

Dagen van de Marine  
Journées de la Marine

Argentijne Marine

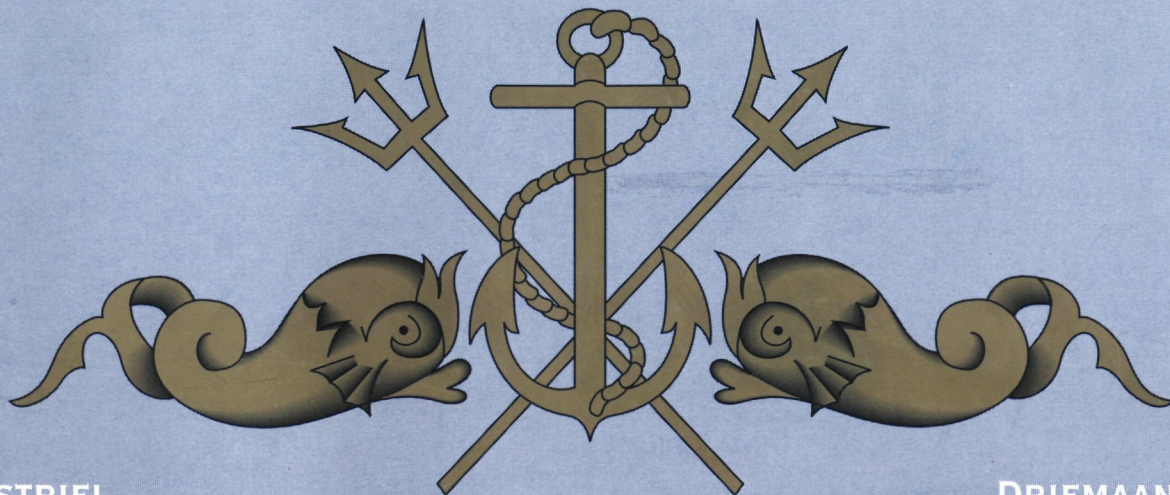
La guerre navale dans le Pacifique

Het verlies van het S/S Sigurds Faulbaums

42e jaargang - 42e année nr. 255 - '99/2

# NEPTUNUS

## *Marine*





# NEEM "NU" UW ABONNEMENT OP "NEPTUNUS"

door storting/overschrijving  
van **500,-BEF.**

op onze bankrekening  
nummer 473-6090311-30  
van NEPTUNUS, Oostende

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



# RENOUVELEZ "MAINTENANT" VOTRE ABONNEMENT A "NEPTUNUS"

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

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



## "NEPTUNUS"

**42e jaargang - 42e année nr. 255 - '99/2**

### **Directeur - Directeur:**

M.-R. Van Bussel - Peerstraat, 34 - 9000 Gent

### **Hoofdredacteur - Rédacteur en chef:**

J.-C. Vanbostal - Drie Koningenweg, 15 - 8310 Brugge

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

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

Driemaandelijks Maritiem Tijdschrift - Revue Maritime Trimestrielle  
Uigever - Editeur: **VZW Neptunus ASBL**

Postbus 17, 8400 Oostende - Boite postale 17, 8400 Ostende

Prijs per nummer: 150,-BEF

Prix par numéro: 150,-BEF

Abonnement: 500,-BEF (jaarlijks - annuel)

750,-BEF (beschermend - soutien)

1.000,-BEF (weldoend - bienfaiteur)

Abonnement buitenland: 1.100,-BEF

Abonnement étranger: 1.100,-BEF

voor rekening 473-6090311-30 van Neptunus

sur le compte 473-6090311-30 de Neptunus

Politiek en confessioneel onafhankelijk

Libre de toute attache politique ou confessionnelle

Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers -

Membre de l'Union de la Presse Périodique Belge

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

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

In België gedrukt bij "Goekint Grafics", 8400 Oostende

Imprimé en Belgique: "Goekint Grafics", 8400 Ostende

Copyright 1999 bij VZW/ASBL NEPTUNUS, Oostende

**Verantwoordelijk uitgever - Editeur responsable:**

Jean-Claude Vanbostal - Drie Koningenweg, 15 - 8310 Brugge.



# SOMMAIRE

nr.2 juli 1999  
juillet

|                                                                                                                                            |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>Dagen van de Marine</b><br><b>Journées de la Marine</b><br>door / par H. Rubbens                                                        | 83  |
| <b>Les Uniformes de la Marine belge de 1830</b><br><b>à nos jours (V)</b><br>par CPV(hre) J.-C. Liénart                                    | 87  |
| <b>Argentijnse Marine</b><br>door G.A.H. Toremans                                                                                          | 97  |
| <b>La mort du Lieutenant Victor Billet RNR</b><br>par G. Billet                                                                            | 101 |
| <b>Het verlies van het S/S Sigurds Faulbaums</b><br>door J. Van Raemdonck                                                                  | 105 |
| <b>Ces marins belges qui servirent la France...</b><br><b>François Caron</b><br>par J.-M. de Decker                                        | 109 |
| <b>Internationaal Jeugdzeilkamp CMI 1999 in België</b>                                                                                     | 112 |
| <b>De Nationale Vereniging Oudgedienden Zeemacht</b>                                                                                       | 113 |
| <b>La guerre navale dans le Pacifique</b><br>par P. Eygenraam                                                                              | 115 |
| <b>A952 Wesp en A955 Mier doen hun intrede</b><br><b>Marine is twee "werkpaarden" rijker</b><br>door F. Bruneel                            | 117 |
| <b>Une escale "Speziale"</b><br>par Saint Bernard du Spuikom                                                                               | 119 |
| <b>Charles Jonsen geeft gestalteaan 53ste promotie</b><br><b>onderofficieren</b><br>door F. Bruneel                                        | 120 |
| <b>Maritiem Panorama</b><br><b>Oostendse haven heeft belangrijke troeven in handen</b><br>door H. Rogie                                    | 122 |
| <b>L'Amandaine sauvée des eaux...</b><br>par Saint Bernard du Spuikom                                                                      | 125 |
| <b>Bezoek R2MWO museumschip Vityaz, conteststation</b><br><b>RK2FWA en Baltische vloot in Kalingrad (UA2)</b><br>door IOM (b.d.) A. Jacobs | 128 |
| <b>Nice to know</b>                                                                                                                        | 132 |
| <b>Woorden uit de zeemanskist: Kolderstok</b><br>door wijlen IOM(b.d.) J.-B. Dreesen                                                       | 134 |

|                                                                                                                                                                                      |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>De panneschuit VIII</b><br><b>De masten en tuigage (vervolg)</b><br>door Modelbouwclub "Disseltje"                                                                                | 136 |
| <b>Boekbespreking</b><br><b>"The Shipmaster's Business Companion"</b><br><b>"The Light in the Glens"</b><br><b>"One Man's River"</b><br><b>"Of Ships and Stars"</b><br>door F. Neyts | 146 |
| <b>Info marine</b>                                                                                                                                                                   | 148 |

ISSN 0028-2790

**Revue maritime trimestrielle**  
**Driemaandelijks maritiem tijdschrift**

**Directeur de la revue - Directeur van het tijdschrift**  
M.-R. Van Bussel

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

**Lay-out**  
K. De Deyne

**Vertaling, verbetering - Traduction, correction**  
J.-P. Duperroy - Mevr. A.-M. De Backere  
M. Vanderstraeten - Mevr. C. Cappon

**Dienst publiciteit - Service publicité**  
V. Segaert - C. Cappon

**Administratie - Administration**  
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje  
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique  
**Neptunus b.p./pb 17, 8400 Oostende - Tel. (059) 80.66.66**

**Service vente et abonnements**  
**Verkoop- en Abonnementendienst**  
Compte 473-6090311-30 - Rek. 473-6090311-30  
500 BEF jaarlijks / annuel  
750 BEF beschermend / protecteur  
1.000 BEF weldoend / bienfaiteur

**Raad van Beheer - Conseil d'administration**

**Président d'honneur - Erevoorzitter : J.-C. Liénart**

**Président - Voorzitter: L. Delprat**

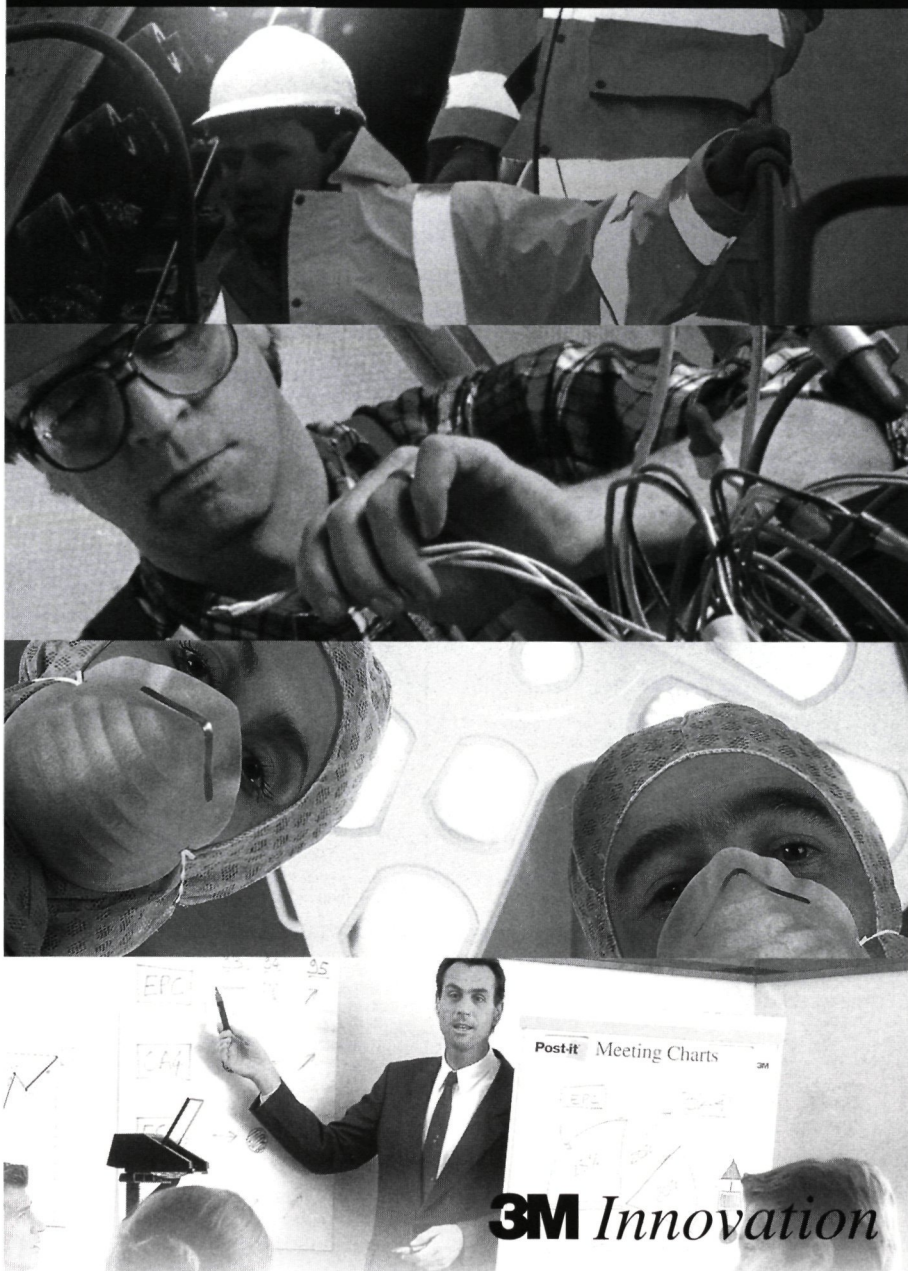
**Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise**

**Sekretaris - Secrétaire: N. Vansteenkiste**

**Beheerders - Administrateurs:**  
W. Bosteels, C. Cappon, M. Decoster, K. De Deyne, F. Devinck,  
G. Gouwy, A. Jacobs, F. Philips, H. Rogie, J.C. Vanbostal,  
P. Van Damme, E. Van Haverbeke, G. Vanlerberghe



## 3M, een wereld van oplossingen





# DAGEN VAN DE MARINE 99

## JOURNEES DE LA MARINE 99



### Algemeen programma:

De Belgische en buitenlandse schepen zijn te bezichtigen van 10.30 uur tot 12.00 uur en van 13.30 tot 17.30 uur.

### Programme général:

*Rubens*

Les navires belges et étrangers sont accessibles au public de 10.30 à 12.00 heures et de 13.30 à 17.30 heures.

### OPEN-SCHIP VAN:

### NAVIRES ACCESSIBLES AU PUBLIC:

**F910 Wielingen**

**F911 Westdiep** (Belgische fregatten - Frégates belges)

**M916 Bellis**

**M924 Primula** (Belgische mijnenjager - Chasseur de mines belges)

**A960 Godetia** (Commando-en Logistiek steunschip - Navire de commandement et soutien logistique belge)

**A962 Belgica** (Oceanografisch schip - Navire océanographique belge)

**A963 Stern** (Kustpatrouillevaartuig - Patrouilleur côtier belge)

**F558 Sibilla** (Italiaanse korvet - Corvette italienne)

**M1058 Fulda** (Duitse mijnenjager - Chasseur de mines allemand)

**F825 Jan Van brakel** (Nederlandse fregat - Frégate néerlandaise)

**M853 Haarlem** (Nederlandse mijnenveger - Chasseur de mines néerlandais)

**F235 Monmouth** (Fregat van het Verenigd Koninkrijk - Frégate du Royaume-Uni)

**F787 Commandant de Pimodan** (Franse korvet - Corvette française)

**821 Lublin** (Poolse mijnenlegger - mouilleur de mines polonais)

**Q2 Libertad** (Argentijns schoolschip - Navire-école d'Argentine)(alleen op 18/07 - seulement le 18/07)

Deelname van schepen uit Verenigde Staten, Russische federatie, Lithouwen, Ierland en Roemenië moet nog bevestigd worden.

La participation de navires des Etats-Unis, de la Fédération Russe, de la Lituanie, de l'Irlande et de la Roumanie doit encore être confirmée.



Statische demonstratie:

- van een Alouette 3 helikopter van de Marine.
- van een Seaking Westland helikopter van de Luchtmacht.
- van twee A109 Agusta helikopters van de Landmacht, (één met anti-tankbewapening, één als personenvervoer)

Tentoonstellingen van wapens, militaria en de vereniging van Belgische Marineschilders.

Infostanden van de Belgische Krijgsmacht.

Duikinitiaties

Close-combat demonstraties door de Koninklijke school voor Onderofficieren.

Vrije val demonstraties door de "Black Devils" van het Regiment Para-Commando.

Démonstrations statiques:

- d'un hélicoptère Alouette 3 de la Marine.
- d'un hélicoptère Seaking Westland de la Force Aérienne.
- de deux hélicoptères A109 Agusta de la Force Terrestre, (un avec des armes anti-char, un pour le personnel)

Expositions d'armes, militaria et œuvres de l'association de Peintres de Marine Belges.

Stand d'informations des Forces Armées belges.

Initiations à la plongée.

Démonstrations de close-combat par l'Ecole Royale de Sous-Officiers de Zedelgem.

Démonstrations de chute libre par les "Black Devils" du Régiment Para-Commando.



Havenrondvaarten met slepers van de Belgische Marine.

Optreden van de Koninklijke Muziekkapel van de Marine, het Kadettenkorps, de Franse Marine, de Canadese Krijgsmacht, de SHAPE-band en het loodsenkoor van Vlissingen.

Hondendressuur door de bewakingsdienst van de Marine en de Rijkswacht.

Visite du port à bord de remorqueurs de la Marine.

Participation de la Musique Royale de la Marine, du Corps des Cadets, de la Marine française, des Forces Armées Canadiennes, le SHAPE-band et du chœur du service de pilotage de Vlissingen.

Dressage de chiens par le service de surveillance de la Marine et de la Gendarmerie.





Tal van tentoonstellingen door vzw's ter bevordering van het Maritiem patrimonium.

Gratis kinderanimatie en een herinnering voor ieder bezoekend kind.

### DAGEN VAN DE MARINE 1999

Op Vrijdag 16, Zaterdag 17 en Zondag 18 juli in de Marinebasis te Zeebrugge.

Openingsuren: van 10.00 tot 18.00 uur.

### INGANG GRATIS

Tijdens de "**Dagen van de Marine**" stelt de Marine een aantal van haar schepen open voor het publiek.

U kunt zowel fregatten, mijnenjagers als buitenlandse schepen bezichtigen. Op deze schepen staat de bemanning tot uw dienst om al uw vragen omtrent werken en leven aan boord te beantwoorden.

Maar er is meer te beleven op het terrein van de Marinebasis. Regelmatig zullen Muziekkorpsen concerten geven en de "Black Devils" zullen vrije val sprongen uitvoeren.

De loodsen van de basis worden omgetoverd tot een heuse tentoonstellingsruimte waar verschillende onderdelen van de Krijgsmacht belicht worden alsook diverse Maritieme vzw's.

Na een dagje in zee met de Marine kan men zich verpozen met een natje en een droogje.

Nombreuses associations maritimes (ASBL) pour la promotion de la Mer.

Animations gratuites pour enfants et un souvenir pour chaque enfant visitant la base.

### JOURNEES DE LA MARINE 1999

Les Vendredi 16, Samedi 17 et Dimanche 18 juillet à la Base Navale de Zeebrugge.

Heures d'ouverture: de 10.00 à 18.00 heures.

### ENTREE GRATUITE

Durant les "**Journées de la Marine**" un certain nombre de navires seront ouverts au public.

Vous pourrez visiter aussi bien des navires belges qu'étrangers. Les équipages seront à votre disposition pour répondre à vos questions concernant la vie à bord.

Mais il y a encore plus à découvrir dans la Base Navale. Des concerts seront donnés régulièrement par différents corps de musique. Des sauts en chute libre seront exécutés par les "Black Devils".

De nombreux stands des Forces Armées ainsi que diverses ASBL maritimes vous accueilleront dans les hangars de la Base Navale transformés pour l'occasion en espaces d'exposition.

Pendant les Journées de la Marine vous pourrez vous désaltérer et goûter aux plaisirs de la table.





Venez et faites connaissance avec la Marine d'aujourd'hui, les 16, 17 et 18 juillet à Zeebrugge.

Des tickets B-événement TRAIN -TRAM sont mis en vente dans chaque gare SNCB (terminus Blankenberge). Des tickets-événement peuvent aussi être achetés aux guichets de la société de tram "De Lijn". L'arrêt du tram (Eglise de Zeebruges) se trouve à 150 mètres de la Base Navale.

De plus, la SNCB mettra gratuitement un train à vapeur en service qui reliera la gare de Zeebruges au sous-marin Foxtrot du Seafront.

## INFO JOURNEES DE LA MARINE

Pendant les heures de bureau au numéro de tel: 050/55.82.78 ou fax: 050/55.81.65



Het Argentijns schoolschip de Q2 Libertad.  
Le navire-école argentin Q2 Libertad

*Tekst-texte: H. Rubbens  
Foto-photo: L. Van Ginderen*

Kom en maak kennis met de Marine van vandaag op 16, 17 en 18 juli te Zeebrugge.

In elk station NMBS (Blankenberge als eindstation) kunt u een voordelig B-evenemententicket kopen TREIN -TRAM alsook in ieder tramloket een evenementenbiljet. De tramhalte (Zeebrugge-Kerk) tram bevindt zich op 150 meter van de Marinebasis.

Er zal ook een stoomtrein van de NMBS gratis rijden tussen het station van Zeebrugge en de Foxtrot duikboot van Seafront.

## INFO DAGEN VAN DE MARINE

Tijdens de kantooruren op het tel: 050/55.82.78 of fax: 050/55.81.65





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



## La guerre '14-'18

### Deuxième épisode

#### L'Offensive allemande

Le 4 août 1914, les armées allemandes envahirent la Belgique après que, par un ultimatum adressé au Gouvernement belge, l'Allemagne eût fait part de son intention de traverser notre territoire pour attaquer la France, et exprimé ses regrets au cas où la Belgique aurait considéré cela comme un acte d'hostilité contre elle!<sup>1</sup>

Bousculée après deux semaines de violents combats sur la Meuse, l'Armée belge fut refoulée derrière la ligne des forts du "Réduit National" d'Anvers, d'où elle se mit à harceler par d'audacieuses attaques, le flanc droit des armées allemandes qui s'écoulaient au travers de la moyenne Belgique en direction de la frontière Nord de la France. Soucieux de la menace que représentait pour leur avance ce camp retranché, dont

17 forts, non compris les redoutes, garnissaient un périmètre défensif long de 94 km, défendu par 18 régiments de forteresse et leur artillerie mobile et renforcé, en outre, de toute l'armée de campagne belge, soit près de 75.000 hommes, le Haut Commandement de l'Armée Allemande fit savoir le 9 septembre 14, au Général Von Beseler que le Kaiser lui ordonnait de prendre Anvers. Le 14 septembre tout était en place: 200.000 Allemands, et une artillerie considérable furent massés à portée de la ligne de défense de la Position d'Anvers. Le siège et le bombardement durèrent trois semaines. Pris sous un déluge de feu délivré par 40 canons de 100 mm et 130 mm, 72 obusiers de 150 mm, 48 mortiers de 210 et 5 mortiers de 305 mm, les forts s'écroulèrent les uns après les autres.

Le 3 octobre, le gouvernement et le Corps Diplomatique quittèrent la ville qui résista encore neuf jours. L'ar-

mée belge, comprenant qu'elle serait, sous peu, coupée de toutes parts et dès lors privée de tout renfort, de tout ravitaillement et du secours de 553.000 hommes promis par les Alliés français et anglais, abandonna le "Réduit National" et, se repliant en bon ordre, prit position derrière les voies d'eau: le canal de Gand à Terneuzen et l'Escaut, au Sud et à l'Ouest de Gand.

Avec la chute d'Anvers et de ses forts, l'armée perdit quelque 32.000 hommes: les uns furent faits prisonniers par les Allemands et les autres se réfugièrent au Pays-Bas et y furent internés.

Les renforts alliés arrivèrent enfin: les 8.000 fusiliers-marins de l'Amiral Ronarc'h débarquèrent à Gand le 8 octobre, et une division de "Royal Marines" britanniques qui était arrivée dans les derniers jours de la résistance d'Anvers et avait pu, heu-

<sup>1</sup> Extrait de l'ultimatum allemand du 2 août 1914



reusement être évacuée avant la reddition de la ville. Mais il fallut hélas encore se replier et le Roi prit la décision d'établir l'armée belge en défensive sur l'Yser. Le 18 octobre 1914 la bataille de l'Yser allait commencer: elle allait durer quatre ans.

## Les marins dans la tourmente

**E**t nos marins, qu'étaient-ils devenus au cours de cette débâcle?

Lorsqu'il se fut avéré inévitable d'abandonner la Place d'Anvers, les chaloupes-canonnières reçurent l'ordre de se replier sur Ostende. Pensant passer librement par la mer, elles descendirent l'Escaut et pénétrèrent dans les eaux hollandaises où elles furent arraisonnées. Les Pays-Bas, appliquant en cela, à la lettre, le traité de 1839, et ne voulant pas donner prétexte à mettre leur neutralité en doute, ne permirent donc pas à des navires de guerre étrangers de passer par ses eaux territoriales. Nos navires furent, dès lors, mis à la chaîne et les équipages, au nombre de 200 hommes, matelots et gradés, furent internés à Rotterdam.

Le Capitaine de vaisseau de Borghgrave, leur chef, n'était heureusement pas parmi eux. Ayant embarqué quelques 200 soldats blessés et malades évacués des hôpitaux d'Ostende et de Bruges et ayant chargé l'importante encaisse de la Banque Nationale d'Ostende sur la malle Ostende-Douvres, le "Stad Antwerpen", il avait appareillé, le 22 août, à destination de Dunkerque. Là, rien n'étant prévu pour accueillir ses blessés, il dut reprendre la mer et rallia Le Havre où, après avoir débarqué son or et ses blessés, il embarqua des soldats belges rescapés de la 4ème Division d'Armée et échappés des combats de Namur et il les ramena à Ostende avec un chargement de mortiers de campagne (des 75 Schnei-

der) destinés aux unités engagées contre l'ennemi.

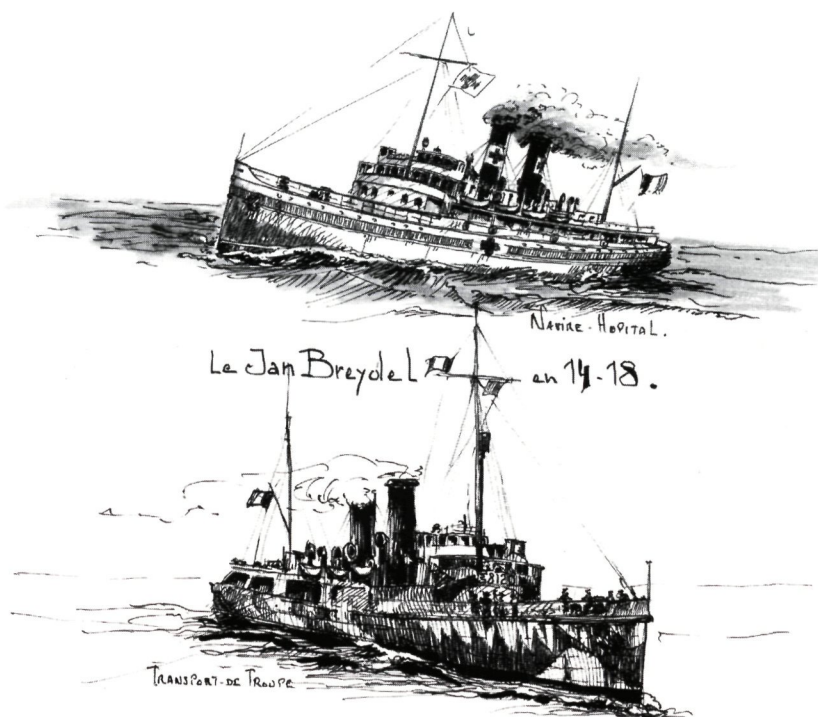
Arrivé à Ostende le 2 septembre, il eut la très désagréable surprise de se voir accusé de désertion "pour être sorti du royaume sans autorisation!". Bien que reconnu non coupable, le valeureux capitaine de vaisseau fut mis illico en disponibilité et pensionné dès la fin du même mois de septembre<sup>2</sup>.

Avec l'arraisonnement des chaloupes-canonnières, l'internement de leurs équipages et la mise à pied de son Commandant, sans relève ni remplaçant, le Service de la Défense Côtière et Fluviale disparut corps et biens. Il avait vécu 12 ans sur le papier et tenu deux mois et quelques jours en opération.

On peut supposer que suite aux rapports datant du 4 septembre, émanant du Service de Défense Côtière et Fluviale, on organisa à la hâte, le 1er octobre 1914, ce qu'on appela le service des annexes flottantes, et le service des Transports maritimes et flu-

viaux qui furent établis dans deux bases navales improvisées l'une à Zeebruges, l'autre à Ostende; tout fut placé sous les ordres du Général du génie Cuvelier qui était en charge de tous les Transports militaires. Celui-ci, usant du droit d'angarie,<sup>3</sup> réquisitionna tous les navires se trouvant dans nos ports et put ainsi sauver les approvisionnements militaires et évacuer les blessés. Mais le repli se poursuivant devant l'avance allemande, il fallut bientôt abandonner aussi Ostende et Zeebruges et rallier des ports français derrière le front de l'Yser; ce furent Calais, Dunkerque, Le Havre et Cherbourg. Quatre paquebots de la ligne Ostende-Douvres prirent également part à cette évacuation: les "Ville de Liège", "Léopold II", "Rapide" et "Princesse Clémentine".

Lorsqu'éclata la guerre, la flotte de mer de la Marine de L'Etat se composait de 10 paquebots: cinq navires à aube: les "Princesse Clémentine", "Marie-Henriette", "Léopold II", "Rapide" et "Princesse Henriette",



<sup>2</sup> Voir L. Lecomte: Les ancêtres de la Force Navale p. 301

<sup>3</sup> Le droit d'angarie, en droit international signifie le droit, pour un Etat, de réquisitionner sur son territoire des biens meubles (navires, automobiles, etc.) appartenant à des étrangers.



