geconfronteerd met het drama van de Mont-Louis. Een Frans vrachtschip geladen met radioactief materiaal komt in aanvaring en zinkt 18 km ter hoogte van

De Belgica 10 jaar ten dienste van de wetenschap

Onder het bevel van Ronald Beulen, Commandant van de Belgica sinds juli 93, is de Belgica aan haar 1e decenniumviering toe.

Het bevel voeren over een oceanografisch ship is geen eenvoudige taak. Bij elke reis komen nieuwe passagiers aan boord terwijl het vast boordpersoneel vaak ingezet wordt om mee te werken aan wetenschappelijke taken. Aan boord is er een vaste crew van 15 bemanningsleden. Die worden onderverdeeld in twee ploegen: de wachtlopers voor de navigatie en de dagmannen. Eenmaal aan boord van de Belgica wordt men onmiddellijk omringd door de vriendschappelijke collegiale sfeer onder de bemanning.

10 jaar ten dienste van was voor het ship en zijn bemanning de gelegenheid om de valreep uit te zetten voor het grote publiek.

Op woensdag 19 oktober vereerde Z.M. de Koning de Belgica door een bezoek aan boord. In aanwezigheid van tal van hoogwaardigheidsbekleders liet Z.M. de Koning zich rondleiden in het ship en sprak hij met elk van de bemanningsleden.

Voor de Commandant Beulen en zijn equipe een ware erkenning van hun opdracht.

Oostende. Meer dan een maand blijft de Belgica in de nabijheid van het wrak. Terwijl het ship de radioactiviteit van het zeewater controleert, stelt de BMM aan de hand van het mathematisch model van de Noordzee grafieken op over de verspreiding van de radioactieve vervuiling. Met een ritme van 180 zeedagen per



Z.M. de Koning samen met de bevelhebber Commandant Beulen bij de ondertekening van het Gulden Boek.

jaar blijft de Belgica ten dienste van de wetenschap. Met de Noordzee als werkterrein is er een constante samenwerking tussen de Zeemacht en het Ministerie van Wetenschapsbeleid. Nog eenmaal wordt haar programma abrupt onderbroken, 6 maart 1987 het drama van de scheepsramp met de

Herald of Free Enterprise. Een maand lang blijft de Belgica in de buurt van de Herald, en net zoals destijds met de Mont-Louis houdt hij de vervuiling in de gaten en voert hij analyses uit.

Bij het teruggaan in de geschiedenis van de Belgische Zeemacht valt het op

hoe permanent de opdrachten ten dienste van het wetenschapsbeleid wel geweest zijn.

De bijdrage door de jaren heen van de vele schepen en haar bemanningsleden zijn daarom ook van een onschatbare waarde.

Een bilan die de Belgische Zeemacht tot eer strekt.

W. Bosteels



***Portefeuille
in zeer fijn
kalfsleder.***

***Prijs: 750,- BEF
+ 35,- BEF
portkosten***

«AUX RATIONS, LE MONDE!»

Une pratique régulière de la Force Navale nous amène souvent à déjeuner dans l'un ou l'autre de ses mess, voire à bord de quelque bâtiment de mer.

De ces nombreux repas, généralement d'excellente tenue, émerge toujours le souvenir de dîners consommés à COMINAV, à la Caserne LTZ V. BILLET de Bruges. Etant l'oeuvre du IMC J. Cl. Saint Rémy et de son équipe de cuisiniers-stewards, ils font figure de véritables fêtes gastronomiques orchestrées par des artistes es-fourneaux.

Ce sont assurément des hommes de cette qualité qui, avec d'autres talentueux collègues de sa corporation, cultivent depuis des années, l'excellence du couvert à bord et dans nos bases et font apprécier leur réputation culinaire bien au-delà des eaux territoriales.

Mais si depuis les années '50, ces marins-cuisiniers remarquables mettent la main à la pâte avec tant de brio, pour concocter de célèbres «Rijsttafels - façon ZM-FN» par exemple, il faut bien reconnaître qu'au cours des siècles tous les 'coqs' embarqués sur les grands voiliers des marines marchandes ou de guerre, ne jouissaient pas d'une réputation aussi flatteuse. Loin s'en faut!

Au Moyen-Age en effet, leur tâche, ingrate, consistait presque exclusivement à entretenir un feu sur lequel ils faisaient bouillir de l'eau dans de grandes marmites en cuivre et où les hommes d'équipage plongeaient, à l'heure du repas, leur morceau de viande pour le faire cuire. A chacun de préparer sa popote individuelle!

Ce ne sera que vers les années 1850 que ces 'cambusiers' deviendront peu à peu, des cuisiniers plus avertis.

Mais pendant longtemps ceux-ci, étrangers au dur métier de la mer et surnuméraires à bord, furent considérés avec mépris par les équipages, qui les traitaient comme de vulgaires

«terriens mal déssalés».

Et, circonstance aggravante pour eux, n'étant pas astreints aux 'quarts' et bénéficiant de nuits franches, ils ne menaient pas la vie harassante des «hommes». Pour tous, hormis le commandant et le mousse, souvent son protégé, ils étaient des parias, victimes de toutes les railleries.

Mais ces 'gargouillous', au caractère solitaire et revanchards, savaient aussi à l'occasion, se venger surnoisement et de méchante façon, de cet ostracisme dont ils étaient l'objet.

Il faut toutefois admettre que les tâches qu'ils avaient à accomplir n'étaient pas une sinécure. Faire bouillir de grandes marmites d'eau - et plus tard cuire du pain frais et des gâteaux deux ou trois fois par semaine - ou préparer la tambouille pour 50 ou 60 hommes dans une pièce exiguë aménagée à même le pont, quand la tempête fait rage et noie la barque, est certes une entreprise périlleuse, semée d'embûches.

Quand aux matières premières mises à leur disposition, elles étaient souvent, par soucis d'économie pour les armateurs ou du subrécargue, de piètre qualité. De plus, faute de glacières ou de réfrigérateurs, les provisions fraîches se détérioraient rapidement. Seuls donc, leur savoir-faire et leurs qualités 'culinaires' mis en pratique lors de l'élaboration des plats leur valaient parfois quelques considérations de la part des convives.

Pour les complimenter, ces derniers les désignaient sous le vocable de 'chef', de 'maître-coq' ou plus simplement de 'coq'; mais jamais on ne les appelait 'cuisinier', terme proscrit à bord car en usage dans l'armée de terre.

Quant à l'origine du terme 'coq', qui désigne un cuisinier à bord d'un navire, il remonterait à 1671 et viendrait du néerlandais «KOK» ou de l'italien «CUOCO», originaire lui-même du verbe latin «COQUUS» qui signifie: cuisiner.

«Aux rations, le monde»!

C'est par cette injonction, ponctuée par le son strident émis par le sifflet du bosco, - le pype! - que les hommes d'équipage des voiliers au long cours de jadis étaient appelés en bas, pour se nourrir.

Ce moment, fort apprécié par les marins, était particulièrement important tant sur le plan physiologique que psychologique.

Encore que ce plaisir fut mesuré, car la nourriture était peu variée et généralement de piètre qualité.

C'était pourtant les seuls instants de répit ou de distraction qui ponctuaient la monotonie quotidienne dans les alizés ou lors des luttes éperdues contre les éléments déchaînés, sous les 40^{ème} rugissants.

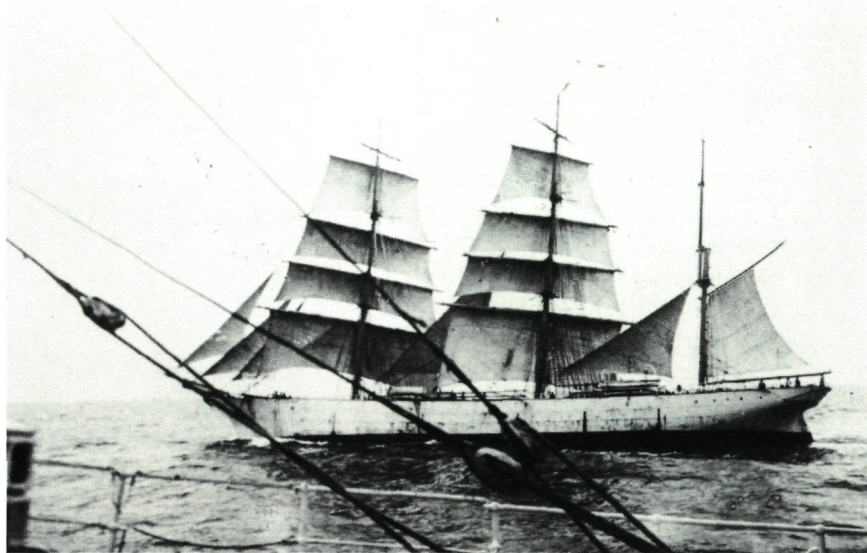
Dans son merveilleux recueil intitulé 'AU TEMPS DES VOILIERS LONG COURRIERS', J. ANTHIER distingue 3 grandes périodes pour l'alimentation à bord.

«1. Des origines à la fin du XIX^{ème} siècle, on distribue des produits où dominent les salaisons, le biscuit de mer et les légumes secs.

2. Au début du XX^{ème} siècle apparaissent les premières conserves, qui vont permettre d'échapper à la classique alternance journalière: viande fumée ou poisson salé; et les conteneurs en métal, les cambuses blindées qui vont enrayer les ravages des rats et des insectes.

3. Après 1918, la réfrigération permettra enfin de garder fruits et légumes frais. Mais les voiliers n'en profiteront pas, leur temps sera fini».

Ce n'est que vers la fin du 19^{ème} siècle, qu'on embarqua quelques vivres frais et un stock de pommes de terre qui durerait plus ou moins longtemps, selon les conditions climatiques rencontrées. Après quoi on mettait invariablement «le cap sur les fayots»,



Les grands voiliers d'antan,... une épopée! Ici, le 3 mâts-barque SUZANNA - 1927.

selon l'expression consacrée de l'époque.

Seule la couleur de ceux-ci rompait la monotonie; rouges un jour, blancs le lendemain. Mais ils présentaient inmanquablement toujours le même goût et surtout la même résistance à la cuisson. Même si le cuisinier ajoutait quelques cristaux de soude pour venir à bout des plus récalcitrants.

Hormis ces éternelles papilionacées, le menu se composait invariablement de lard salé un jour et de morue le lendemain; mais cette nourriture étaient toujours servie en quantité strictement limitée. Et si d'aventure la campagne s'éternisait, en raison de calmes ou d'avaries, ces peu appétissantes salaisons se gâtaient inexorablement.

Les marins anglais, plus chanceux, bénéficiaient déjà au 18^e siècle d'un procédé secret pour la conservation des viandes; ce qui évita ou limita dans bien des cas, les ravages des terribles épidémies qui frappèrent si cruellement la marine française de l'époque.

Jusqu'au début du XX^e siècle, le pain était absent des gamelles, mais les biscuits de mer le remplaçait opportunément. Mais, bien que conservés dans des boîtes en fer blanc pour les protéger des ravages des rats et des insectes, ils étaient malgré tout souvent

truffés de vers blancs en quelques semaines.

Aussi, pour pallier aux maigres rations de mauvaise qualité et améliorer l'ordinaire, les marins apprirent à tirer parti de la situation en pratiquant la pêche.

Les thons, bonites, et autres dorades capturés à la ligne de traîne, ou les poissons volants récoltés sur le pont dans les mers australes, étaient particulièrement appréciés par l'équipage. De même, les marsouins harponnés sous la guibre du navire et

débités en grosses tranches, faisaient ses délices.

Tout en lui assurant, inconsciemment, un solide antidote contre les 'maladies du large'.

A propos de ces 'compléments', citons pour mémoire l'anecdote que nous rapporta, il y a bien longtemps, un ami cap-hornier qui vers les années 1926-27 se trouvait embarqué à bord du navire-école belge, le 4 mâts-barque L'AVENIR.

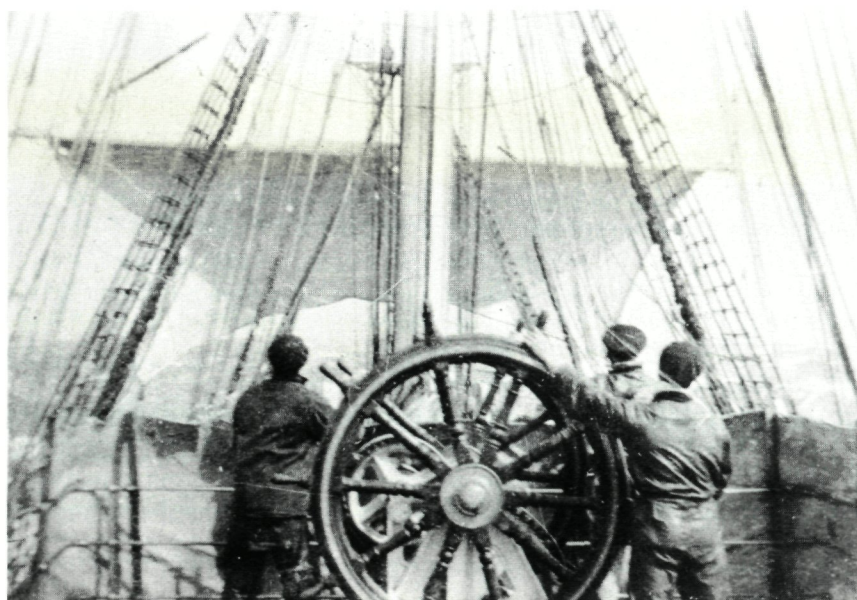
«Un jour, au retour de Tampa, alors que nous naviguions dans la mer des Antilles, une rencontre fort opportune avec une flottille de bateaux de pêche nous permit d'échanger quelques tonnelets d'eau douce, denrée rare et qui commençait à faire défaut aux pêcheurs indigènes, contre des tortues de mer; chéloniens qui étaient censés améliorer l'ordinaire pour un temps. Ils furent promptement embarqués et parqués à l'ombre du gaillard d'avant.

Mais sous la chaleur des latitudes tropicales, ils dégagèrent bientôt des effluves fort désagréables, que l'on tenta d'éliminer par de fréquents arrosages à l'eau de mer.

Mais à chaque repas, on retrouvait cet écoeurant relent dans la soupe ou le 'steak' de tortue».

Aujourd'hui encore, parler de tortues à notre homme lui provoque de sacrés haut-le-cœur.

Conscient du peu de variété des me-



La vie harassante des «hommes» de quart sur la dunette,...

nus, et pour compenser en partie les déficiences en vitamines, on décida, vers le milieu du 19^e siècle d'embarquer du bétail sur pied à bord des voiliers au long cours. Non pas des vaches, trop encombrantes, mais principalement des cochons, parfois des moutons, et surtout des animaux de basse-cour.

Ces derniers, parqués à l'avant, à proximité du poste d'équipage, étaient placés sous la responsabilité d'un 'pilotin', le plus jeune officier du bord, qui pour la circonstance se voyait promu 'Lieutenant des cages à poules'. Par cette fonction, il assumait une responsabilité essentielle, et gare à lui et à ses galons, si d'aventure il arrivait malheur à ses protégés.

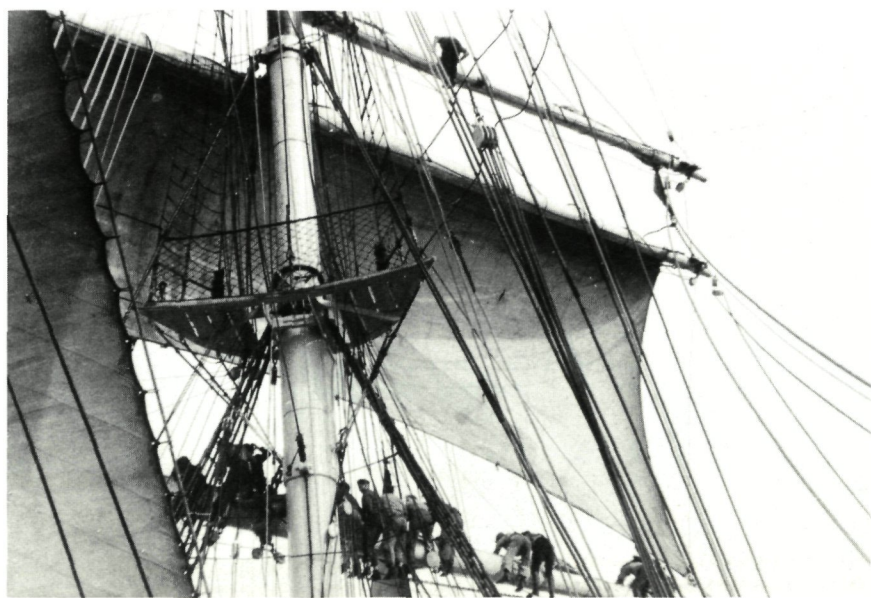
Pour l'équipage, - qui n'avait droit qu'aux morceaux de second choix de cet élevage - l'une des rares réjouissances qui émaillaient les longues traversées des 3 et 4 mâts d'antan, étaient la mise à mort de «l'oncle Marcel», ou de «Louis» du nom dont les matelots baptisaient affectueusement les cochons du bord.

Extrayons du beau livre de M. Demey, intitulé «A bord d'un voilier long-courrier», (n.d.r.: il s'agit de l'odyssée du R.C. RICKMERS à bord duquel avaient embarqué, en 1907, des cadets belges comme lui, pour une campagne de 11 mois.) la description de cet événement peu commun:

«L'équipage assiste à la mise à mort, et même y coopère. Le scénario est toujours le même; attrapé par les solides pattes des matelots, l'animal destiné au sacrifice est transporté comme une victime expiatoire au lieu choisi pour son exécution, en offrande à des dieux illusoire.

Son groin méfiant renifle ses bourreaux. Pressentant sa fin prochaine, il extrait de son gosier des plaintes véhémentes, des clameurs sonores et effrayées, bien assujetti, il pousse encore quelques grognements résignés et l'exécuteur des hautes oeuvres l'égorge.

Le sang réservé aux boudins, réservés eux-mêmes à «l'arrière» est recueilli et emporté. Des matelots hilares forment le cortège funèbre qui transporte le cochon assassiné à la cuisine où, dès ce moment, il sera jalouse-



...ou dans la mature, à bord de l'AVENIR.

ment gardé par les «Maîtres du lieu», le 'cook' et son aide.

Ceux-ci officient, accomplissent suivant des rites, leurs mystérieuses préparations. Le cochon est sectionné, débité et les différents morceaux auront leur usage et leur destination. Le cuisinier prévoyant, sale 2 jambons qui, plus tard, trôneront sur la table des officiers.

Matelots et cadets pourront bientôt voir passer, avec des yeux pleins de convoitise, cervelle et côtelettes, pieds et oreilles, boudins et rôtis et autres appétissantes tripailles qui disparaissent, avalées par la porte d'entrée du quartier des officiers.

Pour nous (les matelots et cadets) le 'cook' fait moins de cérémonies. Lorsque l'heure du repas tant attendu approche, le cadet de chambre, muni de ses récipients ne se fait pas faute d'essayer d'être en avance pour éviter les engueulades.

Revenu de la cambuse avec le 'plat de cochon' il le dépose devant Emile, l'Ancien, le chef d'équipe, qui impose le silence et prononce la phrase sacramentelle: 'Qu'un innocent se retourne!'; et celui-ci de s'isoler dans un coin, le dos tourné à l'assemblée. Emile officie. Plongeant sa fourchette dans le plat, il harponne un bloc dégoulinant de sauce, l'expose à la cantonade comme un commissaire-priseur, il crie: pour qui celui-ci?

Pour untel désigne l'«innocent» dans

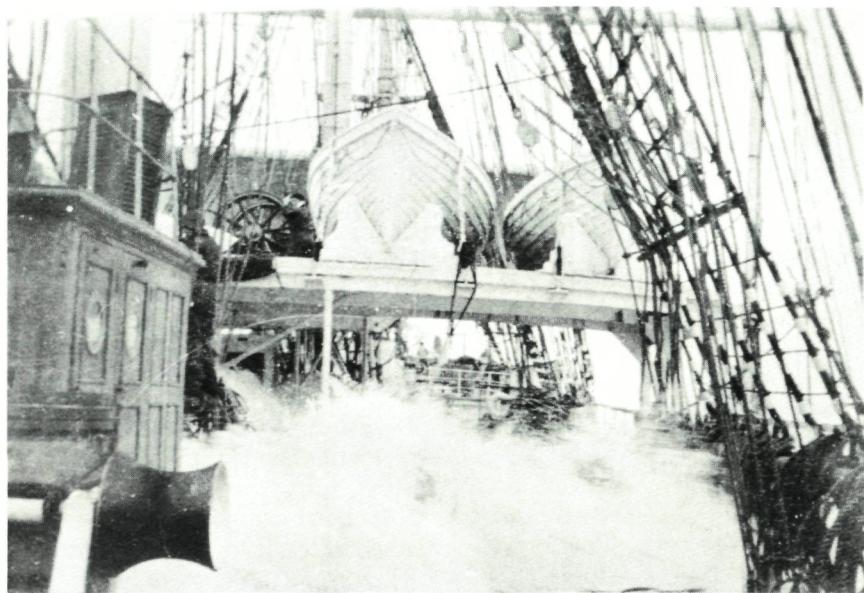
son coin. Et ainsi de suite, jusqu'à ce que tout le monde ait reçu sa part; le hasard aveugle désignant les favoris et les malchanceux, et chacun se soumet à sa fantaisie.»

Vers la même époque, des maisons d'armement telles que A.D. BORDES (France) par exemple, avaient déjà défini certaines normes et quantités de vivres à embarquer à bord de leurs voiliers.

Le tableau repris en «APPENDICE I», établi vers 1900, pour un équipage de 30 hommes devant effectuer un voyage d'une durée présumée de 9 mois, d'Europe vers le Chili et retour, en atteste.

A l'instar des autres nations maritimes, des armateurs de voiliers belges comme l'ASSOCIATION MARITIME BELGE, l'ASMAR, - qui gérait le 4 mâts-barque navire - école L'AVENIR -, prévoyaient eux aussi avec beaucoup de discernement, l'embarquement des provisions de bouche pour leur équipage (une soixantaine d'hommes) en partance pour des campagnes de plusieurs mois.

Ainsi, avant chaque départ d'Anvers, étaient mis à bord du navire-école, pas moins de 6 tonnes de pommes de terre, 6 tonnes de farine, 1.400 kilos de sucre, 400 kilos de café, 100 de thé, des dizaines de kilos de fruits et légumes frais, des caisses de produits en



Et celle des «gargouillous», quand la tempête noie la barque.
(Photos Collection Fr. Philips)

conserve, etc., sans oublier les fioles de médicaments, les produits courants de cuisine, etc. et les nombreuses bouteilles d'alcool réservées au commandant et à ses invités !

Mais la distribution quotidienne de ces vivres était soumise à des règles de stricte application, comme en témoigne l'Art. VII du Règlement de Bord en vigueur dans les années 1920, à bord de l'AVENIR, repris in extenso, dans l'APPENDICE II'.

Cette article VII du règlement, outre d'ordonner que «le présent tableau, rédigé dans les 2 langues nationales, devra être affiché à bord, à un endroit où tous les membres de l'équipage pourront en prendre connaissance», de préciser l'application pratique d'une série de directives, comme mentionnées dans ce même APPENDICE II.

Toutes considérations essentiellement dictées par le souci impératif des armateurs de comptabiliser avec précision la rentabilité et les frais d'exploitation de leurs navires.

Aussi les frais de nourriture journaliers de l'équipage de notre navire-école étaient-ils aussi calculés au franc près. A telle enseigne que les archives de l'ASMAR (des années 1930) mentionnaient par ex., que le coût moyen, par jour et par homme, était de 16,92 frs à bord de L'AVENIR et de 9,08 frs. à bord du voilier station-

naire COMTE DE SMET DE NAEYER.

Et les P.V. des réunions de l'Assemblée générale de révéler à différentes reprises que le commandant de bord a été félicité pour le brio avec lequel il a mené la campagne et pour son souci de l'économie qu'il a manifesté.

Encore bien qu'il s'agissait ici d'un navire-école à bord duquel étaient embarqués des élèves-cadets qui bénéficiaient de certains égards, et non d'un 'vulgaire' voilier-cargo armé au commerce, où les considérations humanitaires passaient souvent au second rang des préoccupations de leurs négociants - armateurs.

Lime juicer's

Avant de conclure cette succincte analyse descriptive du régime alimentaire qui sévissait à bord des voiliers d'autrefois, il nous a paru opportun d'aborder brièvement l'un des fléaux du large qui fut longtemps la conséquence directe de la malnutrition à bord : le SCORBUT.

Cette maladie de carence, ou 'avitaminose C' qui fit tant de ravages dans les rangs des équipages, et dont le nom viendrait du néerlandais SCUERBUYCK (1515), est essentiel-

lement due à l'absence d'acide ascorbique dans l'organisme. L'absorption abusive de salaisons, alliée à une nourriture peu équilibrée, pauvre en vitamines et en calories, provoquait au bout d'un certain temps, la décrépitude des équipages.

Caractérisé surtout par des hémorragies, la chute des dents, l'altération des articulations, etc., le scorbut atteignait principalement les personnes (marins et explorateurs) se nourrissant de conserves.

Un seul remède, l'administration de vitamines C qui enrayait rapidement tous ces symptômes.

C'est le navigateur James COOK (1728-1779) qui le premier constata au cours de son voyage d'exploration vers les îles de la Société et la Nouvelle-Zélande (1768-1771), que l'on pouvait vaincre cette maladie en absorbant force légumes et fruits frais, riches en vitamines.

Il préconisa donc d'embarquer du jus de citron et d'orange (mêlé d'alcool !) avant d'entreprendre de longues campagnes et d'en distribuer régulièrement aux équipages.

Vu le résultat positif de cette recommandation, la Marine britannique généralisa bientôt cette médication ; mais depuis cette heureuse pratique, tous les navires et marins d'Albion se virent affublés, par ironie, du pseudonyme de : «Lemon ships» ou «Lime juicers».

De nos jours, le scorbut et autres maladies du large telles que le béri-béri (avitaminose B1) n'ont plus cours. C'est surtout grâce au développement de la médecine maritime, de l'hygiène dans les postes d'équipage et des progrès techniques de tous ordres que cette carence alimentaire est vaincue et que la qualité de la nourriture à bord de nos navires s'est considérablement améliorée. Au point de devenir aujourd'hui, l'une des préoccupations majeures des armateurs et Etats-Majors militaires.

Depuis lors, au fil des vagues de cette évolution notoire, les Saint-Remy et l'ensemble de la corporation des «maîtres-coqs» ne méritent plus de l'équipage : ils ont conquis leur toque de noblesse.

Welcome aboard et... bon appétit.

Appendice I.

VIVRES FRAIS:

150 kg. viande fraîche
200 kg pain frais
5 kg levure
20 kg ail
20 kg échalotes
25 kg beurre frais
1.500 kg pommes de terre
150 kg oignons
100 kg carottes
100 kg navets
200 kg choux à racines
900 oeufs à la chaux.

FARINEUX:

30 barils de farine de 100 kg.
50 barils de biscuits de mer de 50 kg.
15 barils de haricots blancs de 100 kg.
1 baril de pois verts.
1 baril de lentilles.
4 sacs de riz de 50 kg.
4 sacs de maïs et blé de 50 kg.
4 sacs de maïs et son.

SALAISONS:

20 barils de porc salé de 90 kg.
6 barils de pieds et oreilles de 45 kg.
2 barils de morues.
2 barils de langues de morues.
30 caisses de saindoux de 10 kg.
12 jambons.
24 saucissons.

CONSERVES:

900 kg. d'endaubage (boeuf bouilli).
250 kg de conserves de viandes assorties.
50 kg de conserves de poissons.
50 kg de conserves de légumes.
100 kg de sardines d'équipage.
20 kg de thon.

EPICERIES:

300 kg. de café.
400 kg sucre ordinaire.
50 kg sucre raffiné.
250 kg sel de cuisine.
25 kg sel de table.
100 kg beurre de table.
10 kg poivre noir.
25 kg thé équipage.
10 kg thé de chambre.
10 kg moutarde fine.
10 kg moutarde poudre.
20 kg moutarde équipage.
2 kg moutarde 4 épices.
2 kg quatre épices.

12 kg achards.
12 kg têtes de fromage.
50 caisses macaroni.
10 caisses vermicelle.
10 caisses raisins secs.
10 caisses pruneaux.
24 flacons fruits vinaigre.
6 flacons Curry.
100 litres vinaigre.
50 litres huile d'olive.
50 litres huile équipage.
25 kg. dissolvant.
25 kg. savon en barres.
2 barils savon noir.
24 paquets de bougies.
144 boîtes allumettes.
100 kg. julienne.
etc., etc.

Sans oublier les centaines de kilos d'huiles de lin, à brûler, de machine, de pont etc., et les 'diverses', les multiples barriques de vin de chambre, d'équipage, les caisses de madère, d'apéritifs assortis et autres liqueurs.

(Source: L. LACROIX - «Les derniers Cap-horniers français»).

10. Orge ou gruau
d'avoine 2 × 0,075
11. Riz 3 × 0,100
12. Légumes frais (non 3 × 0,200
nettoyés
ou légumes conservés 3 × 0,050
13. Sucre, cassonade ou
sirop 1 × 0,500
14. Beurre ou margarine
de 1ère qualité 1 × 0,500
ou confiture ou
marmelade 1 × 1,000
15. Farine 2 × 0,075
16. Fruits séchés, raisins, prunes,
corinthes, etc. 2 × 0,025.

N.B. Le sel, la moutarde, le vinaigre et les épices devront être accordés en quantité suffisante pour assaisonner convenablement les aliments.

Appendice II

Art. VII - La ration est fixée par le tableau ci-dessous:

RATION JOURNALIERE

	/ Kilo
1. Pain frais	0,700
ou biscuit	0,500
2. Café torréfié	0,020
3. Chicorée	0,015
4. Thé	0,003
5. Viande fraîche,	
non désossée	0,500
ou salée	0,400
ou conservée	0,350
ou porc salé	0,350
ou lard fumé	0,350
ou poisson frais	0,400
ou poisson conservé	0,300
6. Eau fraîche de 1ère qualité.	

RATION HEBDOMADAIRE

7. Pommes de terre:	
non épluchées	3 × 0,800
ou conservées	3 × 0,100
ou ignames	3 × 0,800
8. Pois entiers ou	
cassés	2 × 0,075
9. Haricots blancs	
ou bruns	3 × 0,075

1. Les rations indiquées ci-dessus devront être réparties de façon à varier la nourriture autant que possible; elles pourront être remplacées, avec l'approbation des deux parties intéressées, par un menu spécial dont la composition sera néanmoins subordonnée aux dispositions énoncées ci-dessus; ce menu devra être affiché en lieu et place des rations prévues par le présent tableau.

2. Les pommes de terre, ou les ignames pourront être remplacées, en cas de nécessité, par 1/2 ration figurant au n° 1 ou 5 ou par une ration figurant au n° 12 ou par une ration n° 15 et 16 réunis.

3. Sur les navires où il existe un four, il y aura lieu de distribuer du pain frais au moins trois fois par semaine pendant les deux premiers mois du voyage.

4. Autant que possible, il ne sera pas délivré de salaison plus de trois fois par semaine.

5. Dans les ports, il devra être délivré, au moins trois fois par semaine, de la viande fraîche ou du poisson frais, du pain frais, des pommes de terre non épluchées, ou des ignames ou des légumes frais. Toutefois, les autorités belges du lieu pourraient faire cesser cette obligation si les vivres en question ne pouvaient être obtenus qu'à un prix manifestement trop élevé.

Art. VII. — Het rantsoen la restigiel bij de biersonderstaande lijst:

Dagelijksch rantsoen.	Wekelijksch rantsoen.
1. Versch brood 0,700 of beschuit 0,500	1. Ongechelde aardappelen 3 x 0,800 of opgelegde of ignames 3 x 0,100
2. Gebrande koffie 0,050	2. Gebroede of gaspeltan erwten 3 x 0,075
3. Bitterpein 0,015	3. Witte of bruine bonen 3 x 0,075
4. Thee 0,0-3	4. Gerst of havergat 3 x 0,075
5. Versch vleesch (met de beensn) 0,600 of gesnuten 0,400 of opgelegd 0,350	5. Versch groenten (nietachtoegemaskte) 3 x 0,100 of opgelegde groenten 3 x 0,050
6. Versch water, 1 ^o soort.	6. Boter of margarine 1 ^o soort 1 x 0,300 of confituur of marmelade 1 x 0,100
N.B. — Er heeft een voldoende hoeveelheid zout, mosterd, azijn en specerijen verstrekt om de schijven behoorlijk te kruiden	7. Bloem 3 x 0,075 8. (drillen) Gedroogde pruimen vruchten (krenten ont.) 3 x 0,095

1. — De hierboven vermelde rantsoenen moeten sù verdeeld worden dat het voedsel zooveel mogelijk afwisselt; zij mogen, met goedkeuring van de beide betrokken partijen, vervangen worden door een bijzondere spijlsijl, welke nochtan heeft samengesteld volgens de hieronder aangegeven bepalingen, die spijlsijl heeft uitgeplakt in plaats van de door deze lijst voorziene rantsoenen.

2. — De aardappelen of de ignames mogen, in geval van nood, vervangen worden door 1/2 rantsoen van n° 1 of 5, of door één rantsoen van n° 12, of door een rantsoen van n° 15 en 16 samen.

3. — Op de schepen waar een oven is, moet tijdens de twee eerste maanden van de reis, ten minste driemaal per week versch brood worden uitgereikt.

4. — Zooveel doenlijk zal niet meer dan viermaal per week ingetouden vleesch worden afgeleverd.

5. — In de havens, heeft ten minste driemaal per week versch vleesch of versch visch, versch brood, ongechelde aardappelen of ignames of versch groenten afgeleverd. Evenwel kunnen de Belgische overheden der plaats die verplichting doen ophouden als bedoelde levensmiddelen slecht kunnen bekomen worden tegen een klaarlijkheid te hoogen prijs.

6. — Aan boord van de schepen die meer dan twintig dagen in zee zijn, wordt, te beginnen van den derden dag na dien waarop de laatste versch levensmiddelen (versch vleesch, of aardappelen, of ignames, of versch groenten) werden uitgereikt, aan elken man per dag 1/2 liter versch water met 30 gram citroensap en 30 gram suiker gegeven.

7. — Tijdens de reis krijgen de bedienden, die in de machines werken, een voldoende hoeveelheid versch water en bavgort om hunnen drank te bereiden.

8. — De rantsoenen, welke de noodwendigheden van de bemanning overtreffen, mogen dienvolgens vermindert worden. In geen geval mogen de niet verbruikte levensmiddelen verkwaet worden; zij mogen ook niet medegenomen worden sonder toelating van den kapitein die kan beletten dat zij van boord worden gebracht, sonder dat de belanghebbenden recht hebben op eenige vergoeding.

9. — Als het rantsoen noodzakelijk moest vermindert worden, heeft de waarde der levensmiddelen, die niet zouden uitgereikt en door andere als gelijkwaardig, aanwien levensmiddelen niet zouden vervangen zijn, in geld uitbetaald na de terugkomst in het land volgens den prijs op den dag der aanmonstoring.

N.B. — Deze lijst opgesteld in beide landstalen, heeft aan boord uitgeplakt op een plaats waar elk lid der bemanning er kan kennis van nemen.

Art. VII. — La ration est fixée par le tableau ci-dessous:

Ration journalière	Ration hebdomadaire
1. Pain frais 0,700 ou blacuit 0,500	1. Pommes de terre non épluchées 3 x 0,800 ou pommes de terre conservées 3 x 0,100 ou ignames 3 x 0,800
2. Café torréfié 0,050	2. Pois entiers ou cassés 3 x 0,075
3. Chicorée 0,015	3. Haricots blancs ou bruns 3 x 0,075
4. Thé 0,003	4. Orge ou gruau d'avoine 3 x 0,075
5. Viande fraîche (son déossée) 0,600 ou salée 0,400 ou conservée 0,350 ou porc salé 0,350 ou lard fumé 0,300 ou poisson frais 0,400 ou poisson conservé 0,300	5. Légumes frais (non séchés) 3 x 0,100 ou légumes conservés 3 x 0,050
6. Eau fraîche de 1 ^{re} qualité	6. Sucre, cassonade ou sirop 1 x 0,300
N.B. — Le sel, la moutarde, le vinaigre et les épices devront être accordés en quantité suffisante pour assaisonner convenablement les aliments.	7. Beurre ou margarine de 1 ^{re} qualité ou confiture ou marmelade 1 x 0,100
	8. Farine 3 x 0,075
	9. Raisins secs / coriandres, etc. 3 x 0,095

1. — Les rations indiquées ci-dessus devront être réparties de façon à varier la nourriture autant que possible; elles pourront être remplacées, avec l'approbation des deux parties intéressées, par un menu spécial dont la composition sera néanmoins subordonnée aux dispositions énoncées ci-dessous; ce menu devra être affiché en lieu et place des rations prévues par le présent tableau.

2. — Les pommes de terre ou les ignames pourront être remplacées, en cas de nécessité, par 1/2 ration figurant au n° 1 ou 5 ou par une ration figurant au n° 12 ou par une ration n° 15 et 16 réunies.

3. — Sur les navires où il existe un four, il y aura lieu de distribuer du pain frais au moins trois fois par semaine pendant les deux premiers mois du voyage.

4. — Autant que possible, il ne sera pas délivré de salaison plus de quatre fois par semaine.

5. — Dans les ports, il devra être délivré, au moins trois fois par semaine, de la viande fraîche ou du poisson frais, du pain frais, des pommes de terre non épluchées, ou des ignames ou des légumes frais. Toutefois, les autorités belges du lieu pourraient faire cesser cette obligation si les vivres en question ne pouvaient être obtenus qu'à un prix manifestement trop élevé.