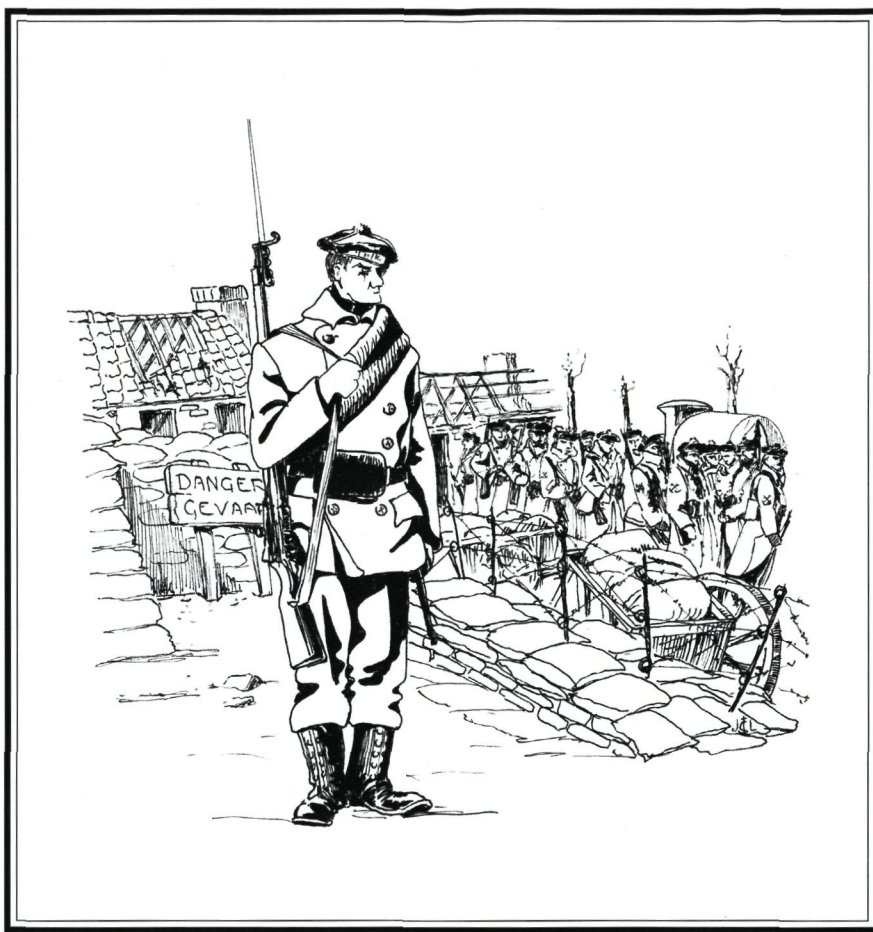
ainsi que cinq navires à turbines et à hélices dont la vitesse pouvait atteindre 21 noeuds: les "Stad Antwerpen", "Ville de Liège", "Jan Breydel", "Pieter de Coninck" et "Princesse Elisabeth".

Dès la mobilisation générale, le 1er août 14, l'Administration de la Marine mit ses meilleurs paquebots à l'abri des raids allemands, les uns à Anvers c.à.d. le "Breydel" et le "P. de Coninck"; et les autres c-à-d. la "Ville de Liège" et la "Princesse Elisabeth" furent envoyés s'amarrer loin dans le canal Ostende-Bruges.

La présence à Anvers des paquebots rapides vint bien à point au gouvernement qui s'y trouvait réfugié. C'est ainsi que le 31 août un ballon dirigeable allemand, ayant bombardé Anvers et des bombes ayant atteint le palais royal de la Place de Meir où la famille royale était installée, S.M. la Reine Elisabeth embarqua sur le "Jan Breydel" avec les trois enfants royaux, afin de les conduire en Angleterre. La souveraine revint le 7 septembre à Anvers avec le même navire afin d'y rejoindre le Roi.

C'est sur ce même navire que le Corps diplomatique évacua Anvers le 3 octobre pour Ostende d'où l'exode se poursuivit pour se terminer au Havre le 6 octobre. Ce sont encore ces malles qui évacuèrent les services administratifs des différents ministères puis des milliers de réfugiés qui fuyaient l'invasion allemande. Le 17 octobre, les Allemands entrèrent à Ostende; ils n'y trouvèrent que les malles déclassées et retirées du service qui, abandonnées tombèrent, pauvre butin, entre leurs mains. Tel fut le sort de la "Princesse Joséphine" qui fut coulée dans le canal de Bruges et de "La Flandre" qui sombra dans le chenal d'Ostende.

Nous constatons, sans trop le comprendre, que la Marine de l'Etat ne mit ses unités à la disposition de l'effort de guerre qu'à partir du mois d'août 1915, et encore! Elle les remit à l'Amirauté britannique qui les affecta au transport transmanche des troupes et des blessés.



Remarquons en passant, qu'en 1914, il n'existait dans notre pays aucune loi sur la réquisition des navires de commerce. Ce n'est qu'en février 1915 qu'un arrêté-loi l'organisa. Ainsi la flotte marchande belge qui comptait 125 navires ne put servir à l'effort de guerre que par le biais de conventions passées entre l'Etat et l'Union des Armateurs. Chose qui ne se serait pas passée si la Belgique avait conservé sa Marine Royale qui aurait de toute évidence pris, dès le temps de paix, toute une série de mesures de réquisition de navires, de constitution de bases de réserve, assorties d'une organisation chargée de leurs mouvements et de leur emploi pour le temps de guerre. Que les navires transmanche, sans emploi depuis la prise des ports belges par l'armée allemande, aient pu, tout en appartenant à l'état belge échapper à la mobilisation de tous les moyens militaires, maritimes et civils nécessaires à la défense de notre identité nationale, est tout bonnement confondant. On ne peut comprendre

cela que par la carence, causée par l'ignorance des choses de la mer, des navires, des marins et des transports maritimes, imputable aux "terriens" qui ont laissé, en supprimant la Marine militaire, un vaste créneau dégarni dans l'ensemble des mesures prises pour la défense du pays.

Nonobstant les remarques amères et désabusées qui précèdent, nous devons reconnaître, en toute justice, que les malles Ostende-Douvres, commandées et armées par des courageux capitaines et équipages belges, firent tout leur devoir et même plus que leur devoir. Bravant les dangers des sous-marins allemands et des mines marines ennemies plantées sur leur route, jour après jour, nuit après nuit, ils transportèrent sans relâche les blessés évacués du front, et y ramenèrent des troupes fraîches en une noria épuisante et sans fin. On estime que nos navires ont couvert au cours de la guerre quelque 4.000 traversées et qu'ils ont transporté 500.000 blessés et plus de 2 millions de soldats.







Seule de tous ces navires, la "Marie-Henriette" se perdit sur les roches de la pointe de Honfleur (24 oct 1914).

Il faut aussi savoir que nos navires continuèrent à assurer ce service militaire jusqu'en 1922, soit quatre ans après la fin des hostilités et que seuls deux navires reprirent leur trafic passager à raison d'un voyage par jour au départ d'Ostende en 1919 lorsque ce port fut enfin dégagé des obstructions des épaves et des démolitions causées par les belligérants.

Honneur et gloire à ces marins qui, bien que "non militaires", nous donnèrent cet exemple de bravoure tranquille, digne de nos plus belles traditions maritimes!

### Calais et Gravelines

On imagine sans peine la pagaille qui dut régner à Calais et à Dunkerque avec l'afflux de réfugiés, de blessés, de navires, de bateaux de toutes sortes et de toutes nationalités lorsqu'il fut décidé, le 13 octobre 1914, au Grand Quartier Général, d'établir la base maritime belge à Calais.

Le général Cuvelier avait eu la main heureuse lorsqu'il chargea le major d'artillerie de réserve Emile F. Cornellie, assisté du commissaire de marine Léon Hennebick<sup>4</sup>, d'organiser les Services des annexes flottantes. Cornellie qui, dans le civil, était officier de Marine, Capitaine au long cours, officier sur les malles Ostende-Douvres, officier instructeur puis commandant du navire-école, était un marin accompli, un bon organisateur, un homme de décision. Arrivé à Calais avec ses "Annexes flottantes", (belgo-timide) euphémisme pour les 12 navires marchands qu'il a réquisitionnés et qui y amènent 8.000 soldats, dont les 300 hommes de la Compagnie de pontonniers du Génie d'Anvers, plus tous les approvisionnements de l'armée belge et

tout ce qu'on a pu sauver du parc d'artillerie de Zeebruges, Cornellie mit de l'ordre dans la pagaille. Il fait passer immédiatement en Angleterre quelque 36.000 réfugiés (sur les 80.000 qui se sont entassés à Calais) et 10.000 blessés au moyen de malles belges et de navires anglais qui y ont amené des renforts en personnel, en vivres et en munitions. Il s'en suit qu'à partir d'octobre déjà une noria s'établit entre Calais et les côtes anglaises qui du 13 octobre au 10 mars 1915 évacua quelque 22.000 blessés. Calais devint dès ce moment le principal port de déchargement de matériel et de renforts des armées alliées.

Pour décharger les navires, Cornellie employa les hommes sans affectation qu'il avait emmenés avec lui: la compagnie de pontonniers du Génie, les dockers du port de Calais et plusieurs centaines de prisonniers allemands. Songez que faute de moyens mécanisés de manutention il fallait en ce temps là, environ 160 hommes pour décharger, dans des délais raisonnables, une simple car-

gaison d'avoine! Faute de hangars suffisants, on utilisa les cales des navires impropres au transport par mer; c'est ainsi que quinze goélettes de la grande pêche en Islande servirent de dépôts divisionnaires.

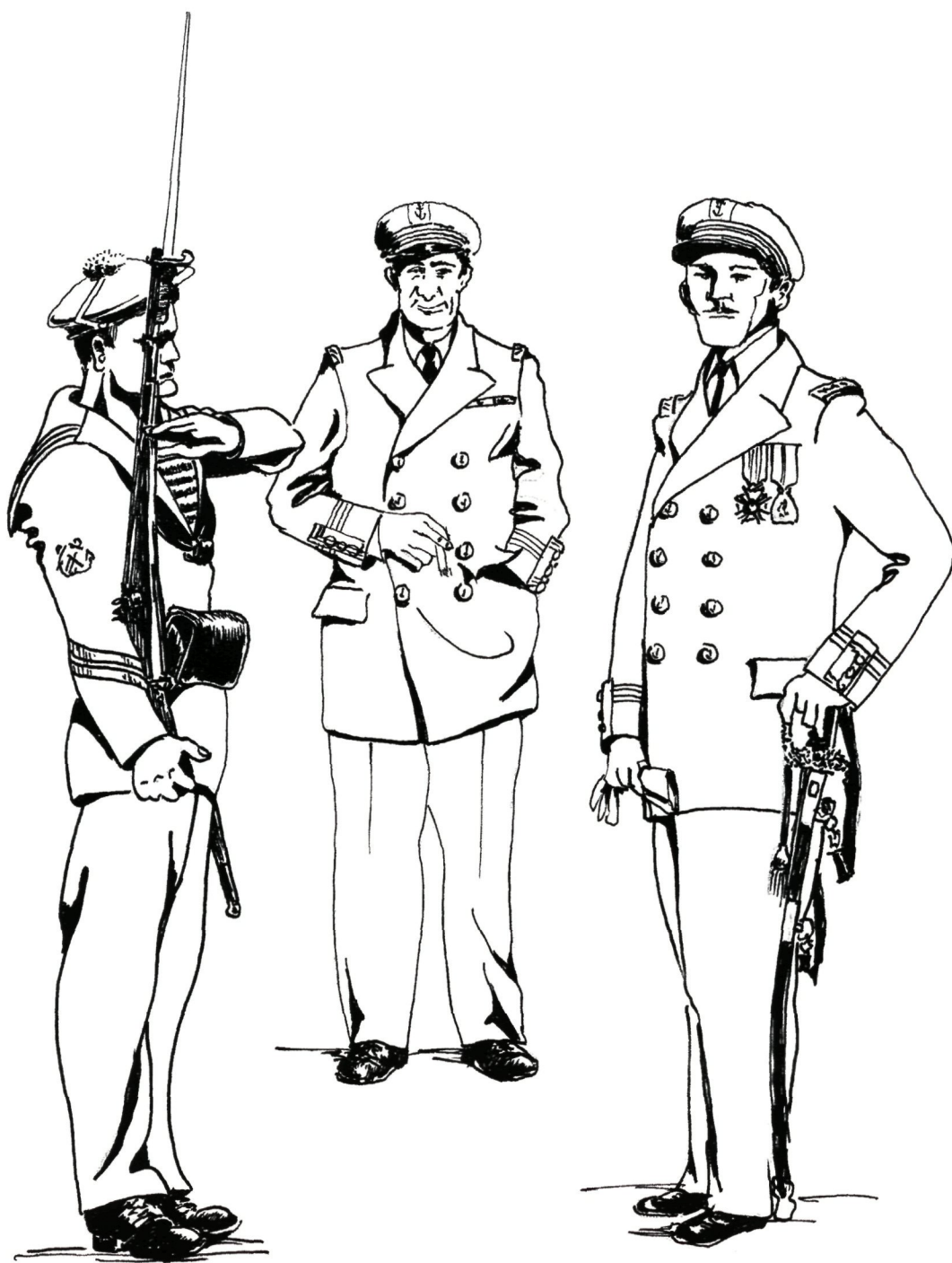
Quant au Service de transport par eaux intérieures, il ne comptait pas moins de 16 remorqueurs et 150 péniches qui amenaient renforts, munitions et vivres dans les dépôts du front.

En avril 1915, les Anglais installèrent à leur tour une base à Calais et Cornellie obtint une extension de ses services au port de Gravelines-lez-Dunkerque. Ce même mois d'avril la Compagnie des Pontonniers du Génie lui fut enlevée et fut rattachée à l'Armée en Campagne pour servir sur le front inondé de l'Yser. Il créa alors une nouvelle Compagnie dite "des annexes" composée de marins pêcheurs et de matelots de malles, qu'il fit renforcer petit à petit d'éléments en provenance de l'armée de terre. En septembre 1915, cette com-



<sup>4</sup> L. Hennebick avocat bruxellois, engagé volontaire était le seul rescapé du Service de Défense Côtière et Fluviale où il était l'adjoint du CPV de Borchgrave.







pagnie comptait 484 hommes dont 71 étaient en mer pour compléter les équipages et 169 étaient employés à assurer la garde des prisonniers, des dépôts et des services de la Base; les 244 restants étaient employés aux services portuaires.

Les cadres étaient fournis en partie par les cadets du navire-école. Eh! oui, l'Histoire est faite de ces répétitions et analogies.... En effet, dès les débuts de l'offensive allemande, 50 cadets du navire-école se rendirent auprès du Commandant de la place d'Anvers pour s'enrôler dans le nouveau Service de la Défense côtière et fluviale. Ils furent incorporés dans la Cie des Torpilleurs du Génie, casernés au fort de Burght en face duquel le navire-école était à l'ancre; mais, par mesure de précaution, nos cadets eurent à déhaler le navire plus en aval d'Anvers, entre le fort Sainte Marie et le fort Philippe, et, dès lors, passèrent au 20ème d'artillerie d'Oostuweel. Les uns furent affectés aux chaloupes-canonniers; les autres furent chargés de la batterie antiaérienne. Lorsque la flottille reçut l'ordre de se replier sur Ostende, beaucoup de cadets eurent la chance d'échapper à l'internement en Hollande, et réussirent à rallier Ostende et se retrouvèrent finalement à Calais et à Gravelines. Parmi eux le Lt. Delstanche.

Faisant enfin droit à la demande pressante du Major Cornellie, le gouvernement belge, réfugié à Sainte Adresse (Le Havre), autorisa la création d'un Dépôt des Equipages qui allait coiffer tous les services maritimes de la Base et former des marins dans les spécialités de canoniers, signaleurs et télégraphistes. Le Dépôt fut caserné au Grand Fort Philippe (Gravelines). Il comprenait un état-major, deux compagnies de marins, un peloton d'artillerie de marine, des écoles et le dépôt proprement dit. En homme prudent et habile, Cornellie oeuvra en douceur, à la faveur de la guerre, à la reconstitution de la Marine militaire. Il avait

la confiance du gouvernement belge et était assuré de l'aide de la Marine française.

Il se consacra à la formation de cadres valables et expérimentés. Pour cela, il obtint de pouvoir embarquer ses futurs cadres et ses anciens cadets sur des bâtiments de guerre français: destroyers, contre-torpilleurs et dragueurs de mines. Il obtint encore que le gouvernement lui adjoigne le "garde-pêche-navire-école" VILLE D'ANVERS, qui se trouvait depuis le début de la guerre à Lowestoft et il en fit un navire-école d'artillerie de marine.

La "VILLE D'ANVERS" était un aviso-mixte, c-à-d. qu'il pouvait marcher à la voile et au moteur. Il jaugeait 1.061 tonneaux et sa machine développait une puissance de 950 CV.

A partir du mois de juillet 1917, environ 70 de nos marins passèrent à bord des dragueurs de mines français de la 6ème escadrille de Calais, commandée par le Capitaine sur le "Pas de Calais", le "Nord", l'"Alcyon", le "Laïta" et sur les Torpilleurs 342, 343 et 344. Deux officiers, les lieutenants Delstanche et Gontiez servirent à bord du contre-torpilleur d'escadre "l'Oriflamme" de la défense mobile de Dunkerque: le premier jusqu'à la libération du pays et il entra même le premier à Ostende (évacuée par les Allemands, le 10 octobre 1918) à bord d'un navire de l'escadrille française; le second passa ensuite sur l'avisos "Ville d'Anvers".

Les Lieutenants et Enseignes Pirnay, Gontiez, Delstanche, Delande,ournay, Basiaux et le Premier-maître Schacht furent décorés de la Croix de guerre. Sur la proposition de l'Amiral Ronarc'h, les équipages fournis par le Dépôt furent cités à l'ordre du jour des armées françaises pour le courage et le dévouement avec lesquels ils avaient accompli leur délicate et périlleuse mission.

## Les uniformes portés par nos marins au cours de la guerre de 14-18

Ce n'est qu'en 1917 que le Ministère de la Défense Nationale définit le port de l'uniforme, par sa dépêche ministérielle du 5 mai.

Nous ne savons pas quand les premiers uniformes de marin furent distribués; ce que l'on peut voir par les photos qui nous sont parvenues, c'est que beaucoup de nos marins portaient, même à bord des navires français, la tenue kaki de l'armée de terre introduite en 1915. Avant cela, les pontonniers du Génie qui firent partie du premier contingent des Services maritimes de Calais, portaient la tenue du Génie d'avant-guerre: tunique et pantalon bleu foncé à passepoils et galons jaune-jonquille, képi bleu. On peut supposer aussi que les stocks d'habillement n'étaient pas suffisants pour habiller les nombreux volontaires qui se présentaient aux bureaux d'engagement des Places, ainsi que je le sais par mon propre père qui, volontaire de guerre au 9ème de Ligne, à Tournai fit toute la retraite d'Anvers en civil, muni pour toute identité militaire d'un livret d'incorporation, d'un ceinturon et d'un fusil. On peut donc se figurer que les cadets du navire-école, engagés volontaires à Anvers, gardèrent leur uniforme de marin, ce qui, après tout, était quand même un uniforme!

La seule photo en uniforme que nous possédons du Colonel Cornellie le montre en sa tenue d'officier d'artillerie et revêtu des insignes du grade de colonel, grade auquel il fut élevé en 1917.

Donc, jusqu'en 1917, on eut affaire à des marins militaires, certains en tenue de l'armée de terre et d'autres en tenue de marins du Service de la Défense côtière et fluviale, c-à-d. celle de la Marine de l'Etat.



La dépêche ministérielle du 5 mai 1917 décrit les uniformes des marins comme suit:

## Officiers

La tenue est la même que celle des Officiers de la Marine de l'Etat, (comme la portèrent les membres du Service de la Défense côtière et fluviale). Elle se compose d'un veston croisé et d'un pantalon de drap bleu foncé. Le couvre-chef est une casquette, décrite en toutes lettres, comme étant du modèle de la Marine de l'Etat : la toque et la cuve au drap bleu foncé, la visière en cuir verni; sur la toque, une ancre brodée en or est surmontée de la couronne royale du modèle indiqué (c-à-d. brodée d'or et de soie rouge). La cuve est entourée d'un ruban de soie noir et de galons d'or distinctifs des grades. On le voit donc, la dépêche reprend le modèle et l'insigne du Service de la Défense Côtière et fluviale, mais oublie de décrire la jugulaire, qui, nous le voyons sur les photos d'époque, n'est plus en câblé d'or, mais en cuir verni noir.

Le veston d'uniforme est à deux rangs de boutons dorés. Ceux-ci sont au nombre de 10, soit 5 par rang, les deux supérieurs étant cachés par les revers du veston; ils sont frappés d'une ancre qui est surjalée.<sup>5</sup> Ces boutons ne sont pas surmontés d'une couronne comme de nos jours.

Sous le veston croisé, l'officier porte un gilet de drap bleu foncé, fermant droit par 6 petits boutons d'uniforme (frappés de l'ancre surjalée).

Le linge de corps est blanc; la cravate noire est nouée en régates et non plus en noeud papillon.

Les gants prévus au règlement sont blancs, ce qui ne se conçoit que pour les services d'honneur et non pour les services de guerre.

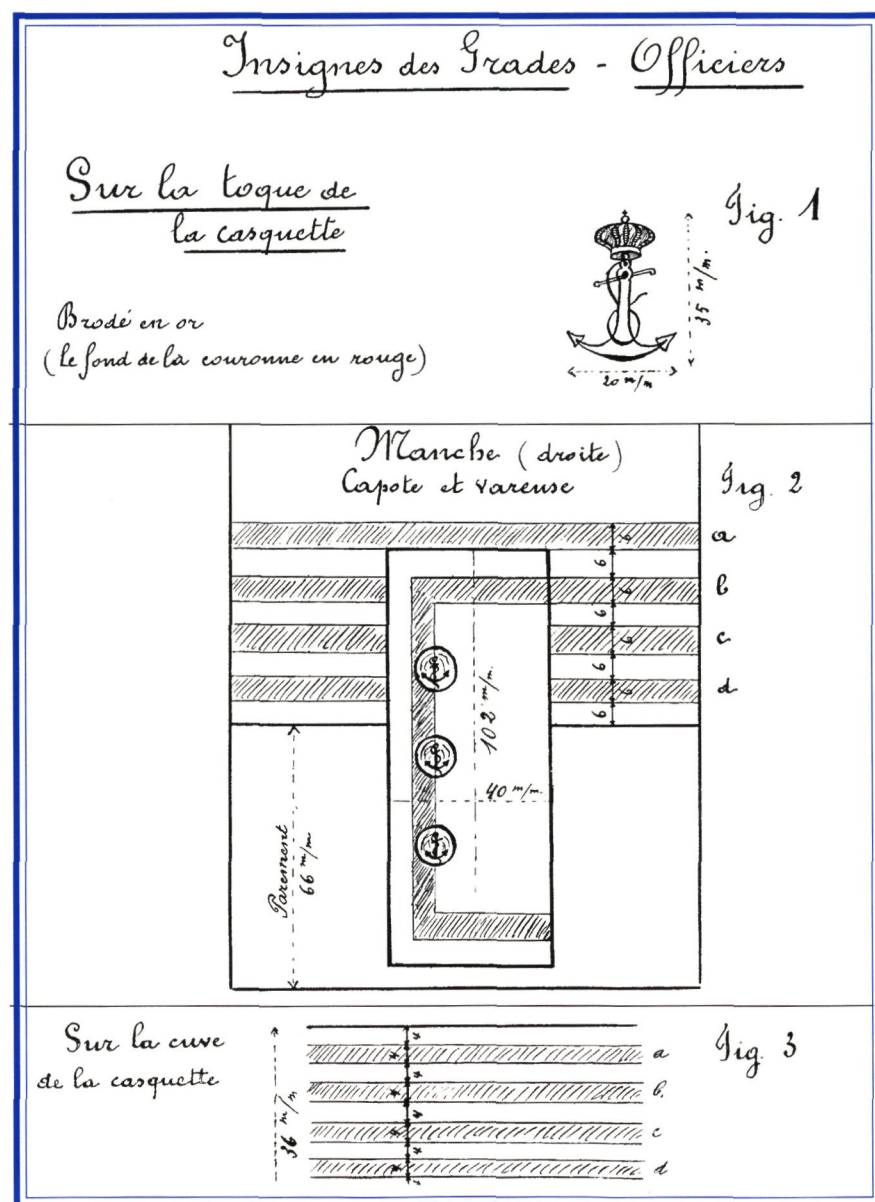
La tenue dite "d'exercice" comporte le port du ceinturon avec baudrier du modèle de l'armée de terre mais teint en noir, et de jambières noires, également du modèle de l'armée de terre.

Au ceinturon, l'officier accrochera une gaine de cuir noir contenant son pistolet d'ordonnance et son sabre.

Le "Grand Parc de Campagne" distribua en effet aux officiers, des pistolets automatiques des marques Browning et Colt. Quant aux sabres,

nos officiers durent se contenter provisoirement des sabres d'infanterie fabriqués durant la guerre; mais ils se débrouillèrent rapidement pour acquérir des sabres de marine, auprès des fournisseurs de la Marine nationale française.

De même la dépêche ministérielle, ayant omis de prévoir le port des attentes sur les épaules des vestons des officiers, ceux-ci "blessés dans leur amour-propre, en firent placer d'initiative ce qui fut "toléré", rapporte Mr Lecomte.



<sup>5</sup>Nous avons déjà expliqué plus haut que le terme "surjalé" signifie que le câblé de l'ancre (l'orin) passe autour du jas de l'ancre (le bras horizontal de l'ancre), et serpente autour de la vergue et des pattes.



Par temps froid et l'hiver, les officiers revêtiront un manteau de drap bleu foncé, coupé selon le modèle de la capote des officiers d'infanterie et muni d'un capuchon amovible.

Les insignes des grades se portent au bas des manches du veston comme du manteau, ainsi que sur la cuve de la casquette.

Ils sont définis comme suit:

Capitaine: 4 galons en or

Lieutenant de vaisseau de 1ère classe: 3 galons en or

Lieutenant de vaisseau de 2de classe: 2 galons en or encadrant 1 galon d'argent

Enseigne de vaisseau de 1ère classe: 2 galons d'or

Enseigne de vaisseau de 2de classe: 1 galon d'or

Si les galons portés sur les tenues d'uniforme ont 6 mm de largeur, ceux qui font le tour de la cuve de la casquette en mesureront 4.

Les galons portés au bas des manches seront cousus à même le parement sur lequel viendra se poser une patte de drap bleu foncé de 12 cm de haut et de 4 cm de large, ornée de 3 petits boutons d'uniforme et bordée d'un galon doré, comme indiqué sur le dessin (fig. 2).

Ceci vaut pour le manteau comme pour le veston.

Remarquons que ces uniformes ont la coupe et le drap de la Marine française; les galons plats de 6 et de 4 mm, sont également ceux de la Marine nationale tandis que la patte qui les recouvre est d'invention belge et est destinée, de toute évidence, à marquer la différence.

### L'uniforme des Sous-officiers

L'uniforme des sous-officiers est en tout point semblable à celui des officiers; veston, pantalon, gilet, manteau, chemise, cravate, jambières sont identiques. Toutefois, en tenue de travail, de mer, ou d'exercice, le sous-officier peut porter, au lieu de la chemise/cravate, un tricot

de laine bleu à haut col. Les insignes et les marques des grades sont différents de ceux des officiers.

Sur la casquette, la cocarde "noir-jaune et rouge" est piquée sur la toque et le ruban de la cuve (ht. 30 mm) porte devant, imprimé en or, un insigne au dessin semblable au sceau de l'Etat belge, mesurant 3 cm de haut sur 4 cm de large.

Les marques des grades sont:

Premier Maître: 3 galons d'or

Maître de 1ère classe: 2 galons d'or

Second Maître: 1 galon d'or et 1 d'argent

Quartier Maître: 2 galons de laine rouge

Les galons sont tissés de fils d'or, au dessin "pied de poule" et mesurant 20 mm de largeur; ils sont passepoilés de rouge comme au temps de la Marine Royale.

Ils sont posés en oblique sur le bas de la manche, de couture à couture; le bout inférieur du galon est pris dans la couture de la manche et à 6 cm du bas de celle-ci, c-à-d. sur la piqure qui borde le parement. On parle alors de la disposition "en sardine".

Le galon d'argent du Maître de 2de classe n'a que 10 mm de large et est également passepoilé de rouge; il est posé au bas du galon doré.

Les Premiers Maîtres se reconnaîtront aussi à leur casquette dont la cuve sera garnie d'un galon plat en argent, de 4 mm.

Les insignes des spécialités que portent les sous-officiers sont brodés d'or et disposés sur la manche gauche, entre le coude et l'épaule.

On leur connaît les spécialités suivantes:

Manoeuvrier (personnel de pont)

Canonnier.

Charpentier.

Voilier.

Télégraphiste.

Mécanicien.

### Les matelots

Les matelots belges portaient en 14-18 la même tenue que les marins français. Seul les en distinguait le pompon du béret, qui, pour les Français était rouge, et pour le marin belge était bleu roi.