6. — A bord des navires qui ont plus de vingt jours de mer, il sera distribué journellement à chaque homme à partir du troisième jour qui suivra celui de la dernière distribution de vivres frais (viande fraîche, ou pommes de terre, ou ignames, ou légumes frais), 1/2 litre d'eau fraîche mélangée à 30 grammes de jus de citron et 30 grammes de sucre.

7. — En cours de voyage, il sera alloué aux agents de service dans les machines une quantité suffisante d'eau fraîche et de gruau d'avoine pour la préparation de leur boisson.

8. — Les rations qui dépasseraient les besoins de l'équipage pourront être réduites en conséquence. En aucun cas, les vivres non consommés ne pourront être gaspillés, ils ne pourront non plus être emportés sans l'autorisation du capitaine, qui pourra en empêcher le débarquement sans que les intéressés aient droit à un dédommagement quelconque.

9. — Si la ration était forcément diminuée, la valeur des vivres qui n'auraient pas été distribués ou remplacés par d'autres pouvant être considérés comme équivalents sera payée en argent d'après le cours du jour au moment de l'enrôlement, après le retour dans le pays.

N.B. — Le présent tableau, rédigé dans les deux langues nationales, devra être affiché à bord à un endroit où tous les membres de l'équipage pourront en prendre connaissance.

6. A bord des navires qui ont plus de 20 jours de mer, il sera distribué journellement à chaque homme à partir du troisième jour qui suivra celui de la dernière distribution de vivres frais (viande fraîche, ou pommes de terre, ou ignames, ou légumes frais), 1/2 litre d'eau fraîche mélangée à 20 grammes de jus de citron et 20 grammes de sucre.

7. En cours de voyage, il sera alloué aux agents de service dans les machines une quantité suffisante d'eau fraîche et de gruau d'avoine pour la préparation de leur boisson.

8. Les rations qui dépasseraient les besoins de l'équipage pourront être réduites en conséquence. En aucun cas, les vivres non consommés ne pourront être gaspillés, ils ne pourront non plus être emportés sans autorisation du capitaine, qui pourra en empêcher le débarquement sans que les intéressés aient droit à un dédommagement quelconque.

9. Si la ration était forcément diminuée, la valeur des vivres qui n'auraient pas été distribués ou remplacés par d'autres pouvant être considérés comme équivalents sera payée en argent d'après le cours du jour au moment de l'enrôlement, après le retour dans le pays.

Saint Bernard du Spuikom.



**OOSTENDE
LINES**

"UIT SYMPATHIE"

WOORDEN UIT DE ZEEMANSKIST

OVER MEEUWEN EN ANDERE ZEEVOGELS

De trouwste vrienden van de zeeman zijn de meeuwen en de andere zeevogels. Hoe eenzaam de zeeman zich bij de vaart op zee kan voelen, steeds vindt hij troost bij het zicht van deze vogels. Door hun weliswaar tijdelijk, maar wisselend, gezelschap milderden zij zijn eenzaamheid.

Meeuwen zijn zeevogels maar alle zeevogels zijn daarom nog geen meeuwen. Laat ons even nagaan wat de ruimte boven onze zeeën zoal bevolkt. Het best gekend op onze kusten is de KOKMEEUW (L. *Larus ridibundus*; F. *mouette rieuse*; E. *black headed gull*; D. *lachmowe*), een eerder kleinere soort meeuw (38 cm) die heel het jaar op onze kusten aanwezig is. Kenmerkend zijn de rode snavel en poten en de witte vleugels met zwarte punten. 's Zomers heeft hij een donkere kop. Vanaf januari gaat hij van uiterlijk veranderen; de kop wordt langzaam weer chocoladebruin, kleur die geleidelijk aan verkleint tot een klein vlekje achter het

Larus argentatus; F. *goeland argente*; E. *herring gull*; D. *silber mowe*). Ongeveer 56 cm groot is hij gekenmerkt door zijn grijs bovenkleed- en vleugels met donkere staartband, zijn witte onderkant, zijn roze poten en zijn forse, gele snavel met rode vlek. Hij is een allesvreter wat hem tot een succesvolle soort heeft gemaakt. De rauwe doordringende kreten van de zilvermeeuw zijn vertrouwde geluiden aan onze kust. Volgens de engelse zeelui klinkt zijn geluid zo ongeveer als «gash», het «Navyslang» woord voor afval.

Tot de grotere soort, en trouwe bezoekers van onze kust, behoort de GROTE MANTELMEEUW (L. *La-*



oog. Vanaf maart broeden ze in hun broedgebieden langs de kust of op moerassige plaatsen in het binnenland.

Een andere getrouwe resident van onze kusten is de ZILVERMEEUW. (L.

rus marinus; F. *goeland marin*; E. *great black backed gull*; D. *mantel-mowe*). Tot 74 cm groot is hij het ganse jaar op onze kust aanwezig. Dit in tegenstelling tot de KLEINE MANTELMEEUW (L. *Larus fus-*

cus; F. goeland brun; E. lesser black backed gull; D. heringmowe) die een zomergast is die we van april tot oktober kunnen zien. De grote mantelmeeuw is zwart op rug- en vleugels en verder wit met roze poten en gele snavel. Broeden doet hij niet in het binnenland maar op de westkust van Engeland en Scandinavië.

Een jaarlijkse bezoeker, die echter slechts in kleine aantallen bij ons voorkomt, is de GROTE BURGE-MEESTER, de grootste meeuwensoort (L. Larus hyperboreus; F. goeland bourgmestre; E. glaucous gull; D. eismowe). Hij kan van 66 tot 81 cm groot worden. Hij behoort tot de arctische gebieden waar hij dezelfde rol, als aaseter en belager van eieren en jonge vogels, heeft als bij ons de zilvermeeuw.

STERNS zijn slanker en sierlijker dan meeuwen, hebben spitsere snavels en een gevorkte staart. Hun grootte varieert van 24 cm voor de ZWARTE STERN (L. Chlidonias niger; F. guifette noire; E. black tern; D. traarseeschwalbe.) en de DWERG-STERN (L. Sterna albifrons; F. sterne naine; E. little tern; D. zwergseeschwalbe), over het VISDIEFJE (L. Sterna hirundo; F. sterne pierre garin; E. common tern; D. flusseeschwalbe) en de NOORDSE STERN (L. Sterna paradisea) (36-38 cm) naar de GROTE STERN (L. Sterna sanvicensis; F. sterne caugek; E. sandwich tern; D. brandseeschwalbe) die 41 cm meet. Ze hebben meestal een grijs dekkleed- en vleugels met een zwart kapje dat, in tegenstelling tot de kokmeeuw, verder naar achter strekt. Vanwege hun sierlijke vlucht werden sterns vroeger ook wel eens ZEEZWALUWEN genoemd. De meest merkwaardige van de sterns is de Noordse stern. In de herfst vertrekt hij uit de noordelijke gebieden naar zijn winterkwartier dat zich in het gebied tussen de 40ste en de 50ste zuiderbreedtegraad bevindt. Deze strook wordt door de zeelui de «roaring forties» genaamd vanwege de, gans het jaar door, heersende sterke winden. Hier rust hij uit op het pakijns waar hij zich voedt met «krill» het voedsel waarmee ook de walvisen zich voeden. In het voorjaar trekken de Noordse sterns weer terug

naar het noorden. Hierdoor zijn het de vogels met de langste trekroute. Tweemaal per jaar leggen zij gemiddeld 16.000 km af. Elke reis duurt ongeveer 2 maanden. Na een verblijf van ongeveer 3,5 maand in hun noordelijke broedgebieden, om hun jongen groot te brengen trekken ze op de lange trip naar het zuiden waar ze dan 4,5 maand verblijven. Op deze manier maken ze twee poolzomers mee.

Een afzonderlijke soort zeevogels, minder gekend op onze kust, zijn de JAGERS. Het zijn gasten uit het Noordpoolgebied. Het zijn sterk aan de zee gebonden vogels die tijdens hun trek naar het zuiden meestal boven de open zee verblijven. De jagers zijn vaak op grote afstand te herkennen aan hun speciale jachttechniek, waarbij ze de meeuwen en de sterns net zolang achtervolgen tot deze hun voedsel laten vallen, wat dan door de jager opgepikt wordt. Meeuwen en sterns bewaren namelijk het grootste gedeelte van het voedsel dat ze vergaren in een soort voorgeborchte van hun keel. Hierdoor kunnen ze voedsel in reserve houden en ook het voedsel van hun jongen meedragen. De jagers weten dat en als het voedsel uit de zee schaars is gaan ze de meeuwen en sterns achtervolgen tot die van pure uitputting, in de vlucht, hun voorraad uitbraken. Het uitgebraakte voedsel wordt door de jagers, ook in de vlucht, opgevangen en meteen genuttigd. Om dit laatste worden de jagers ook wel eens ROOFMEEUWEN genoemd. Vooral in de herfst kan men deze parasieten op de Westatlantische kusten te zien krijgen.

De GROTE JAGER (L. Stercorarius skua; F. grande labbe; E. great skua; D. grosse raubmowe) is zo groot als de zilvermeeuw, maar zwaarder gebouwd. Hij maakt een drukkere, nerveusere indruk dan de andere jagers. (KLEINE JAGER - L. Stercorarius longicaudus; F. Labbe à longue queue; E. long tailed skua; D. kleine raubmowe en MIDDELSTE JAGER - L. Stercorarius pomarinu; F. labbe pomarin; E. pomarine skua; D. mittlere raubmowe) en is geheel donker met stompe staart en witte vleugelplekken. Meestal zoeken zij, zeer laag over de golven vliegend, hun prooi.

JAN VAN GENTEN (L. Sulla bassana; F. fou de bassan; E. gannet; D. bass-stolpel), waar we het in een vorige bijdrage reeds over hadden (Neptunus nr 232) zijn grote witte zeevogels met een enorme dolksnavel. Ze worden tot 91 cm groot en behoren, met de FREGATVOGELS (L. Fregata magificent) de AALSCHOLVERS (L. Phalacrocorax carbo), tot de PELICANIFORMES, de pelikaanachtigen. Ze vliegen met langzame krachtige vleugelslagen en gestrekte hals. De Jan van Gent duikt van grote hoogte in zee.

Volwassen vogels zijn wit met witte vleugels die zwarte punten hebben. Jonge vogels zijn donker of gevlekt.

En dan zijn er nog de stormvogels. De soort die we regelmatig op onze kusten zien is de STORMMEEUW (L. Larus canus; F. goeland cendré; E. common gull; D. sturmmowe) ook wel kleine zilvermeeuw of zeemeeuw genoemd. Hij lijkt zeer goed op de zilvermeeuw doch is kleiner (41 cm) en heeft geelgroene poten en een dunne snavel. Zijn naam krijgt hij van de gewoonte, als er slecht weer op komst is, het binnenland in te trekken. Het STORMVOGELTJE (L. Hydrobatus pelagicus; F. pétrel tempête; E. stormpetrel; D. sturmschwalbe) is maar 15 cm groot en op onze kust een doortrekker die we hoofdzakelijk in de herfst zien. Het heeft een roestkleurig bovenkleed, witte stuit, lange vleugels en rechte staart. Het vliegt achter de schepen aan. Ze schuilen voor de atlantische stormen door steeds in het golfdal te verblijven en de golfkammen te vermijden.

Ver in zee krijgen we af en toe een PIJLSTORMVOGEL (L. Puffinus gravis; F. puffin majeur; E. great shearwater; D. grosser sturmtaucher) en aanverwante soorten te zien. Het zijn echter «dwaalgasten» die tot het westelijk deel van de Atlantische oceaan en de daar voorkomende eilanden behoren.

Door de westerstormen worden sommigen onder hen de Atlantische Oceaan overgejaagd. Ze komen dan uitgeput op de Ierse en Engelse westkust toe. Door hun zeldzaamheid op onze kusten zijn ze dan ook enkel voor specialisten goed herkenbaar. In de omgeving van de Berlenga eilan-

den (op de westkust van Portugal) kan men er, met een beetje geluk, zien. De grote pijlstormvogel valt op door de zwarte schedelkap, afstekende tegen witte wangen. Een witte vlek op de staart onderscheidt hem van de andere soorten.

Bij de observatie van meeuwen en zeevogels moet men er op bedacht zijn dat de meesten onder hen

ongeveer vier jaar nodig hebben alvorens ze hun «volwassen» kleed aantrekken. In de loop van die tijd verandert hun verenkleed van donkerbruin naar de lichtere tinten tot de uiteindelijke kleur.

Schenk bij de volgende vaart eens wat meer aandacht aan deze trouwe vrienden van de zeeman. Denk er dan ook aan dat in de Engelse Navy nog altijd het gezegde loopt dat de «chief stokers en chief machinisten», na hun

dood terugkomen onder de vorm van een grote meeuw.

J.B.Dreesen

RELATIEGESCHENK



Verzilverde tinnen drinkbeker met gravure van embleem of benaming naar keuze

Prijs: 1.150,- BEF
(gravure inbegrepen)
+ 50,- BEF portkosten

STANDING NAVAL FORCE MEDITERRANEAN (STANAVFORMED)

Het permanent NAVO-vlootverband van Commander Naval Forces Southern Europe

Samen met Stanavforlant en Stanavforchan/Stonavminfor is STANAVFORMED een van de drie permanente NAVO-vlootverbanden. Het eskader werd officieel opgericht tijdens een plechtigheid in Napels op 30 april 1992. Het initiële eskader bestond uit het Turkse vlaggeschip TCG Turgutreis, USS Boone, HMS Glasgow, ITS Aliseo, HS Sachtouris, FGS Bayern, SPS Baleares en HrMs Pieter Florisz. Het is de opvolger van de Naval-On-Call Force Mediterranean (Navocformed), een multi-nationaal eskader opgericht op 16 januari 1969 en voor het eerst geactiveerd op 22 april 1970. In 1988 keurde het NAVO Defence Planning Committee een document goed waarin beslist werd om de maritieme strijdkrachten in de Middellandse Zee-gebied te versterken met een permanent vlootverband. Tijdens de overgangperiode werd Navocformed voor langere periodes actief gehouden.

Gedurende haar 21-jarig bestaan werd het eskader 42 maal geactiveerd, waarvan slechts eenmaal operationeel ingezet, nl. tijdens de 41e call-up. Op 10 september 1990 werd het eskader opgeroepen voor deelname aan de NAVO-oefening DETERRENT FORCE 2/90. De activering was voorzien voor 31 oktober, maar door de Golfoorlog werd dit eerst verlengd tot 11 december 1990. Uiteindelijk werd Navocformed dan pas ontbonden op 25 maart 1991. STANAVFORMED is een «immediate reaction force» met als hoofdoopdracht haar aanwezigheid te tonen in Zuid-Europa daar waar de NAVO dit nodig acht en als basis te dienen voor de «rapid reaction forces». De hoofdtaken van het eskader zijn

praktisch dezelfde als deze van het vroegere Navocformed, nl:

- de solidariteit van het Bondgenootschap tonen door deelname aan nationale en NAVO-oefeningen en havenbezoeken in het Middellandse Zee-gebied.
- een bijdrage leveren aan de maritieme paraatheid van de NAVO door het verbeteren van het multi-nationaal teamwork, ontwikkeling en evaluatie van tactische- en communicatie technieken.
- inzetbaar voor crisis-management, verlenen van hulp aan militaire- en burgerslachtoffers tijdens crises en controle over de maritieme aanvoerroutes (SLOC's)
- de kern vormen waarrond een sterkere maritieme strijdkracht kan gevormd worden.
- beperking van de proliferatie door surveillance en monitoring.

Normaal worden 6 tot 10 schepen (fregatten en destroyers) ingedeeld bij het eskader voor een periode variërend van 3 tot 5 maanden. Naties die permanent een schip indelen bij Stanavformed zijn: Duitsland, Engeland, Griekenland, Italië, Nederland, Turkije en de USA. Spanje, Portugal en voor de eerste keer dit jaar ook België, sturen een schip indien hun nationale opdrachten dit toelaten.

Amper 2 maanden na de oprichting kreeg Stanavformed de opdracht om deel te nemen aan het VN-handels- en wapenembargo tegen ex-Joegoslavië (VN Resoluties 713 en 757). Op dat ogenblik bevond het eskader zich voor een routine-bezoek in Lissabon. Op 16 juli kwamen de eerste schepen in de Adriatische Zee aan en begon Operatie «MARITIEM MONITOR», parallel met de WEU-operatie «SHARP VIGILANCE».

Stanavformed werd ingezet in het gebied ten noorden van de lijn Bari-Var, het WEU-eskader ten zuiden.

Tijdens coördinatievergaderingen werd beslist om de operatiegebieden regelmatig te wisselen zodat elke groep een evenwaardig deel van de verantwoordelijkheden en taken kreeg en de interoperabiliteit tussen beide eskaders bevorderd werd.

Op 22 november 1992 werd het toezicht op het embargo verstrengd door de goedkeuring van VN Resolutie 787. Zeven NAVO- en vijf WEU-schepen (waaronder BNS WESTDIEP) begonnen met de toepassing van deze resolutie op 23 november. De operaties kregen de codenamen «MARITIEM GUARD» en «SHARP FENCE». Een aanzienlijke verbetering voor het uitvoeren van de taken kwam er op 31 december 1992 met de toelating van Albanië om binnen haar territoriale wateren te varen. Toen het Bosnisch/Servisch Parlement eind april 1993 het Vance/Owen plan afkeurde, besloot de NAVO haar militaire opdracht in ex-Joegoslavië te herzien. NAVO- en WEU-Raden kwamen beiden tot een akkoord om nog nauwer samen te werken door de oprichting van een commando- en controle staf onder autoriteit van beide organisaties. De gezamenlijke operatie begon op 15 juni en kreeg de codenaam Operatie «SHARP GUARD».

De drie vlootverbanden die in de Middellandse Zee operationeel waren (Stanavformed, Stanavforlant en Weuconmarfor) werden samengesmolten tot de Combined Task Force 440 = CTF.440. Deze samenvoeging markeerde het einde van het normale trainingsprogramma van beide NAVO-eskaders. Operationele

controle viel vanaf dan onder de bevoegdheid van Comnavsouth in Napels en de operationele verantwoordelijkheid roteert beurtelings tussen Comstanavforlant, Comstanavformmed en Comweuconmarfor. Permanent zijn er een 20-tal schepen ingedeeld bij de CTF440, welke op haar beurt onderverdeeld is in 3 Task Groups. De schepen blijven tussen de 10 en 15 dagen «on station» vooraleer afgelost te worden. De bevelhebbers van de drie groepen wisselen om de 5 à 6 weken tussen de drie Task Groups.

TG440.01 patrouilleert voor de kust van Montenegro en Albanië. Haar taak bestaat erin schepen tegen te houden die de territoriale wateren van Montenegro willen binnenvaren.

TG440.02 opereert voornamelijk in de Straat van Otranto om alle schepen die de Adriatische Zee willen binnenvaren te identificeren, zonodig te boarden en de lading te controleren en eventueel af te leiden naar een Italiaanse haven.

TG440.03 zijn de schepen «off station». De commandant van deze TG is verantwoordelijk voor training, havenbezoeken, logistieke steun en onderhoud van deze schepen.

Zeker aan schepen die een eerste maal bij de CTF440 ingedeeld worden geeft het de mogelijkheid om doelgerichte trainingen door te voeren vooraleer «on station» te komen. De schepen worden vertrouwd gemaakt met de geografie, oceanografie en de nauwe vaarwaters in de Adriatische Zee. Eens in hun operatiegebied leggen de schepen zich dan toe op het strikt laten naleven van het VN-embargo.

Elk schip heeft zijn eigen boarding team, meestal vrijwilligers, die deze job bij hun normale taken aan boord uitvoeren. De US Navy schepen hebben een poole van U Coast Guard mensen die regelmatig overgebracht worden naar andere schepen om de boarding teams te onderrichten in boarding procedures en controle van de scheepsdokumenten.

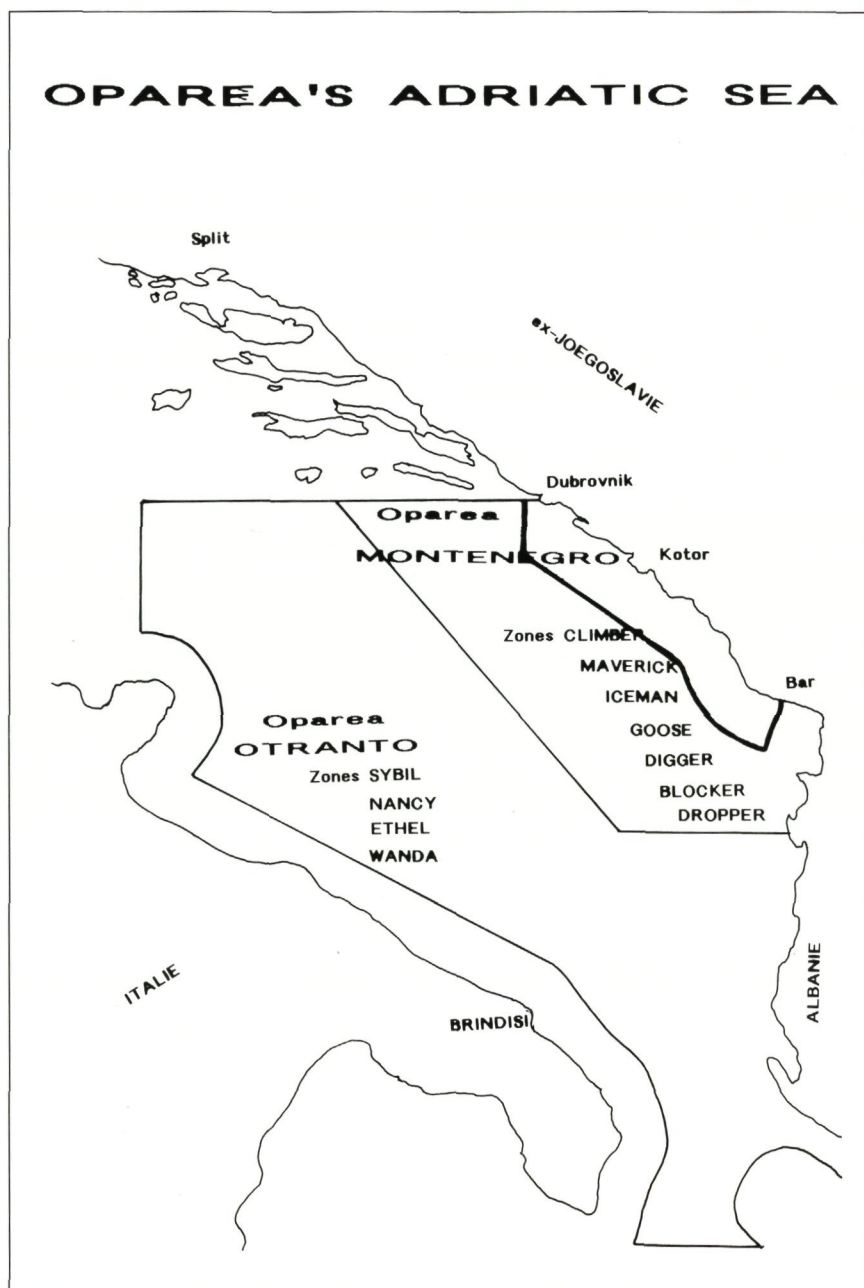
Elk schip van de CTF.440 krijgt voor een bepaalde periode een operationele zone toegewezen en in deze zone dan nog een specifieke oparea. Deze laatste worden gedurende de periode

«on station» regelmatig omgewisseld met andere schepen opererend in dezelfde zone.

Het Otranto- en het Montenegro-gebied zijn onderverdeeld in zones, Oparea's genoemd. Otranto is onderverdeeld in 4 zones: SYBIL, NANCY, WANDA en ETHEL. Montenegro is opgedeeld in 7 zones: GOOSE,

velhebbers van alle task groups komen dan ook regelmatig samen om de coöperatie zo vlot mogelijk te laten verlopen en, indien nodig, de operationele orders aan te passen.

Operational orders, verslagen en sitrep's worden besproken en na de vergaderingen doorgestuurd naar het hoofdkwartier in Napels.



CLIMBER, MAVERICK, ICEMAN, DIGGER, BLOCKER en DROPPER.

Buiten de CTF440 zijn er nog 4 andere task groups aanwezig in de Adriatische Zee: een RN, een USN, een Frans en een Italiaans eskader. De be-

Het zal dan ook niemand verbazen dat het coördineren van alle eskaders in dit gebied voor enkele hoofdbreken zorgen.

Sinds april 1993 is er geen enkel schip in staat geweest het VN-embargo te doorbreken. Zes schepen die getracht

hebben dit wel te doen, werden onderschept, afgeleid naar Brindisi en overgedragen aan de Italiaanse kustwacht. Onvermijdelijk is wel dat kleinere bootjes, zoals vissersschepjes, soms kleine wapens ex-Joegoslavië binnensmokkelen. Zij varen zeer dicht onder de kust van Montenegro zodat de schepen van de CTG440.01 deze moeilijk kunnen onderscheppen.

Sinds de oprichting van de CTF.440 werden er tot nu toe 28.608 schepen gechallengeed, waarvan er 2.299 werden geboord en 589 afgeleid naar een Italiaanse haven.

Afhankelijk van hoe de situatie in ex-Joegoslavië zich zal ontwikkelen, ziet het er naar uit dat Stanavformed ook volgend jaar onderdeel blijven van de CTF440.

Er is al wel sprake dat de UNO haar embargo zou versoepelen. UNO-landtroepen zouden gedeeltelijk, of zelfs volledig, teruggetrokken worden uit de bezette gebieden. Doch de NAVO heeft al verklaard dat haar marineschepen wel doorgaan met het maritieme embargo.

Op 13 november 1994, om 05.00h GMT, kregen de U NAVY schepen ingedeeld bij CTG.440 (USS Kidd, USS Yorktown en USS Robert G. Bradley) het bevel van president Clinton om de identificatie, inspectie en het afleiden van koopvaardischepen op weg naar Bosnië stop te zetten.

President Clinton nam deze beslissing onder druk van het Amerikaans Congres die zich niet bereid verklaarde met het vrijmaken van bijkomende budgetten om het embargo te verlengen na 15 november indien de Bosnische Serviërs nog langer weigerden het vredesakkoord te ratificeren waarbij zij een deel van het door hen veroverde grondgebied moeten afstaan. Nochtans zal de US NAVY er blijven op toezien dat schepen die wapens naar Bosnië vervoeren een Kroatische haven binnenlopen om hier de lading over te dragen aan Bosnië.

Deze beslissing van president Clinton heeft ertoe geleid dat de NAVO en WEU hun Europese bondgenoten om meer maritieme steun gevraagd hebben.

BNS WANDELAAR bij STANAVFORMED

Van 2 september tot 17 november 1994



Voor het eerst sinds de oprichting van Stanavformed in april 1992 werd er een Belgisch fregat ingedeeld bij dit eskader. BNS WANDELAAR, met een 162 bemanningsleden (waaronder 7 Damars) en onder bevel van KVK Guido De Ruytter, verliet Zeebrugge op 2 september voor wat een gekombineerde deployment zou worden, nl. ingedeeld worden bij Stanavformed (ingedeeld bij CTF440) en deelname aan Operatie «SHARP GUARD». Het fregat zette onmiddellijk koers naar Barcelona waar het al op 8 september verwacht werd voor de Change of Command Ceremony (COCC) van het Stanavformed-eskader (bestaande uit HMS BRILLIANT, TCG YAVUZ, HrMs DE RUYTER tevens vlaggeschip, HS HYDRA en SPS NUMANCIA. Drie andere schepen behorend bij het eskader, USS DEYO, ITS EURO en FGS ROMMEL waren op het ogenblik van deze ceremonie aan het patrouilleren in de Otranto en de Montenegro-oparea's.

In aanwezigheid van Saceur, Cincsouth, Comnavsouth en de Spaanse

Staatssecretaris van Defensie, nam Commodore N. Van Der Lugt het bevel over van Commodore A. Ross, RN en werd de nieuwe Comstanavformed.

Na de COCC kregen KVK De Ruytter, enkele van zijn officieren en

onder-officieren een briefing van de nieuwe Comstanavformed en hun kollega's van de HrMs Piet Heyn, waarbij de informatie nodig voor integratie en uitvoering van de opdrachten binnen CTF440 uitgewisseld werd (informatie over boarding procedures, rules-of-engagement, identificatie van schepen en hoe de scheepsdocumenten controleren).

Op 9 september vertrok de Wandelaar dan uit Barcelona om op te stomen naar de Adriatische Zee waar het al op 13 september verwacht werd voor een eerste periode «on station» voor de kust van Montenegro als onderdeel van de CTG440.01.

Na 2 dagen transit bereikte ons fregat het Kanaal van Otranto wat inhield dat men vanaf hier in de operationele zone aangekomen was. Vanaf nu werd de bemanning ingedeeld in «defence watches», met een wachtsysteem van 6 uur op/6 uur af en met de boarding ploegen 24 uur op 24 beschikbaar.

Bij aankomst het Montenegro-gebied, de dag nadien, werden alle wapensystemen aan boord «stand-



Boarding party in Zodiac.

by» gezet en had de bemanning haar «anti-flash gear» binnen handbereik. In deze oparea is er namelijk de konstante dreiging van raketaanvalen door de mobiele «missile»-kustbatterijen.

De 3 dagen durende transit werd ook gebruikt om oefeningen te houden die de bemanning moest vertrouwd maken met de typische opdrachten in het operatiegebied en oefeningen gericht op de veiligheid aan boord: damage control, NBCD en brandbestrijdings-oefeningen. De 21-man tellende DC-ploeg olv KVK Jacques Lucarelli (2e commandant) en VTZ Serge Suys (HID en NBCD-specialist aan boord) oefenden minstens een keer per dag, steeds volgens andere scenario's. Na elke oefening volgde een de-briefing om eventuele tekortkomingen te bespreken en verbeteringen aan te raden.

Dat deze oefeningen zeker nuttig waren bewees het incident van 20 september. Rond 22.00h werd via de intercom het alarm «safe guard/safe guard /safe-guard» omgeroepen. In de voorste cold water plant was de 400Hz generator warmgelopen. De DC-ploeg was binnen de minuut ter plaatse en stelde een felle rookontwikkeling vast. De wanden van de aangrenzende compartimenten werden onmiddellijk gekoeld met een waterscherm en een DC-team ging het compartiment binnen. Daarbij bleek

dat het enkel bij rookontwikkeling gebleven was en er gelukkig nog geen brand ontstaan was.

Dank zij de vlugge interventie van de DC-ploeg was het incident in minder dan 45'' onder controle. Wel moest nu zo vlug mogelijk een vervanggenerator beschikbaar zijn want de werking van de wapensystemen, sensoren en andere apparatuur waren hiervan afhankelijk. Er was wel een tweede 400 Hz generator aan boord maar men kon zeker het risico niet lopen dat, bij een eventueel defect aan deze laatste bvb de wapensystemen onbruikbaar zouden zijn. Een telex naar Zeebrugge zorgde ervoor dat een nieuwe generator al op 25 september in Brindisi aankwam. Na een korte technische stop dezelfde dag (van 17.00h tot 03.00h) vertrok de Wandelbaar opnieuw naar het Otranto-operatiegebied. De techniekers werkten de ganse nacht en voormiddag door om alles terug klaar te hebben voor de aankomst in Oparea Nancy op 26 september rond 10.00h.

Amper op post kreeg ons fregat al het bericht dat het 2 boardings moest uitvoeren. Een boarding gebeurt in 4 fazen.

1) de Challenge

via VHF wordt radio-kontakt genomen met alle koopvaardij-schepen die de Adriatische Zee willen binnenvaren om informatie te verkrijgen betreffende identiteit,

bestemming en lading

2) de Verifikatie
verkregen informatie wordt gecheckt dmv de shipping lists(o.a. Lloyds) en doorgespeeld naar de Commander CTF440

3) de Klassifikatie
het koopvaardij-schip krijgt een code naargelang de ontvangen informatie

CLV = cleared vessel

ACV = assumed cleared vessel

PVV = possible violating vessel

4) de Follow Up
cleared vessel - schip mag zijn reis verder zetten
possible violating vessel - schip wordt ge-«board»

* is na de boarding alles in orde: schip mag reis verder zetten

* is er een vermoeden van overtreding: schip wordt afgeleid naar Brindisi en overgedragen aan de Italiaanse kustwacht. Hier volgt een grondiger inspectie en indien nu alles in orde is dan mag het schip zijn reis verder zetten, zoniet wordt het schip aan de ketting gelegd en overgedragen aan de Italiaanse douane.

Boarding teams kunnen op 2 manieren aan boord van een te boarden schip gebracht worden: hetzij per Rapid Inflatable Boat(RIB's), hetzij per helikopter voor een Fast Rope-boarding. Deze laatste methode wordt vooral gebruikt bij slecht weer(zeegang 6/7)of wanneer de bemanning van een te boarden schip niet zo meewerkend blijkt te zijn.

De Wandelbaar kan zijn boardings enkel met de RIB's uitvoeren daar zij geen helikopter ter beschikking hebben. De boarding groep bestaat uit een 30-tal bemanningsleden, onderverdeeld in 2 ploegen met in elke ploeg een vrouwelijk bemanningslid (dit voor het geval er aan boord van een te boarden schip dames waren).

Elke ploeg bestaat uit 16 mensen, beiden olv VTZ Serge Suys en VTZ Chris Massy, en opgedeeld in 2 teams: een «guard» team en een «search» team. Het guard team, olv VTZ Suys, gaat steeds als eerste aan boord, verzamelt de bemanning van het te boarden schip op een goed zichtbare plaats aan dek en controleert de boorddokumenten en kajuit-



Vertrek met Sea Knight helikopter van de US Navy.

en. Het search team, olv VTZ Mas-sy, staat in voor de controle van de ruimen en lading.

Een boarding duurt meestal 1 à 2 uur, al naargelang het type schip en lading. Zo werd op 27 september een car-carrier uit Singapore, de m/s PARSIFAL, geboard met een lading van niet minder dan 950 wagens! Dat deze boarding iets langer duurde verwonderde niemand. Meestal is de bemanning van een te boarden koopvaardij-schip zeer meewerkend, wat het boarden dan ook een stuk makkelijker maakt. Begrijpelijk, want zo blijft de boarding tot een minimum beperkt en verliest de kapitein van het koopvaardij-schip het minste tijd en geld voor zijn reder. Maar ook hier waren het de uitzonderingen die de regel bevestigden. Bij een routine-boarding van een in ballast varende koopvaarder, de laatste week van oktober, beleefde het team wel een minder aangenaam voorval. De boarding was praktisch ten einde, het boarding team al bezig met het verlaten van het koopvaardij-schip toen om een onbekende reden de kapitein opdracht gaf op volle kracht weg te varen met nog mensen van de Wandelaar aan boord. De zodiac kreeg het steeds moeilijker om langsij de koopvaarder te blijven en werd langzaam maar zeker door de schroef aangezogen. De RIB werd er onmiddellijk op uitgestuurd om onze eigen mensen terug te halen, wat

zeker geen lachertje was met de deining en de hoge boeggolven die het snel varende koopvaardij-schip maakte. Om op adem te komen van deze hachelijke belevenis mochten onze mensen een uurtje later al een nieuwe boarding uitvoeren.

Maar het zijn niet alleen de boarding teams die het druk hebben aan boord. Alle departementen hebben de handen vol want iedereen heeft naast zijn, of haar, normale taak aan boord nog supplementair werk. Meer bepaald alles wat Operatie SHARP GUARD aangaat (verslagen, situation report = sitrep's en operationele orders) wordt bijgehouden en verwerkt in rapporten.

Maandelijks komen de commandanten en HOD's van alle schepen van de task groups samen met de bevelhebbers van de 3 task groups om alle sitrep's door te nemen en, indien nodig, operationele orders aan te passen. Na deze vergaderingen worden alle rapporten dan doorgestuurd naar Comnavsouth in Napels waar een update gebeurt van de «messages and signals», een handleiding dat elk schip ontvangt wanneer het bij de CTF.440 ingedeeld wordt.

Het departement operaties, met onder meer de CIC-teams, heeft zeker geen tijd zich te vervelen. Dagelijks verwerken zij tientallen, zonet honderden berichten. Onder de leiding van Wim, Claude, Chris en Raf, zijn

deze teams verantwoordelijk voor het nauwkeurig bijhouden van de oppervlakte- en luchtbeelden, en zorgen zij voor exacte informatie betreffende de identiteit, koers en positie van de maritieme traffic in de oparea's. Alle informatie wordt door de computers verwerkt en geanalyseerd en via een uitwisselingssysteem tussen de schepen onderling, kan men een zone van meer dan 300km² bestrijken. Daarbij staan de CIC-teams ook in voor het intern (aan boord van de Wandelaar zelf) en extern (tussen de schepen van CTF.440) doorgeven van alle beschikbare informatie en operationele orders. Voor deze teams is het heel normaal dat zij 4, zelfs 5 radio-kanalen tegelijk volgen. Ikzelf heb gelegenheid gehad enkele uren mee «wacht te lopen» in het CIC en kan jullie verzekeren dat deze mensen een hele portie stress aankunnen. Na hun wacht zijn zij dan toch aan een paar uur welverdiende rust toe.

De inwendige diensten staan in voor de bevoorrading op zee. Minimum een maal per week gebeurt er een «razzing» met een Italiaans, Frans of Amerikaans bevoorradingsschip. En de technische diensten verzekeren de goede werking, het onderhoud en de herstellingen van de gasturbine, dieselmotoren, elektrische generatoren, stroomverdelers en wapensystemen.