L'uniforme du matelot est décrit comme suit:

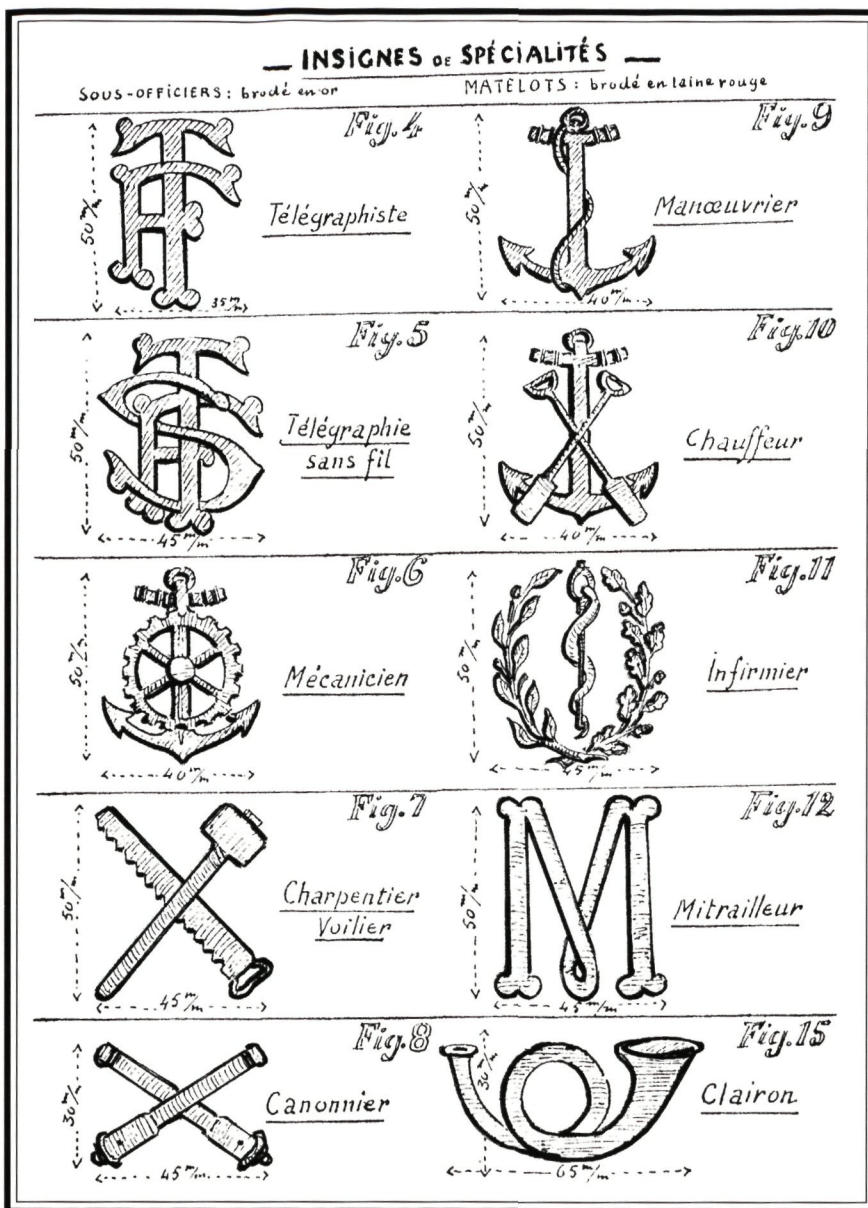
Le tissu d'uniforme est de la serge bleu foncé. Dans ce tissu on confectionnera le pantalon droit et une vareuse ou blouse de marin, dont le large col sera bordé, à quatre centimètres du bord extérieur, d'un galon de laine rouge de 2 cm de large. Ce col, en tenue de sortie, sera recouvert d'un col de coton de la Marine française qui est bleu clair, et bordé de 3 liserés blancs et dont les revers sont blanc uni.

Le paletot de mer, (veste longue, appelé aussi caban à la Marine française et "pilot-jacket" chez les Américains et chez nous) est confectionné en épais drap de marine bleu foncé. Les boutons dorés ne sont pas décrits par la circulaire: sans doute étaient-ils les mêmes qu'à l'armée de terre et frappés d'un "Lion-Belgique".

Pour l'exercice à terre, le matelot portera des jambières du modèle de l'infanterie. On voit aussi sur les photos d'époque que, comme à l'infanterie, il porte en bandoulière sur l'épaule gauche une couverture grise roulée en boudin serré, ainsi qu'un ceinturon porte-cartouchière et porte-baïonnette.

Le béret du modèle français est muni au sommet de la coiffe, d'un pompon bleu clair comme on l'a dit, et d'une jugulaire blanche faite d'un cordon élastique plat. Cette jugulaire est portée tendue par dessus la coiffe du béret et, passant sous le pompon, déforme le béret qui est supposé être maintenu en forme par un cercle d'osier (dont les matelots se débarrassent aussitôt!) La jugulaire est maintenue, en ses extrémités, par deux petits boutons bombés blancs. Elle sert bien entendu, à maintenir le béret sur la tête par grand vent.





Le ruban du béret est officiellement timbré en or de l'insigne au sceau de l'Etat belge comme le portent aussi les sous-officiers sur le ruban de leur casquette; mais on voit aussi qu'ils portaient d'autres rubans, timbrés d'or au nom d'un bateau ou d'une division, ou d'une escadrille.

Les chaussures étaient évidemment celles que portaient les fantassins de la Grande Guerre. Le linge était celui de la Marine française: il comportait donc un tricot de coton rayé bleu et blanc et un tricot de laine bleu foncé, porté sous la vareuse.

Il y avait certainement des tenues de travail en toile et des salopettes ou "bleus de chauffe". On les distingue sur certaines photos, mais la circulaire, assez sommaire, n'en parle pas.

Les insignes portés par les matelots indiquaient leur spécialité; ils étaient brodés de laine rouge et cousus sur la manche gauche des vareuses et des cabans.

Tout comme à la Marine française, le fourrier se reconnaissait au galon doré passepoilé de rouge, porté à la manche gauche, en sardine, mais au dessus du coude.

Le personnel subalterne de la Marine était armé d'un fusil Mauser belge de 1889 muni de la baïonnette 1916.

(à suivre)

CPV(hre) J.-C. Liénart





# ARGENTIJNSE MARINE

## Meer samenwerking tussen Belgische & Argentijnse marines

Op 2 maart ondertekenden de Stafchef van onze Marine, Divisieadmiraal ir. Michel VERHULST en zijn Argentijnse collega, Vice-admiraal Carlos Alberto MARRON in Buenos Aires een MOU dat de wederzijdse betrekkingen tussen beide marines zal verbeteren. Zo zullen vanaf het jaar 2000 Argentijnse officieren tijdens NAVO- en multinationale MCM-oefeningen kunnen inschepen aan boord van onze mijnenjagers. Op haar beurt zal de Argentijnse Marine onze officieren de mogelijkheid bieden in te schepen aan boord van de ijsbreker ARA Almirante Irizar tijdens de Antarctische Zomer-campagne 1999/2000 en het zeilopleidingsschip ARA Libertad.

Argentinië is ook bereid logistieke ondersteuning te geven vanuit de marinebasis van Ushuaia en Mar del Plata bij eventuele Belgische Zuidpool-expeditie.

Ondanks dat de Argentijnse Marine, samen met de Braziliaanse en Chileense, één van de 3 grootste op het Zuid-Amerikaanse continent is was zij vóór de Falklands Oorlog (Malvinas War) van 1982 amper gekend. Het was pas toen de Royal Navy de kruiser **ARA General Belgrano** tot zinken bracht, waarbij meer dan 400 bemanningsleden het leven lieten, dat de Armada Argentina de wereldpers haalde. In de periode 1974-1990 kende de Marine een gestadige groei. Niet minder dan 29 nieuwe schepen en duikboten werden in dienst genomen. Alleen al na de Malvinas War vervoegden 10 schepen de vloot. De laatste jaren verhinderen economische en financiële factoren echter een verdere uitbreiding en modernisering. In 1995 verklaarde de toenmalige Stafchef Admiraal Emilio Molina PICO dat de situatie zo dramatisch geëvolueerd was dat er nog amper 1/3 van de vloot operationeel was, 10 schepen waren onbruikbaar en 7 in zeer slechte staat.

Zijn opvolger, Admiraal Carlos A. MARRON, besloot daarom over te gaan tot drastische besparingen. De Marine schrapte de modernisering van het 52 jaar oude vliegdekschip **ARA 25 de Mayo**<sup>1</sup>, de Type 42 destroyers en de Type 204 duikboten, de bouw van 4 nieuwe Type 209 duikboten en het uit dienst nemen van het amfibische landingsschip **ARA Cabo San Antonio**, de duikboot **ARA San Luis** en 4 mijnenve-

gers (**ARA Chubut**, **ARA Neuquen**, **ARA Rio Negro** en **ARA Tierra del Fuego**). De Marinestaf overwoog zelfs de verkoop van 2 MEKO140-klasse fregatten aan de Maleise Marine, maar deze verkoop ging uiteindelijk niet door. Het "vrijgekomen budget" is nu aangewend voor de aankoop van de UH-1H helikopters en P-3C Orion MPA's, de bouw van een nieuw landingsschip voor de mariniers en de verdere uitbouw van de marinebasis in Caleta Paula, Santa Cruz.

De Marine staat in voor de controle en het verdedigen van een 4000 km lange kust met de Atlantische Oceaan, vanaf de Plata rivier in het noorden tot de grens met Chili in het zuiden (Vuurland en het Beagle Kanaal), een rivierenet met een lengte van meer dan 3000 km en de controle over een EEZ van ± 10 miljoen km<sup>2</sup>. Dit uitgestrekte gebied werd ingedeeld in 3 maritieme regio's:

Naval Area Atlantic met HQ in Puerto Belgrano, Buenos Aires;

Naval Area South met HQ in Ushuaia;

Naval Area Fluvial (de Plata Rivier en zijrivieren Parana en Uruguay) met HQ in Zarate.

De grootste marinebasis is in Puerto Belgrano (nabij Buenos Aires), de duikbootbasis in Mar del Plata en kleinere bases in Ushuaia, Deseado, Darsena Sur, Zarate en Caleta Paula. De marineacademie en andere

---

<sup>1</sup>Het schip lag reeds 10 jaar in reserve in de marinebasis van Buenos Aires



scholen bevinden zich in Rio Santiago.

Het budget van de Argentijnse Marine bedraagt ongeveer 18% van het totale defensiebudget (US\$ 3.735 miljard).

Recente politico-strategische ontwikkelingen in West-Europa hebben ook een weerslag op geo-politiek van het Zuid-Amerikaanse continent. Zo schakelde Argentinië over naar een meer democratisch regime waardoor de rol van haar strijdkrachten herzien werd. In het verleden waren het vooral de oorlogsmiddelen van de buurlanden die als vergelijkingspunt dienden om de eigen militaire strijdkrachten steeds maar verder uit te bouwen. De nieuwe politiek wordt nu gekenmerkt door het streven naar een goede samenwerking tussen deze landen met het oog op het vrijwaren van de internationale veiligheid in de Zuid-Atlantische regio.

Argentinië is een grote voorstander van deze nieuwe politiek. Het land ondertekende al verschillende MOU's met de Marines van Brazilië, Chili, Paraguay, Peru, Zuid-Afrika en Uruguay voor het organiseren van gezamenlijke vlootoefeningen. Zo neemt de Argentijnse Marine o.m. deel aan de manoeuvres FRATERNO en AEREX (Brazilië), UNITAS, MERCOSUR en GRINGO GAUCHO met de US Navy, ALTASUR (Brazilië, Uruguay, Zuid-Afrika), SIRENA (Paraguay), CIMARON (Uruguay) en VIEKAREN (Chili). Verder houdt de Marine regelmatig Passex-oefeningen met Spaanse, Franse, Venezolaanse, Italiaanse en Duitse schepen die in de regio komen.

Argentinië neemt nu ook regelmatig deel aan VN-operaties. De 1<sup>e</sup> VN operatie waaraan de Marine deelnam was aan de ONUCA in Centraal Amerika. De Marine zond in 1990 haar 4 Dabur-klasse patrouilleschepen naar de Golf van Fonseca.

Tijdens de Golfoorlog in 1990-91 stuurde de Marine 1 MEKO 360 en 1 MEKO 140 fregat, in 1993 gevolgd door het zenden van haar 3 Drummond-klasse korvetten naar Haïti voor deelname aan het maritieme embargo. Argentijnse VN-waarnemers namen deel aan vredesopdrachten in Angola, de Balkan, Cyprus, Ecuador, Peru, El Salvador, Guatemala, Iran, Irak, Mozambique, Nicaragua, de Westelijke Sahara en Israël. Door de aanwezigheid in deze verschillende conflictgebieden kan Argentinië belangrijke internationale beslissingen mee beïnvloeden.

Tegenwoordig zoekt het land ook toenadering tot de NAVO. De eerste contacten met de Alliantie dateren van 1992 toen de Argentijnse Minister van Buitenlandse Zaken de Permanente Vertegenwoordigers van de NAVO in Brussel de visie van zijn land over de internationale veiligheidspolitiek voorstelde. Een eerste echte toenadering tot de NAVO kwam er met de deelname aan de SFOR in Bosnië. Sinds februari 1998 kreeg Argentinië de status van belangrijkste "niet-NAVO lid".

Ander markant feit is het voornemen van Groot-Brittannië om haar relaties met Argentinië terug aan te knopen. De UK is van plan de verkoop van militair materiaal terug aan te vatten en dit na het 16-jarig wapenembargo. In december 1998 ondertekenden de Britse Minister van Buitenlandse Zaken, George Robertson, en zijn Argentijnse collega, Jorge Domiguez, een MOU voor een nauwere samenwerking.<sup>2</sup>

## De ARMADA ARGENTINA

De vloot bestaat uit een 76-tal schepen en het personeelsbestand bedraagt ongeveer 15.000 manschappen waarvan 2500 in de marineluchtvaartdienst en 3500 mariniers.

### 2 Santa Cruz klasse duikboten (Type TR-1700)

ARA Santa Cruz en ARA San Juan kwamen in dienst in oktober 1984 en november 1985. Oorspronkelijk plande de Marine een klasse van 6 Type TR-1700 duikboten maar de bouw van de 3<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup> boot (beiden voor 35% afgewerkt), diende gestaakt door de sluiting van de Astilleros Domecq Garcia Scheepswerf. Even werd eraan gedacht de boten in Duitsland verder af te werken maar uiteindelijk werd beslist ze te schroten. De uitrustingsstukken die reeds voorzien waren voor de 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> boot dienen nu als wisselstukken voor de ARA Santa Cruz en ARA San Juan.

### 1 Salta-klasse duikboot (Type 1200)

Tussen 1992 en 1994 kreeg ARA Salta een mid-life upgrade: de installatie van nieuwe machines, wapen- en elektrische systemen.

### 2 Hercules-klasse destroyers (Type-42)

ARA Hercules en ARA Santissima Trinidad vervoegden de Marine in juli 1976 en juli 1981.

Tussen 1983 en 1986 waren beide schepen in de reservevloot ingedeeld, met korte activeringsperiodes in 1987 en 1988. Begin de jaren 90 volgde de installatie van een nieuw Command Data systeem maar in 1996 bleek dat de ARA Santissima Trinidad enkel diende als verlener van wisselstukken voor het zusterschip. ARA Hercules blijkt nog volledig operationeel zoals aangetoond

<sup>2</sup>Argentijnse en Britse troepen werken al samen, namelijk bij de VN missies in Cyprus (sinds 1994), Bosnië en Koeweit als bij het regelmatig aanlopen van Buenos Aires door schepen van de RN die in Zuid-Atlantisch deployment zijn.



tijdens de UNITAS XXXIX-oefening in 1998. Enkel het Sea Dart missile systeem zou niet 100% werken.

#### 4 Almirante Brown-klasse fregatten (MEKO-360)

**ARA Almirante Brown, ARA La Argentina, ARA Heroína en ARA Sarandi** (vlaggenschip)

de ARA Robinson en ARA Gomze Roca aan te vatten. Beide schepen zijn voorzien om in 2001 de vloot te vervoegen.

#### 3 Drummond-klasse korvetten (Type Aviso-A69)

**ARA Drummond, ARA Guerrico en ARA Granville**

De eerste 2 in Frankrijk gebouwde schepen waren voorzien om aan de Zuid-Afrikaanse Marine verkocht te worden in 1976. Maar door het wapenembargo tegen Zuid-Afrika werd de verkoop afgelast waarna Argentinië beide schepen kocht. ARA Drummond en ARA Granville kwamen in november 1978 in Buenos Aires aan. ARA Granville werd pas in juni 1981 in dienst genomen.

#### 6 Snelboten

In 1974 kwamen de 2 in Duitsland gebouwde Intrepida-klasse snelboten **ARA Intrepida en ARA Indomita** in dienst. Vier jaar later vervoegden de 4 Baradero-klasse snelboten (Israëlische DABUR) **ARA Baradero, ARA Barranqueras, ARA Clorinda en ARA Conception del Uruguay** de vloot.

Deze schepen geven de Argentijnen een beperkte kustverdedigingsstrijdkracht. Hun aantal is echter onvoldoende om de lange kust, het uitgebreid rivierennet en havens naar behoren te beschermen.



ARA Almirante Brown

Archief

Deze fregatten kwamen in dienst tussen 1983 en 1984. De ASW-mogelijkheden van de fregatten werd aanmerkelijk verbeterd door de indienstname van de Fennec-helikopters in 1996.

#### 4 Espora-klasse fregatten (MEKO-140)

**ARA Espora, ARA Rosales, ARA Spiro en ARA Parker**

De Espora-klasse fregatten werden aan de vloot toegevoegd tussen 1985 en 1990. Oorspronkelijk waren er 6 schepen van dit type voorzien. Initieel dacht de Marine eraan de laatste 2 te schrappen maar in mei 1997, 14 jaar na de tewaterlating van het 1<sup>ste</sup> schip, werd beslist de bouw van



ARA Rosales

<sup>3</sup>Dit jaar zal de ARA Libertad te zien zijn in Rouen bij het grootste maritieme evenement van 1999 de "Armada du Siècle".



## 2 Neuquen-klasse mijnenvegers (ex-RN Ton).

### ARA Chaco en ARA Formosa

Deze 2 mijnenjagers zijn zeker niet in staat de Argentijnse havens en scheepvaartroutes in geval van een conflict mijnenvrij te houden. Op middellange termijn wil de Marine daarom haar mijnenbestrijdings mogelijkheden beter uitbouwen.

**8 patrouillevaartuigen** vooral gebruikt bij het bevoorraden van de offshore installaties en poolbases.

### 1 Olivieri klasse ARA Teniente Olivieri

3 Cherokee-klasse oceaanslepers : **ARA Commandante General Irigoyen, ARA Francisco de Gurruchaga en ARA Suboficial Castillo**

2 King-klasse korvetten : ARA Murature en ARA King gebruikt als opleidingsschip

2 ex-US Navy hoogzeeslepers: **ARA Alferez Sobral en ARA Comodoro Somellera**

20 Type LCM- en LCPV amfibische landingsschepen

### Logistieke steunschepen

De zwakste schakel in de Argentijnse Marine is het ontbreken van logistieke bevoorrading op zee.

Met het uit dienst nemen van de ARA Punta Medoanos in 1985 verloor de Marine haar enige bevoorradingsschip. Momenteel bestaat de logistieke ondersteuning uit gehuurde koopvaardisschepen.

**het transportschip ARA Rio Gallegos**

**de tanker ARA Krause**

**2 cargo-schepen ARA Astra Federica en ARA Astra Valentina**

**3 kleinere transportschepen: ARA Canal Beagle, ARA Bahia San Blas en ARA Cabo de Hornos** worden om bases in de Naval Area South en de offshore installaties te bevoorraden.

In 1998 was er sprake dat de Marine een vloottanker van de US Navy zou

overnemen maar onlangs verklaarde de Minister van Buitenlandse Zaken dat een Franse Durance-klasse bevoorradingsschip (vermoedelijk de ex-FNS Meuse) zal aankopen.

### 4 Survey en Onderzoekingsschepen

**ARA Puerto Deseado, ARA Comodoro Rivadavia, ARA Cormoran en ARA Petrel** (voornamelijk gebruikt bij Antarctische opdrachten)

### 1 ijsbreker

**ARA Almirante Irizar**



ARA Libertad

*Auchiet.*

### 1 zeilopleidingsschip

**ARA Libertad** - het bekendste schip van de Argentijnse Marine, dat elk jaar een trainingskruisvaart met de laatstejaarsstudenten van de Marine-academie maakt naar Azië, Afrika, Australië of Europa.<sup>3</sup>

### 11 zee- en havenslepers

#### TOEKOMST

Topprioriteit is de bouw van een nieuw amfibisch landingsschip en logistieke steunschepen.

Op middellange termijn zal de Marine de sensoren, de wapen- en communicatiesystemen aan boord van de Santa Cruz-klasse duikboten, de

MEKO-300 en 140 klasse fregatten en A-69 korvetten moderniseren.

Op lange termijn hoopt de Argentijnse Marine opnieuw over het nodige budget te kunnen beschikken om een nieuw vliegdekschip in dienst te nemen. Ondanks het verdwijnen van de ARA 25 de Mayo heeft de Marine haar marineluchtvaartdienst behouden. Haar gevechtspiloten hebben de mogelijkheid om in te schepen aan boord van het Braziliaanse vliegdekschip Minas Geras en "carriers" van de Amerikaanse Marine.

Op het vlak van personeel introduceerde de Marine ook enkele veranderingen met o.m. de reorganisatie van de marinestaf, nieuwe hiërarchische structuren, een herziening van trainings- en opleidingsprogramma's, en dames zullen voortaan deel kunnen dienst nemen bij de Marine.

Tot slot overweegt Argentinië ook de afschaffing van de militaire dienstplicht.

Admiraal MARRON is er van overtuigd dat Argentinië een belangrijke rol zal vervullen in de uitbouw van een maritieme Zuid-Amerika. Hij beschouwt het dan ook als één van zijn hoofdbetrachtingen ervoor te zorgen dat zijn Marine over de nodige middelen kan beschikken om niet enkel de belangen van de natie veilig te stellen, zowel voor de eigen kust als over zee, en in staat zal zijn haar opdrachten naar behoren te vervullen.

Daarom moet de Armada Argentina een echte "blue water" Marine worden bestaande uit een vloot van oppervlakteschepen, duikboten, een marineluchtvaartdienst, een goede logistieke ondersteuning en met een amfibische capaciteit.

### Met dank aan:

**Mr. GROSSI - Militaire Attaché, Argentijnse Ambassade**

**Admiraal Carlos Alberto MARRON - Stafchef van de Argentijnse Marine**

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



# La mort du Lieutenant Victor Billet RNR

## Introduction

Afin de pouvoir concevoir ce qui a précédé le 19 août 1942 et mené le fondateur de la Section Belge aux Opérations Combinées, voici un aperçu de ses tribulations:

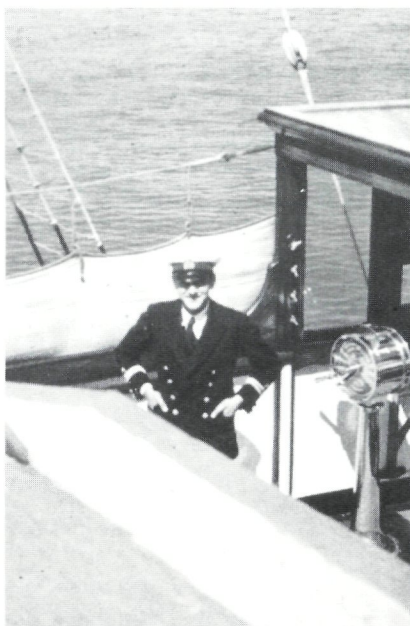
En juillet 1940, le lieutenant de la Marine de l'État, Victor Billet, offre ses services à l'amirauté britannique et soumet son projet de fonder une entité belge dans la Royal Navy, dans le but de recréer une Marine Royale Belge.

En octobre 1940, l'amirauté le nomme Lieutenant RNR (Royal Navy Reserve) et la Marine de l'État le désigne comme Officier de Liaison auprès de sa Section Belge de la Royal Navy.

Ce projet n'a guère l'approbation de nos autorités. Le défaitisme règne dans le gouvernement Pierlot, non seulement freine-t-il toute initiative de réforme de nos forces armées, mais n'a nullement l'intention de doter la Belgique d'une Marine Militaire.

Suite aux protestations de Billet à l'encontre du gouvernement Pierlot pour son attentisme et son refus de permettre la formation d'une flottille belge de vedettes rapides MTB/MGB (Motor Torpedo- & Gun Boat), Pierlot l'évince de sa Section en août 1941 et le révoque en janvier 1942 de la Marine de l'État (x), tout en exigeant la même mesure de l'amirauté.

Cette demande belge occasionne un litige entre l'amirauté et nos autori-



Lieutenant de vaisseau Billet (1935-1936) à bord du Princesse Joséphine Charlotte

tés. L'amiral Dickens, Officier Principal de Liaison auprès des Marines Alliées, décide de mettre Billet en congé avec solde, tout en lui donnant des missions intermittentes.

Le 16 mai 1942, l'amirauté le transfère aux Opérations Combinées, où Billet reçoit le commandement du LCT 159 (Landing Craft Tanks) de la 2ème Flottille LCT's, qui a comme mission de débarquer les chars canadiens du "14th Army Tank Battalion, The Calgary Regiment".

Billet est adopté par les canadiens et se fait trois amis, le Lt. Colonel Andrews, le Capitaine Stanton et le Lieutenant Richardson. A l'annulation du raid sur Dieppe, "Operation Rutter", le Lt. Colonel Andrews obtient que Billet soit nommé le 14

juillet "Naval Liaison Officer" auprès du 14ème bataillon.

Entre-temps le Sub. Lt. Cooke RNVR (Royal Navy Volunteer Reserve) prend le commandement du LCT 159 et est remplacé comme second par le Lt. Bateson RNVR.

Fin juillet, l'amiral Dickens obtient la mutation et promotion de Billet aux "Coastal Forces" (Forces Côtières) avec le grade de Lt. Commander. Sachant le raid sur Dieppe à nouveau d'actualité sous le nom de "Operation Jubilee", Billet lui demande une prorogation afin de participer avec ses amis à ce coup de main.

L'insistance du Lt. Colonel Andrews et l'influence de son précédent chef, le Lt. Commander "Earl" Beatty RN, font que l'amiral Dickens accorde ce délai.

De mon futur livre, un extrait du Chapitre VIII intitulé:

## La fin du HM LCT 159 (3)

Le 16 août, c'est le branle-bas de combat à Seaford. Le Lt. Billet prend congé de ses amis, il doit se rendre chez le Lt. Commander "Earl" Beatty, commandant du Groupe 8 de la 2ème flottille LCT's, à la base de Beaulieu-River.

Grâce à Beatty, tout est pour le mieux. L'amiral Dickens a donné son accord; le Lt. Billet participera au raid à condition de ne pas débarquer et de prendre immédiatement après le raid, l'affectation de Lt. Commander aux Forces Côtières.

(x): En 1944 le gouvernement s'est ravisé! Le 15 juin 1944, un Conseil des Ministres commissionne le Lieutenant de l'Administration de la Marine, Victor Billet, au grade de Premier Lieutenant à partir du 1er juin 1942, avec une ancienneté de 6,40 années.



Beatty a même prévu qu'il retrouve son premier équipage avec cette différence, qu'il assistera le Sub. Lt. Cooke comme second.

Entre parenthèses, ce compromis qu'un lieutenant, toujours officier de liaison chez les canadiens, prenne l'affectation d'un de la Navy, et d'autre part, le transfert du Lt. Bateson au Groupe 6 de la 7ème Flottille à bord du LCP 159 (Landing Craft Personel) occasionnera des témoignages contradictoires pour les intéressés.

Sachez aussi, qu'en prévision du raid, le LCT 159 porte maintenant le N°3 et les défenses ont été renforcées.

Le LCT 3 dispose d'un petit ballon de barrage et l'armement a été doublé par le montage de deux tourelles avec deux canons "Oerlikons" 20 mm supplémentaires devant le pont inférieur. D'autre part, aux communications du genre sémaphore et par lampe Aldis, on prévoit un équipement de radio en surplus. Tous ces changements portent l'équipage de 12 à 17.

Le 17 août au soir, la deuxième flottille quitte sa base pour se rendre à Portsmouth. Le lendemain, Cooke et Billet supervisent l'embarquement des sapeurs avec leurs explosifs, le bulldozer suivi des trois chars "Churchill" et enfin l'arrivée des deux groupes qui assureront la reconnaissance et la liaison des deux plages de débarquement à Dieppe avec leur bataillon et Quartier-Général à bord du destroyer "HMS Calpe", car le LCT fait partie de la première vague d'assaut de six LCT's.

A la soirée du 18 août, les péniches et navires sont en rade devant Portsmouth. Le LCT 3 prend position à côté du LSI (Landing Ship Infantry), "HMS Queen Emma" ou par hasard le Lt. Depoortere RNR de la Section Belge fait partie de l'équipage. Billet reçoit la permission du Capitaine Gibbs RN de monter à bord. C'est ainsi, qu'avant le raid, deux braves belges certains de donner une leçon aux allemands, boivent quelques verres ensemble. Avant de prendre congé, on boit le dernier en portant un toast au succès du raid, et Billet ob-

tient pour ses hommes quelques provisions, des cigarettes et une bouteille de whisky.