Een probleem dat men wel aan boord ondervindt is soms de bemanning gemotiveerd te houden. Dit vooral tijdens de periodes dat men patrouilleert voor de kust van Montenegro. Hier zijn praktisch geen boardings uit te voeren en een van de weinige dingen die men hier gehouden wordt te doen is het op en afvaren in de opgelegde oparea en de maritieme traffic op radar volgen. Nochtans is er de konstante dreiging van mogelijke raketaanvallen vanuit de kust.

Het is zeker tijdens deze periodes dat de kok en de bakker de sleutelfiguren zijn om de goede spirit aan boord te houden. En het tijdig aan boord krijgen van de post is ook van groot belang want iedereen blijft graag op de hoogte van wat er op het thuisfront gebeurt.

Andere gebeurtenissen die wat «afleiding» brengen aan boord zijn de bezoeken van prominenten en jour-



m/s PARSIFAL, car carrier, boarded on 27/09/94.

nalisten. Van 25 september tot 3 oktober was ondergetekende de gast van KVK De Ruytter en zijn bemanning (thanks guys, I loved it!).

Achtereenvolgens kreeg de Wandelaar dan nog het bezoek van de Italiaanse Admiraal Coviello, de Deputy Commander CTF440 (29 september), ZKH Prins Laurent (4 tot 12 oktober) en van 4 tot 7 oktober drie Belgische journalisten van de geschreven pers en 2 mensen van SID. Tijdens het havenbezoek aan Augusta brachten Divisieadmiraal Herteleer en KTZ Thibault de Maisières nog een bezoek op 13 oktober, alvorens door te reizen naar Napels waar zij een vergadering hadden met Comnavsouth.

Op 17 november volgde de debriefing van STANAVFORMED en werd de terugreis aangevat. Tijdens de 73-dagen durende deployment bij Stanavformed was de Wandelaar 70% op zee en slechts 30% in een haven en heeft zij hierbij niet minder dan 274 schepen geïdentificeerd, 32 schepen geboord en 11 schepen afgeleid naar Brindisi. Onderweg naar de Spaanse haven Cadiz kreeg de Wandelaar echter het bericht koers te zetten naar de Franse marinebasis Toulon. Haar deployment aan operatie SHARP GUARD zou verlengd worden. Naar aanleiding van president Clinton's beslissing om de US NAVY schepen die ingedeeld zijn bij de CTF.440 terug te trekken, werd de

Belgische regering door de WEU gevraagd haar bijdrage aan het maritieme embargo te verlengen. Tijdens de ministerraad van 18 november besliste onze regering dan om de deployment van de Wandelaar in de Adriatische Zee met minimum 3 maanden te verlengen. Ons fregat zal vanaf 5 december ingedeeld worden bij de Weuconmarfor (ook onderdeel van CTF.440). Van 20 november tot

5 december blijft de Wandelaar in Toulon voor een «self maintenance» periode tijdens dewelke de bemanning de kans krijgt om een weekje naar België over te vliegen.

Met dank aan: FKP E.ALLEMAN (CEM-Zeebrugge)
KVK Guido DE RUYTTER en de bemanning van BNS WANDELAAR



lunch a/b Wandelaar met vlnr:

KVK J. Lucarelli (XO Wandelaar)
Adm. Coviello, IN,
KVK G. De Ruytter (CO Wandelaar)
Kapitein Van Beek, Staff Officer COMSTANAVFORMED

Deployment- programma BNS WANDELAAR

2/9 Vertrek Zeebrugge
8/9 Aankomst Barcelona
9/9 Vertrek Barcelona
13/9 Aankomst Oparea Climber
(Montenegro-gebied) - aan-
vang controle VN-embargo
22/9 Aankomst Korfoe
25/9 Vertrek Korfoe
25/9 Technische Stop Brindisi
26/9 Oparea Nancy (Otranto-
gebied)
29/9 Oparea Ethel
1/10 Transit Venetië
2/10 Aankomst Venetië
5/10 Vertrek Venetië
6/10 Oparea Otranto-gebied
11/10 Transit Augusta
12/10 Aankomst Augusta
14/10 Vertrek Augusta
15/10 Transit Montenegro-gebied
16/10 Aankomst Montenegro-
gebied
21/10 Transit Patras

22/10 Aankomst Patras
25/10 Vertrek Patras
26/10 Aankomst Montenegro-
gebied
1/11 Transit Catania
2/11 Aankomst Catania
4/11 Vertrek Catania
5/11 Transit Otranto-gebied
6/11 Aankomst Otranto-gebied
17/11 Aankomst Brindise - Einde
deelname aan Operatie
SHARP GUARD & de-
briefing van STANAVFOR-
MED/CTF440
18/11 Transit Toulon
20/11 Aankomst Toulon voor 15
dagen Self Maintenance Pe-
riod (SMP)
5/12 Vertrek Toulon - transit
naar Adriatische Zee tot

VN Resolutie 713 - September 1991
Omvat het algemeen embargo van
wapens en militair materiaal naar ex-
Joegoslavië

VN Resolutie 757 - Mei 1992

Omvat het verbod van in- en uitvoer
van goederen van/naar Servië en
Montenegro, met uitzondering van
medisch materiaal en levensmiddelen

VN Resolutie 787 - November 1992

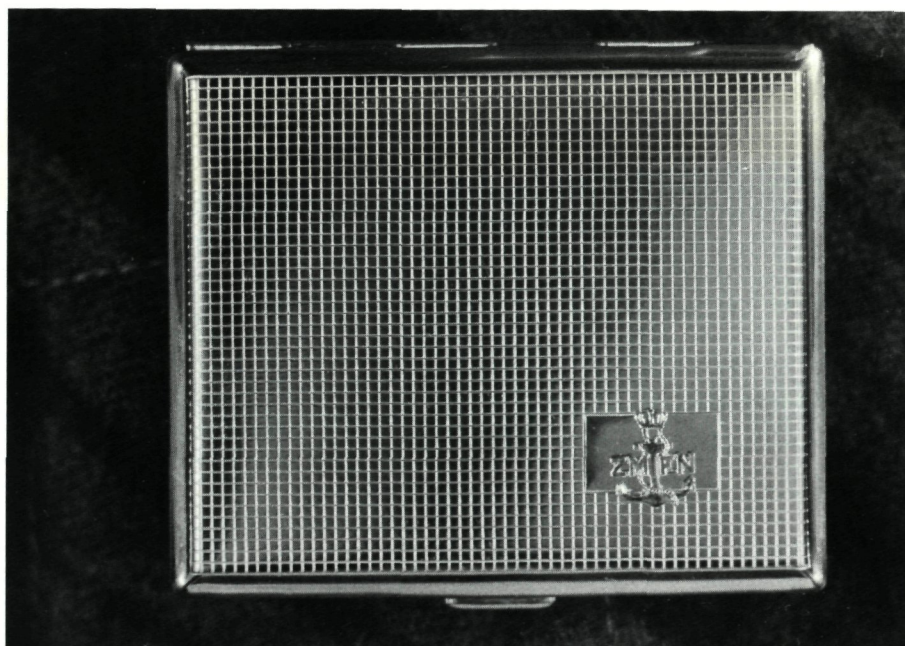
Laat de inspectie toe van alle koop-
vaardij schepen in de Adriatische Zee
(nazien van de lading en indien no-
dig afleiden naar een Italiaanse ha-
ven)

VN Resolutie 820 - April 1993

Verstrakking van Resolutie 787 waar-
bij men de territoriale wateren van
Montenegro kon binnenvaren en el-
ke vorm van verkeer binnen deze wa-
teren mocht verbieden.

G. Toremans

Metalen sigarettenetui met embleem Zeemacht - Force Navale
Prijs: 350,- BEF + 35,- BEF portkosten.



MARITIEM PANORAMA

OOSTENDSE HAVENRENOVATIE EINDELIJK OPGESTART

De kogel is door de kerk. Na ruim zeven jaar palabers en touwtrekkerij is het eindelijk zover: de eerste paal van de Oostendse havenrenovatie is geheid. Dat vond plaats op 29 september laatstleden, zo'n twee weken voor de gemeenteraadsverkiezingen. Minister Theo Kelchtermans en tal van prominenten uit de maritieme wereld woonden de start van de renovatiewerken bij en gaven aan het gebeuren de nodige luister.

Men zal zich herinneren dat het renovatieproject van de Oostendse haven zo'n 7 jaar geleden voor het eerst uit de doeken werd gedaan. Met veel getrommel werd de pers toen op de hoogte gebracht van de geplande werken en het ging beslist niet lang duren vooraleer de concrete realisatie ervan zou starten.

Men moest echter tot 19 december 1990 wachten om van de Vlaamse Havencommissie een advies te verkrijgen over de economische evaluatie van dit havenproject. Een kosten-baten/analyse werd verricht alsook een economische impactstudie, die beiden positief uitvielen. Het duurde evenwel tot 26 juni 1992 vooraleer de VHC het licht op groen zette voor de realisatie van het project. Op 28 april 1993 verleende de Vlaamse regering uiteindelijk haar principiële goedkeuring, maar daarmee was de kous nog niet af: een havenmanager moest nog aangesteld worden en de afmetingen van de nieuwe zeelsluis bepaald worden.

Zeven jaar palabers en immobilisme

Deze slakkegang duurde nog anderhalf jaar: op 1 augustus 1994 trad de havencoördinator in dienst en op 7 september van hetzelfde jaar besliste de Vlaamse regering een zeelsluis te bouwen van 250 m x 36 m met drempeldiepte 10 m onder GLLWS. De twee laatste knelpunten waren aldus opgeruimd en daarmee was het Oostendse renovatieplan dan ook definitief goedgekeurd. De concrete realisatie ervan kon bijgevolg

starten voor zover de eerste werken reeds gebudgetteerd waren.

Dit bleek inderdaad wel zo te zijn, althans wat betreft preliminaire werken nog in 1994 uit te voeren of aan te besteden.

Geen wonder dan ook dat men van de gelegenheid gretig gebruik maakte om het opstarten van deze renovatiewerken niet langer uit te stellen en er een officieel tintje aan te geven. De gemeenteraadsverkiezingen staan immers voor de deur en dat kon bepaalde politieke belangen immers ten goede komen.

De Oostendse havenautoriteiten lieten er dus geen gras over groenen en zo komt het dat reeds op 29 september jongstleden de eerste paal geheid werd van de geplande renovatiewerken. In bepaalde kringen is de euforie bijzonder groot en wordt er heel hoog van de toren geblazen. Men legt er de nadruk op dat er zeven jaar lang hard gewerkt werd om tot dit resultaat te komen. Wie gedurende deze periode de perikelen van de Oostendse havenrenovatie op de voet heeft gevolgd, weet maar al te goed dat het immobilisme van de stedelijke verantwoordelijken zo lang hoogtij vierde en dat de officiële opstarting van het renovatieplan in de eerste plaats als electorale stunt bedoeld is.

Het renovatieplan in cijfers

Oostende startte nu officieel met de uitvoering van zijn renovatieplan. Samengevat beoogt dit project de aanpassing van de voorhaven

aan de noden van het moderne ro/ro-verkeer en de uitbouw van een industriële achterhaven gelegen achter een sluis van circa 10.000 dwt. Over het nut van deze nieuwe sluis en dito achterhaven rijzen heel wat vragen op, temeer daar de budgettaire implicaties ervan niet te overzien zijn.

Ook over het effectief opstarten van het renovatieplan rijzen vragen. Enkel met de bouw van een ro/ro-berth aan de diepwaterkaai wordt nu gestart voor een bedrag van BEF 192 miljoen. Dat is beslist slechts een magere portie van het hele project. De rest van de 511 miljoen die zagezegd voor de renovatie in 1994 gebudgetteerd zijn, betreft onderhoudswerken (105 miljoen), kaaiverhardingen (54

miljoen) en onteigeningen voor de sluis (160 miljoen). Men start dus in mineur.

Stippen we aan dat de bedragen voor de uitvoering van het plan ingeschreven staan op de begroting van het Vlaamse Gewest. Voor bepaalde werken is de verdeling 80% voor Openbare Werken en 20% voor het departement Economie. In het strategisch plan 1995-2004 voor de zeehavens worden de concrete bedragen door O.W. gebudgetteerd.

Voor de periode 1995-2000 zijn volgende bedragen voorzien voor de Oostendse havenrenovatie: BEF 606 miljoen in 1995; 710 miljoen in 1996; 780 miljoen in 1997 en telkens 690

miljoen voor de volgende 3 jaren. Het totale plan is gespreid over 10 jaar en kan geraamd worden op ruim BEF 7 miljard. Pas nadat de sluis afgewerkt is, kan gestart worden met de bouw van de nieuwe achterhaven; wat dus niet voor het jaar 2005 kan gebeuren. Dat is verre toekomstmuziek en daarom ook een weinig realistische visie van de ontwerpers.

Positief is wel het feit dat er schot komt in de realisatie van het havenproject. Oostende heeft immers alle troeven in handen om tot volwaardige ro/ro-haven uit te groeien. Het is beslist een haven met toekomst en daarom ook moet zij degelijk gerenoveerd worden en beheerd volgens de regels van het moderne management.

CAPACITEIT OOSTENDSE ZEESLUIS VERKEERD INGESCHAT?

De Oostendse haven krijgt een zeelsluis van 10.000 ton met als prijskaartje BEF 4 miljard. Voeg daarbij de onteigeningen van een hele wijk en de verplaatsing van de RYCO-jachthaven, zodat de prijs ervan de 5 miljard zal overtreffen. Beslist een bom geld voor een sluis waarvan het nut door velen sterk betwijfeld wordt.

Even twee data in herinnering gebracht: 28 april 1993 toen de Vlaamse regering haar principiële goedkeuring gaf tot de bouw van de sluis, en 7 september 1994 toen zij de afmetingen ervan definitief vastlegde. Sinds de eerste beslissing, en nu meer dan ooit, woedt in de Ensorstad een hevige polemiek over het nut van deze sluis. Voor- en tegenstanders komen inderdaad aangedraafd met rotsvaste argumenten om hun standpunt te verdedigen.

Wat is hiervan waar? Opent de nieuwe sluis een rooskleurige toekomst voor de Oostendse haven, zoals burgemeester Goekint het beweert? Is ze eerder een louter politieke beslissing die de ontwikkeling van de voorhaven hypothekeert, te oordelen naar professor Allaert van de RUG? Geldverkwistend, gebrek aan lange termijnvisie, opportunistisch gedoe, totaal onverantwoord, zeggen anderen.

Een sluis van BEF 5 miljard

Om in dit debat enig inzicht te krijgen, is het wel nuttig te weten in welke optiek de sluis ontworpen werd. Bondig samengevat is het de bedoeling toegang te verlenen tot een nieuw te creëren achterhaven in het aansluitend kanaalpand naar Brugge toe. Zo'n 150 ha industriegronden liggen er sinds 20 jaar beschikbaar en wachten er op hun uitrustung. De zeelsluis moet dus de aanleg en de ontsluiting van een nieuwe industriehaven mogelijk maken.

Hiervoor krijgt de sluis als afmetingen 250 m x 36 m met als drempeldiepte 10 m onder laagwaterpeil. Ze is dus ontworpen om schepen tot circa 10.000 dwt te versassen. Ze wordt gebouwd ter hoogte van De Bolle, daar waar de drukke verkeersweg Oostende-Oostkust het kanaal naar Brugge oversteeft en waar de toekomstige wegverbinding E40 - De Bolle moet komen.

Het prijskaartje van de sluis is nage-
noeg BEF 4 miljard, maar dat is ook
niet alles. De onteigeningen zullen
daarbij 250 miljoen kosten en de al-
daar gelegen RYCO-jachthaven moet
verhuizen naar de Halve Maan, wat
een bijkomend bedrag van 236 mil-
joen zal vergen. Voegen wij daarbij
nog de kosten voor de uitrusting en
de infrastructuur van de nieuwe
jachthaven zodat de globale kosten
van de te bouwen sluis thans op ruim
BEF 5 miljard mogen geraamd wor-
den.

Te groot of te klein

Dat is beslist een bom geld voor
een kunstwerk waarvan het nut
door velen betwijfeld wordt. In essen-
tie gaat de controverse over de ge-
plande aanleg van een industriële ach-
terhaven gelegen op amper 30 km van
Zeebrugge. Dat is economisch onver-
antwoord, menen sommigen, temeer
daar de aanleg ervan pas na de afwer-
king van de zeesluis zal starten, dit is
na het jaar 2005. Geen achterhaven,
dan ook geen sluis is de conclusie.

Over het nut van een nieuwe achter-
haven willen wij het nu niet hebben.
Enkel over de capaciteit van de sluis,
die op zich reeds heel wat polemieken
uitlokt. Experts van Openbare Wer-
ken hebben het probleem anderhalf
jaar bestudeerd om te komen tot de
ideale oplossing: een sluis van 250 m
x 36 m x 30 voet, zijnde een capaci-
teit van circa 10.000 dwt. Hierom-
trent formuleert Prof. Dr. G. Allaert,
directeur van het Seminarie voor
Ruimtelijke Ordening van de RUG,
twee belangrijke opmerkingen.

Vooreerst het feit dat vandaag slechts
schepen van maximum 6.000-8.000
ton de Oostense haven kunnen aan-
lopen. Wil men de volledige capaci-
teit van de geplande 10.000 ton-slu-
is benutten, zal men verplicht zijn de
aanloopgeul in zee en in de voorha-
ven dieper uit te baggeren. Verdieping
en versterking van duizenden meters
kaai zullen alsdan noodzakelijk zijn,
wat niet in het renovatieproject is
voorzien. Behoudt men de huidige
diepgang, dan is een sluis van
6.000-8.000 ton ruimschoots voldoen-
de. De sluis is in dat opzicht dus te
groot ontworpen.

Anderzijds blijkt dat een sluis van
10.000 ton te klein is rekening hou-

dend met de schepen die nu gebouwd
zijn en binnenkort in de vaart zullen
komen. Er is inderdaad een sprong
van scheepsgrootte van 5.000-7.000
ton tot 15.000-20.000 ton. Daartus-
sen (7.000-15.000 ton) worden weinig
schepen op bestelling gebouwd. Ter
herinnering: kleine containerschepen
(500 TEU/5.000 ton); meeste co-
asters (5.000 ton); cargoschepen
(gem. 5.800 ton).

De wereldvloot van schepen tot 7.500
ton is 8,5%. Van 7.500 tot 15.000 ton
komt daar maar 1,5% bij. In deze
context bekeken is de sluis dus te
klein geworden.

Concluderend is de Oostendse sluis
volgens Prof. Allaert ofwel te groot,
ofwel te klein ontworpen. Dat is nau-
tisch gezien niet ernstig bekeken,
meent hij, en daarom ook beschouwt
hij de geplande sluis als een louter
prestigeproject uitgaande van plaat-
selijke en regionale politici.

Wat er ook van zij, laaien de polemie-
ken opnieuw hoog op in de En-
sorstad. Zoals we reeds aanstipten,
komt niet enkel de sluis ter discussie,
maar hierover meer in een volgende
bijdrage.