Vers minuit, les navires et péniches sous l'escorte de canonnières et destroyers, précédés par deux flottilles de dragueurs de mines, font cap sur Dieppe.

03.30 heures, tout est calme, sur le pont: Cooke, Billet et Mc Donald boivent une tasse de thé tout en veillant, contemplent dans la pénombre des petits chalands avec les commandos interalliés, deux canonnières et des navires à peine perceptibles qui les entourent. Une partie de l'équipage se restaure au mess, qui se trouve juste en dessous de la cuisine. Grâce à la générosité de la "Queen Emma", le cuistot prépare en extra du bacon....sans oeufs.

03.47 heures, c'est environ au moment où les dragueurs de mines allaient rebrousser chemin qu'un obus éclairant illumine le ciel, nos bâtiments sont surpris par cinq "E-boats" et trois chasseurs de sous-marins qui escortaient un convoi allant vers Dieppe.

Le LCT 3 ouvre le feu et un obus perforant traverse la rampe de débarquement, passe par dessus les caisses d'explosifs, dérange une pile de pots de peinture, file dessous le pont inférieur à tribord et termine son trajet dans le mess.

Pendant cette bataille rangée de quelques minutes, plusieurs petites em-

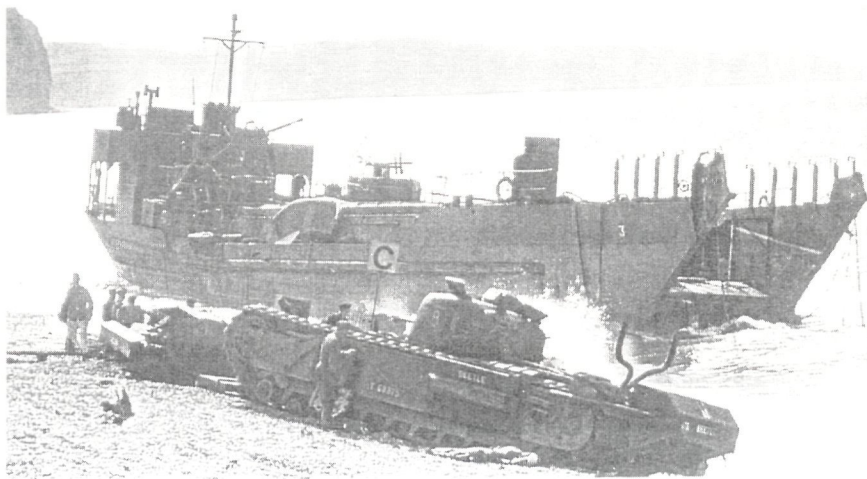
barcations sont coulées et dispersées. A première vue les dégâts matériels à bord sont minimes, mais des victimes sont tombées. Un matelot et le "Sergeant-Major" Tough qui se trouvaient pas loin du bulldozer sont légèrement blessés, mais dans le mess il y a un mort et des blessés.

Vers 05.00 heures, les canadiens mettent les moteurs de leurs chars en marche.

05.15 heures, le LCT tombe sous un feu intensif de l'artillerie allemande et suite à une forte déflagration sous la ligne de flottaison, le navire est désarmé et commence à dériver vers le port.

A environ 500 mètres de la plage, le canonnière de l'Oerlikon-tribord est gravement touché. Deux marins surgissent du pont inférieur où se trouve la timonerie, le délivre de ses sangs, tandis que le premier se harnache au siège, le deuxième traine le blessé vers la timonerie. Le temps de tirer quelques salves, le nouveau canonnière est blessé à son tour, parvient à convaincre son copain arrivé à son secours que tout va bien, par ces quelques mots: "I can make it", tire encore pendant quelques minutes pour être à son tour gravement blessé. Son collègue prend sa place.

Entre-temps, le chef-mécanicien Mc Cornick a certainement travaillé ferme dans la salle des machines, car le LCT vibre et le boucan des moteurs "Dnieper" se fait à nouveau entendre.



La péniche est échouée à 500 mètres de la jonction des plages "Rouge" et "Blanche". Sur la plage un de ses chars immobilisé



05.25 heures, à environ 350 mètres de la plage, Billet se porte à l'avant et ordonne aux matelots Scholes et Shanahan, respectivement au treuil manuel à tri-et babord, d'abaisser la rampe de moitié afin de donner au Capitaine Purdy du premier char une vision du champ de bataille. Le LCT est touché par des tirs de mortiers. Dans le vacarme il y a un malentendu, Purdy sachant le retard sur l'horaire et voyant la rampe s'abaisser donne l'ordre "Advance, driver". Le char fonce, heurte la rampe, et sous le poids de ses 40 tonnes, sectionne la chaîne gauche de la rampe, tout en blessant le matelot Shanahan et bascule à moitié dans la mer. Cooke commande aussitôt la marche arrière et manoeuvre en zigzagant, libérant ainsi le char qui coule dans environ 3,50 mètres d'eau. Malgré ses efforts, le soldat Percy Aide ne peut sauver son capitaine de la noyade, et de ses trois copains, seuls Ibister et Hudson atteignent sain et sauf la plage. Entre-temps des sapeurs emportent Shanahan à l'arrière et Billet s'est rendu au pont afin d'assister Cooke. Délivré du char, Cooke commande "Full ahead", n'a pas le temps de donner l'ordre d'actionner les treuils pour jeter l'ancre à jet, que le LCT accuse un coup direct sur le pont et la timonerie. Le Sub Lt. Cooke, le Lt. Billet et le timonier sont tués net.

### Les témoignages:

Brigadier-general "Stoney" C.A. Richardson, 14th ATB-Calgary Regiment.  
Lt. Commander C.M. Morrell RNVR de l'État-Major de l'Amiral Dickens.  
Capitaine Depoortere de la Force Navale, ex-RNSB.  
Able-Seaman L.G. Glenister, Corporal V.C. Léonard et Trooper P. Aide.

### Équipage et canadiens à bord du LCT 159(3) le 19 août 1942 L'équipage:

Barnett F.W. O/Sea RN PJX326298  
Billet V.L.G. Lt. RNR  
Birtle LAC/RAF 621861  
Carroll W.P. O/Sea RN P/JX322780  
Cooke W.H. Sub.Lt. RNVR  
Dart H.G. L/Sea RN PSR 178  
Glenister L.J. AB/RN P/JX264103  
Mc Cormick G. Ch/M/Mech RN P/MX79534.  
Mc Donald T.W. PO/Tel RN C/JX133198.  
Neville A.S. AB/RN P/JX263954  
Owen H.E. O/Sea RN P/JX322112  
Rawlinson E.G. Sgt.RAF 516826  
Robinson S.W. O/Sig RN P/JX322615  
Scholes R. STO RN D/KX95753

"Personne n'aurait pu survivre à cette explosion", sic le Caporal Vernon C. Léonard, qui confirme ainsi le témoignage du 1er matelot L. G. Glenister. Et il met fin aux controverses concernant les rumeurs et la mort de mon père, car il peut m'affirmer que le Lt. Billet ne faisait nullement partie du groupe de liaison canadien.

Vers 05.40 heures le LCT s'échoue avec fracas, et avant de suivre son groupe, le caporal Léonard se retourne, voit son brave canonnier, que personne ne viendra remplacer, affaîssé sur son siège. Trois héros que Vernon Léonard n'a jamais oublié.

Pendant que les chars débarquent, un obus explose au milieu du bâtiment et empêche le Bulldozer de quitter la péniche.

Il ne faut pas longtemps au feu ennemi pour réduire au silence le dernier pompom et Oerlikon. Parmi les décombres on compte une bonne dizaine de blessés et de morts parmi les sapeurs, tandis que parmi l'équipage, la plupart sont blessés et quatre ont trouvé la mort.

Le soldat Percy Aide sera blessé, mais est le seul des canadiens à revoir l'Angleterre le 19 août, tout comme Mc Donald, le seul rescapé de l'équipage.

### N.B.

- Le 19 août, 2 officiers et 14 membres de l'équipage manquent à l'appel et sont portés disparus.
- Le 29 août 1942, l'amirauté confirme que le Lt. V. Billet RNR est porté disparu lors du raid sur Dieppe.
- Le 2 décembre 1944, l'amirauté assume que le Lt. V. Billet RNR a perdu la vie aux approches des, ou sur les, plages de Dieppe et délivre un certificat de décès le 20 décembre 1945.

#### Mes sources:

- La documentation de mon père.
- Documents de la Royal Navy, HMS Centurion (Pay & Pensions Accounts) et de la "War Pensions Agency".
- La documentation de l'ex-Sub. Lt. J. Panton RNVR (LCT 302), et de Mr. Gordon Hurley (Dieppe-Roll).

*Texte et photos: G. Billet*



Shanahan D. L/STO RN D:KX88688  
Smithard J.A. AB/RN D/JX255627  
Weaver W.H. AB/RN P/JX264156

Hôpital militaire, rapatrié de l'Allemagne en octobre 1943 (Invalide).  
PG.N°25863, Stalag 344, Lamsdorf-Oberschkesein.  
PG.N°856, Stalag 8B, Teschen.

### Les canadiens:

#### "The Liaison Tank Beach Party":

White Beach:

D.E. Welch.

Red Beach:

Leonard.

#### "The 14th Army Tank Battalion, The Calgary Regiment":

Tank "Bull":

Hudson, P.W. Aide.

Tank "Boar":

Paquette, A. Chick.

Tank "Beetle":

son, B. Skinner.

#### "The Royal Canadian Engineers":

60 a 85 sapeurs.

Capt. A.H. Turney, Sq. Sgt. Major A.H. Tough, Cpl.

Capt. C.R. Eldred, Sq. Sgt. Major R. Cordner, Cpl. V.C.

Capt. D.G. Purdy, Cpl. W.D. Ibister, Tpr: W. Stewart, L.

Sgt. J. Sullivan, Lcpl A. Poirier, Tpr: A. Birston, E.

Lt. G. Drysdale, Tpr: R. Milne, R. Anderson, S. Hodg-

### Chargement:

5 tonnes d'explosifs, 200 de fumigènes (Smoke Floats), un Bulldozer et trois chars Churchill I..

### Les victimes:

Morts au Champ d'Honneur: Capt. Purdy, Sq. Sgt. Major Cordner, Cpl. Welch et Tpr. Stewart.

- Chez les sapeurs plus de 75% de victimes.

- A part le soldat P.W. Aide, qui reverra l'Angleterre le 19 août, les autres canadiens seront prisonniers.

O/Sea: Ordinary Seaman  
LAC/RAF: Leading Aircraftman  
L/Sea: Leading Seaman  
AB/RN: Able Seaman  
Ch/M/Mech: Chief Motor mechanic  
P.O/Tel: Petty-Officer Telegraphist  
O/Sig : Ordinary Signalmen  
PG: Prisonnier de Guerre

STO: Stoker  
L/STO: Leading Stoker  
Sq. Sgt: Squadron Sergeant  
Sgt.: Sergeant  
Lcpl: Lance - corporal  
Cpl: Corporal  
Tpr: Trooper  
DSM: Distinguished Service Medal.

*Terry J. Cl.*

### Sorry

Een verwisseling van foto's heeft zich voorgedaan in onze laatste nummer (nr. 254). Op pagina 29 in het artikel over Luitenant-ter-zee Victor Billet (1902-1942) moet de foto vervangen worden door de hier afgebeelde foto.

LTZ Billet is de 6de van links op de eerste rij





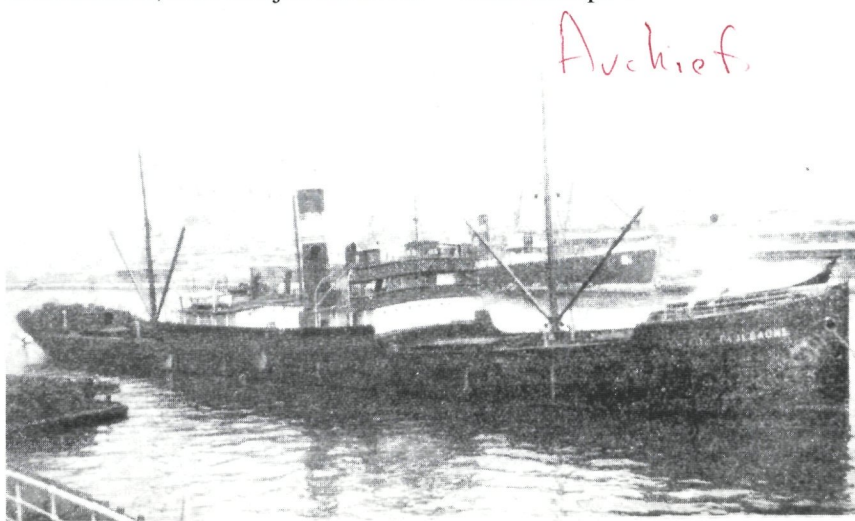
# Het verlies van het S/S *Sigurds Faulbaums*

Het S/S *Sigurds Faulbaums* was een stoomschip van de *Max Faulbaums S.S. Line*, dat onder Letse vlag voer<sup>1</sup>. Dit schip bevond zich op het moment van de Russische invasie van de Baltische staten in 1939 te Riga. Om te vermijden dat het in Sovjet-handen zou vallen, werd het zo snel mogelijk met hout geladen, en naar Brugge gezonden. Eenmaal in België aangekomen, besliste de bemanning bij het schip te blijven, en de verdere ontwikkelingen af te wachten. Om in hun levensonderhoud te voorzien, zagen ze zich verplicht om machineonderdelen en andere inventarisstukken te verkopen.

Naar aanleiding van de Duitse invasie van de Lage Landen op 10 mei 1940, besliste de Belgische regering het schip in beslag te nemen, omdat de *Max Faulbaums S.S. Line* een Duitse mede-eigenaar had. Om deze 'oorlogsbuit' veilig te stellen besloot men hem te evacueren naar een Britse of Franse haven. Het Marinekorps, de in september 1939 opgerichte Belgische Krijgsmarine, werd met deze taak belast. Op 15 mei werden de machines geïnspecteerd, en in slechte staat bevonden. Daarop werden de riviersleper *Baron de Maere* en de zeesleepboot *Graaf Visart* van het Marinekorps naar Brugge gezonden om de *Sigurds Faulbaums* alsnog te kunnen evacueren. Aanvankelijk had men het plan opgevat om het schip langs de binnenwateren naar een Franse haven te slepen. De diepgang bleek echter te groot. Daarom werd beslist de evacuatie via de Noordzee uit te voeren.

Op 18 mei arriveerde de *Sigurds Faulbaums* te Zeebrugge. Luitenant Graré, de commandant van het tweede escadrille van het Marinekorps, kreeg het bevel om alle uitgaande vaartuigen zoveel mogelijk te beladen met lood, zink en rijst. Hiervoor

gen echter magnetische mijnen gelegd op de rede van Zeebrugge. De Italianen weigerden op grond van dit gevaar nog mee te werken. Daarom werd beslist een bemanning samen te stellen uit tien vrijwilligers van het Marinekorps<sup>2</sup>.



*Sigurds Faulbaums* werd door de Belgische regering in beslag genomen in 1940.

mocht burgerlijke mankracht worden opgeëist. Er werd met afgevaardigden van het bedrijf *La vieille Montagne* overeengekomen dat hun lood, dat zich in de haven van Zeebrugge bevond, aan boord mocht worden genomen van het Letse schip. Om de *Sigurds Faulbaums* te bemannen werd de volledige bemanning van het Italiaanse koopvaardijship *Foscolo* – dat na een Duitse luchtaanval voor Knokke tot zinken was gebracht – opgeëist, met toestemming van de Italiaanse consul. Luitenant Seron van het Marinekorps zou het bevel voeren. In de nacht van 19 op 20 mei werden er door Duitse vliegtui-

Op 20 mei raakte het plan van de Engelse admiraliteit bekend om de havens van Zeebrugge en Oostende tijdens de volgende nacht te blokkeren. De *Sigurds Faulbaums* moest om deze reden nog diezelfde dag worden weggesleept. Tegen de avond kwam echter het bericht dat de blokkade was uitgesteld.

Het laden van het schip ging door tot 22 mei. Zowel burgers als mariniers namen deel aan dit werk. Volgens de militaire verslagen werd ongeveer duizend ton lood aan boord genomen. Rond vier uur 's middags kreeg luitenant Seron bevel het la-

<sup>1</sup> Dit schip, met een tonnenmaat van 3256 brutoton, was in 1913 gebouwd bij *J. Blumer & C°* in Sunderland (bouwnummer 216) onder de naam *Dingle Bank* voor rekening van *Dingle Shipping C° Ltd.* uit Liverpool. Nadien kwam het in Franse handen onder de naam *Anglet*. Na de Eerste Wereldoorlog voerde het weer de Engelse vlag, als *Nordeflinge*. Pas in 1937 werd het schip tot *Sigurds Faulbaums* herdoopt.

<sup>2</sup> De bemanning was als volgt samengesteld: luitenant Seron als commandant, tweede meesters Denis en Bronée, kwartiermeesters Cools, Francolet en Timmermans, matrozen Gombert, Pepinghouse, Corneil en Verbruggen.





De zeesleepboot Graaf Visart

den stop te zetten, en de *Sigurds Faulbaums* in gereedheid te brengen om Zeebrugge te verlaten. Het schip moest door de *Graaf Visart* en de *Baron de Maere* naar de Downs (dit is een vaargeul tussen de 'Goodwin Sands' en de kust van Engeland) worden gesleept, alwaar het moest worden overgedragen aan de Engelse autoriteiten, tegen een ontvangstbewijs. Om elf uur 's avonds vertrok het konvooi richting Engeland. Reeds ter hoogte van de havenpier van Zeebrugge werd de schroef van de *Baron de Maere* geblokkeerd door onhandige manoeuvres met de sleepkabel. Luitenant Seron besliste de reis toch verder te zetten. De *Baron de Maere* werd op sleeptouw genomen door de *Sigurds Faulbaums*, die zelf werd voortgetrokken door de *Graaf Visart*.

De volgende dag (23 mei 1940) werd de bemanning van de *Sigurds Faulbaums* rond 12 u 10 plots opgeschrikt door een luide explosie aan het achterschip. Een enorme geiser, bestaande uit water, stukken hout en lood, vloog in de lucht. Het achterschip verdween nagenoeg onmiddellijk in de golven. Het werd al snel

duidelijk dat de *Sigurds Faulbaums* aan het zinken was. Nagenoeg de gehele bemanning wist zich met behulp van een reddingsboot en een vlot in veiligheid te brengen. Luitenant Seron werd echter meegezogen in het tweede ruim, maar kon zich uiteindelijk toch nog redden door twee wrakstukken als vlot te gebruiken.

Ondertussen was de bemanning van de *Baron de Maere* er in geslaagd de sleepkabel van het zinkende schip los te maken. Ook zij verlieten hun geblokkeerd vaartuig door middel van een reddingssloep. De *Graaf Visart* wist zich eveneens te bevrijden van de zinkende *Sigurds Faulbaums* en begon onmiddellijk hulp te bieden aan de drenkelingen. Alle slachtoffers konden aan boord van deze sleepboot worden gehesen. Een half uur later werd de *Baron de Maere* op sleeptouw genomen, en de reis richting Downs verdergezet. Luitenant Seron en de bemanningsleden van het gezonken vrachtschip werden in het dagorder van het Marinekorps voor hun moed geprezen: "*Le lieutenant Seron et 10 volontaires ont montré le plus grand courage en*

*s'embarquant à bord du 'Sigurds Faulbaums', bateau de 5600 tonnes qu'il s'agissait de remorquer dans des conditions très difficiles de Zeebrugge en Angleterre. A hauteur du Westhinder, le 23 mai à 12h10 le bateau coula et tout l'équipage fut heureusement sauvé. Je suis heureux de pouvoir féliciter le lieutenant Seron et son équipage"*.

Aanvankelijk was men ervan overtuigd dat de *Sigurds Faulbaums* op een magnetische mijn was gelopen. Onderzoek in de logboeken van de Duitse onderzeeboten tijdens de Tweede Wereldoorlog heeft echter aangetoond dat een torpedo van de 'Type IIB U-boot' U9 verantwoordelijk was voor het verlies van het vrachtschip. Deze logboeknotities geven ook een aantal gegevens die tegenstrijdig zijn met de rapporten van het Marinekorps<sup>3</sup>. Twee torpedo's werden afgevuurd, waarvan er slechts één doel trof. De bevelhebber van de U9 – Wolfgang Lüth – was er trouwens van overtuigd dat hij een belangrijk militair transportschip tot zinken had gebracht. Hij interpreteerde de aanwezigheid van twee sleepboten rond een 'neutrale' vrachtvaarder en het feit dat Belgische mariniers aan boord waren verkeerdelijk als een bewijs voor het (militair) belang van de lading.

Na de Tweede Wereldoorlog werden er verscheidene bergingspogingen ondernomen om de waardevolle lading van de *Sigurds Faulbaums* te recuperen. Men ondervond echter problemen om het wrak te lokaliseren. Momenteel is de *Sigurds Faulbaums* weer erg actueel, omdat ze misschien zal moeten worden gelicht in het kader van de verdieping van de vaargeul voor de Belgische kust. In tegenstelling tot wat onlangs in de pers werd gemeld (artikel in Het Volk van 10 december 1998), had het schip echter geen deel van de goudvoorraad van de Nationale Bank aan boord.

<sup>3</sup> Volgens deze Duitse bron zou het schip pas om 12u54 tot zinken gebracht zijn, en dit op 51°21'NB en 2°35'OL. Het zou ook 21 minuten (en geen twee minuten) geduurd hebben vooraleer het vrachtschip onder de golven was verdwenen.





De riviersleper Baron de Maere

Bronvermelding

C.H.D. Box 1. FN.

Kriegstagebuch van de U9, op microfilm.

LECONTE, L., Les ancêtres de notre Force Navale, Bruxelles, 1952.

ROHWER, J., Axis submarine successes 1939-1945, Cambridge, 1983.

S.S. Sigurds Faulbaums, M.S. Nippon, in : Wandelaer et sur l'eau, 315 (1954), blz. 278-279.

SCARCERIAUX, P., La surprenante aventure du vapeur de prise 'Sigurds Faulbaums', in: Wandelaer et sur l'eau, 377 (1956), blz. 163-167.

*Foto's: L. Van Ginderen  
Tekst: J. Van Raemdonck*



# MULTI

## ALGEMEEN- EN SCHEEPSBOUWKUNDIG STUDIE- EN INGENIEURSBUREAU

**ENGINEERING • PLANNING & BUDGETTERING • BEREKENINGEN**

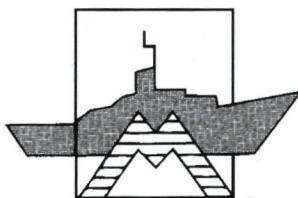
**SUPERVISIE • DESIGN • VEILIGHEIDSTOEZICHT**

Bazelstraat 206  
9150 Kruibeke

Tel: 32-3-227.30.51  
32-3-774.43.55

Fax: 32-3-227.27.31  
32-3-774.43.55

Studiebureau



**MULTI N.V.**

Bouwkunde

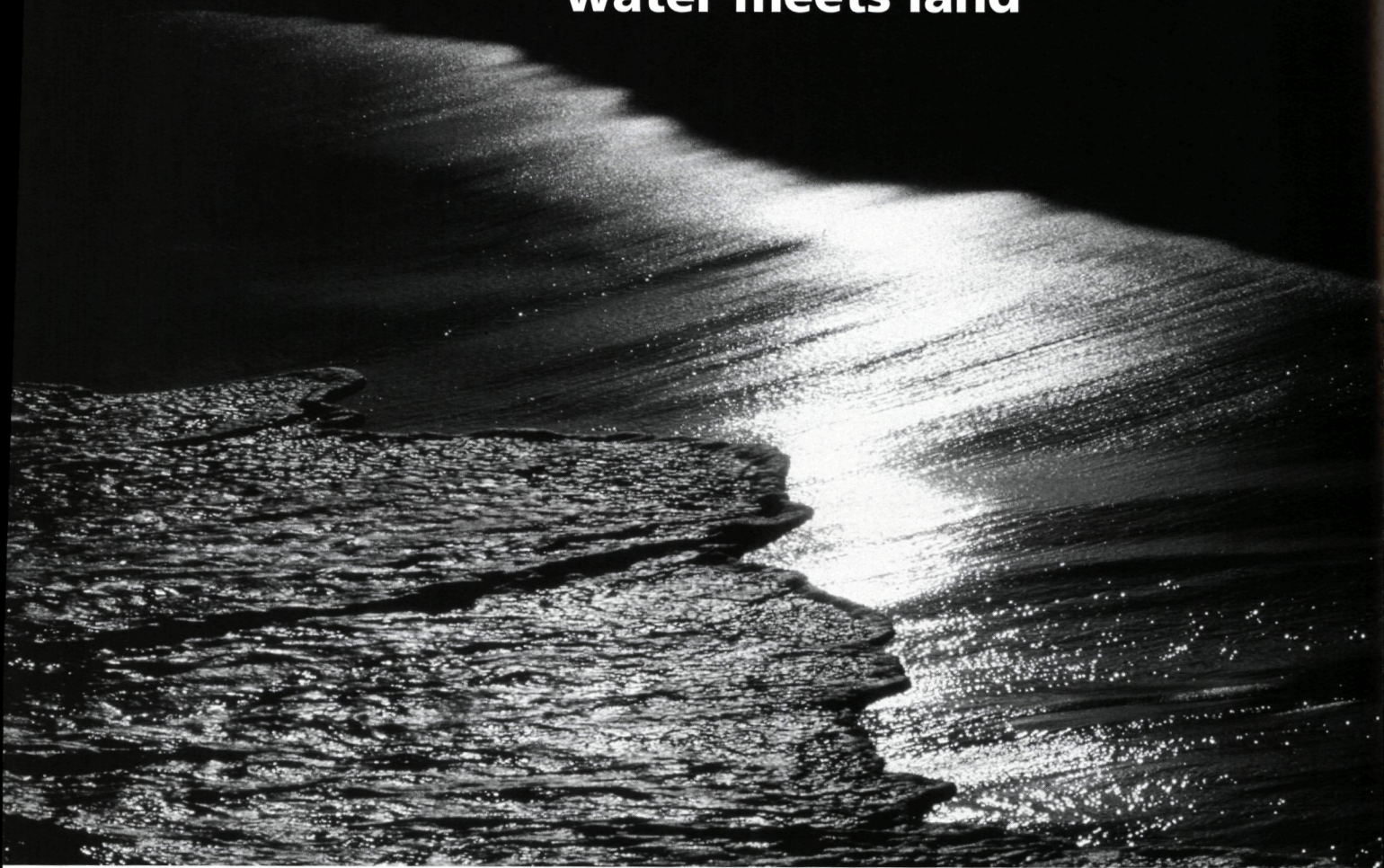
Scheepsbouw

Mechanica

Electrotechniek



**Wherever  
water meets land**



**there is experience, research  
and loyalty**

Onderhoudsbaggerwerken - Aanleggen en herstellen  
van stranden - Opspuitingswerken- Zand- en  
grindwinning op zee en op rivieren - Vrijbaggeren en  
bergen van wrakken - Milieutechnieken - Offshore  
werken



**N.V. BAGGERWERKEN  
DECLOEDT EN ZOON**

Maatschapp. Zetel: Bredensesteenweg 20-21 - 8400 Oostende - Tel. + 32.59/32 17 89 - Fax + 32.59/32 01 61  
Exploit. Zetel: Tijdokstraat 24 - 8380 Zeebrugge - Tel. + 32.50/55 97 97 - Fax + 32.50/55 97 00  
Administr. Zetel: Fr. Rooseveltlaan 11 - 1050 Brussel - Tel + 32.2/647 75 10 - Fax + 32.2/647 44 94



# Ces marins belges qui servirent la France...

## FRANÇOIS CARON



Nous clôturons cette série d'articles consacrés aux plus illustres de nos compatriotes qui servirent la France sur mer, par l'évocation de la carrière de François Caron qui, à l'instar de Paul Crombet, servit aussi les Pays-Bas, mais dans l'ordre inverse et à une époque très différente.

Né à Bruxelles en 1600, il émigra très tôt aux Pays-Bas avec sa famille pour des raisons de convictions religieuses, un phénomène courant à l'époque.

D'un esprit aventureux, rêvant de voyages en mer et d'expéditions lointaines, il arpenta, des semaines durant, les quais d'Amsterdam en quête d'un hypothétique embarquement.

Une occasion finit par se présenter. Il fut engagé comme cuisinier - ce qui n'était pas exactement ce dont il avait rêvé, mais faute de grives... - sur un trois-mâts de la Compagnie Néerlandaise des Indes Orientales, fondée au début du siècle dans le but

d'arracher aux Portugais le monopole du commerce dans les mers des Indes.

Intelligent et avide de s'instruire, le jeune homme dévorait, entre ses heures de quart, tous les livres traitant d'hydrographie et de cartographie qu'il pouvait trouver à bord.

Apprécié par ses supérieurs qui voyaient en lui plus qu'un chef coq, ceux-ci lui confièrent, au bout d'un temps, les fonctions de subrécargue, avant d'être nommé chef des comptoirs commerciaux créés par la Compagnie au Japon. En 1640, il fut désigné comme ambassadeur auprès de l'Empereur. Une carrière fulgurante s'il en est! Il étudia le pays, s'y fit des amis et publia un ouvrage intitulé "Beschrijving van het machtig koninkrijk Japan".

Formose étant tombé sous la coupe des Hollandais en 1644, Caron fut chargé de pacifier la grande île, dont il fut nommé gouverneur. Il cons-

truist une solide forteresse à l'embouchure du fleuve Tamsui et y livra de rudes combats aux redoutables "Che Fouan", des coupeurs de tête qui terrorisaient le pays. Bientôt l'ordre régna à nouveau à Formose.

En 1644, nous retrouvons notre compatriote à Batavia; ville fondée quelque temps plus tôt par un autre compatriote, l'Anversois Pieter van den Broeck, où il dirigea les établissements créés par les Hollandais dans l'île de Java.

Entre-temps, en France, Colbert, ministre de Louis XIV, fasciné par la réussite et la prospérité apportée à leur pays par la Compagnie des Indes Orientales tant britannique que néerlandaise, avait réussi à convaincre le souverain et la nation toute entière de créer une entreprise similaire. La Compagnie Française des Indes Orientales vit le jour en 1664. Objectif social: le commerce avec les



pays de l'Océan Indien et de l'Extrême-Orient. Ils étaient, désormais, trois à se concurrencer sur le même terrain.

Pour amadouer le Shah de Perse et le Grand Mogol et les mettre dans son jeu, Colbert leur envoya des ambassades et des cadeaux somptueux. Restait à trouver "the right man" pour diriger la compagnie. Ses agents attirèrent l'attention du ministre sur la personne de Caron "qui faisait merveille au service des Pays-Bas".

Colbert n'hésita pas une seconde. Il offrit à Caron un pont d'or pour qu'il accepte la direction générale de la jeune Compagnie. Sans beaucoup de scrupules, celui-ci accepta et passa au service des Français.



Jean Baptiste Colbert

La première mission qu'on lui confia fut la colonisation de Madagascar, cette immense île de l'Océan Indien découverte au XVe par le Flamand Geeraert De Conninck.

Lorsque notre homme y débarqua, le seul signe de l'occupation française était Fort Dauphin, une petite citadelle abritant une maigre garnison démoralisée. Pour le reste, c'était le désordre le plus total. Les attaques des tribus locales avaient fait fuir la plupart des colons. L'administration était corrompue jusqu'à la moelle. L'anarchie!

En deux temps, trois mouvements, François Caron remet de l'ordre dans tout cela. Il quadrille l'île de détachements de cavalerie, la pacifie, la

parcourt en tous sens, parlemente avec les chefs locaux, fonde des comptoirs, construit des villages, un hôpital, purge l'administration de ses éléments les plus corrompus. En un mot: rétablit l'ordre dans la colonie.

En 1665, il acquiert la nationalité française

Deux ans plus tard, notre compatriote embarqua à la Rochelle sur une flotte commandée par le marquis de Mondevergue et s'en alla fonder la colonie française de Surate en Inde. Il y créa un établissement, qui connut bientôt une insolente prospérité. Fini le monopole anglais et hollandais du commerce des produits tropicaux. Colbert jubilait. De même que Louis XIV. En 1671, le souverain décora François Caron de l'ordre de Saint Michel, en témoignage d'appréciation.

Le grand cordon de cet Ordre lui fut apporté par l'amiral de la Haye arrivé à Surate avec l'escadre de Perse, forte de dix navires.

L'ascension fulgurante de Caron n'alla pas sans susciter des jalousies et des intrigues tant à Versailles qu'à Surate. Des clans se constituèrent pour et contre notre compatriote.

Pourquoi avoir déplacé une aussi importante flotte pour apporter à Caron une simple décoration? Parce-que celui-ci avait réussi à convaincre le Roi de fonder une nouvelle colonie. A Ceylan, cette fois, dans la baie de Trinquemalé. Ceylan que les Hollandais considéraient comme une chasse gardée!

L'occupation fut décidée et l'escadre française, emportant notre compatriote, quitta Surate le 21 février 1672. Elle rencontra l'escadre hollandaise au large du cap Cormorin. Elle comptait douze bâtiments.

L'amiral de la Haye voulut l'attaquer, mais Caron l'en dissuada, alors que l'issue d'un combat éventuel ne faisait aucun doute puisque, contrairement aux Hollandais fatigués et rongés par les fièvres, les Français étaient frais et en bonne santé.

Du coup, des rumeurs de trahison en faveur de ses anciens employeurs se mirent à courir au sujet de Caron.

Conviction qui se renforça lorsque celui-ci s'opposa à ce que les Français bombardent la citadelle de Trinquemalé défendue par les Hollandais.

Caron se défendit de toute collusion avec les Hollandais dans une longue lettre qu'il adressa à Colbert, qui expliquant qu'il connaissait personnellement tous les chefs indigènes de la région et que leur donner d'assister à des batailles entre Européens ruinerait, à jamais, le prestige de ceux-ci en Extrême-Orient. Il fallait, au contraire se partager, par la diplomatie, les zones d'influence. Le bon sens même!

Mais le bon sens, on le sait, est une denrée rare. Les escarmouches entre les deux flottes se multiplièrent.

Au début, les Hollandais pensaient que l'escadre française ne ferait qu'une courte escale à Trinquemalé. Lorsqu'ils eurent constaté que ce n'était pas le cas, ils adressèrent aux nouveaux arrivants une sommation d'évacuation en bonne et due forme. Ce à quoi ceux-ci répondirent que le propriétaire de l'île, le sultan de Ceylan, leur en avait fait don. Les Hollandais ne pouvaient se prévaloir d'aucune précédente possession. Les hostilités reprirent: capture d'un bâtiment ravitailleur français, d'un poste français de la pointe Breton, etc.

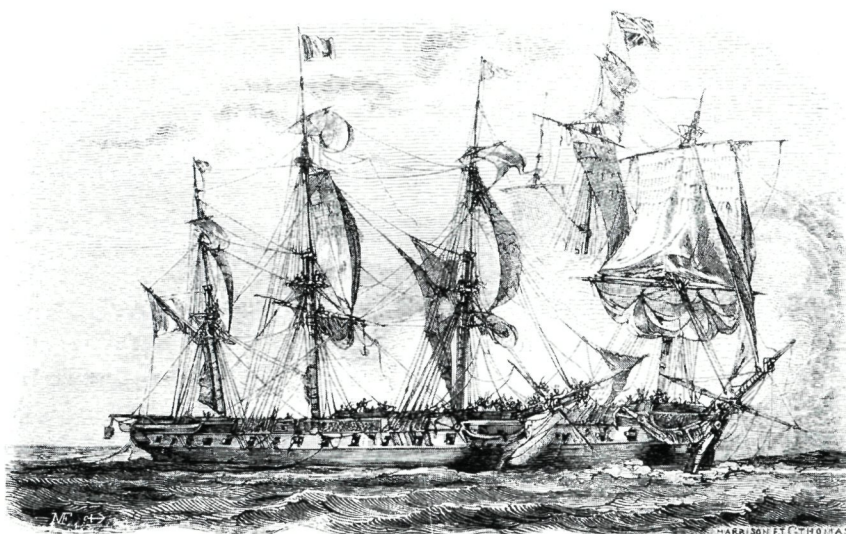
Pendant ce temps là, François Caron, semblant se désintéresser de l'affaire, effectuait des sondages dans la baie et établissait des cartes de celle-ci. Il donna son nom à la principale île qu'elle abritait.

Ceci fait, il entreprit de persuader l'amiral de la Haye de ne pas s'obstiner et de quitter Ceylan. Ce qui fut fait en Juillet 1672.

Alors que François Caron avait longtemps exercé un ascendant considérable sur l'amiral, le courant, désormais, ne passait plus entre les deux hommes. De la Haye n'avait-il pas envoyé à Louis XIV une lettre dénonçant sa conduite?

"Mr Caron a toujours eu une grande connaissance des particularités des affaires des Hollandais dans tout le





L'énigme reste entière, mais une chose est certaine, c'est que François Caron a sa place dans les rangs des grands expansionnistes de l'Histoire.

*J.-M. de Decker*

temps que nous avons été à Ceylan. Cela m'a souvent surpris. Il sait toutes les affaires qu'il ne me confie que lorsque je les ai déjà apprises par d'autres voies..."

Accusation grave, car elle revenait à mettre en cause la loyauté de François Caron à l'égard de sa patrie d'adoption!

Les ennemis qu'il comptait en France obtinrent son rappel à Paris. Assez paradoxalement notre homme accueillait cette décision avec soulagement. Il allait pouvoir se disculper auprès de Colbert et du souverain. Il n'en eut pas l'occasion. Le

vaisseau de l'escadre, le "Jules", sur lequel il avait pris place avec sa famille, sombra corps et biens à l'embouchure du Tage, en mars 1673. Seul un de ses fils survécut au naufrage.

On parla longtemps de celui-ci à Paris. Deux camps s'étaient constitués. D'après les uns François Caron avait trahi la France au profit de la Hollande. D'après les autres il avait été victime d'une cabale de la part de fonctionnaires incompetents et envieux qui craignaient par dessus tout que Louis XIV n'adopte son plan de réforme complète de l'organisation des colonies.

#### Bibliographie:

R. Crabbé: La conquête de la mer.

C. Brone et H. Devos: Les Belges et la mer.

de Burbure de Weezembeek: Une anthologie de la marine belge.

A. Gerbosch: Amiraux et corsaires belges.

Clio: Belgica 2000, n° 33.

**COMPUTERS**

de firma met  
het apestaartje



**Advanced computer**

**SOLUTIONS**

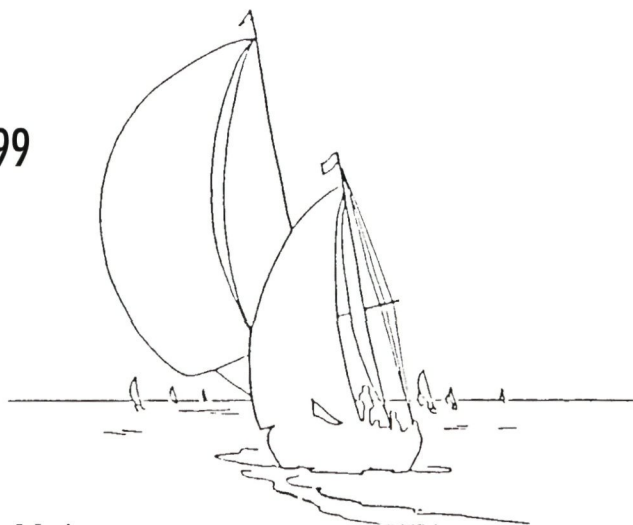
decleer freddy  
kustlaan 4  
8450 bredene  
tel-fax 059/33 07 54

- Computer **Hard & Software**
- Netwerk **+ netwerkbeheer**  
(Novell-Windows)
- Herstellingen **& Consulting**
- Software **op maat**
- Upgrade **& hulp bij software**  
moeilijkheden



# INTERNATIONAAL JEUGDZEILKAMP CMI 1999 IN BELGIE

van maandag 2 tot zaterdag 14 augustus 1999



**D**e Nationale Vereniging Oude-  
dienden van de Zeemacht, wel-  
ke aangesloten is bij CMI (Confe-  
deration Maritime Internationale) or-  
ganiseert dit jaarlijks zeilkamp, dat  
om beurten doorgaat in een van de  
zes aangesloten landen.

## Enkele doelstellingen van CMI

Toenadering en vriendschapscontac-  
ten tussen de Nationale Maritieme  
Verenigingen onderhouden  
en aanmoedigen.

Het promoten van de maritieme geest.

Het promoten en uitwisselen van  
cultus en maritieme tradities.

De jeugd motiveren voor de belang-  
rijke rol van de zee en de Marine.

Vandaar een jeugdzeilkamp.

## Wat houdt het zeilkamp in

Uiteraard komt zeilen op de eerste  
plaats, maar er is meer... Het is niet  
enkel een zeilcursus die gegeven  
wordt, er zijn ook verlof- en ontspan-  
ningsactiviteiten. Het is een samen-  
zijn van 40 jongeren tussen de 15 en  
19 jaar uit zes verschillende landen,  
met verblijf in het Commando en In-

structie Centrum van de Marine te  
Sint-Kruis Brugge, Marinekazerne  
LTZ Billet - Leopold Debruynestraat  
125. Overnachting in tweepersoons-  
kamer met toilet en douche, in het  
vernieuwde hoofdgebouw. Maaltij-  
den en faciliteiten aangaande recrea-  
tie sportzalen en terreinen ter plaat-  
se. Wat de zeilcursus betreft: dit ge-  
beurt onder de kundige leiding van  
het Zeilcentrum van de Marine. Er  
wordt gezeild op de Spuikom te  
Oostende met zeilboten 420.

Een autocar zorgt ten alle tijden voor  
het vervoer tussen de Spuikom en de  
Kazerne, alsook voor de uitstappen  
zoals bezoeken aan het zwembad,  
Seafront Zeebrugge en de Marine-  
basis Zeebrugge met bezoeken al-  
daar aan een fregat en een tripartite  
mijnenveger-jager van onze Marine  
(eventueel met een zeetrip). Zater-  
dag tentoonstelling Flanders Fields  
in Ieper en op zondag bezoek aan de  
Stad Brugge.

In samenwerking met onze Marine  
kunnen wij U dit aanbieden voor  
8000 BEF per persoon. 14 dagen "al-  
les inbegrepen" overnachtingen -  
maaltijden - gebruik van zeilboten en  
materiaal - alle faciliteiten - uitstap-  
pen en bezoeken, zelfs een verzeke-  
ring gedurende het verblijf.

## Waaraan moet men voldoen om te kunnen deelnemen

Tussen de 15 en 19 jaar zijn, kunnen  
zwemmen en in goede gezondheid  
verkeren.

Geïnteresseerden kunnen contact  
nemen met **Ludo Verhulst**  
**secretariaat VOZMA**

**Tel./Fax 03/234.25.69**



# DE NATIONALE VERENIGING OUDGEDIENDEN ZEEMACHT

*Terug Verhulst.  
Vlootdag*

## Even resumeren:

De bedoeling van de Nationale Vereniging der Oudgedienden van de Zeemacht is alle groepen van Oudgedienden van de Zeemacht in België samen te brengen, met om de drie maanden een vergadering, terwijl zij ieder volledig vrij hun sectie blijven beheren.

Iedere vereniging mag twee van zijn leden bij deze Nationale vergaderingen afvaardigen. Op die manier heeft iedere sectie meer mogelijkheden betreft organiseren, opstellen van een jaaractiviteitenkalender, afspraken en samenwerking met onze Marine. Ook wat betreft nationale en internationale afspraken en samenwerking.

Om de drie jaar wordt er nationaal een statutaire vergadering gehouden op het eind van het jaar. De laatste had plaats op 21/12/1996 en het bestuur werd verkozen tot het jaar 2000.

## CMI Confederation Maritime Internationale

De Internationale Maritieme Confederatie waarvan de Nationale Vereniging der Oudgedienden van de Zeemacht, namens België, lid is, wil ik hier even toelichten.

Om alle misverstanden te vermijden onderstaande afkortingen en benamingen bedoelen allen dezelfde federatie.

CMI is de meest gebruikte benaming daar ze in Frankrijk is opgericht in 1972.

IMC Internationale Marine Confederation.

ISF Internationale Seefahrer Föderation.

CMI is eigenlijk de Maritieme voorloper van het Verenigd Europa.

De aangesloten landen zijn België, Duitsland, Frankrijk, Italië, Nederland en Oostenrijk. Slechts één ma-



ritieme vereniging per land mag toetreden, dewelke dan gewoonlijk ook een overkoepelende vereniging is, zoals de Nationale Vereniging Oudgedienden Zeemacht. Het voorzitterschap en het secretariaat gaan steeds samen en wordt verkozen voor drie jaar. Het land dat het voorzitterschap afgeeft, richt een Congres in, waarop de nieuwe voorzitter bekend gemaakt wordt. Verder organiseert ieder land om de beurt een jaarvergadering en een jeugdzeilkamp.

|                                  |                     |           |
|----------------------------------|---------------------|-----------|
| Voorzitter:                      | LUDO VERHULST       | ANTWERPEN |
| Ondervoorzitter franstalig:      | MARCEL LELIEVRE     | LANDEN    |
| Ondervoorzitter nederlandstalig: | HENRI BAERT         | HASSELT   |
| Secretaris:                      | ROGER LAMS          | BRUSSEL   |
| Schatbewaarder:                  | JAN VAN NIEUWENHOVE | ANTWERPEN |
| Commissaris:                     | JEAN-LUC DESWAENE   | BRUSSEL   |

De huidige aangesloten verenigingen zijn:

ANTWERPEN - BRUSSEL - KEMPEN - LEUVEN - MONS en WEST-VLAANDEREN.





Zesde: V.Adm.(ret.) Silverio TITTA  
President ANMI Italië.

Zevende: Mr. Ludo VERHULST  
President NVOZM/ANAFN België.

Achtste: Mr. Theo R.L.LUYCKX  
President AVOM Nederland.

Op de tweede rij derde van rechts te  
beginnen Marcel LELIEVRE CMI  
afgevaardigde België.

België, dus de Nationale Vereniging  
der Oudgedienden van de Zeemacht  
hield reeds in 1987 te Antwerpen een  
CMI jaarvergadering, alsook in 1994  
eveneens te Antwerpen, en een  
jeugdzeilkamp in 1993 te Oostende  
in samenwerking met de Zeilschool  
van de Marine.

Bijgevoegde foto dateert van de CMI  
jaarvergadering van 10 oktober 1998  
in de NAVAL ACADEMY te  
LIVORNO (Italië).

De zes voorzitters van de aangeslo-  
ten landen ziet U op de eerste rij van  
links te beginnen:

Tweede: R.Adm.(ret.) Jean-Pierre  
NOURRY President FAMMAC  
Frankrijk.

Derde: Dr.Erwin SCHATZ President  
OMV Oostenrijk.

Vierde: R.Adm.(ret.) Hansdieter  
CHRISTMANN President DMB  
Duitsland.

**Nationaal Voorzitter**

**Ludo VERHULST**

**OSYSTRAAT 8**

**2060 ANTWERPEN**

**Tel./Fax 03/234.25.69**

**Advies, installatie, onderhoud en ondersteuning**



**Frank Dierickx** *Informatica*

FDI bvba  
Kruisstraat 92C, 3120 TREMELO, telefoon 016/53.80.08, fax 016/53.80.90  
e-mail frank@fdi.be



# LA GUERRE NAVALE DANS LE PACIFIQUE

L'occasion nous a été offerte d'évoquer dans de précédents articles, la multitude des tâches auxquelles la Royal Navy dut faire face dans la première phase du conflit 1939-45: sauvegarder des communications vitales entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis et participer à des opérations menées sur terre furent les missions quotidiennes d'une marine parfois aux abois. Un important changement intervint lors de l'entrée en guerre des Etats-Unis mais le revers de la médaille se situait dans le développement et l'ampleur des actions, dans de multiples territoires insulaires et le vaste océan Pacifique. L'appoint de l'US Navy ne fut guère décisif alors que les adversaires additionnaient leurs conquêtes.

L'Allemagne et l'Italie ayant déclaré la guerre aux Américains le 11 décembre 1941, leurs flottes, ajoutées à celle du Japon donnaient aux puissances de l'axe une incontestable su-

periorité. Pour faire bonne mesure 140 avions furent également détruits. L'US Navy n'était pourtant pas exsangue.

Il lui restait de redoutables porte-avions: l'"Enterprise", le "Lexington" et le "Saratoga" ainsi que 3 cuirassés, 21 croiseurs, des sous-marins et des destroyers. Cette force réduite ne put tenir les escadres japonaises en échec au début du conflit, mais le temps fut mis à profit par l'industrie américaine. En attendant des territoires contrôlés par les Britanniques et les Américains tombèrent successivement aux mains des troupes du Mikado. La Birmanie, la Malaisie, Singapour, les îles Guam, Mariannes, Wake, Salomon, Aléoutiennes, l'archipel Bismarck, Bornéo, les Célèbes, Java, les Philippines, Rangoon, Corregidor etc. succombèrent aux assauts du conquérant nippon, tandis que la flotte néerlandaise de l'amiral Helfrich était quasi détruite. Son collègue l'amiral Dorman

et son porte-avions furent coulés en défendant l'Indonésie et les magnifiques colonies des Pays-Bas en orient.

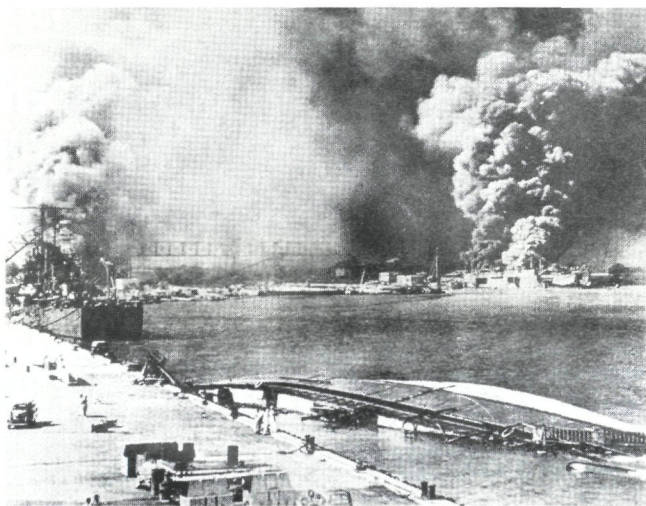
Si le retour offensif des alliés en Europe se situa dès le 31 janvier 1943 lorsque l'armée allemande du maréchal Paulus capitula à Stalingrad, la victoire dans le Pacifique fut plus laborieuse et

plus lente à venir. Ce n'est que 16 mars 1945 que la résistance japonaise prit fin à Iwo Jima.

Washington et Londres se rendirent compte dès 1941 qu'il faudrait beaucoup de temps et d'innombrables victimes pour reconquérir les territoi-

res envahis par le conquérant nippon, la guerre lui apparaissant comme une guerre sainte. Aussi le président américain Truman, successeur de Roosevelt, prit-il la décision cruciale d'utiliser la bombe atomique le 6 août 1945.

Le bombardier Enola Gay du colonel Tibbets lança le terrifiant projectile sur Hiroshima. Il récidiva sur Nagasaki. Les destructions furent énormes et le nombre de victimes angossant. Le 14 août 1945 l'empereur Hiro-Hito accepta les conditions de capitulation imposées par les alliés. Le 2 septembre 1945 à bord du cuirassé "Missouri" en rade de Tokyo, le général Mac Arthur et l'amiral Halsey accueillirent le ministre des affaires étrangères Mamoru Shigemitsu et le général Umezo pour la signature de l'acte solennel qui mettait fin à la guerre dans le Pacifique et en même temps au conflit mondial qui avait fait 43 millions de victimes. Les territoires perdus au cours de la première phase de la guerre par le général en chef britannique en Orient Wavell et l'amiral Hart, furent recouverts par le général Mac Arthur et les amiraux Nimitz et Leahy. Toutefois les nippons en occupaient encore une part substantielle lorsque la reddition devint effective. Le moral de la puissante armée nippone avec ses kamikazes (ou aviateurs-suicide) et ses régiments stimulés par un esprit d'inspiration religieuse n'étaient pas abattus partout. Des îles occupées par des soldats fanatiques du Mikado ne se rendirent que beaucoup plus tard. C'est le grand mérite de la diplomatie américaine et notamment du proconsul le général Mac Arthur d'avoir réussi à canaliser les sentiments de revanche de la jeunesse japonaise pour en faire des démocrates conscients des bienfaits de la paix. Depuis, le Japon en Orient comme l'Allemagne en Occident, ont connu de prodigieux essors économiques.



Pearl Harbor le 7 décembre 1941

priorité. L'attaque début décembre 1941 de l'aéronavale nippone de l'amiral Naguma Chuichi sur Pearl Harbor creusa des coupes sombres dans la flotte de l'amiral Kimmel: il perdit en quelques heures 5 cuirassés, 2 destroyers et de nombreux bâ-



## Le rôle des marines

Pendant que s'écrivaient des pages d'histoire, la marine des pays alliés était soumise à rude épreuve eu égard aux distances qui séparaient les centres d'intérêt du vaste théâtre d'opérations. En outre, des bases bien équipées faisaient cruellement défaut dans les îles du sud Pacifique et même en Australie dont le Japon convoitait les terres fertiles. Ainsi la Royal Navy envoya en décembre 1941 le cuirassé "Prince of Wales" et le croiseur "Repulse" pour participer à la défense de Singapour. Interceptés par l'aéronavale nippone ces prestigieux navires furent coulés avant d'arriver à pied d'œuvre, le 10 décembre 1941. A ce moment la flotte américaine de l'amiral Hart comportait 3 croiseurs, 3 destroyers, 29 sous-marins et deux escadrilles d'avions patrouilleurs. Quelques vedettes lance torpilles complétaient cet équipement insuffisant pour la défense des Philippines auxquelles les Américains tenaient comme à la prunelle de leurs yeux.

## Sur l'océan indien

Au plus fort de la mêlée, la Royal Navy s'efforça de réunir une flotte destinée à l'océan indien et commandée par l'amiral James Somerville. Son escadre fut prise à partie le 5 avril 1942 et perdit dans la mer de Ceylan les croiseurs "Dorsetshire" et "Cornwall" ainsi que le porte-avions "Hermes" (coulé le 9 avril).

Les premiers succès sur mer se dessinèrent à l'horizon lorsque l'amiral Nimitz devint commandant en chef en remplacement de l'amiral Hart. Fin février 1942 il permit aux alliés de remporter une victoire dont ils avaient grand besoin. Une escadre comportant les porte-avions "Enterprise" et "Yorktown", ainsi que des croiseurs et des destroyers infligea une cuisante défaite à la puissante force navale du Mikado sur le chemin des îles Marshall et Gilbert.

Afin de porter atteinte au moral japonais, au zénith depuis le début des hostilités, des appareils du porte-avions "Hornet" bombardèrent Tokyo le 18 avril 1942. Un épisode remarquable se situe également dans la mer de Corail. Le 3 mai 1942 une flotte conduite par l'amiral Frank Fletcher et comportant le "Yorktown" et le "Lexington" coulèrent les porte-avions nippons "Soho" et "Shokaku". Le "Yorktown" fut endommagé et le "Lexington" coulé mais l'avance nippone stoppée. Autre bataille importante: celle qui se déroula à Midway:

"l'Enterprise"; le "Hornet" et le "Yorktown" aux ordres des amiraux Spruance et Fletcher ainsi que 8 croiseurs et 20 sous-marins furent attaqués alors que l'aviation ennemie bombardait Midway le 3 juin 1942.

Le "Yorktown" et le destroyer "Hamman" furent coulés par des sous-marins, mais l'aviation alliée envoya par le fond les porte-avions "Akagi", "Hirgu" et "Kaja" ainsi que le croiseur "Mikuma". Un succès allié payé au prix fort.

La guerre du Pacifique fut caractérisée par l'ampleur des pertes humaines et l'importance du matériel détruit.

Pour en réduire l'impact sur les populations civiles des grandes nations alliées, les USA décidèrent en 1945 l'emploi d'un moyen puissant qui mit fin aux saignées successives. Roger Caratini, dans son remarquable ouvrage "L'Histoire du monde: l'époque contemporaine" rappelle que le 26 juillet 1945 à Potsdam eut lieu la conférence des trois grands (Etats-Unis, URSS, Grande-Bretagne). Les alliés maintenant certains de l'efficacité de la bombe atomique envoyè-



Comme il l'avait promis, Mac Arthur revient en vainqueur aux Philippines (1944).

rent au Japon un ultimatum lui intimant l'ordre de mettre immédiatement bas les armes sans condition et sans délai sous peine de subir la plus grande destruction de son histoire. Le 28 juillet le Mikado influencé par l'importante caste militaire rejetta l'ultimatum de Potsdam. Le 6 août 1945, la bombe atomique fit 78.150 victimes à Hiroshima ainsi que 9.284 blessés et 13.988 disparus. Le 8 août, l'URSS, pour préserver sa place aux conférences de la paix, déclarait la guerre au Japon. Le 10 août l'empereur après avoir rejeté l'influence de la caste militaire, accepta l'ultimatum. Ainsi prit fin la 2ème guerre mondiale après 2.194 jours de rencontres meurtrières.

Cliché Goldner

Texte: P. Eygenraam



*Terug >>> Fuschy  
Brunel  
Vlootdager.*

## A952 Wesp en A955 Mier doen hun intrede

# Marine is twee "werkpaarden" rijker

Lang niet alle marineschepen nemen deel aan VN-opdrachten of internationale oefeningen in de wildvreemdste wateren. De kleinere telgen worden ingezet voor ondermeer visserijwacht, de strijd tegen milieuvervuiling, wetenschappelijk onderzoek of representatie in het kader van onze publieke relaties. Van primordiaal belang zijn ook onze havenslepers. Op 27 mei droeg het Antwerps Havenbedrijf twee van hun exemplaren over aan de Marine.