H. Rogie



Tijdschriften
Boekwerk
Jaarverslagen
Reclame- en
Handelsdrukwerk

Industriepark
8400 Oostende
Tel. (059) 51 43 43
Fax (059) 51 44 43

BELGISCHE ZEEMACHT VERLAAT OOSTENDE

Een lang en groots epos neemt weldra een einde. Na ruim 50 jaar aanwezigheid in de ensorstad verhuist onze marine naar andere oorden. Het herstructureringsplan van Defensie, alsmede het havenrenovatieproject van Oostende, liggen aan de basis van deze beslissing. Het verdwijnen van de blauwe kragen uit het stadsbeeld van Oostende zullen velen diep betreuren.

Na 4 lange oorlogsjaren kreeg de Belgische sectie van de Royal Navy eind 1944 Oostende als thuisbasis. Ze vormde de kern van onze nieuwe Zeemacht, die eerst door het ministerie van Landbouw en daarna door het departement van Landsverdediging zou beheerd worden. Aan de Cockerillkaai van de voorhaven, juist achter de Zeevaartschool, werd een marinebasis opgericht die heel spoedig een belangrijke uitbreiding ging kennen. De administratieve diensten, alsook het operationele commando, vestigden zich in de Bootsman Jonssen Kazerne, terwijl op de oosteroever van de voorhaven het logistieke complex werd opgetrokken. Kort nadien werd het gebouw van de Mijnenbestrijdingsschool opgetrokken, dat onder Belgisch-Nederlands commando fungeerde.

Marinebasis Oostende opgedoekt

De Belgische Zeemacht groeide aldus uit tot een volwaardige marine en ging zich specialiseren in de mijnenbestrijding langsheen onze kusten en in de Schelderivier. Daarom werd in de zestiger jaren ook marinebasissen in Kallo en Nieuwpoort aangelegd. Toen de Zeemacht als NAVO-opdracht de konvooibegeleiding van koopvaardischepen kreeg, werd in de Zeebrugse voorhaven een nieuwe basis voor haar fregatten gebouwd. Door de recente ontspanning tussen Oosten West werd in 1993 de beleidslijnen vastgelegd van de inkrimping en de herstructurering van de Belgische krijgsmachten. Voor de Zeemacht betekende dat de halvering van haar vloot en haar personeel. Zo zal de operationele vloot in 1995 gereduceerd worden tot 2 fregatten, 7 mijnenbestrijdingsvaartuigen en 1 logistiek steunschip. Tegen 1997 wordt het personeeleffectief van 4.750 naar

2.500 verminderd. In het kader van deze herstructurering werd besloten slechts 1 marinebasis te behouden, namelijk die van Zeebrugge. De basissen van Nieuwpoort en Kallo waren al vroeger opgeheven, zodat die van Oostende nu aan de beurt komt. Bondig samengevat houdt dat in dat de kaaien en terreinen van de basis op de westeroever van de voorhaven zullen vrijkomen alsook die van de logistieke groepering op de oosteroever. De verhuisoperaties zijn reeds aan de gang en zullen vermoedelijk over een paar jaren afgewerkt zijn.

RMT-terreinen in te perken

Het havenrenovatieproject van Oostende, ontworpen in 1987, had met het mogelijke opdoeken van de marinebasis rekening gehouden. Dat de verhuis ervan naar Zeebrugge er veel vlugger kwam dan verwacht, leidde tot de herziening van het renovatieplan in functie van de nieuwwontstane situatie. Daarbij komt ook dat RMT intussen haar operationele vloot tot 3 ferries en 2 jetfoils heeft gereduceerd, zodat ook kaaien en terreinen van de RMT-werkplaatsen zouden kunnen vrijkomen. Deze werkplaatsen zijn immers veel te ruim geworden voor zo'n kleine vloot, temeer daar gefluisterd wordt dat RMT binnenkort slechts één ferry zal overhouden, in casu de «Prins Filip». Stemmen gaan dan ook op om een deel van deze terreinen ter beschikking te stellen van het renovatieplan, meer bepaald dat deel dat aan de kaaien van de logistieke groepering van de Zeemacht paalt. Dat zou inderdaad nieuwe perspectieven bieden voor de uitbreiding van de commerciële ro/ro-trafiëk aldaar. Vergeten we niet dat het Oostendse renovatieproject, zopas door de Vlaamse regering goedgekeurd, voorziet in de aanpassing van de voorhaven aan de noden van het moderne

ro/ro-verkeer. Dat is reeds gedeeltelijk verwezenlijkt door het verdiepen en verbreden van de havengeul, en door de bouw van een aanlegsteiger bij de Demeybrug. Het waren aanpassingswerken ten behoeve van de «Prins Filip» die gerealiseerd werden in de periode 1989-93 voor een bedrag van BEF 645 miljoen.

Zo'n 700 m nieuwe kaaien

De verder geplande werken in de voorhaven behelzen de bouw in 1994-95 van een ro/ro-terminal aan de Diepwaterkaai voor BEF 192 miljoen, alsook de aanleg van een zwaai-kom van 300 m diameter door het afbreken van de Zeewezendoksluis en

het bouwen van nieuwe kaaimuren in laatstgenoemd dok, dit alles voor BEF 516 miljoen. Het einde van deze werken is voorzien voor 1997. Zoals gezegd opent het opdoeken van marinebasis, logistieke groepering en een deel van de RMT-werkplaatsen nieuwe perspectieven voor de ont-plooiing van de ro/ro-trafiek in de voorhaven. Zo'n 700 meter nieuwe kaaien met aanpalende terreinen zouden aldus vrijkomen, wat de bouw van bijkomende ro/ro-berths mogelijk maakt. De Sallylijn op Ramsgate zou er desnoods haar infrastructuur kunnen uitbreiden, terwijl andere rederijen er nieuwe shortsea-trafieken zouden kunnen opstarten. Het verdwijnen van de Zeemacht uit het Oostendse haven-en stadsbeeld kan dus op nuttige wijze opgevangen worden en derhalve bijdragen tot de expansie van de maritieme trafiek in de

voorhaven. Dit neemt niet weg dat velen de verdwijning van de blauwe kragen uit de Ensorstad zullen betreuren. Ruim 50 jaar zijn ze er permanent aanwezig en het uit- en binnenvaren van hun schepen is voor de toeristen op het staketsel steeds een boeiende attractie. Weldra behoort dat allemaal tot het verleden. Voor Oostende zal een lang en groot epos dan ook een einde nemen.

H. Rogie.



NIEUW

Hier zijn ze terug!

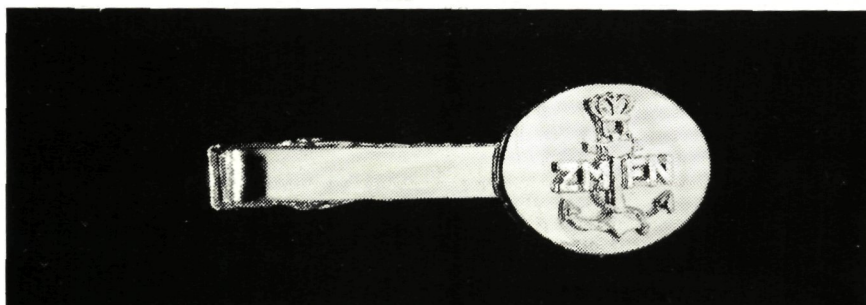
Dasspeld aan 250 BEF + 50 BEF portkosten

Manchetteknopen aan 400 BEF + 50 BEF portkosten

NOUVEAU

Epingle de cravate: 250 BEF + 50 BEF frais d'envoi

Boutons de manchette: 400 BEF + 50 BEF frais d'envoi



PANORAMA MARITIME

DES FERRIES-CATAMARANS POUR OOSTENDE LINES?

La RTM et son partenaire Sally Line vont-ils aligner prochainement des ferries-catamarans à grande vitesse sur la liaison Ostende-Ramsgate?

Le trafic passagers à Ostende est en chute libre et l'introduction d'une nouvelle stratégie est absolument nécessaire si le pool RTM/SALLY LINE désire garder sa position concurrentielle. Aussi, une liaison touristique confortable et ultra rapide avec Ramsgate ou tout autre port britannique est un «must» si la RTM veut survivre.

Pour la RTM, l'ère des ferries classiques touche à sa fin. Seul le «Prins Filip» répond aux exigences du transmanche moderne car les deux autres ferries en service sont tout à fait démodés. Leur vitesse et le confort à bord laissent en effet à désirer et bientôt ils seront envoyés à la ferraille.

La RTM aux excursionnistes

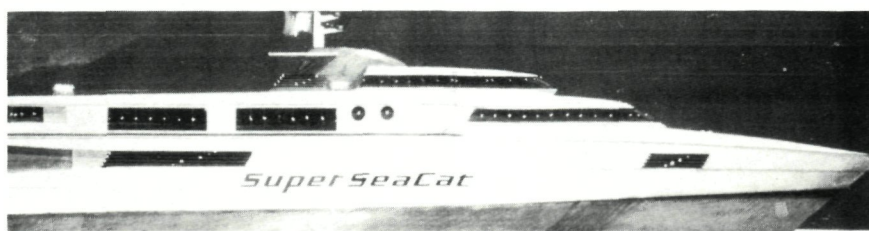
Le «Prins Filip» deviendra ainsi le seul ferry à passagers à opérer sur la liaison Ostende-Ramsgate. Il suffira amplement à absorber la clientèle de la RTM car celle-ci ne cesse de rétrograder en nombre au profit des liaisons ayant Calais comme port continental.

D'autre part, on constate que le «Prins Filip» devient progressivement un ferry de croisière à clientèle spécifiquement belge. En effet, ce ferry s'est idéalement adapté aux excursionnistes d'un jour qui combinent un aller et retour de 8 heures sur mer à la visite de quelque curiosité dans le comté de Kent. C'est d'ailleurs ainsi que le veut la RTM qui a lancé cette formule à des prix bradés. En plus, il existe actuellement une

surcapacité dans le transmanche auquel n'échappe pas la RTM ni son partenaire Sally Line. Ceci vaut autant pour le trafic touristique que pour le fret ro/ro. De nouvelles liaisons voient le jour et sur les lignes existantes sont alignés sans cesse de nouveaux ferries à grande capacité.

Passagers et fret ro/ro transités séparément

Afin de remédier à cette situation, il existe une solution pratique qui vaut surtout pour les liaisons transmanches de moyenne distance. La RTM et son partenaire actuel en tireraient certainement profit car cette formule consiste à séparer radicalement le trafic touristique du transport de fret. D'autres armements sont d'ailleurs déjà en train d'en appliquer le principe. Ainsi, les cargaisons ro/ro seraient transportées sur des rouliers pur fret pouvant également transiter des marchandises dangereuses. Quant aux passagers et à leurs véhicules touristiques, ils trouveraient place à bord de ferries-catamarans faisant la traversée à toute grande vitesse. Ce serait d'ailleurs la formule idéale pour concurrencer l'impact du tunnel sous la manche. Cette straté-



gie, si pas déjà appliquée, est depuis longtemps envisagée par beaucoup d'armements opérant de par le monde sur de courtes distances. Pour la RTM, il aura fallu que Sally Line devienne son partenaire pour qu'elle étudie cette possibilité. C'est ainsi que nous apprenons que les deux partenaires envisageraient actuellement d'aligner des navires à grande vitesse sur la liaison Ostende-Ramsgate.

Un choix particulièrement diversifié

Le choix de tels ferries ne pose aucun problème. De nombreux chantiers navals construisent en effet hydrofoils et catamarans de tous types au confort perfectionné et à vitesse ultra-rapide. C'est ainsi que

Rodriquez Cantieri Navali de Messine a conçu un monocoque d'une capacité de 550 passagers et 164 voitures pouvant encore filer 33 noeuds par vent de force 7. Un exemplaire de cet «Aquastrada» fait déjà la navette entre Civita Vechia et la Sardaigne.

Finyards, de son côté, construit actuellement des ferries-catamarans du type HSS de 124 m de long et à capacité de 1.500 passagers et 375 voitures. Ils seront mis en service en 1995 entre Holyhead et Dun Loaghaire. Le chantier norvégien Westamarin a son modèle SES «Westamaran 5000 CF» pouvant transporter 350 passagers et 35 voitures à la vitesse de 35 noeuds. En Australie, le chantier Incat produit de tout nouveaux Sea Catamarans pour transporter 600 passagers et 120 voitures à la vitesse de 50 noeuds.

Au Japon, Kawasaki Heavy Indus-

tries construit des catamarans du type ARD Pty ayant 100 m de long et pouvant véhiculer 460 passagers et 94 voitures à la vitesse de 35 noeuds. D'autres types plus grands et plus rapides y sont à l'étude. Le choix est donc particulièrement abondant et il y en a certes pour toutes les bourses.

Si Oostende Lines désire réellement aligner des ferries à grande vitesse en remplacement de ses ferries et jetfoils démodés, qu'il soit fait un choix judicieux et que les moyens financiers à cet effet soient rapidement trouvés. La décision finale ne devrait alors pas trop tarder.

H. Rogie

NIEUW...!!!

Prachtige zijden damessjaal met maritieme motieven.

Formaat: 85 x 85 cm

Geleverd in geschenkkarton.

Prijs: 450,- BEF

+ 35,- BEF portkosten



DE «MASTERS» LATEN OPNIEUW VAN ZICH HOREN

Op vrijdag 09 september jl. vertrokken de 7 «Masters» in de vroege morgen naar Den Helder. Het Nieuwe Diep van de jaren 50/60 is compleet van uitzicht veranderd. Alleen de oude Rijkswerf van de K.N.M. is er nog, steeds nog omringd door de grachten. Maar de sloepenloods en andere werkplaatsen zijn ledig en verlaten; de nostalgische geur van teakhout en teer behoort er ook tot het verleden.

Tijdens een van de voorjaarsvergaderingen ter voorbereiding voor de deelname aan de «Stroombank beker» wedstrijd van het Zeilcentrum van de Zeemacht door de «Masters» van de V.G.Z.M. (Vriendenkring van de Gepensioneerden van de Zeemacht), werd door een der aanwezigen, namelijk Rudi Willems, voorgesteld om in september ook deel te nemen aan de Sluitingswedstrijd van de Marine Watersport Vereniging Den Helder (M.W.V.). De M.W.V. is een zeilclub van de Koninklijke Nederlandse Marine in Den Helder.

De Sluitingswedstrijd van de M.W.V. ging door tijdens het week-end van 10-11 september 1994. De deelnemers aan de «Stroombank beker» van het Z.C.Z.M., de «Masters», waren niet allemaal beschikbaar gedurende dit week-end.

Toch werd een groep van 7 deelnemers gevonden, met name: W. Van de Berghe, V. Leerman, R. Willems, C. Degreef, L. Rogiers P. Medard en uiteraard ook J. Scheerens. Dit waren stuk voor stuk allemaal mensen

met een jarenlange zeilervaring zowel in de klein zeilerij als in het hoogzee zeilen. De hoop stond dus hoog en het resultaat was er dan ook naar.

De «Masters» worden ondergebracht in het logement voor de oplopers. Alle voorbereidingen waren genomen en beter kon het niet. Naast deze zeven Belgen logeerden er ook een Duitse deelnemers zeilploeg.

De vrijdagavond gebeurde de inschrijving voor de wedstrijd en de loting van de marinesloepen. Er waren 9 ploegen voor deze sloepen, maar aan de wedstrijd, in een andere klasse, namen ook de Kolibris (5,6 m lang zeiljacht) en de kajuitjachten van de M.W.V. deel. Het was een hartelijke ontvangst aan boord van het Clubschip. De gemiddelde leeftijd van onze «Masters» bleek 58 jaren te zijn, veruit de oudste groep deelnemers! De ganse ploeg droeg de T-shirt van het Zeilcentrum van de Zeemacht, wat ze dadelijk in de smaak liet vallen bij hun Nederlandse collega's.



De wedstrijden

Volgens de klasse van de boten waren er verschillende starttijden. Eerst was het de beurt, om 09.10u, aan de Koli-bris, dan de kajuitjachten om 09.20u en tenslotte de Marine-sloepen (onze groep) om 09.30u.

Zaterdag 10 september

Weerbericht: stormachtige wind, ZW 6-7 Beaufort, met regenbuien en hagel! Niet zo denderende mooie vooruitzichten. De «Masters» zetten het tuig en de uitrusting op, trimmen de masten, klaren de schoten en de vallen en beginnen dadelijk met de zeilen te reven. Vanuit de veilige marine haven duiken ze in de stroming van het Marsdiep (de waterengte tussen Den Helder en Texel) en ploegen ze naar de

startlijn. Als tweede gaan ze door de start en kruisen, dicht onder de wal, naar de eerste boei. Voor die bereikt werd hadden al azware golven de weg tot in de boot gevonden. Gelukkig doet de lenspomp het goed. Van de verwachte reuze zeildag kwam er niets terecht. Wegens de toenemende wind, die een kracht 8 bereikt, wordt de regatta voortijdig afgebroken. Een marinesloep is met gescheurde fok in het haventje van Oudeschild, op Texel, binnengevlucht. De bemanning keerde met de veerboot terug. Drie andere sloepen gaven forfait door het slechte weer. Uiteindelijk wordt, uit veiligheidsoverweging, in de namiddag niet meer gestart. De «Masters» hopen maar op een beter weer voor 's anderendaags.

Zondag 11 september

Weerbericht: zonnig, ZW 5 tot 6 Beaufort.

De dag begint vroeg: 06.00u uit de

veren, 06.30u ontbijt en om 07.00u de boot beginnen klaar maken. De regen blijft uit en een stralende zon verschijnt boven het Marsdiep. De wind is wat geluwd tegenover de dag voordien. Het optuigen gaat vlotter dan de eerste dag. Bij de eerste start is het getij en de wind tegen, maar de sloep van de «Masters» gaat als eerste over de startlijn. Het is zwaar opkruisen, dicht onder de wal om uit de stroming te blijven. De eerste boei wordt in tweede positie gerond. De koploper is niet meer bij te halen. De «Masters» verliezen ook hun tweede positie wegens de stroom, maar door een tactische zet herwinnen ze die.

AANSTEKER

Zippomodel met
embleem

Zeemacht -

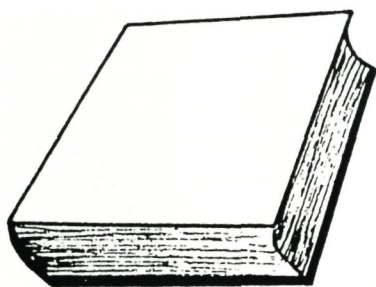
Force Navale

Prijs: 350,- BEF

+ 35,- BEF

portkosten





BOEKBESPREKING

THE CROSS-STAFF, HISTORY AND DEVELOPMENT OF A NAVIGATIONAL INSTRUMENT

Het Engelstalige boek «The Cross-Staff» behandelt de vervaardiging, de ontwikkeling en het gebruik van het eens zo onmisbare zeevaartkundig instrument: de graadstok of jakobsstaf.