Vaak worden onze slepers ingeschakeld om manoeuvres van bijvoorbeeld fregatten of mijnenjagers in goede banen te leiden. De grotere oorlogsbodems kunnen al eens een hulpje gebruiken om de aanlegsteiger zonder al te veel klerscheuren te bereiken. Bovendien zijn de slepers voorzien van krachtige waterspuiten. Wanneer aan boord van een schip brand uitbreekt, repen ze zich als behendige atleetjes naar de plaats van het onheil. Het spreekt voor zich dat, gezien hun opdracht, de slepers steeds in optimale conditie moeten verkeren. Hun operationaliteit is van groot belang.

Twee van onze slepers, de Bij en de Hommel, dateren uit de jaren '50 en hebben hun beste tijd wel gehad. De Marine vond soelaas bij het Antwerps Havenbedrijf dat wegens nieuwbouwprojecten hun T63 en T66 van de hand deed. Voor zo'n 15 miljoen frank per stuk wisselden beide slepers van eigenaar. De Marine doopte ze respectievelijk om tot A952 Wesp en A955 Mier. De voor-

bije maanden ondergingen deze schepen binnen de schoot van de Marine een heuse revisie. "Opvallend was de perfecte samenwerking tussen het Havenbedrijf en de Marine", aldus projectleider CPC Plennevaux (ZDT/CME). De heren Van Vaerenbergh, Morré en Claus beaamen dit volmondig. De commandant had ook lovende woorden voor het werk dat de bemanningen reeds hebben verricht. Zijzelf voorzagen de voormalige burgerslepers van het gepaste "navy grey". Voor het groot onderhoud van de motoren en een volledig technisch nazicht deed de Marine beroep op de firma's SKB, ABC en Stevens Werkhuizen.

Het zijn de bemanningen van Bij en Hommel die initieel onze twee nieuwkomers bevolken. Ook zij zijn enthousiast. "De Wesp werd in 1959 gebouwd en de Mier in 1961 maar toch betekent deze aankoop een grote verbetering. In 1984 werden deze schepen immers van een nieuwe Voith-Schneider voortstuwing voorzien. Ze zijn zeer wendbaar en met





#### De twee schippers

Links 1MR Minner (A955 Mier), rechts 1MR Vermeire (A952 Wesp)

hun trekkracht van 14 Ton zijn het echte werkpaarden", aldus 1MR Minner, schipper van de versbakken Mier. 1MR Vermeire, zijn collega van de Wesp, knikt instemmend. Naast de schippers tellen onze sleepers nog drie bemanningsleden. Voor de Mier zijn dat werktuigkundigen KMT Bontinck en KMT Dezutter en bootsman KMT Maes. Op de Wesp is KMT Dufourt de "boots". KMT Vandenberghen en KMT Coulier ontfermen zich over het technisch departement.

Op 31 mei verlieten onze twee maritieme insecten het Antwerpse Kattendijkdok maar volgens CPC Plennevaux zou het nog tot juli duren vooraleer ze zich full-time van hun taak kunnen kwijten. In Zeebrugge moeten beide schepen nog een aantal aanpassingswerken ondergaan. Zo komen er een nieuw communicatiesysteem, een degelijke keuken en sanitaire voorzieningen. Ook het interieur zal nog een hardhandige opfrissingsbeurt ondergaan.

*Tekst en foto's: F. Bruneel*

#### Karakteristieken A952 Wesp

- lengte: 26,23m.
- breedte: 7,51m.
- diepgang: 3,25m.
- waterverplaatsing: 195 ton (geladen)
- snelheid: 0-10 kn.
- trekkracht: 14 ton
- dwarsschotten: 3

#### Karakteristieken A955 Mier

- lengte: 26,40m.
- breedte: 7,45m.
- diepgang: 3,25m.
- waterverplaatsing: 193,51 ton (geladen)
- snelheid: 0-10 kn.
- trekkracht: 14 ton
- dwarsschotten: 4

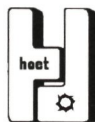
Beide schepen worden door twee A.B.C. dieselmotoren type 6MDXS aangedreven.

De stuurinrichting bestaat uit twee Voith-Schneider propellers, type GR20E/125.

Elektriciteit wordt door een Van Kaick alternator van 30 KVA geleverd en er is een hulpgroep met Perkins dieselmotor van 33 Kw.



## Turbo's Hoet



Uw Turbospecialist - Votre spécialiste Turbo - Ihre Turbospezialist

**GARRETT**



**HOLSET**



**IHI**

**MITSUBISHI**

Turbo's Hoet P & R N.V.

Ieperstraat 144a

B - 8830 Hoogdele

**België**

Tel.: 051-70 06 91

Fax.: 051-70 28 12



# UNE ESCALE "SPEZIALE" !

Le 26 mai dernier eut lieu la passation de commandement du chasseur de mines M916 Bellis, au cours de laquelle le LTZ R. De Bode (33 ans) reprit les fonctions que le 1LV Ph. Plumier assumait à bord depuis le 1 août 1997. Celui-ci ralliera bientôt COMOPSNV, comme responsable N3/FFG.

Cette investiture, qui se déroula en présence de l'Amiral de flottille J. Rosiers, avait pour cadre, inhabituel, l'importante base navale italienne de la SPEZIA (Ligurie).



De gauche à droite: 1LV Plumier, Amiral de flottille Rosiers et LTZ De Bode

Le BELLIS y faisait en effet escale en même temps que les ERATO (GR), SULZBACH-ROSENBERG (D), NUMANA (IT), EDINEIK (TR), et autres ATHERSTONE (GB). Autant de chasseurs-dragueurs de mines qui composent une nouvelle flottille permanente de lutte anti-mines, basée en Méditerranée, qui fut officialisée le lendemain, en présence des plus hautes autorités militaires de l'OTAN.

Sans entrer aujourd'hui dans les détails - une analyse plus élaborée sur ce sujet sera publiée dans la prochaine édition de NEPTUNUS - précisons toutefois que cette entité, déci-

dée par le Comité Militaire de l'OTAN, est placée sous les ordres du Commander italien Michele CASSOTTA et porte le nom de "Mine Counter Measures Force Mediterranean - MCM FORMED" (\*). Elle sera constituée en permanence de 4 à 6 MCMV's, assistés actuellement du "Command support ship" ITS A 5384 ALPINO.

L'Italie, l'Espagne, la Grèce, la Turquie, l'Allemagne et la Grande Bretagne sont les membres fixes de cette nouvelle escadre; notre pays, ainsi que les Pays-Bas y prenant part alternativement de façon temporaire.

Si une des raisons de la présence de l'Amiral Rosiers à la Spezia était de représenter notre Marine au cours de la cérémonie d'activation de cette MCM FORMED le 27 mai, ce fut également l'opportunité, lors de l'investiture du commandant De Bode, d'établir un contact personnel avec tous les membres de l'équipage du BELLIS.

*Archief*



Et de leur rappeler qu'à l'instar de ce qui se déroula à Ostende il y a 26 ans - la mise en oeuvre de STANAVFORCHAN - ils allaient eux aussi prendre part à un événement d'en-

vergure géopolitique international, celui de la création d'une nouvelle flottille de "navires de la paix".

L'Amiral fit part également de son souci, et de celui de tout le staff, de construire concrètement l'avenir; c-à-d. préparer celui de notre Marine et son efficacité, afin de pouvoir répondre en toutes circonstances aux sollicitations de la Nation.

Une opérationnalité qui implique pour tous, marins et unités, une disponibilité et une indispensable préparation.

Le BELLIS quitta la Spezia le 28 mai, de conserve avec la MCM FORMED auquel il est détaché depuis le début de mai, pour être déployé en Mer Noire et y participer à plusieurs exercices avec des "Cooperative Partners" de l'OTAN.

Il devrait ensuite rallier Zeebrugge le 18 juillet prochain, pour participer aux traditionnelles Journées de la Flotte!

D'ici là, souhaitons Bon Vent à tous nos Old Fellows!

Photos: G.A.H. Toremans  
Texte: Saint Bernard du Spuikom.

(\*) A l'occasion d'une remise de commandement le 07 mai dernier à Den Helder (NL), il fut aussi décidé par le Comité Militaire de rebaptiser STANAVFORCHAN en : MINE COUNTER MEASURES FORCE NORTHWEST - MCM FORNOR



# Charles Jonsen geeft gestalte aan 53<sup>ste</sup> promotie onderofficieren

*Tony van der Vliet*

Het was wijlen Oppermeester Jan Dreesen, voormalig hoofdwapenmeester van de school voor kandidaat-onderofficieren in Sint-Kruis, die de feestelijke dag in het leven riep die we nu nog steeds kennen als de "Dag van de Onderofficier". Naar analogie met de scholen van Dinant en Zedelgem nam hij het initiatief om op die dag aan elke promotie nieuwe onderofficieren een peter toe te wijzen. Die peter wordt gekozen uit verdienstelijke onderofficieren die wegens hun beroepsernst, opofferingen (soms zelfs het leven), inzet en menselijke kwaliteiten als lichtend voorbeeld voor de jonge generatie kunnen dienen. Op 9 april werd Charles Jonsen peter van de 53<sup>ste</sup> promotie onderofficieren van de Marine.

Toen in de jaren '90 het aantal gerekruteerde onderofficieren fors terugslonk, kwam de feestelijke "Dag van de Onderofficier" enigszins in het gedrang. Er werd enkel nog een peter toegekend aan de nieuwe promotie maar de tijd dat ouders en familieleden de gelegenheid kregen om de biotoop van de kersverse onderofficier te verkennen, leek definitief tot het verleden te behoren. Maar toch kreeg "de Dag", gelukkig, nieuw leven ingeblazen. Gezien de nieuwe organisatiestructuur van de Marine, waarin Cominav een wezenlijk onderdeel van het Commando Operaties is geworden, grijpen de festiviteiten tegenwoordig in de Marinebasis van Zeebrugge plaats.

In aanwezigheid van de heer Daniël Jonsen, neef van wijlen eerste meester Charles Jonsen, kreeg de 53<sup>ste</sup> promotie onderofficieren haar dag aangeboden.

Antwerpenaar Charles Jonsen zag op 18 mei 1902 het levenslicht. Twintig jaar later vervult hij zijn legerdienst bij het Mariniers- en Torpedokorps. Op 30 november 1923 wordt hij gedemobiliseerd maar bij het uitbreken van de vijandelijkheden in 1940 meldt hij zich vrijwillig bij het Londens rekruteringsbureau. Hij kan aan de slag bij de Belgische Sectie van de Royal Navy. Op 5 november '41 treedt hij er in dienst en op 18 juni '42 wordt hij tot "Petty Officer" (onderofficier) benoemd. Hij vaart aan boord van Korvetten en trawlers. Na het slagen in het examen van Warrant Officer wordt hij op 21 december '43 in die graad (vergelijkbaar met eerste meester) benoemd. Jonsen is een specialist op vlak van neutralisatie van magnetische mijnen. Enerzijds laat dit



Een onderofficier van de 53<sup>ste</sup> promotie poseert met de foto van "peter" Charles Jonsen

hem toe prachtig werk te verrichten in het Kanaal en op de Schelde. Anderzijds zou het hem noodlottig worden. Bij een ongeval tijdens een ontmijningsoperatie op 12 september 1944 laat hij op de Schelde het leven. In 1946 krijgt Charles Jonsen postuum de ere tekens van Ridder in de Leopoldsorde met Kroon, Oorlogskruis met palm 1940-1945 en de Herinneringsmedaille 1940-1945. Op 9 april 1999 wordt hij als peter voor een nieuwe generatie onderofficieren aangeduid.

De "petekinderen" van Charles Jonsen zijn elf gloednieuwe tweede meesters, waarvan er zes hun vakopleiding kregen in de technische school van de Luchtmacht (Saffraanberg) te Sint-Truiden. De overige vijf werden in Sint-Kruis gevormd.



Na een militaire plechtigheid, voor de gelegenheid opgeluisterd door de Muziekkapel van de Luchtmacht, vond in de polyvalente zaal van de basis een academische zitting plaats. Sprekers waren Flottielje admiraal Rosiers en Oppermeester Depestel. Beiden hadden ze een zeer duidelijke boodschap met meer slagkracht dan alleen maar de aandacht van de directe bestemmingen, zijnde de jongste generatie onderofficieren. Het exposé van beide moraalridders liet ook tal van meer ervaren chefs niet onberoerd.

Admiraal Rosiers refereerde naar een actuele reclamespot waarin volgende slagzin de teaser is: "Om te slagen in het leven zijn er twee zaken nodig: talent en een goeie coach". Talent is een persoonlijke aangelegenheid maar op een coach moet je kunnen bouwen. De admiraal vergeleek de onderofficier met die coach. In de verticaliteit van de militaire hiërarchie staat hij in het midden. Vaak is hij de spreekbuis van het lager kader naar de officier toe en/of omgekeerd. Dat maakt hem tot een vertrouwenspersoon. Horizontaal beschouwd kan een goed onderofficier fungeren als een expansievaatje voor persoonlijke ontwikkeling. Zijn vakmanschap, degelijk leiderschap en voorbeeldfunctie maken van hem de ruggegraat van



Toespraak door Admiraal J. Rosiers tijdens de militaire plechtigheid

de Marine. Persoonlijke wil tot verbetering is een grote deugd maar ervaring leidt tot routine. Het is aan de onderofficier om de balans tussen beide zaken in evenwicht te houden. In zijn toespraak pleitte Admiraal Rosiers ook voor dialoog en samenwerking, volgens hem de belangrijkste peilers om een opdracht tot een goed einde te volbrengen. Eén van de slotbemerkingen bleef nog lang nazinderen: "Het is onmogelijk bij te leren, wanneer men denkt reeds alles te weten".

Tijdens de pauze bracht het koperkwintet Divertimento een muzikaal intermezzo waarin vooral Gershwin werd beroerd. Daarna was "beroepsethiek" het onderwerp van spreker Hugo Depestel, de hoofdwapenmeester van Cominav. Hij spoorde de wat "oudere" chef aan tot een poging om zich te leren inleven in de denkwereld van de jongeren, volgens hem één van de kenmerken van een goeie chef. De jongeren werden immers groot in een totaal andere omgeving dan hun chefs. Begrippen als democratie, vrijheid, verdraagzaamheid, veiligheid en ontwikkeling benaderen ze anders. Iedereen wil wel zijn werk doen zoals het hoort en daarbij zijn bekwaamheid en inzet twee belangrijke peilers. Motivatie is de derde. Interpersoonlijke relaties en mensenkennis werden door Oppermeester Depestel omschreven als primordiale kwaliteiten voor een optimale overdracht van motivatie. Daarbij mogen we één gedachte nooit vergeten: "Onder elk uniform gaat een menselijk wezen schuil".

*Tekst en foto's: F. Bruneel*



Onderofficieren behorend tot de 53<sup>ste</sup> Promotie

*Foto: S. Jacquet*

1MT J. PATTYN  
1MT B. VAN RILLAER  
1MT G. VANLANGENAKKER  
1MT R. GENOT  
1MT D. DE BLOCK  
1MT S. HOSTEN  
1MT D. SPRIMONT  
1MT K. CAPPOEN  
1MT T. POLLET  
1MT S. PONCELET  
1MT CH. TASSIAUX



# MARITIEM PANORAMA

Een haven met vele mogelijkheden

## OOSTENDSE HAVEN HEEFT BELANGRIJKE TROEVEN IN HANDEN

Sedert de Regie voor Maritiem Transport (RMT) haar activiteiten op de Oostende-Ramsgatlijn gestaakt heeft en het hele havencomplex onder het beheer van het Autonoom Gemeentelijk Havenbedrijf Oostende (AGHO) is komen te staan, zijn er nieuwe toekomstperspectieven voor de haven van de Ensorstad ontstaan. Hierdoor kwamen inderdaad heel wat kaaien en terreinen in de voorhaven vrij voor andere maritieme activiteiten, terwijl de nieuwe eenheid van beheer voor een globale aanpak van het havenmanagement kon zorgen.

Tot 1 maart 1997, dag waarop RMT haar passagiers- en vrachtrafiek op Ramsgate stopzette, was de hele Oostendse voorhaven ingepalmd door deze rederij. Voor de nog resterende drie Ferries en twee Jetfoils was dit havengebied beslist veel te ruim geworden. Enkel drie aanlegposten waren nog in gebruik zodat heel wat kaailengtes onbenut bleven. Ook de terreinen waarop de oude werkplaatsen van RMT gelegen waren, bleven voor een groot deel onbenut.

Toen RMT de uitbating van de Oostende-Ramsgatlijn staakte, werd het beheer van die havenzone door de federale regering aan AGHO overgedragen. Hierdoor konden de vrijgekomen kaaien en gronden een nieuwe bestemming krijgen en werd

er ernstig aan gedacht die te laten valoriseren om er nieuwe trafieken aan te trekken. Het renovatiebeleid van de voorhaven werd dan ook geactiveerd en aangepast aan de noden van de moderne scheepvaart, inzonderheid de ro/ro-technieken.

Ook kwam er met de oprichting van AGHO de lang verwachte eenheid van beheer tot stand. Voordien was het Oostendse havencomplex gerund door een zestal ministeriële departementen, wat een efficiënt management zeker niet ten goede kwam. Er was geen coördinatie tussen de diverse besturen zodat een algemeen beleid onmogelijk was. Nu bezit Oostende een geünifieerde havenstructuur en kan er vanuit een globale visie op het maritiem gebeuren gehandeld worden.

Eenheid van bestuur en valorisatie van het havenpotentieel zijn aldus twee grote troeven geworden om Oostende op nieuwe banen te leiden en zijn maritieme mogelijkheden maximaal uit te baten. Voeg daarbij de nabijheid van een luchthaven waarvan de activiteiten op die van de zeehaven kunnen aansluiten, en de creatie van een nieuw industriegebied in het domein Plassendale. De nieuwe mogelijkheden die de Oostendse zeehaventrafiek hierdoor geboden worden, zullen we nu meer in detail toelichten.

### Uitbreiding passagierslijnen en uitbouw tot cruisehaven

Sinds ruim 150 jaar baat Oostende de passagierslijnen uit op de havens van de Britse zuidkust. Zo kwamen achtereenvolgens Dover, Folkestone en Ramsgate aan de beurt. Thans is het de rederij Hoverspeed die met twee Seacats een regelmatige sneldienst op Dover verzekert. Zo werden in 1998 zo'n 1.150.000 passagiers en 208.000 toeristische voertuigen tussen beide havens overgevoerd.

De mogelijkheid om deze dienst te activeren en nieuwe passagierslijnen te creëren, is reëel. Zoals gezegd, is er hiervoor ruimte genoeg in de voorhaven. Een efficiënt promotiebeleid uitgaande van AGHO moet dit kunnen bewerkstelligen. Zo wordt er gedacht Oostende te linken aan havens gelegen aan de Britse noord-oostkust en die toeristische trafiek eventueel te koppelen aan ro/ro-verkeer. Hiervoor zouden uiteraard polyvalente Ferries moeten ingelegd worden.

Voor de aan- en afvoer van de passagiers en hun wagens aan de aanlegkaaien beschikt Oostende over de adequate verbindingen met het hinterland. De spoorlijn Oostende-Brussel met verdere vertakkingen



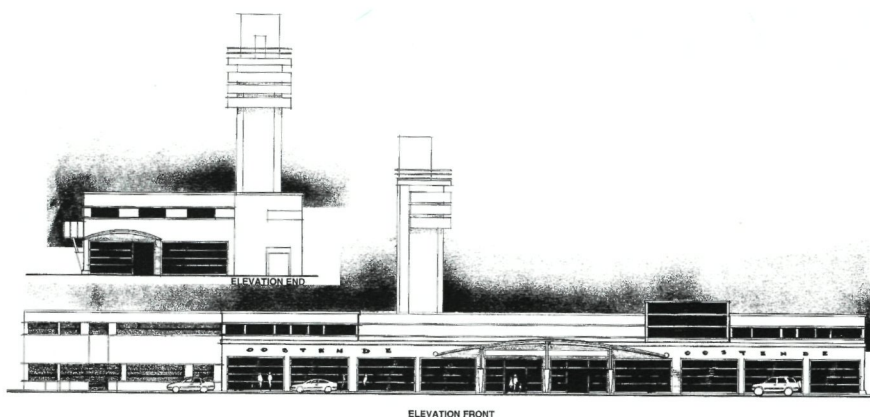
naar midden- en zuidoost-Europa vertrekt immers vanuit de aanlegkades van de passagierstrafiek. Ook de autosnelweg A10/E40 ligt in de buurt en verbindt hierdoor de haven met het hele Europese autowegenet. Op verkeerstechnisch vlak biedt de Oostendse haven bijgevolg heel wat mogelijkheden en mede dankzij haar gunstige geografische ligging kan ze ideaal fungeren als draaischijf voor het maritieme transitverkeer tussen Groot-Brittannië en het continent.

Ook wil Oostende haar kansen als cruisehaven maximaal uitbaten. Middelgrote cruiseschepen zouden aan de vroegere aanlegposten 2 en 3 van RMT kunnen aanmeren. Die zijn aan de rand van het stadscentrum gelegen en bieden dus rechtstreekse toegang tot de toeristische en culturele attracties van Oostende. Eind 1998 zijn dan ook de werken gestart voor de aanleg van de cruisekaai. Die zouden zo'n 6 maanden in beslag nemen zodat in de zomer van het jaar 2000 de eerste cruiseschepen in de Ensorstad zouden kunnen verwelkomd worden. Ook aan het nabijgelegen stationsplein werd een bufferzone voorzien voor het aanschuivend verkeer naar de cruisekade toe. Tenslotte is er een modern terminalgebouw gepland dat volgend jaar in gebruik moet kunnen worden genomen.

Concluderend heeft de Oostendse haven qua toeristische trafiek twee grote troeven in handen: de mogelijke uitbreiding van haar passagierslijnen op Groot-Brittannië en haar uitbouw tot volwaardige cruisehaven.

### Naar de uitbreiding van de ro-ro-vrachtrafiek

De gunstige geografische ligging van Oostende om als draaischijf te fungeren tussen Engeland en het continent inzake toeristische trafiek, geldt uiteraard ook voor het maritieme vrachtverkeer en meer bepaald voor de ro-ro-trafiek. In dit opzicht is Oostende ideaal gelegen om als



FOLEY  
COOKE  
CONSULTANTS

OSTEND PASSENGER TERMINAL

OPTION A

snelhaven te fungeren. De voorhaven staat in open verbinding met de zee, twee moderne ro-ro-bruggen zijn er thans operationeel en vrijgekomen ruimtes door het vertrek van RMT zijn thans aan renovatie toe om er als ro-ro-kades en opslagterreinen dienst te doen.

Qua vrachtrafiek heeft Oostende al lang een overwegende ro-ro-functie. Dit kunnen we best met de cijfers van de Jaarbalans 1998 illustreren. Inderdaad, op een globale zeegoederentrafiek van 3.960.467 ton vertegenwoordigden de ro-ro-vrachten een aandeel van liefst 59%, hetzij 2.364.574 ton. Toen RMT nog operationeel was, had men zelfs een aandeel van zo'n 70% bereikt. Deze cijfers wijzen ontegensprekelijk op de uitgesproken ro-ro-functie van de Oostendse haven.

De mogelijkheden om de ro-ro-functie van Oostende gevoelig te activeren zijn reëel. Grootscheepse werken zijn trouwens aan de gang om er nieuwe aanlegkaaien en opslagterreinen voor ro-ro-verkeer te creëren. Zo is er het Zeewezendok waarvan alle kaaimuren reeds opgetrokken zijn en de constructie van twee ro-ro-pontons bijna afgewerkt zijn. Het nieuwe dok heeft een lengte van 235 m, een breedte van 85 m en een diepte van 8,4 m. De afbraak van de ex-RMT gebouwen en het verharderen van de aangrenzende terreinen nemen eerstdaags een aanvang zodat het gerenoveerde dok met zijn 12 ha opslagterreinen nog voor het jaar 2000 operationeel kan worden.

Ook de vernieuwing van de Cockerillkaai vordert snel. Dit is de kaai van de vroegere Marinebasis gelegen in het verlengde van de Diepwatarkaai. Die is nu onder het beheer van AGHO gekomen. De verharding van de aanpalende terreinen is voltooid en thans is men baggerwerken aan het uitvoeren om er de diepte op 8 meter te brengen. De renovatie van het dok is ontworpen voor polyvalent gebruik, waaronder ook ro-ro- en containervrachten begrepen zijn.

Voor een vlotter bereik van het Zeewezendok en de Cockerillkaai, als ook van de bestaande Diepwatarkaai, werkt men thans aan de doorsteek van de wegverbinding A10/E40-De Bolle. Het zijn grootscheepse werken die de autosnelweg met voornoemd harengedeelte rechtstreeks zullen verbinden. Ruim anderhalf miljard BEF zijn voorzien voor het bouwen van bruggen over de handelsdokken en het graven van een 100 meter lange tunnel onder de spoorweg Brussel-Oostende. Als alles volgens timing verloopt, moet de doorsteek tegen medio 2000 afgewerkt zijn en alzo nieuwe mogelijkheden creëren voor de expansie van de ro-ro-trafiek in de Oostendse voorhaven.

Bovendien wordt de hele regio alzo ingeschakeld in het internationaal transportnetwerk en wordt er gezorgd voor een betere ontsluiting van het havencomplex van de Ensorstad.



## Watergebonden bedrijven in de nieuwe achterhaven

**N**aast de voorhaven biedt ook de achterhaven belangrijke mogelijkheden op maritiem en industrieel vlak. Langsheen het kanaalpand Oostende-Zandvoorde, op enkele kilometers van De Bolle, werd vorig jaar het grootse project "Plassendale" ontworpen. Het is bedoeld als steunpunt van het economische relancebeleid voor de regio Oostende. Hier werden dan ook zo'n 200 ha goeditgeruste bedrijventerreinen aangeboden en gepromoot, gekoppeld aan aantrekkelijke vestigingsvoorwaarden. Het wordt een multifunctioneel industriegebied met als belangrijke troeven de verbinding met de zee, de nabijheid van de luchthaven en de aansluiting op het wegen-, waterwegen- en spoorwegnet.

Het project Plassendale is onderverdeeld in 3 zones. Zone I is 100 ha groot en paalt rechtstreeks aan het kanaal Oostende-Brugge. Het is geschikt om de overslagbedrijven op te vangen die thans in de voorhaven gelegen zijn zodat aldaar plaats vrijkomt voor andere zeetrafiëken. De terreinen moeten nog opgespoten worden, het kanaal op een grotere diepte uitgebaggerd worden, en een fluviaal dok aangelegd worden. Het gaat hier dus om het aantrekken van watergebonden bedrijven die hun basis- en afgewerkte producten hoofdzakelijk via maritieme en fluviale weg zullen aan- en afvoeren.

Niet-watergebonden bedrijven zullen in zone II en III terecht kunnen. Deze terreinen zijn gelegen tussen het kanaal en de autosnelweg A10/E40. Ze zijn circa 60 ha groot en zijn als industriezone bedoeld voor lichte industrieën, high-tec, distributie en aanverwante bedrijven die een hoge toegevoegde waarde genereren. Noteren wij dat zone I met haar fluviaal insteekdok als de nieuwe achterhaven van Oostende zal uitgebouwd worden en bijgevolg een aansluiting op de bestaande voorhaven moet krijgen. Dit moet gebeuren via een 10.000 ton-sluis waarvan de

bouw op 7 september 1994 door de Vlaamse Executieve werd goedgekeurd. Voor de praktische realisatie van de verbindingssluis is er evenwel nog geen timing vastgelegd.

Met de realisatie van het project Plassendale moet de Oostendse haven, naast haar passagiers- en ro/ro-functie, ook een industriële functie verwerven die zowel aan de maritieme activiteit als aan de tewerkstelling nieuwe mogelijkheden zal bieden.

## Een luchthaven in synergie met de zeehaven

**E**en belangrijke troef voor de expansie van de maritieme en industriële activiteit van de Oostendse haven is ongetwijfeld de nabijheid van de luchthaven. Het is een luchthaven die elke type vliegtuig kan afhandelen en die nog steeds ideaal blijkt als het in Europa te mistig is om op de grootste luchthavens te landen. Te lang werd het belang van de Oostendse luchthaven voor de expansie van de maritieme trafiek onderschat. Niet dat er gedacht wordt aan goederenoverslag tussen zee- en luchthaven, want wereldwijd is dit amper 0,5%, maar op het vlak van de distributie en de vrachtafhandeling kan het wel tot een wisselwerking komen.

Om dit te verwezenlijken heeft AGHO onlangs aan de Vlaamse regering een voorstel gedaan om de luchthaven een filiaal van het havenbedrijf te maken. AGHO heeft reeds kandidaat-investeerders uit de particuliere sector gevonden die de operatie rendabel willen maken en verwacht dat het Gewest mee participeren zal in de vennootschap. Be-doeling van de hele operatie is het opvoeren van de vrachtrafiek op de luchthaven van 100.000 naar 300.000 ton/jaar zodat ze meer rendabel wordt en in betere synergie met de zeehaven kan uitgebouwd worden.

Volgens het rapport van het Duitse bureau Spiekerman, dat een studie

wijdde aan de toekomst van de luchthaven in opdracht van de Vlaamse regering, heeft de Oostendse luchthaven alle kansen op een bloeiende toekomst. Zo is er voor 2015 een globale vrachtrafiek van minimaal 217.000 ton voorspeld en maximaal 440.000 ton. Qua passagierstrafiek is de situatie nog beter: minimaal 463.000 en maximaal 886.000 passagiers tegen het jaar 2015. Er zit dus ongetwijfeld toekomst in de geplande wisselwerking met zeehavenactiviteiten.

Om dit artikel te besluiten, mogen wij gerust stellen dat Oostende belangrijke troeven in handen heeft om zich, qua passagiers- en ro/ro-verkeer, als volwaardige ferryhaven op shortsea-routes te ontplooiën en als aanleghaven voor cruise-schepen uitgebouwd te worden. Ze moet dan ook onverwijld en op adequate wijze inspelen op de forse groei die zowel de toeristische als de zeegoederentrafiëk thans meemaken. Met de gepaste promotiecampagne en een efficiënt management moet ze in haar opzet kunnen slagen.

*H. Rogie*



# L'AMANDINE sauvée des eaux ...

Teug Philips  
(comslog)

Ostende, dimanche 2 avril 1995,  
7 heures du matin ...

Un grand chalutier, le O 129, les cales gonflées de plus de 1.000 "benes" (\*) de morues et autres poissons 'islandais', embouque le chenal encore endormi de son port d'attache.

R.A.S.! Rien à Signaler; du moins en apparence. Car lorsque le skipper, Marcel Pots (61 ans), mit le O129 AMANDINE à quai, ce fut pour la dernière fois le retour d'une ultime campagne. Ce jour-là, les "Ijslandvaarders" belges tournaient à jamais une page d'histoire maritime; celle de nos pêcheurs d'Islande ...

Sublimée par Pierre Loti, cette pêche quasi mythique, - dénommée chez nous: "ter zoute" ("au sel"), le poisson étant salé à bord pour pouvoir être conservé - était déjà pratiquée dès le 17<sup>e</sup> siècle par des galioles, flûtes et doggers principalement hollandais. Plus tard, les habitants de nos côtes embarquèrent sur des voiliers dunkerquois avant d'armer leurs propres navires dès 1850.

Ce furent surtout les pêcheurs originaires de La Panne - réputés intrépides - qui à Ostende, jouèrent un rôle social et économique important dans cette forme de pêche, où d'énormes progrès, surtout techniques, furent enregistrés dès 1875. A cette époque de nombreuses nouvelles unités furent lancées chaque année et vers 1884 apparurent les premiers chalutiers à propulsion à vapeur.

Jusqu'à la 2<sup>e</sup> guerre mondiale, les conditions de vie étaient pour le moins fort spartiates pour la quinzaine d'hommes d'équipage embarqués par navire. Durant ces campagnes longues de 18 à 20 jours (6 pour al-



Le O129 au temps des grasses années!...

ler sur les bancs; 6 jours de pêche, si le temps le permettait et encore 6 jours pour le retour!) ils ne disposaient à bord ni d'eau potable ni de toilettes et le menu quotidien dénommé "zootje", était invariablement composé de pommes de terres et de joues de cabillaud bouillies à l'eau de mer. Et, retour au port, ils ne bénéficiaient en général que de 48 heures de repos avant de repartir "là-haut"!

1960-70 furent assurément des "années grasses" pour la corporation des "islandais".

Au cours de ces années, l'apport de poisson en provenance d'Islande représentait encore un tiers du total des ventes des minques de notre côte. Vingt ans plus tard, en 1982 par exemple, il ne représentait plus que 3% du chiffre d'affaire.

Quant au nombre "d'Ijslandvaarders" sous pavillon belge, il passa de 12 en 1975 à six seulement en 1982!

Et la situation ne cessa de se détériorer!

Vers la fin des années 1980, de strictes conventions bilatérales belgo-islandaises prévoyaient non seulement une diminution accrue de notre flotte "d'Ijslanders" mais surtout l'interdiction pour notre pays d'armer de nouveaux chalutiers pour pêcher dans les eaux territoriales islandaises. De plus, les dernières zones de pêche que nous attribuait avec parcimonie le gouvernement islandais étaient de moins en moins intéressantes et rentables.

Un armateur nous confia cependant qu'une des causes de la disparition de notre flotte "d'Ijslandvaarders" était le fait des responsables politiques qui d'une part s'avèrent peu enclins à négocier avec l'Islande, de nouvelles et riches zones de pêche - situées désormais dans ses eaux territoriales étendues à 200 nautiques! - et d'autre part refusèrent d'octroyer prêts et subventions au

(\*) Une "benne" = un panier à poissons = environ 50 kg.



secteur 'grande pêche' dont la rentabilité dit-il, eut pu être garantie à moyenne échéance.

C'est ainsi que des 3 trawlers "islandais" survivants en 1990, le O 129 allait être le dernier rescapé. Des deux précédents, le O 318 BELGIAN SAILOR fut radié le 22 juin 1992 et le O 216 HENRI-JEANINE, le 30 décembre 1993. Tous deux furent découpés au chalumeau en trois parties distinctes, condition sine qua non pour obtenir la prime de démantèlement. Les puristes prétendront toutefois que seules ces deux dernières unités étaient d'authentiques "Ijslanders", un type désormais disparu qu'il eut fallu à tout prix sauver de la démolition.

Quant à l'AMANDINE, son armateur et dernier propriétaire Willy Versluys ne put se résigner à vouer plus de 30 ans de tradition à la casse. Il entama dès avril 1995 un véritable parcours du combattant jalonné de négociations serrées, de persuasions budgétaires et autres, de contretemps, de vains espoirs et de patiente psychologie. Il parvint finalement à convaincre des sponsors et la ville d'Ostende d'acquérir le O 129 afin de restaurer ce patrimoine et d'en faire un musée interactif pour le plus grand profit de tous ...

Ce projet patrimonial fut enfin concrétisé fin de l'année dernière par la création d'une a.s.b.l. dénommée "MARITIEME SITE OOSTENDE".

Celle-ci chapeaute d'autres associations à caractère social telles que Ecosol, Sociale Economie Oostende, Intacte, etc., et oeuvre en partenariat avec le "Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding" (VDAB) pour offrir une formation technique à des chômeurs mis au travail à bord, et de meilleures chances d'embauche professionnelles à des "moins scolarisés". Les résultats de reclassement dans différentes entreprises de la région sont déjà fort positifs.

En mars de cette année, le O 129 fut toué vers les anciens chantiers navals Seghers - sis au "Vuurtorenwijk" et fermés en 1994 - qui furent pro-



Aux chantiers Seghers; l'AMANDINE à couple avec un autre projet, le Z582 ASANNAT

gressivement remis en état pour la circonstance sous la direction de l'ingénieur André Nolf, chef de projet.

Ce site ainsi réaffecté est donc rapidement devenu un centre d'activités essentiel où les "chômeurs-restaurateurs" de l'AMANDINE sont formés à toutes les techniques par cycles théoriques et pratiques successifs; mécanique, électricité, menuiserie, etc.

Quant au radoub proprement dit de l'AMANDINE, il fallut tout d'abord procéder au nettoyage et surtout piquer la rouille depuis les bouchains jusqu'à la pomme du mât. Pas moins de 30 tonnes de rouille et autres déchets furent ainsi récoltés au fil des semaines, au prix d'un travail de forçats. Puis on entreprit la mise en état et le reconditionnement complet des logis et postes, cambuse, passerelle, salle des machines, cales à poissons, coqueron avant et autres magasins, avant de pouvoir appliquer plusieurs couches de peinture sur l'ensemble. Coût total: une douzaine de millions à peine pour l'ensemble!

L'AMANDINE ne sera certes pas - et heureusement - "a one shot operation"! En effet, parallèlement à sa rénovation, d'autres projets similaires sont déjà à l'étude. Ainsi parle-t-on notamment de la remise en état de naviguer du T/S PASTER PYPE,

cet ex-navire du Corps Royal des Cadets de Marine dont la gestion est désormais confiée à la vzw "Jongeren Opleiding P. Pype"; ou de la restauration du VLAANDEREN 17, une barge de dragage de la société DE CLOEDT à bord de laquelle serait conjointement créé un centre de formation au métier de dragage en mer et ports. Du chalutier ex-Z.582 ASANNAT de W. Versluys aussi, que d'aucun voudrait réarmer pour embarquer le week-end, marins d'occasion et amateurs de crevettes fraîchement pêchées et cuites en mer, au cours d'excursions touristiques. D'autres coques encore, issues d'une époque révolue, seraient également aux atterrages de la vzw MARITIEME SITE OOSTENDE.

Selon les prévisions ce dernier "Ijslander" - pesant quelque 250 tonnes! - devrait être transféré cet automne encore vers son dernier mouillage, une cale sèche de 4 mètres de profondeur, aménagée sur le "Visserskaai" en face de l'église St. Pierre et Paul. On pourra monter à bord, flâner sur ses ponts, circuler dans ses fonds, découvrir ce que fut cette célèbre pêche "ter zoute" et même inspecter l'extérieur de sa coque au niveau de l'étambot en se promenant dans sa cale-sèche!

Ce bateau-musée, la proue tournée vers la mer, témoignera à jamais de notre industrielle présence sur les



mers et du courage dont firent preuve nos marins, là-bas dans la froidure du nord.



**William le Foreman, Jaak, Jimmy et tous autres ... une légitime fierté!**

En attendant son installation définitive, il est déjà loisible, aux chantiers Seghers, d'apprécier l'évolution des travaux et peut-être d'y humer en avant-goût, quelque fragrance océane en rêvant, nostalgique, à un certain pêcheur "islandais" dénommé Yann!

Aujourd'hui, William le Foreman, Jaak, Tinne, Jimmy et tous les autres "cursistes-chômeurs-s'étant-mis-volontairement-au-travail" (pour 29 frs par heure en sus de leur allocation) ils affichent tous la satisfaction justifiée de la belle ouvrage et aussi la légitime fierté d'avoir contribué à faire d'une ex-épave - "leur bateau" comme ils disent - un précieux patrimoine national....

*Photos: F. Philips*

*Texte: Saint Bernard du Spuikom*

### **Data-chart du O 129 AMANDINE**

|                                 |                                                                                                                  |
|---------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Longueur h.t.:                  | 36,0 m                                                                                                           |
| Largeur:                        | 6,7 m                                                                                                            |
| Creux:                          | 3,9 m                                                                                                            |
| Propulsion:                     | Moteur INDUSTRIE<br>- Alphen a/d Rijn (NL)<br>Type: 607<br>6 cylindres<br>- 510 CV<br>- Nb. de tours: 400 t/min. |
| Pose de la quille:              | 16.11.1960                                                                                                       |
| Premiers essais en mer:         | 17.03.1962                                                                                                       |
| Equipage (max):                 | 10 hommes                                                                                                        |
| Prix d'achat (1962):            | FB 8.861.087                                                                                                     |
| Capacité tanks à mazout:        | 60.000 litres                                                                                                    |
| Capacité de la cale à poissons: | 65 à 70 tonnes                                                                                                   |
| Premier propriétaire:           | Engel Verhaeghe<br>& Pierre Vincent                                                                              |
| Dernier armateur:               | Willy Versluys                                                                                                   |
| Dernier jour de mer:            | 02 avril 1995                                                                                                    |

Pour tous renseignements:

**MARITIEME SITE OOSTENDE**

Slipwaykaai 4 - 8400 Oostende

Tel.: 059/32.32.89





# Bezoek R2MWO museumschip Vityaz, conteststation RK2FWA en Baltische vloot in KALININGRAD (UA2)

**R**adioamateurisme is niet alleen via de radio interessante contacten leggen. Een uitstap of een vakantiereis kan een speciale dimensie krijgen als buitenlandse radioamateurs ons de gelegenheid bieden in hun midden te vertoeven. Dit ondervond ondergetekende en zijn vrouw toen zij samen met Duitse marineradioamateurs een reis naar Rusland maakten. Zonder problemen doorkruisten we Duitsland en Polen.

Aan de Russische kant van de grens wachtte onze Russische reisleidster Tamara ons op.

Langs de weg zagen we boortoren-tjes die olie pompten. Kaliningrad blijkt rijk aan olie. De werkloosheid bereikt hier 50 % en er is armoede. We rijden door de stad Kaliningrad, allemaal kazerneachtige blokkendozen. Grijs, vuil en troosteloos. Slechte weg, wel overal mooie en goed onderhouden gedenktekens voor de gesneuvelden uit de Tweede Wereldoorlog. Even wat geschiedenis: in 1255 werd door de Duitse Orde een machtige burg opgericht die naar de beroemde kruisvaarder koning Ottokar II Königsberg werd genoemd. Dit gebeurde op enkele kilometers van de monding van de rivier Pregel. Königsberg werd de hoofdstad van de Duitse ridderorde. In 1544 werd de universiteit de Albertina gesticht. In 1700 telde Königsberg 40.000 inwoners en in 1724 werd ze de Pruisische hoofdstad. In 1755 hield de filosoof Immanuel Kant zijn eerste redevoering aan de plaatselijke universiteit. Tijdens de Zevenjarige Oorlog (1756-63) marcheerden de Russen voor de eerste maal Oost-Pruisen binnen en werden er in 1758 als bevrijders ingehaald. In 1764, 1769 en 1775 werd de stad bijna volledig verwoest door drie uitslaande branden. Op 14 juni 1807

was het de beurt aan de Fransen om onder Napoleon de stad onder de voet te lopen.

We schrijven augustus 1853 als het spoorwegstation van Königsberg in bedrijf werd genomen en weldra was een spoorverbinding naar Berlijn een feit. Rond 1860 werden spoorverbindingen naar de Oostzeehaven Pillau en naar Rusland uitgebouwd.

Op het einde van de Tweede Wereldoorlog ging het oude Königsberg in een inferno onder. In de nacht van 26 op 27 augustus 1944 bombardeerden 200 Britse vliegtuigen de stad en drie nachten na elkaar maakten 600 andere bommenwerpers het werk grondig af zodat de stad bijna totaal vernield werd. 200.000 mensen werden dakloos en 4.200 kwamen om het leven. Het slot, de Dom en alle kerken werden vernield. Op 31 januari 1945 sloot het Sovjetleger de ring rond de vesting Königsberg, maar de Duitsers wisten een wig te vechten naar de havenstad Pillau, waardoor een groot deel van de bevolking aan de dood kon ontsnappen en via de zee Duitsland kon bereiken.

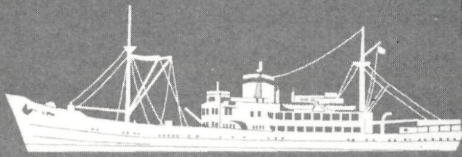
Op 6 april 1945 begon het rode leger de stormloop op Königsberg. Drie dagen later tekende generaal Otto Lasch de capitulatie. Naar schatting overleefden 73000 inwoners de inname van de stad. Tot in 1947 daalde hun aantal door deportatie tot 25.000 die dan in 1947 en 1948 allen naar Duitsland uitgewezen werden. In juli 1945 werd door de conferentie van Potsdam Königsberg Russisch gebied. Het jaar daarop werd Königsberg omgedoopt tot Kaliningrad. In 1986 telde de stad terug 188.000 Russische inwoners. Nu wonen er ongeveer 430.000 personen. Kaliningrad is een nieuwe stad die men niet meer met Königsberg kan vergelijken. Weinig oude gebouwen herinneren aan de Pruisische tijd. Ondertussen werden hier twee generaties mensen geboren voor wie Kaliningrad hun thuis is. Voor de toeristen hier met drommen naar toe komen, zal er echter nog veel werk moeten verricht worden.

Het centrum van het nieuwe Kaliningrad is de Zegeplaats, waar een aantal moderne gebouwen en restau-

**MF-RUNDE · VEREINIGUNG NOCH FUNKENDER MARINEFUNKER**

**MUSEUM-RESEARCH VESSEL "VITYAZ"**

Member of :  
RK 2 FWA, RW 2 F,  
R 2 MWO, BCC/  
DL/UA 2 FM/MM  
KS 4 IZ



**MEMBER**  
**588**  
**MF-RUNDE**



## UA2FM

Victor LOGINOV, P. O. Box 73, 236000 Kaliningrad/Russia

Bevestiging ontvangst (qsl-kaart) Radiostation Museumschip "VITYAZ".



rants gevestigd zijn. Vermeldenswaard is ook het spoorwegstation, dat van 1915 tot 1929 als het modernste van Europa gold. Dit gebouw overleefde de Tweede Wereldoorlog tamelijk goed, alleen het glazen dak moest vernieuwd worden. Van hieruit vertrokken voor de oorlog treinen naar Berlijn, Breslau, Stettin, Warschau en Moskou. Op 22 januari 1945 verliet de laatste trein van het Duitse Rijk het station vol vluchtelingen en gewonde soldaten. In 1990 kwamen de eerste Duitse toeristen per trein terug Kalinigrad binnen. Het voetbalstadion Baltika, de Zoo en de St. Aldebertkerk zijn ook een bezoekje waard.

Aan de noordelijke Pregeloever ligt tussen twee hotelschepen de legendarische vrachter "Vityaz" voor anker. Weinigen weten welke geschiedenis zij te vertellen heeft. Vanwege ons marineverleden kreeg dit schip onze bijzondere aandacht.

Oorspronkelijk bedoeld voor de Spanjevaart als sinaasappelschip en daartoe uitgerust met speciale verluchtingsluiken was zij voor die tijd een luxeschip want er was accommodatie voor 12 passagiers. Anders dan gepland werden geen sinaasappelen vervoerd maar werd het schip opgeëist door de "kriegsmarine" en vervoerde hoofdzakelijk staal en munitie. De "Mars" werd herdoopt in "Seelöwe" en werd gestationeerd in Antwerpen waar zij op miraculeuze wijze gespaard bleef van een vijandelijke luchtaanval in september 1940. Het schip naast haar was minder fortuinlijk en zonk onmiddellijk. De "Seelöwe" werd overgeplaatst naar de Oostzee waar zij in Noorwegen werd ingezet als bevoorradingschip. Op 13 april 1945 verliet de "Mars" onder de ogen van de Sovjets als laatste schip de haven van Pillau en ging hiermee de Duitse marinegeschiedenis in.

Het schip bracht meer dan 20.000 mensen in veiligheid uit het belegerde Königsberg.

Zij maakte de capitulatie mee in Kopenhagen. Vandaar werd zij via

het Kattegat en Skagerrak naar Methil in Firth of Forth (Schotland) overgevoerd. Dit was het verzamelpunt van de rest van de Duitse vloot welke later onder de overwinnaars verdeeld werd. Eerst voer het schip nog een jaar voor Engeland onder de naam "Empire Forth" en daarna kwam het in handen van de Sovjetunie, werd omgedoopt en bevoer als expeditieschip de wereldzeeën. Sinds 1990 doet de "Vityaz" dienst als museumschip.

Interessant voor de radioamateurs onder ons is dat de originele radiokamer weer in ere werd hersteld en nu bemand wordt door plaatselijke Russische amateurs en als RM2WO door alle daarvoor gecertificeerde radioamateurs uit de ganse wereld kan aangeropen worden.

Onze gids Tamara zegt dat in het Westen vaak wordt gedacht dat de Russen nu veel meer vrijheid hebben omdat wij op reis kunnen naar bijna alle landen ter wereld, of omdat wij kunnen kiezen tussen honderden auto's en niet langer uit twee modellen zoals in het verleden. Maar wat ben je met die vrijheid als je geen geld hebt om op reis te gaan, en als je niet eens de meest goedkope auto kan betalen? In sommige beroepstakken worden zowel arbeiders als bedienden al meer dan een jaar niet betaald. Maar twee maandlonen op

anderhalf jaar tijd waar een gewoon arbeider ongeveer 2.000 Fr en een kaderlid 3.000 Fr per maand verdient stemt toch tot nadenken. De situatie verergert met de dag. Met het communisme hadden we geen vrijheid en verdienden we ook bijna niets, zo vertelt onze gids, maar de toestand was stabiel en we hadden eten. Nu hebben we vrijheid maar geen werk.

Alle straten zijn dezelfde, enkel de enorme woonkazernes willen qua grijstinten nog wel eens variëren. Russen zijn nauwelijks geïnteresseerd in hun omgeving. Zolang het achter de gesloten deuren maar aangenaam en netjes is.

De meesten wonen in een bescheiden tweekamerflatje in een grauwe woonkazerne. Indrukwekkende bouwsels in zware stijl, meerdere verdiepingen hoog. De normale Russische behuizing: een kamer voor de ouders en een kamer voor de kinderen. De slaapkamer van de ouders is meteen ook de living. Privacy?

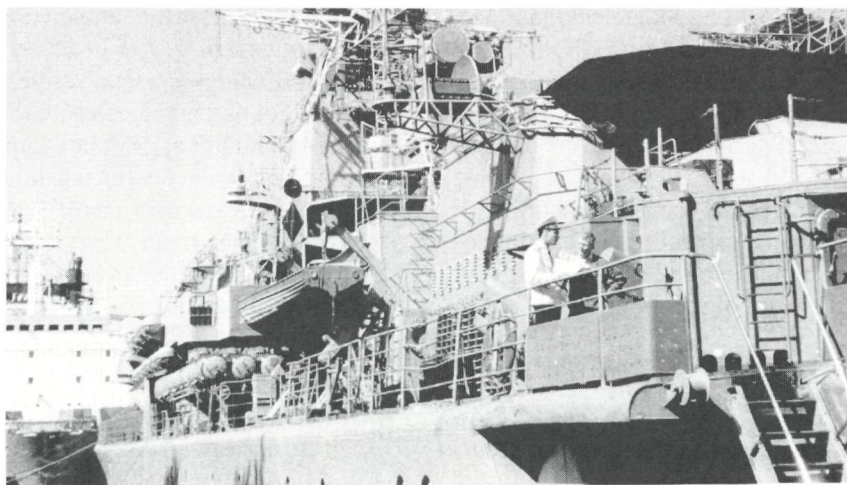
Hier en daar kan men met dollars en Marken betalen maar meestal geldt nog steeds de roebel. Op het platteland heeft men bijna geen roebels meer nodig, hier floreert de ruilhandel zoals in de oorlogsjaren.

De bus vertrekt om 08u45 richting Baltisk om de Baltische vloot te bezichtigen. Om 10 u kwamen we aan



Een russische officier geeft info over de Baltische vloot aan de auteur (ON4CBM).





**Duitse en belgische radioamateurs.**  
**Eerste buitenlandse bezoekers aan oorlogsschip "PYLKY" (Baltische vloot)**

de grens van de stad Baltisk, het vroegere Pillau. Een militaire stad, open voor bezoekers, maar met mondjesmaat en dit sedert 1993. Vanaf 1994 mochten hier foto's genomen worden en vanaf 1997 open voor meer bezoekers maar die moeten wel een speciale toelating hebben. Zelfs de inwoners van Kaliningrad.

We zijn verplicht met de bus een groene auto te volgen. We rijden voorbij een infanteriegebouw, waar vroeger de "zwarte wolven" een geducht marinegevechtscorps, gekazerneerd waren. De stad was tot 1945 Duits. Een propere stad, dit komt omdat de matrozen als ze gestraft worden een borstel in de hand geduwd krijgen en moeten vegen. Toch lijkt bijna alles vervallen. We bezoeken de oorlogshaven. Het is de eerste maal dat een bus met buitenlandse toeristen hier een oorlogsschip bezoekt.

De Commandant komt ons zelf begroeten en heet ons welkom. Toen ik info vroeg over de vloot werd naar een officier gezocht die Engels sprak. De uitleg over de vloot bleef zeer algemeen en ik kreeg een "welcome aboard" folder van het schip waar alle gegevens in stonden die ik mocht weten, alleen... in het Russisch. De (gebrekkig) Engelssprekende officier vertaalde een paar wetenswaardigheden en dat moest volstaan vanwege "security reasons". We mochten wel foto's nemen, wat we dan

ook gretig deden.

De oude grote oorlogsschepen gaven een verwaarloosde indruk. De flotieljecommandant zei dat er geen geld beschikbaar was voor verf. In het Westen zouden deze schepen gegarandeerd naar de schroot gaan of hoogstens nog een tweede leven krijgen als museumschip. Hier moeten ze operationeel blijven. Eén schip was wel geschilderd: dat ging namelijk binnenkort naar de "Kielerwoche". Dit schip was ook te gast op onze Dagen van de Marine in juli 1998.

De stad Baltisk (Pillau), visserijhaven en belangrijk steunpunt van de Russische vloot in de Oostzee ligt aan het einde van het Königsbergse zeekanaal. Tot in de herfst van 1995 was de ganse stad militair spergebied, dat alleen met speciale papieren en in uitzonderlijke omstandigheden mocht betreden worden. Tegenwoordig is men wat milder geworden en worden onbevoegden toegelaten in sommige delen van de stad een bescheiden kijkje te nemen. De stad telt 28.700 inwoners, hoofdzakelijk marinepersoneel en hun families. Het zeekanaal dat in 1901 gegraven werd, is 42,5km lang en 6,5m breed en loopt van de Pregelmonding tot het Pillaudiep, dat dan weer 550m breed en 7 meter diep is.

Het ontstond in 1510 na een hevige zeestorm en schiep daardoor een nieuwe toegang tot de haven. Hier

begint eigenlijk de maritieme geschiedenis van Pillau.

Tot 1804 werd hier tol geheven voor de schepen die de haven binnen wilden. Na 1626 maakten de Zweden van Pillau een ware vesting. In 1725 werd Pillau een Pruisische stad. In januari 1945 toen duizenden vluchtelingen uit Königsberg zich een plaatsje trachtten te bemachtigen op de daar wachtende schepen lag deze haven onder onafgebroken geschut zodat er van de oude gebouwen nog weinig over bleef.

De tussen 1712 en 1720 gebouwde, en in 1768 door brand vernielde en heropgebouwde garnizoenskerk werd in 1945 een bioscoop, nu staat de heilige Georg van de Zeekerk ter beschikking van de Russisch-orthodoxe gemeenschap.

De vuurtoren van 1813 is een echt juweeltje en wordt beschouwd als een der mooiste in het Noordelijke Oostpruisen. Hij werd gemoderniseerd en vernieuwd en doet nog altijd zijn dienst. Als beloning voor het beklimmen van de 116 treden krijgt men een prachtig uitzicht over de stad, de haven en het zeekanaal. Bezienswaardig is ook de Citadel die de Zweedse koning Gustaf II van 1626 tot 1632 liet bouwen. In 1636 verlieten de Zweden terug de stad.



**De vuurtoren van Pillau is een echt juweeltje**



In de Citadel heeft de Russische marine een communicatiecentrum geïnstalleerd. Sinds 1945 is Pillau herdoopt tot Baltisk, een Russische oorlogshaven.

In het dorp Russkoje een goede 25km ten noorden van Baltisk herinnert het grootste Duitse soldatenkerkhof in de oblast van Kaliningrad aan de strijd van 1945. Dit werd ingericht juist naast het kapotgeschoten kerkje. Aan de andere kant van de dorpsstraat ligt het Russische soldatenkerkhof die de gesneuvelden van het rode leger herdenkt. Pittig detail: het Duitse kerkhof is zeer sober ingericht terwijl het Russische kerkhof zeer groots en pompeus en met veel marmer is ingericht.

Om 15u30 vertrekken we naar ons volgende doel: het radioamateurstation RK2FWA. Een drietal oude treinwagens getransformeerd tot radiostation en een indrukwekkend antennepark. Onze Russische collega's nodigden ons uit op een barbecue en hadden een originele verwelcoming voor ons in petto: midden in de wei weerklinkt de "Lente" uit de "Vier Seizoenen" van Vivaldi.

We luisteren met ingehouden adem naar de perfecte uitvoering van klasieters.

Tot het standaard-repertoire behoren werken van Vivaldi, Bach en Mozart.

Een talentvolle zangeres geeft het beste van zichzelf.

Het radiostation, kampioen van Rusland, is een welbekend conteststation met een 10-tal zeer actieve operators. Men maakt ook EME (earth-moon earth) contacten. Daar we dit station reeds persoonlijk gewerkt hadden tijdens de laatste contest werd het logboek nagekeken en werden qslkaarten uitgewisseld. ON4CBM en ON4CBI waren de eerste Belgische bezoekers aan het radiostation RK2FWA. Duitse, Poolse en Engelse amateurs waren hier vroeger reeds op bezoek. De Duitse radioamateurvereniging MF, had geschenken bij voor de Russische amateurclub: een nieuwe computer, software, een 2 meter en 70cm toestel en enkele traditionele geschenken.



**Barbecue in de tuin van het radioamateurstation RK2FWA.**

Tussen de Russen, Duitsers en Belgen werden skeds (radioafspraken) gemaakt voor "back home".