Een graadstok is een instrument voor het meten van de hoogte van hemellichamen op zee. Voordat het sextant gemeengoed werd, waren zeelieden aangewezen op de graadstok om hun breedte op zee te bepalen. Vanaf het begin van de 16de eeuw tot het eind van de 18de eeuw maakten gespecialiseerde ambachtslieden duizenden graadstokken. Vandaag de dag zijn daarvan slechts vijfennegentig overge-

bleven. Deze graadstokken, die zich bevinden in musea of deel uitmaken van privé-collecties over de gehele wereld, zijn beschreven in «The Cross-Staff».

De lijst wordt voorafgegaan door een inleiding over de geschiedenis van astronomische navigatie en hoofdstukken die de ontwikkeling, de productie, het gebruik en de verspreiding van de graadstok behandelen. Verder komt in «The Cross-Staff» onder andere aan de orde de verkoop van graadstokken aan de V.O.C. en bevat het een lijst van makers van deze instrumenten.

De auteur W.F.J. Mörzer Bruyns is hoofdconservator van het Nederlandsch Scheepvaartmuseum in Amsterdam. Het boek kwam er door samenwerking van het Walburg Instituut met de Vereniging Historisch Scheepvaart Museum en het Rijksmuseum Nederlandsch Scheepvaartmuseum.

Het boek telt 128 pagina's en is rijk geïllustreerd in kleur en zwart-wit.

In België staat Maklu Uitgevers (tel. 03/231.29.00) in voor de verdeling van het boek.

DE GESCHIEDENIS VAN DE WEST-INDISCHE COMPAGNIE

De Westindische Compagnie stond lange tijd in de schaduw van de historische belangstelling. Geheel onterecht, zoals het boek «De geschiedenis van de WIC» aantoont. Vanaf de oprichting in 1621 tot aan het definitieve einde in 1791 liet de WIC diepe sporen na in Nederland's koloniaal verleden. De WIC bouwde een handelsimperium op dat zich uitstrekte over Brazilië, de Caribische eilanden en grote delen van de West-Afrikaanse kust. Door middel van een uitgebreide keten forten en factorijen bedreef zij een intensieve goud- en sla-venhandel.

«De geschiedenis van de WIC» gaat niet alleen in op bekende historische gebeurtenissen, zoals de verovering van de zilvervloot door Piet Heyn en de successen van prins Maurits van Nassau in Brazilië, ook minder bekende aspecten komen aan bod, zoals de interne organisatie, de handelspolitiek en het beheer van de koloniën.

De historicus drs H.J. den Heijer, de auteur, is specialist op het gebied van maritieme en koloniale geschiedenis.

Het boek verscheen bij Walburg Pers in Zutphen, Nederland. In België wordt het boek verdeeld door Maklu

Uitgevers. Deze laatste kunt u contacteren op het nummer 03/231.29.00

NICE TO KNOW

Vaarwel STANAVFORCHAN - welkom STANAVMINFOR - addenda

In ons vorig nummer 237-94/3 publiceerden we bovenvermeld artikel. Een aandachtige lezer, KTZ(b.d.), wees ons terecht op enkele onjuistheden i.v.m. het feit dat er tussen '80 en '93 geen Amerikaanse schepen geaffecteerd waren bij STANAVFORCHAN. Tussen eind juli en oktober '83 werd STANAVFORCHAN versterkt, eerst met vier Amerikaanse MHSO's (USS ILLUSIVE, USS LEADER, USS FEARLESS en de USS EXULANT) en wat later met de USS INCHON, een licht vliegdekschip met aan boord een squadron mijnveeghelicopters, de HELIMINRON 16.

De KTZ(b.d.) G. Busard voer zijn vlag als COMSTANAVFORCHAN gedurende twee maanden a/b van dit laatst genoemd vliegdekschip de USS INCHON. Na de oefening UNIFORM JOWL '83 verlieten de US NAVY STANAVFORCHAN.

Om te besluiten wijst hij ons op de juiste spelling van zijn naam in de lijst van COMSTANAVFORCHAN's Cdr BUSARD i.p.v. BUSSARD waarvan hiebij rechtzetting.

Survival at sea

De firma ALDEN ELECTRONICS-WESTBOROUGH MA (USA) heeft een handig apparaatje op de markt gebracht, «the ALDEN SURVIVAL 406 EPIRB».

Het is een krachtige zender, klein genoeg om met één hand vast te houden.

Hij wordt aangewend om de identi-

teit van een in nood verkerend schip uit te zenden.

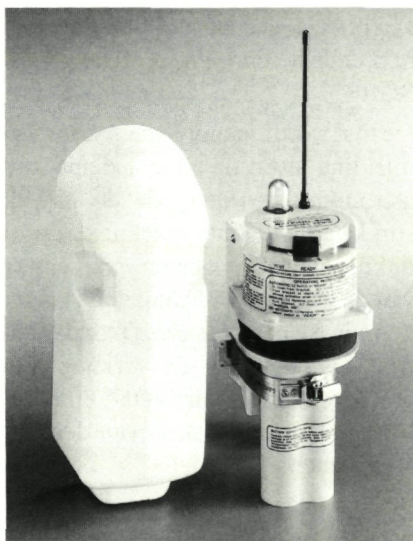
Nu heeft ALDEN ELECTRONICS ook een uit glasvezel bestaand omhulsel vervaardigd ter bescherming van het toestel.

Velco-riemen houden enerzijds het omhulsel op zijn plaats en maken het anderzijds mogelijk de bescherming op een vlugge en efficiënte manier te verwijderen.

De EPIRB is overal ter wereld operationeel.

De voorgestelde kleinhandelsprijs wordt begroot op 49.95 \$.

ALDEN ELECTRONICS - 40 Washington Street. Westborough MA01581-0500 Tel. 508-366-8851.



Alden Electronics, Inc., (NASDAQ: ADNEA) is introducing the Alden Satphone Inmarsat-M satellite telephone. The Satphone is designed to provide mariners with convenient, affordable high quality digital telephone, fax and data connection services virtually anywhere in the world. These are available for immediate delivery.

The Alden Satphone, Model SP1600M (Marine) allows a vessel to make or receive a call over the public switched telephone network while at sea. The calls are placed by simply dialing the desired phone number. Digital technology provides sound quality which rivals that found on land-based phone links. A fax machine or



PC can be easily plugged into the Satphone to transmit and receive data at 2400 baud. The Model SP 1600 M Satphone tracking antenna is compact (22 «wide by 27» high) and lightweight (33 lbs). making the Satphone an ideal communications tool for any vessel over 35 feet. The antenna automatically tracks any of the four Inmarsat satellites covering the Atlantic, Pacific and Indian Ocean regions. A lightweight, briefcase model with a versatile AC/DC battery power supply is available for mobile land use.

INFO RESERVE

JOIN THE BE-NAVY AND SEE THE WORLD

C'est une très opportune et agréable tradition que perpétue chaque année l'Association des Officiers de Réserve de la Force Navale, l'A.O.R.F.N., en conviant ses membres et leurs épouses à un cordial repas de corps. Celui organisé avec brio au Royal Yacht Club de la cité des «Sinjoorkes», le 19 novembre dernier mobilisa pas moins d'une septantaine de convives.

Il était réconfortant d'y constater qu'en ces temps troubles où d'aucun s'interroge sur l'avenir de la Réserve, non seulement l'amiral de division W. Herteleer et son épouse avaient tenu d'honorer cette manifestation de leur présence, mais aussi que de nombreux jeunes O.R. étaient venus témoigner ce soir-là, leur attachement aux valeurs et préceptes de la grande famille maritime.

Au-delà de la convivialité et de la gastronomie, cette réunion fut aussi l'opportunité pour le président de l'A.O.R.F.N., le CPC(R) J. De Decker, de remercier chaleureusement le CPF J. Litière, COMCENPERS sortant, pour son dévouement et son efficace collaboration aux activités de la Réserve. De le féliciter aussi pour sa nomination de ZS1 auprès de l'Etat-Major à Bruxelles et de présenter son successeur, le CPF (BEM) Georges Vanlerberghe aux membres.

J. De Decker conclut en remettant à l'Association d'Entraide de la F.N., un don de FB 50.000,- récolté lors des manifestations navales organisées dans le cadre des fêtes gantoises de la libération. Une seconde preuve cette année, de la solidarité de l'A.O.R.F.N.

pour les oeuvres sociales de notre marine nationale.

Prenant à son tour la parole, l'amiral marqua sa satisfaction de voir tant de jeunes O.R. parmi l'assemblée et réaffirma que: «.. De Zeemacht moet kunnen blijven steunen op de inzet van de actieve medewerking van de Reserve!». D'autant plus que l'on constate aujourd'hui que la campagne de recrutement de personnel «temporaire» ne récolte pas auprès du public, le succès escompté.

Evoquant ensuite la réorganisation de notre marine, il précisa que la construction de 4 nouveaux dragueurs de mines de la nouvelle génération, les KMV, devait être décidée incessamment et qu'un budget de 12,5 milliards était d'ores et déjà voté.

Côté opérationnel, il est désormais

acquis que 3 frégates restent en activité et qu'elles feront l'objet d'un vaste programme de modernisation visant l'installation d'équipements plus performants tels que nouveaux radars de tir, télémètres, sonar, système de communication, etc. Que cinq des sept chasseurs de mines «tripartites», un dragueur de mines conventionnel et un des deux navires de commandement et de soutien logistique étaient maintenus en activité avec un équipage complet.

A propos de la problématique «Yougoslave» et de la présence du Wandeelaar en Adriatique, ZS précisa qu'il était prévu que le F912 y termine sa mission mi-novembre, mais que la Force Navale avait répondu positivement à la demande du Gouvernement belge de maintenir notre frégate sur



zone plus longtemps. Cette décision, qui n'entraîne que peu d'implications budgétaires pour la F.N., suscite néanmoins d'importants problèmes de rotation/remplacement du personnel navigant; surtout au niveau des grades subalternes. Cette préoccupation est devenue fort complexe ces dernières années car la F.N. n'a jamais été autant sollicitée pour effectuer, loin de ses bases, des missions d'envergure multi-nationale.

Elles se nomment Octopus, Southern Breeze, Restore Hope, Sharp Vigilance et autres Sharp Guard!

A défaut donc de pouvoir compter sur une disponibilité de recrues du type «Temporaires», il pourrait dès lors être envisagé, moyennant quelques modifications législatives, d'incorporer un certains nombres d'O.R. volontaires à bord de ces navires en opération.

A vous le soin, Messieurs les officiers, plus que jamais la «BE-Navy needs you!...»

Saint Bernard du Spuikom

TAFELVLAGGETJE op voet



Formaat:
31 cm hoogte
Prijs: 250,- BEF
+ 35,- BEF
portkosten

*Opbrengst integraal ten
voordele van de Vereniging
voor Hulpbetoon in de ZM.*

INFO MARINE

Bezoeken aan EGUERMIN

Op dinsdag 02 augustus 1994 bracht Admiraal Lymberis, chief of staff of Hellenic Armed Forces, een bezoek aan de mijnenbestrijdingsschool te Oostende. De Admiraal Lymberis die vergezeld was van zijn Staf werd in de school rondgeleid door de Stafchef van de Zeemacht Divisieadmiraal Herteleer.

De bezoekers hadden alle aandacht voor een demonstratie van de Mine Ware Simulator - MWSIM -. Zoals gebruikelijk werd het bezoek afgesloten met de ondertekening van het gulden boek.

Visites à EGUERMIN

Le mardi 2 août 1994, l'amiral Lymberis, Chef d'Etat-Major des Forces Armées Grecques, a rendu visite à l'école de guerre des mines à Ostende. L'amiral Lymberis, accompagné de son état-major, était guidé par l'amiral de division Herteleer, Chef d'Etat-Major de la Force Navale.

Les visiteurs ont suivi avec attention une démonstration du simulateur de guerre des mines MWSIM. Comme il est d'usage, la visite s'est terminée par la signature du livre d'or.



Directeurswissel van EGUERMIN

Ingevolge mutatie van de Fregatkapitein L. Beerlandt, in functie als directeur van de Belgisch-Nederlandse Mijnenbestrijdingsschool sedert 09 september 1993 te Oostende, werd het bevel overgegeven aan de Kapitein-ter-zee H. Boden op 23 augustus 1994.

Changement de Directeur à EGUERMIN

Le 23 août 1994, à la suite de la mutation du capitaine de frégate L. Beerlandt directeur en fonction depuis le 9 septembre 1993, le commandement de l'école de guerre des mines à Ostende a été remis au capitaine de vaisseau H. Boden.

Hoog bezoek aan boord van de WESTDIEP

«Two minutes to go» klonk het op donderdag 1 september jl. om 10.28 aan de valreep van de WESTDIEP.

Hare Koninklijke Hoogheid Prinses Astrid, meter van het schip, en Zijne Koninklijke Hoogheid Lorenz van Oostenrijk-Este werden aan boord van de F911 verwacht.

Stipt om 10.30 stopte de wagen van Hunne Koninklijke Hoogheden voor het schip waar ze opgewacht werden door de Commandant van het Commando Marineoperaties van de Zeemacht Kapitein-ter-zee Stafbrevethouder, Vleugeladjutant van de Koning, Charles Thibaut de Maisières en Fregatkapitein Stafbrevethouder Michel Hellemans, Commandant van het schip.

De bootsmansfluiten van de valreepwacht klonken in koor toen Hunne Koninklijke Hoogheden aan boord stapten. In naam van de ganse bemanning werd door de jongste matroos, matroos milicien Tom Staas een ruiker bloemen aan de Prinses overhandigd.

Na de schouwing van de gewapende wacht onder het bevel van Korvetkapitein Vlieger William Blomme, de toekomstige Commandant, vervoege de gezelschap de brug waarna afgevaren werd. De weersvooruitzichten waren goed, lichtjes bewolkt met een west tot noordwesten wind drie tot vier beaufort. Gezien de Prinses de wens uitgedrukt had meer over de problematiek van

de Schelde te vernemen werd dan ook na het buitenvaren van de havenhoofden richting oost gezet. Pas tijdens de doorvaart van de Wielingen kregen Hunne Koninklijke Hoogheden en hun Staf, Generaal-Majoor van het Vliegwezen (b.d.) Ververken en Kolonel (b.d.) de Maere d'Aertrycke, een uiteenzetting over de Marine, meer in het bijzonder haar problematiek en het fregat.

Daarna volgde het grote moment, rondleiding van het schip en kennismaking met de bemanning. Practisch het ganse schip werd aangedaan, brug, gevechtscentrale, radio, technische centrale, ziekenboeg, keuken, verblijven, torpedozaal,... met een simulatie van het afvuren van een torpedo.

Het enthousiasme en de interesse van Hunne Koninklijke Hoogheden was zo groot dat het moeilijk was binnen het tijdschema te blijven. Na het bezoek aan het binnenschip werd, alhoewel de wind toen toch tot kracht vijf aangewakkerd was, op aandringen van de Prinses de geplande ronde op de buitendekken gemaakt.

Na de rondleidingen volgde dan voor een delegatie van de bemanning een «all ranks» lunch in het verblijf van de officieren.

In de namiddag, nadat de Westdiep ter hoogte van Terneuzen gedraaid was en terug koers naar Zeebrugge zette, kregen Hunne Koninklijke Hoogheden een presentatie over de problematiek van de Schelde. Wie beter dan de heer Raymond Van Huysse, Nautisch Directeur van het Loodswezen te Antwerpen, had deze uiteenzetting kunnen geven? Hij was «de» specialist terzake en had reeds voor wijlen Koning Boudewijn en Prins Filip





dit onderwerp behandeld. Het werd een boeiend en geanimeerd halfuurtje.

Hierna werd op verzoek van de Prinses de kennismaking met de bemanning verdergezet. Een mengeling van de bemanning, onderofficieren en matrozen kregen dan ook de gelegenheid om in alle openhartigheid verder met de Prinses in het verblijf van de onderofficieren te praten. Er was nog zoveel te vertellen dat de Westdiep bijna tussen de «koppen» lag toen het gevolg terug op de brug verscheen. Het einde van een schitterende dag kwam nu spijtig genoeg zeer snel nabij.

Om 16.00 stipt meerde het fregat terug af in de Marinebasis.

Nadat de Prinses vanwege de bemanning het wapenschild van het schip ontvangen had werden nog een foto en voor de kinderen de scheepspetjes «Ball Caps» van de Westdiep overhandigd... En natuurlijk kon het tekenen van het «Gulden Boek» niet ontbreken.

Bij het verlaten van het schip stond de Prinses erop iedereen op haar terugweg nog persoonlijk te bedanken. Het gerucht deed uiteraard snel de ronde en langs alle kanten doken bemanningsleden op zodat het nog tot 16.30 duurde vooraleer Hunne Koninklijke Hoogheden konden vertrekken.

Iedereen was enthousiast en onder de indruk van de charme van onze meter en Aartshertog Lorenz en de belangstelling die ze in de Zeemacht en de Westdiep in het bijzonder stelden.

Niemand had zich een mooier afsluiten van de operationele periode van de Westdiep kunnen voorstellen.

M. Hellemans

Reünie Oudgedienden M904 De Brouwer

Begin september vond er een bijeenkomst plaats voor de oudgedienden (lichting '55) van de Algerine De Brouwer in het Koninginnenhof te Oostende. Deze nu toch reeds traditioneel geworden samenkomst, georga-

Réunion des anciens du M 904 De Brouwer

Début septembre s'est tenu l'assemblée des anciens (levée 55) de l'algérine De Brouwer au « Koninginnenhof » à Ostende. Cette réunion désormais traditionnelle, organisée par monsieur Claude Dewasme, a connu



niseerd door Dhr. Claude Dewasme, kende ook dit jaar een bijzonder succes.

In aanwezigheid van toenmalig Commandant Fregatkapitein (b.d.) Jean Defrenne, de boorddokter R. Billiouw, Kapitein-ter-zee (b.d.) T. Nevens en de officier-techniek 1ste Luitenant-ter-zee (b.d.) W. Bogaerts en een groot deel van de bemanning verliep dit feestmaal in een vriendschappelijke sfeer.

Om dit succes te hernieuwen werd alvast afspraak gemaakt voor september 1995 onder het motto «veertig jaar later».

Alle oudgedienden van de «De Brouwer» die deelgenomen hebben aan de Afrikareizen '53 en later zijn hierbij uitgenodigd.

Kontakt: Claude Dewasme, Rue Beau Site, 6 - 7540 KAIN - tel: 069/21 35 91

cette année aussi un franc succès.

Le banquet s'est déroulé dans une atmosphère d'amitié en présence du commandant de l'époque le capitaine de frégate (e.r.) Jean Defrenne, du médecin du bord R. Billiouw, du capitaine de vaisseau (e.r.) T. Nevens, de l'officier technicien le Lieutenant de vaisseau de 1ere classe W. Bogaerts et d'une grande partie de l'équipage. Avec la devise «40 ans plus tard», rendez-vous a déjà été pris pour renouveler ce succès en septembre 1995.

Tous les anciens du «De Brouwer» qui ont participé aux voyages d'Afrique '53 et plus tard sont également invités.

Contact: Claude Dewasme, Rue Beau Site, 6 - 7540 KAIN - tel: 069/21 35 91

Avez-vous déjà la
«Cravate force navale»?

Hebt U reeds een
«Zeemachtsdas»?

Gift aan de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht

In ons vorig nummer kon U lezen dat de jaarlijkse Vlootdagen Zeebrugge '94 ook dit jaar een enorm succes kenden bij het grote publiek.

Mede door de inzet van het organisatiecomité olv. Fregatkapitein G. Legein was de opbrengst van dit kustevenement boven alle verwachtingen.

Er werd dan ook besloten een gedeelte van de opbrengst te schenken aan het fonds voor Hulpbetoon in de Zeemacht. Op 07 oktober jl. tijdens een korte plechtigheid

Un don à l'Association d'Entraide de la Force Navale

On pouvait lire dans notre numéro précédent que les «Journées de la Flotte» 1994 à Zeebruges avait, cette année encore, remporter un vif succès.

Ainsi par l'ardeur du comité organisateur, sous l'égide du capitaine de frégate G. Legein, le résultat de cette évènement côtier dépassait toute espérance.

Il fut alors décidé d'offrir une partie du bénéfice au «Fonds d'Entraide de la Force Navale». Le 7 octobre, à l'occasion d'une courte cérémonie, en présence des



had, in bijzijn van de medewerkers aan de Vlootdagen, de officiële overhandiging plaats. De Voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht Divisieadmiraal Herteleer mocht uit handen van de Fregatkapitein Gilbert Legein de cheque van 350.000 frank ontvangen.

Tijdens een korte toespraak bedankte Divisieadmiraal Herteleer alle medewerkers van harte voor hun inbreng en maakte van de gelegenheid gebruik de doelstellingen en de werking van het fonds en de vereniging te belichten.

Deze royale gift, waarvoor alle lof aan het organisatiecomité van de Vlootdagen, komt integraal ten goede aan het fonds voor Hulpbetoon in de Zeemacht.

collaborateurs des journées de la flotte, eu lieu la remise officielle.

Le Président de l'association d'entraide de la Force Navale, l'amiral de division Herteleer, recevait des mains du capitaine de frégate Gilbert Legein un chèque de 350.000 francs. Lors d'une courte allocution, l'amiral de division Herteleer remercia cordialement tous les collaborateurs pour leur apport et profita de l'occasion pour exposer les buts et les activités du Fonds et de l'Association.

Ce don généreux, à l'honneur du comité organisateur es journées de la flotte, est intégralement versé au «Fonds d'Entraide de la Force Navale».



Bijzondere eer voor de Zenobe Gramme

Dat de Zenobe Gramme de begeerde Cutty Sark Trophy dit jaar niet in ontvangst mocht nemen was buiten alle verwachtingen, maar dat is een ander verhaal.

De sportiviteit, effort en Zeemanschap van de Commandant Vittone en zijn crew had blijkbaar niet iedereen onberoerd gelaten.

Ter gelegenheid van The International Sail Training Conference te Londen van 10 tot 12 november 1994 kreeg de Zenobe Gramme de Perpetual Trophy aangeboden door de «Shipping Federation of Great Britain», dit als beloning voor de deelname aan de wedstrijden onder bemanningsreglement van de «Sail Trainig Association».

Deze Cup werd dit jaar toegekend voor de grote loyaliteit die de Zenobe Gramme toonde gedurende de Cutty Sark wedstrijd '94.

Niet minder dan Robin Knox Johnson, zeiler van het jaar in UK, overhandigde de Cup, dit in aanwezigheid van een gezelschap van vertegenwoordigers uit de gehele wereld.

Voor de Zenobe Gramme een ware verdiende erkenning.

Un honneur remarquable pour le Zénobe Gramme

Que cette année, contre toute attente, le Zénobe Gramme n'ait pu obtenir le trophée tant convoité «Cutty Sark», est une autre histoire.

La sportivité, l'effort et le sens marin du Commandant Vittone et de son équipage n'auront laissé personne indifférent.

A l'occasion de la conférence «International Sail Training» à Londres du 10 au 12 novembre 1994, le Zénobe Gramme a reçu le «Perpetual Trophy» offert par le «Shipping Federation of Great Britain», ceci en récompense de sa participation aux régates suivant les règles du «Sail Training Association».

Cette coupe fut offerte, cette année, pour la grande loyauté dont a fait preuve le Zénobe Gramme pendant la régate «Cutty Sark».

Non moins que Robin Knox Johnson, navigateur à la voile de l'année en UK, lui remit cette coupe et ce en présence de représentants du monde entier.



Met rust

Hiernavolgende Officieren, Onderofficieren en Kwartiermeesters hebben onlangs, of zullen eerst-daags op rust gaan. De redactie wenst hen alvast veel succes toe.



KTZ W. MANHAEVE



1MC S. INGELAERE

Mise à la pension

Les Officiers, Sous-Officiers et Quartier-mâtres repris ci-dessous, ont été pensionnés, ou prendront leur pension sous peu. La rédaction leur souhaite beaucoup de succès.

1LZ G. COUWENBERGH
1MP G. COLLARD
1MP F. FAVRESSE
1MC J. COULON
1MC R. PLOMTEUX-VEKEMANS
1MC R. STEELANDT
1MC E. VAN HOOFF
KMT B. SARRASIN

Met leedwezen melden wij U het overlijden van:



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

1MC(b.d.) A. REYSERHOVE
1MC(e.r.) A. DRYEPONDT
1MC(b.d.) P. VAN DEN BERGH



Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht Association d'Entraide de la Force Navale

Lid zijn van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht betekent ook... **solidariteit** met de collega's in de Zeemacht die het minder goed hebben!

Inlichtingen: Tel.: BEMILCOM - 2732-389 (mil. lijn) - Marinekazerne Bootsman Jonsen of (059) 80 66 66 (burger lijn).

Etre membre de l'Association d'Entraide de la Force Navale signifie aussi... **la solidarité** avec les collègues de la Force Navale qui ont moins de chance!

Renseignements: Tel.: BEMILCOM - 2732-389 (ligne militaire) - Marinekazerne Bootsman Jonsen ou (059) 80 66 66 (ligne civile).

WELDOENDE LEDEN MEMBRES BIENFAITEURS

ALDERWEIRELDT E., Erefregatkapitein - WILRIJK
(†) ARYS J., Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE
BAERT H. - HASSELT
BECQUAERT E. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) -
BERCHEM
BEKAERT M.-P. - OUDENAARDE
BERO M. - OOSTENDE
BIBLIOTHEEK OSC - ZEEBRUGGE
BILLET G. - SINT-KRUIS
BLASIN A. Capitaine de Vaisseau (e.r.) -
CHAUMONT-GISTOUX
BLAUWET R. - ASSEBROEK
BONNEWIJN F. - TERVUREN
BORGHIS B. Eerste Meester - BREDENE
BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - WILRIJK
BUSARD G. Capitaine de Vaisseau (e.r.) - ERPS-
KWERPS
CARLIER L. Erefregatkapitein - PARIJS
CEUX J. Commodore (b.d.) - OOSTENDE
CHOPRIX G. - BRAINE-LE-CHATEAU
COLLETTE J.-M. Premier Maître Chef -
OOSTENDE
CORPS ROYAL DES CADETS - BRUXELLES
COURTENS F. Opperreester - OOSTENDE
CUYPERS R. Fregatkapitein (b.d.) - ASSEBROEK
DE BAETS L. Eerste Meester - BRUGGE
DEBAISIEUX G. - FRAMERIES
DE CLERCQ C. Luitenant-ter-zee (R) - OOSTENDE
DE CLEYN A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) -
WILRIJK
DE CLOEDT J.J. Lieutenant de Vaisseau 1re Cl.
(Hre) - BRUXELLES
DEHAENE-VERBEKE C. - VILVOORDE
DE KIMPE E. - Rupelmonde
DELGOFFE V. Capitaine de Frégate (Hre) -
SCHILDE
DEMEULEMEESTER F. - ST. MICHIELS
DE MEYER L. - WUUSTWEZEL
DEMEYERE J. Kapitein v.h. Vliegwezen (MAB) -
STERREBEEK
DE MORTIER A. Erefregatkapitein -
VENE(FRANCE)
(†) DEMOULIN G. Capitaine de Frégate (Hre) -
OVERIJSE
DE MULDER A. - GENT
DE ROO J. - GENT
DE RUYTTER D. Kapitein-ter-zee - LEKE
DESAEGER R. Capitaine de Frégate - BRUXELLES
DESAEGER R. - BRAINE L'ALLEUD
DESMET R. Eerste Meester Chef (b.d.) -
ANTWERPEN
DESWAENE J.-L. - BRUXELLES
DEVOLDER J. - OOSTKAMP
DE WACHTER M. - KAPELLEN
DEWEERDT D. - GANSHOREN
DE WILDE J. Vice-Admiraal (b.d.) -
MIDDELKERKE
D'HAEYER H. - CONNEUX

D'HOOGH C. Capitaine de Frégate (Hre) -
BRUXELLES
DIELS M. - BRUXELLES
DILLEN P. Aalmoezenier - BORSBEEK
DORSIMONT A. Capitaine de Frégate (Hre) -
RIVIERE
DRIESEN L. - BRUXELLES
DUGARDEIN H. - ZEEBRUGGE
DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal (b.d.) -
OOSTENDE
DUMONT F. Capitaine de Vaisseau (e.r.) - ANHEE
DUMONT R. - GENT
FALASCA A. - LEMBEEK
FREYS Ch. Lieutenant Colonel d'Administration (e.r.)
- OOSTENDE
GELDOF M. - HASSELT
GELUYCKENS D. Commodore (e.r.) - BRUXELLES
GILLIS C. Vaandrig-ter-zee - BRUGGE
GOEGEBEUR R. - OOSTENDE
GOOSSENS D. Enseigne de Vaisseau (Hre) -
BRUXELLES
GRANDCHAMPS G. Capitaine de Corvette -
BREDENE
HAEGHEBAERT Ph. - IEPEER
HEILMAN Ch. - OOSTENDE
HELLEBAUT - AALST
HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE
HERMIS SODALES v.z.w. - OOSTENDE
HERTELEER W. Divisieadmiraal - OOSTENDE
HESPEL A. - BRUXELLES
HESSENS F. - ANTWERPEN
HEYNEN Ph. - BRASSCHAAT
HOUEAU de LEHAIE Lieutenant de Vaisseau de
1re. Cl. (Hre) -BINCHE
INES N.V. - WILRIJK
JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM
KMK KEMPEN - GEEL
LAMBRECHT T. Capitaine de Frégate (R) -
BRUXELLES
LAUWERS R. - ANTWERPEN
LEJUSTE R. - RENAIX
LENOIR F. Capitaine de Frégate (Hre) - LA HULPE
LEVEAU P. Capitaine de Frégate (Hre) -
LINKEBEEK
LITIERE J. Fregatkapitein - GISTEL
LURQUIN L. Divisieadmiraal (b.d.) - BRUSSEL
LUYTEN L. Ereluitenant-ter-zee 1e Kl. - WILRIJK
MAENE R. Eerste Meester Chef (b.d.) - OOSTENDE
MARINEVERBROEDERING ZM W.-VI. -
OOSTENDE
MARSIA L. Capitaine de Corvette - ANDERLECHT
MASQUELIN J. Capitaine de Frégate (Hre) -
BRUXELLES
MASURE D. Erefregatkapitein - OOSTENDE
MATHOT A. Capitaine de Frégate (R) - HOFSTADE
MEINERTZHAGEN D. Erefregatkapitein -
ANTWERPEN
MEULEMANS J. - GEEL
MICHEL G. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE

MICHELSENS M. Ere-Tweede Meester - ST.
 ANDRIES
 MOONS - BORSBEEK
 MOULART Ph. Capitaine de Frégate (Hre) -
 BRUXELLES
 NAUDTS J. - OOSTAKKER
 NELSON SWEEPERS - TIENEN
 NVOZMK - GEEL
 PAUWELS J. - MOESKROEN
 PEERAER P. - MECHELEN
 PEETERS A. - ST. NIKLAAS
 PERSONS J. Erefregatkapitein - WEERT
 PHILIPPUS P. - SINT-KWINTENS-LENNIK
 PIERARD R. Commandant (Hre) - SAINT-SERVAIS
 PIRET J. - WATERLOO
 PIRONGS P. - TONGEREN
 POULLET E. Vice-Admiraal(b.d.) - BRUGGE
 PROOT J. - GENT
 PRIGNEAUX R. Lieutenant de vaisseau 1re Cl. (e.r.)
 - HALTINNE
 PROESMANS - ROOSDAAL
 QUAGHEBEUR M. Fregatkapitein (R) - OOSTENDE
 RASSCHAERT A. Erefregatkapitein - OOSTENDE
 REMY F. - LANEFFE
 REYNIERS O. - ST. NIKLAAS
 ROGIERS M. - OOSTENDE
 ROSIERS J. Capitaine de Vaisseau - BRAINE-
 L'ALLEUD
 ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN
 SAUVAGE E. - BERCHEM
 SAUWEN J. Capitaine de Frégate (Hre) -
 BRUXELLES
 SCHLIM A. Vice-Amiral Aviateur (e.r.) Chevalier -
 BRUGGE
 SEBRECHTS M. Enseigne de Vaisseau - OOSTENDE
 SERGEANT J. - EEKLO
 SEVERIN R. - BRUXELLES
 SODERMANS F. - WEMMEL
 STEVENS J. - KOKSIJDE
 STRUMANE R. Dr. Sc., Erefregatkapitein - MOL
 SYNDICAT D'INITIATIVE DE MALMEDY -
 MALMEDY
 TABURY R. - LIEGE
 TENNECO BELGIUM N.V. - ANTWERPEN
 TERMOLLE P. - BINCHE

TERPOUGOFF A. - LA HULPE
 THIBAUT DE MAISIERES C. Capitaine de Vaisseau
 - BRAINE L'ALLEUD
 THYS R. - EDEGEM
 VAN AVERMAET-GERMONPRE M. Wwe.
 Erefregatkapitein - DEURNE
 VAN BELLINGHEN - BRAINE L'ALLEUD
 VAN BOECKEL C. Capitaine de Corvette (Hre) -
 BRUXELLES
 VAN BOGAERT H. Kapitein Geneesheer - BREDENE
 VAN BUSSEL M.-R. Korvetkapitein - GENT
 VAN CAMPENHOUT R. Capitaine de Corvette (R) -
 COURT-ST.ETIENNE
 VAN DEN BRANDE G. - LIER
 VAN DEN BULCK P. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) -
 ANTWERPEN
 VANDEN EYCKEN L. Kapitein-ter-zee -
 WILSKERKE
 VAN DER BEKEN - BOUSSU
 VAN DE VELDE D. - BRUXELLES
 VAN DE WALLE B. Erefregatkapitein - TRAIMONT
 VAN DYCK J. Vice-Admiraal (b.d.) -
 SOUTHAMPTON
 VAN EYLL B. - HASSELT
 VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1e Kl (R) -
 ANTWERPEN
 VAN HECKE L. - VILVOORDE
 VAN HECKE P. - KAPRIJKE
 VAN ISEGHEM A. - OOSTENDE
 VAN PARIJS J.-L. - GENVAL
 VERBEECK S. - MECHELEN
 VERHULST M. Amiral de Division - OTTIGNIES
 VERMAERE L. Kapitein-ter-zee - BRUSSEL
 VERMEERSCH R. - ST.-MICHIELS
 VERSCHOORIS M. - BRUXELLES
 VER. STAATSRIVIERLOODSEN - ANTWERPEN
 VITTONI V. - EUGIES
 VOGELS A. Eerste Meester Chef (b.d.) - GENT
 VRIEND. GEPENSION. ZEEMACHT - OOSTENDE
 WARNAUTS P. Capitaine de Corvette - BRUGGE
 WAUTERS L. - HOESEL
 WOUTERS J. Kapitein-ter-zee - OOSTENDE
 ZEILCENTRUM ZEEMACHT - ZEEBRUGGE

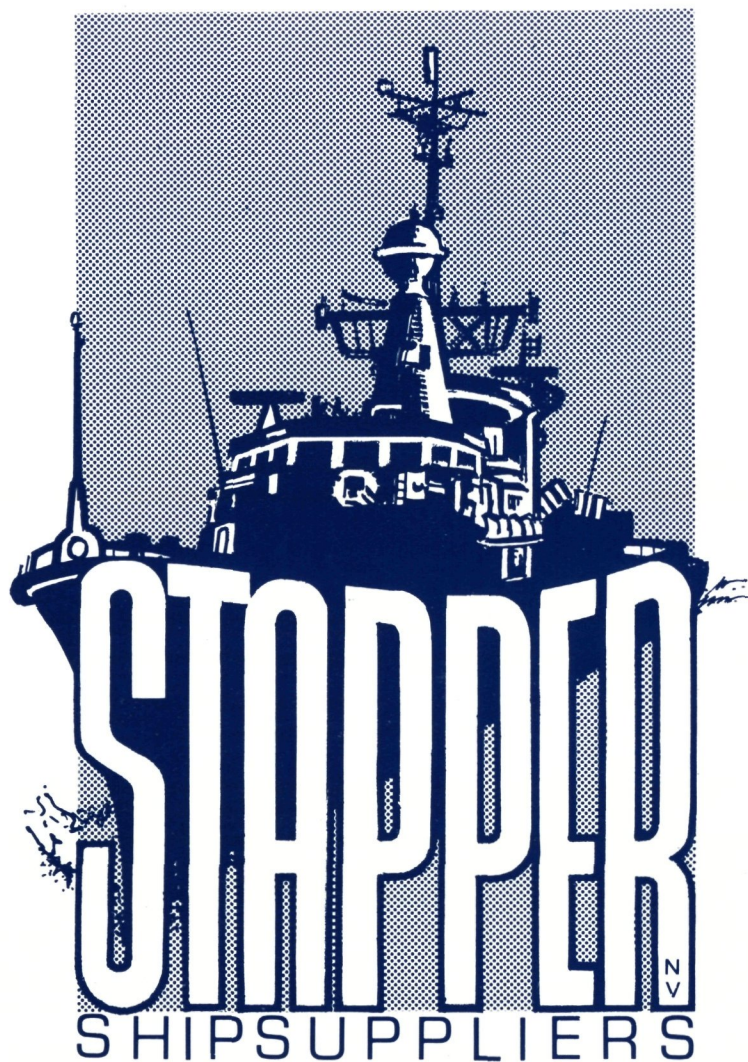
Afgesloten op datum van: 2 december 1994
 Clôturé à la date du: 2 december 1994

RENOUVELEZ VOTRE ABONNEMENT ANNUEL «MAINTENANT»

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

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





STAPPER & Co n.v.

Heizegemweg 11, B-2030 ANTWERP

Telephone: (03) 541 13 59

Telex: Antw. 33.566

Telefax: (03) 541 71 72