De volgende dag staat er weer een bezoek aan Kaliningrad op het programma.

De nieuwe en oude auto's rijden hier broederlijk langs elkaar. De meeste oude auto's vallen hier bijna uit mekaar. Ook de trams zijn een bezienswaardigheid, een hoop ellende op wielen waar je door de roestgaten de passagiers ziet zitten.

De bus zette ons af aan de Naval Academy en een afgevaardigde van het ministerie van buitenlandse zaken die perfect Engels sprak verwelkomde ons en nam ons mee naar binnen. Daar stelde hij de rector en enkele instructeurs voor die ons een gedetailleerde uitleg gaven over de zeer moderne radio- en navigatiesimulators. Nadien was er een conferentie met de rector van de academie.

De Maritieme Academie voor de Baltische Visserijvloot heeft tot hier toe meer dan 8.800 maritieme specialisten afgeleverd aan de Russische vloot en aan de marines van 28 verschillende landen. De meeste afgestudeerden varen nu als kapitein of officier op Russische en vreemde schepen, andere leiden grote rede-

rijen, velen werken als wetenschappers terwijl anderen als zakenmannen carrière hebben gemaakt.

Volgende departementen gebruiken de Academie als basis:

- Navigating,
- marine engineering,
- radio engineering,
- economics,
- extra-mural,
- pre-university training,
- Baltic regional Attestation Centre,
- Post graduate course,
- Scientific studies,
- Transport Academy,
- Health and recreation,
- 4 mast bark "Kruzenstern".

De Academie beschikt over moderne laboratoria en klaslokalen met up to date simulators en computers. Ze staat bekend als een van de best uitgeruste marineopleidingscentra van Rusland. Het wereldberoemde trainingsschip "Kruzenstern" is eigendom van de Academie. Veel belang wordt gehecht aan het onderwijzen van de Engelse taal.

De opleiding duurt afhankelijk van de gekozen richting 5 à 6 jaar.

De laatste dag van ons verblijf bezochten we nog even Litouwen een schril contrast met Kaliningrad, alles is hier mooi en verzorgd. Alleen was de ferry kapot, wat (weeral) vertraging opleverde en ons bezoek aan dit interessante land jammer genoeg fel inkortte.

De terugreis verliep vlekkeloos.

ON4CBM/Bert.  
1OM(b.d.) A. Jacobs



### Morele Bijstand in de Krijgsmacht

**D**e Vrijzinnige Gemeenschap heeft sinds kort vertegenwoordigers die werkzaam zijn bij de Krijgsmacht.

De Dienst Morele Bijstand (DMB) is een organisme dat rechtstreeks afhangt van het Ministerie van Landsverdediging en bijgevolg geen deel uitmaakt van de hiërarchische militaire structuur.

Momenteel zijn er twee moreel consulents actief. Op termijn zal de dienst uitgebreid worden tot zeven personen. Zij zullen ten dienste staan van de militairen, het burgerlijk personeel en hun respectievelijke familiesleden.

Hun taken zijn meervoudig

Vooreerst staan zij ter beschikking voor een persoonlijk gesprek, met eerbiediging voor de persoon en zijn privé-overtuiging. Men kan er terecht met morele, familiale en sociale problemen: d.w.z., levensvragen die te maken hebben met relaties, emotionele processen en ethische problemen. Ook het thuisfront kan op begrip en steun rekenen wanneer

hun geliefde op lange missie is in het buitenland. Medemenselijkheid, begrip en vertrouwen zijn de pijlers van de morele dienstverlening.

Morele consulents kunnen ook op vraag van de cliënten plechtigheden organiseren zoals bij overlijdens, maar ook bij vreugdevolle gebeurtenissen zoals geboorte, Feest Vrijzinnige jeugd en huwelijk. Deze plechtigheden zijn niet gebonden aan een voorontworpen ritueel, maar houden rekening met de persoonlijke levenshouding van de betrokkenen en hun familie.

Morele bijstand zal in al haar vormen vertrekken vanuit een niet-confessionele humanistische levensbeschouwing en zal de cliënten steeds begeleiden binnen dit referentiekader.

Het symbool van Niet-Confessionele Gemeenschap van België is de fakkel. De vlam symboliseert het licht dat nodig is voor de zelfontplooiing en de zelfverwezenlijking van de mens. De silhouetten symboliseren de mensen als sociale maar unieke

en adomagatisch denkende wezens.

Op termijn is het de bedoeling dat de moreel consulents op regelmatige basis de eenheden zullen bezoeken. Er is ook de mogelijkheid om zelf een bezoek te brengen op de Marinebasis te Zeebrugge, waar Annie Van Paemel een bureel heeft.

Hieronder vindt U de coördinaten van de twee reeds in dienst zijnde moreel consulents.



**Eric De Leeuw**  
**Hoofd van Dienst**  
**Conseiller moral en chef**  
**Kwartier Koningin Elisabeth**  
**Quartier Reine Elisabeth**  
**Everestraat, 1 rue d'Evere**  
**1140 Brussel**  
**Tel: 02/701.65.89**

**Annie Van Paemel**  
**Moreel Consulent 2° klasse**  
**Conseiller moral 2° classe**  
**Marinebasis Zeebrugge**  
**Graaf Jansdijk 1**  
**8380 Zeebrugge**  
**Tel: 050/55.93.78**



## Le conseiller laïque

Depuis quelque temps, la Communauté Laïque a des représentants auprès des Forces Armées.

Ils sont attachés aux Forces Armées pour répondre aux différentes préoccupations philosophiques et morales des membres de la communauté non-confessionnelle de Belgique.

Ce sont des personnes civiles attachées organiquement à l'armée. Les conseillers moraux n'ont pas la qualité de militaire et ne sont pas considérés comme agents de l'Etat.

La laïcité défend partout la dignité de l'homme. C'est pourquoi le conseiller laïque doit écouter, être disponible, aider, établir le dialogue, apporter une présence fraternelle.

Le conseiller laïque n'est ni un thérapeute, ni un assistant social, ni un animateur culturel: il est un peu tout cela en même temps. C'est celui qui va connaître les rouages pour être de bon conseil. C'est par sa présence qu'il peut montrer qu'il est un être ouvert, tolérant et ne souffrant d'aucun sectarisme, ni préjugé.

Il est vrai aussi que le conseiller moral ne sera pas amené uniquement à avoir des rapports de personne à



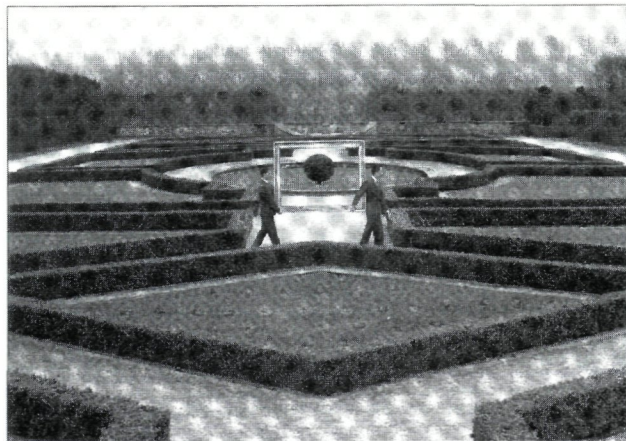
personne et notamment dans le milieu militaire. Son rôle pourrait se situer parfois plus dans la domaine socioculturel ou psychosocial.

Le flambeau de la laïcité symbolise la lumière nécessaire à la recherche de l'épanouissement optimal de l'homme, la lumière qui éclaire la marche au progrès. Les silhouettes humaines symbolisent la fraternité universelle.

Ce flambeau est arboré par tous ceux qui entendent affirmer leurs conceptions humanistes de vie.

A l'avenir, le cadre des conseillers moraux comptera sept postes. Pour l'instant deux personnes sont déjà entrées en fonction.

*Photos-foto's: J. Camps*



SPECIALISEREN  
IS VOORAL EEN KWESTIE  
VAN SELECTEREN.

Leopold III-laan 13  
8400 Oostende  
Tel. (059) 50 08 33  
Fax. (059) 80 87 27

VOORHEEN PARIBAS BANK BELGIË



ARTESIA BANK





# WOORDEN UIT DE ZEEMANSKIST

Door wijlen 10M(b.d.) J.-B. Dreesen

## Kolderstok

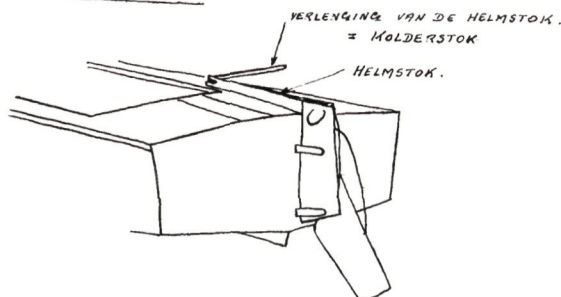
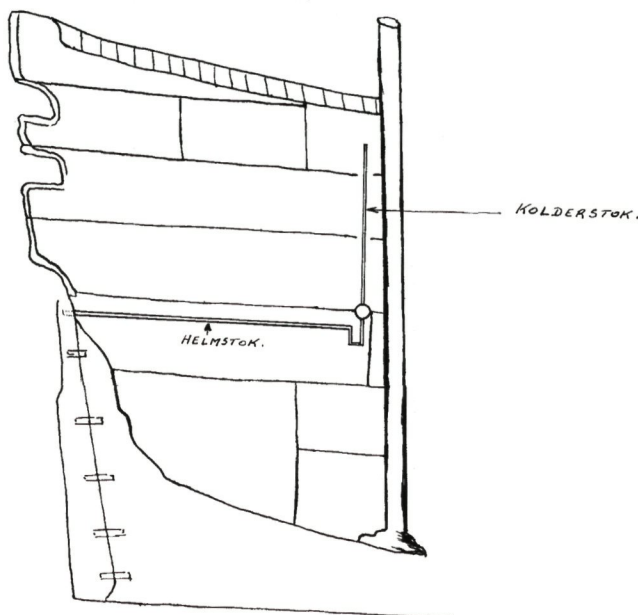
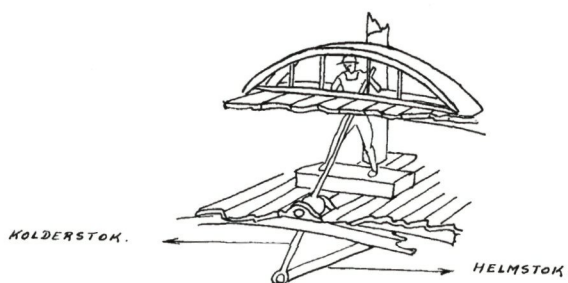
In aansluiting op het in een vorig nummer behandelde "roer" loont het wel de moeite het hier even over de KOLDERSTOK te hebben.

Slaan we er de "dikke" Van Dale op na, dan vinden we bij dit woord de volgende verklaring: "Stok, die door een opening in het dek gaande dient om een onder het dek aangebrachte roerpen te bewegen".

Voor ons, in de moderne tijd, zegt deze uitleg niet veel meer en we zijn dan ook verplicht even naar de middeleeuwen terug te keren.

Toen omstreeks de 12de eeuw het achterstevengoer in gebruik kwam was er voor de bediening hiervan weinig of geen moeite. De schepen waren klein, meestal zonder opbouw en het roer was zodanig geplaatst dat het door middel van een HELMSTOK van op dek gemakkelijk kon behandeld worden.

In de 15de en 16de eeuw ging men er toe over het achterschip te verhogen om er een beschutting voor de bemanning en verblijven in te richten. Hierdoor verdween de helmstok en zijn bedienaar, de roerganger, benedendecks. Deze laatste had geen zicht meer op het tuig en stuurde uitsluitend op het kompas en de aanwijzingen die hij van het bovendek kreeg (een toestand zoals die op de





grotere oorlogsschepen van nu bestaat). Dit sturen zonder de zeilen te zien was een ernstige handicap.

Tegen het einde van de 16de eeuw vond men een oplossing voor het probleem onder de vorm van de KOLDERSTOK, een stang die loodrecht met de roerpen of helmstok verbonden was, en het mogelijk maakte het roer van een paar dekken hoger te bedienen. Om dit toe te laten werden één of meerdere dekken voorzien van KOLDERGATEN waarin de kolderstok kon heen en weer gaan. Hierdoor waren de roergangers van de grotere schepen dan ook weer in staat de zeilen gade te slaan, wat van groot belang was bij het opwerken. Een nadeel echter: de roerhoek was klein en bij grote koersveranderingen moest het schip met de zeilen worden geholpen.

In de 17de eeuw was op vele schepen de kolderstok door het achterdek heen gebracht, zodat de roerganger weer buiten stond, juist voor de ingang van de kampagne en achter de bezaansmast. Tussen hem en de bezaansmast bevond zich dan het

kompas in zijn nachthuis. De kolderstok bleef in gebruik tot hij bij het begin van de 18de eeuw door het stuurwiel vervangen werd. Maar toch werden tot in het midden van die eeuw nog veel schepen ermee gestuurd.

Is sedertdien de kolderstok naar het rijk van de maritieme musea verwezen? In feite niet helemaal, want zelfs nu in onze moderne tijd gebruiken wij nog kolderstokken en dit meestal zonder zelf te weten dat het ding zo'n illustere voorganger heeft gehad.

Het is namelijk zo, dat we om één van die kleine sportieve zeiljachten te besturen, een verlenging op de helmstok gebruiken die toelaat de boot vanuit eender welke houding en op afstand te bedienen. In werkelijkheid is dit niet meer dan een moderne vorm van onze middeleeuwse kolderstok. Het wordt dan ook tijd dit voorwerp zijn naam te geven, in plaats van het steevast als de "verlenging van de helmstok" te beschrijven.

## Kolderstok en français "La Manuelle"

Cette sorte de rallonge verticale de la barre du gouvernail ne fut en usage que du début du XVII<sup>e</sup> siècle jusque vers 1720 environ. Elle permettait aux navires qui avaient un château arrière à plusieurs pont de placer l'homme de barre de façon à avoir vue sur le pont et sur les voiles, tout en le gardant à l'abri des intempéries; mais l'action que cette barre avait sur le gouvernail n'était que 5° de chaque bord, ce qui rendait les évolutions difficiles.

On pourrait, par analogie, appeler ainsi la barre articulée dont on munait les yachts et qui permet de barrer avec forte gîte ou en faisant du rappel, mais l'usage veut qu'on lui donne le nom anglais de "stick".



# HEMPEL



*Hempel Coatings (Belgium) n.v.*

*A Lot More Than Paint!*

**Sint Pietersvliet 7 - 2000 ANTWERPEN**  
Tel. 03/220.61.60 - Telefax 03/220.61.79



# De panneschuit VIII

## De masten en tuigage (vervolg)

### Opmerkingen

Het kan wel nuttig zijn de ra's wat langer te voorzien dan nodig en ze pas op de juiste lengte afzagen wanneer het zeil er reeds aan vastgebonden is. Hoe het zeil aan de ra eigenlijk vastgebonden was kon ik niet achterhalen. Daardoor verwijs ik naar het boek: "Historische Scheepsmodellen" van W. zu Mondfeld (zie fig. 51).

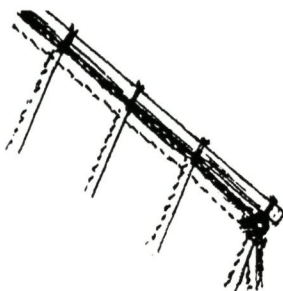
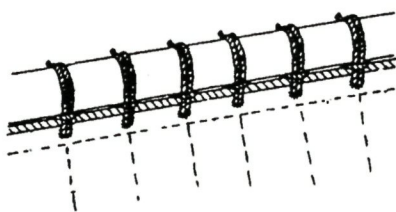
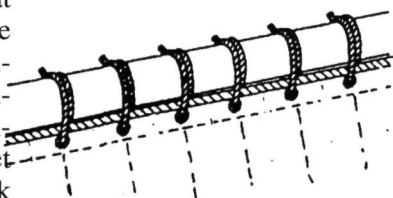


fig. 52

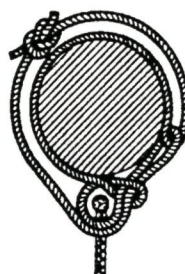
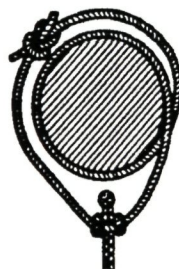
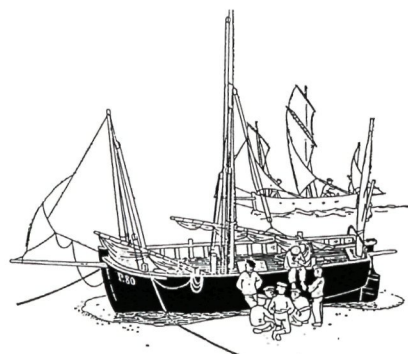


fig. 51

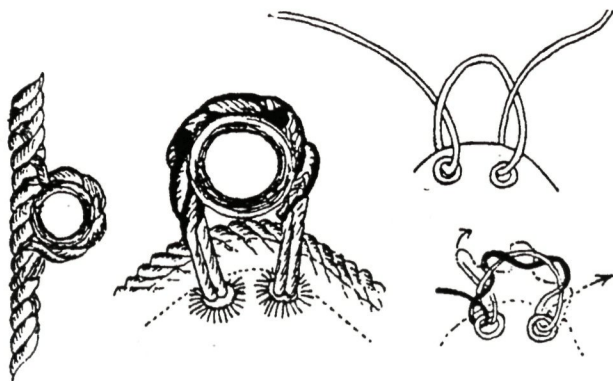


fig. 53

Wel is het zo dat er telkens een bevestiging was bij iedere naad tussen 2 kleden of banen (zie fig. 52).

Op fig. 53 zien we hoe een kous tegen het lijk wordt bevestigd. De kousen of leuvers maak ik van aluminium van 1,5 mm dik. Voor verdere uitleg daaromtrent verwijs ik naar mijn artikel in het Disseltje jrg. 13 blz. 41.



### III: Het grootzeil

- wordt bovenaan vastgehouden aan de grootzeilra terwijl de onderste voorste leuwer vast zit aan de klamp vast op dek juist voor de grote mast
- de achterste leuwer wordt verbonden via 2 dubbele blokken aan de overloper.

- de afmetingen van de grootzeilra zijn:
- totale lengte = 30,8 cm
- Ø aan de top = 5,5 mm
- Ø aan de onderkant = 6 mm
- Ø ter hoogte van de lus = 8 mm (zie fig. 54)

De afmetingen van het grootzeil:  
*opmerking*

de lijken zijn niet inbegrepen in de hiernaast aangeduide afmetingen.

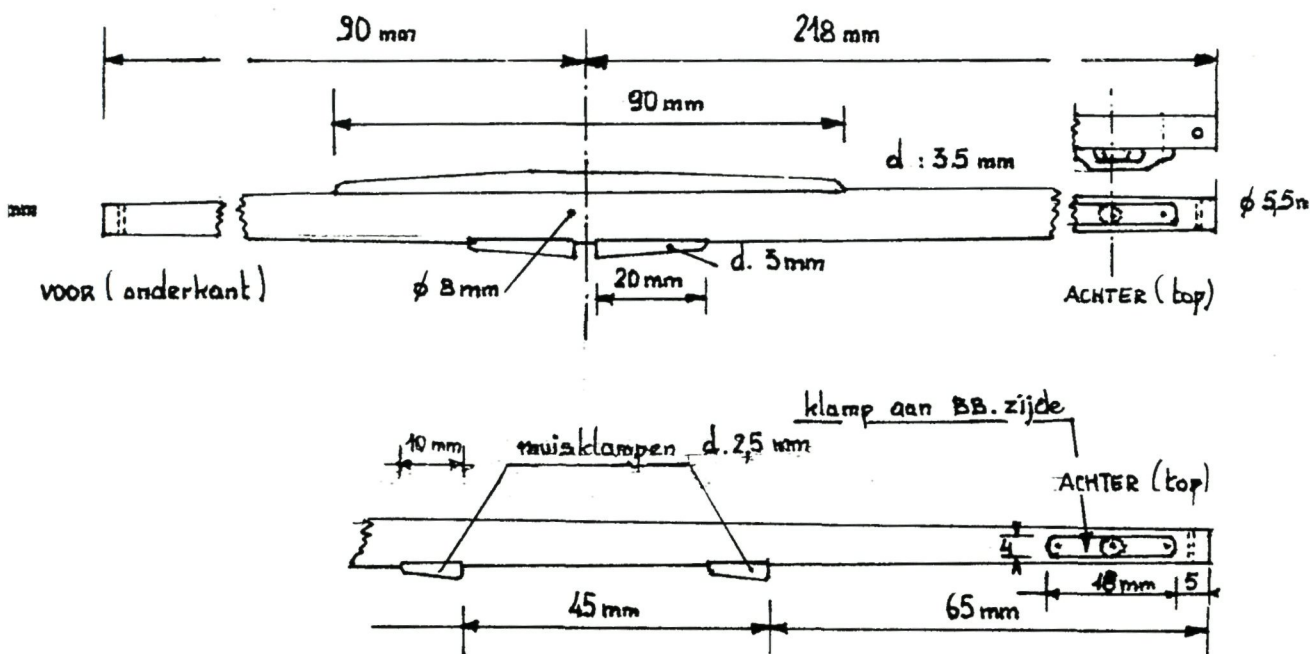
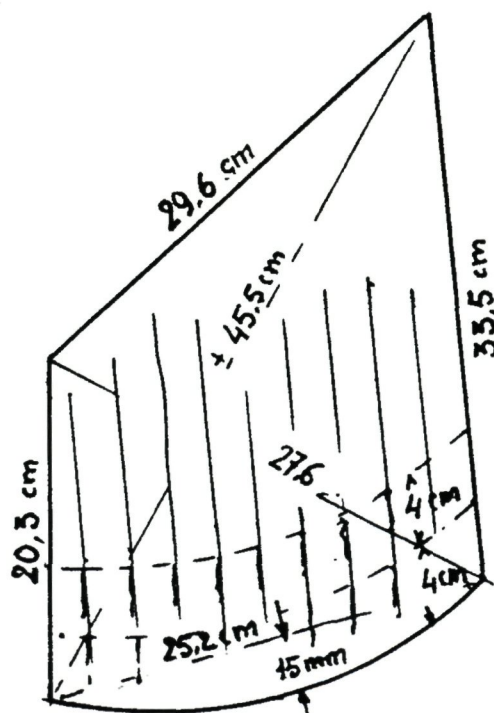
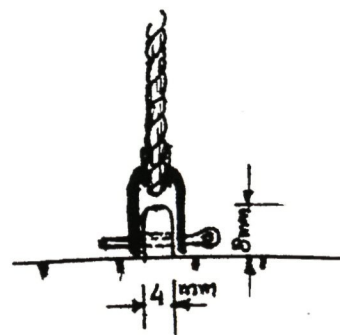
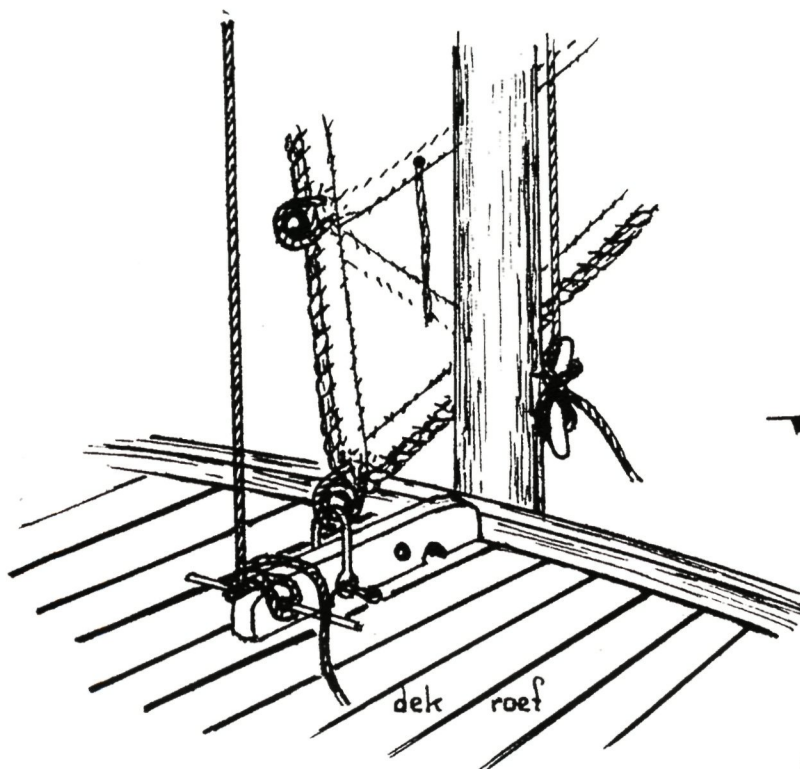
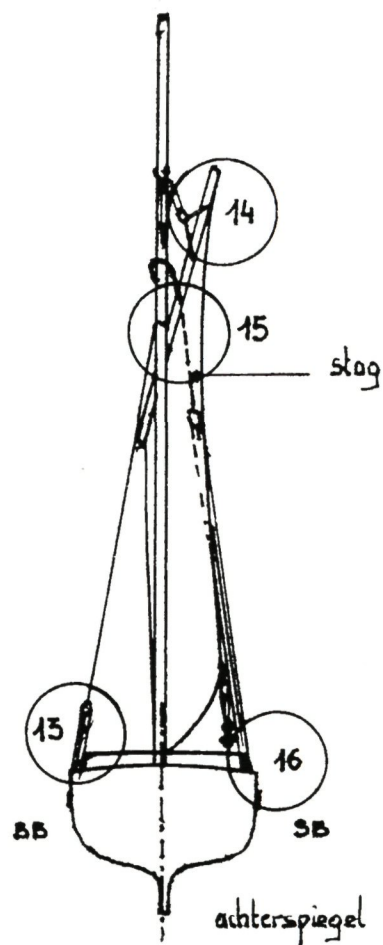
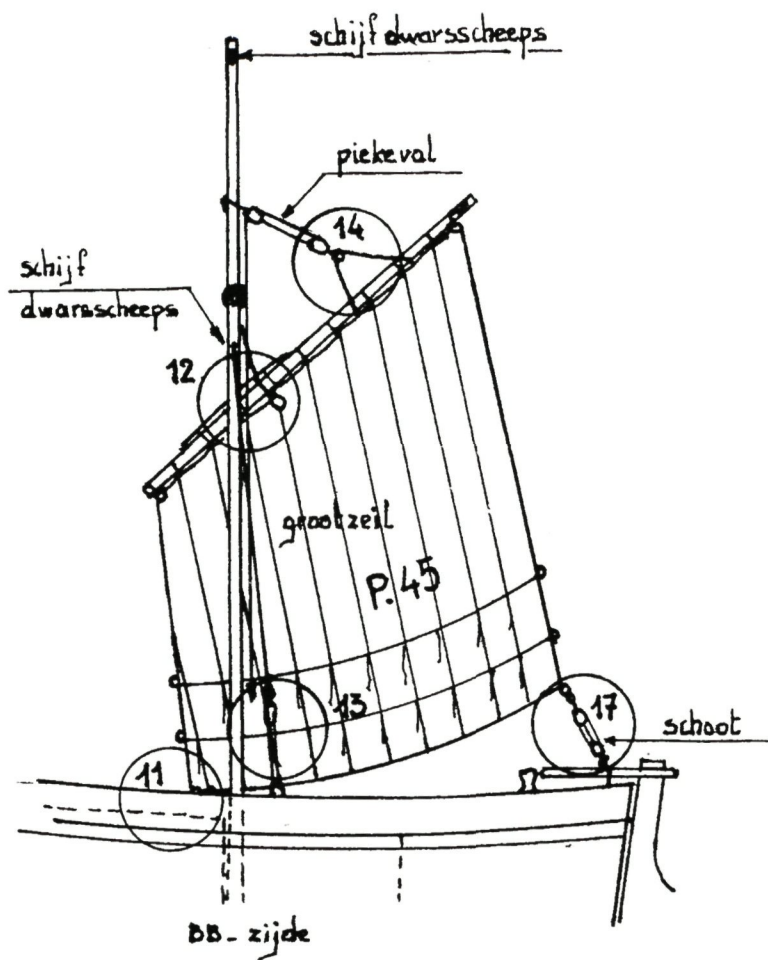


fig. 54



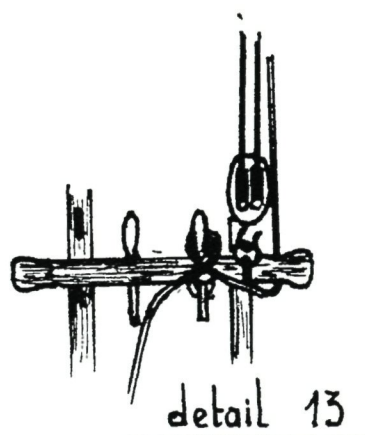
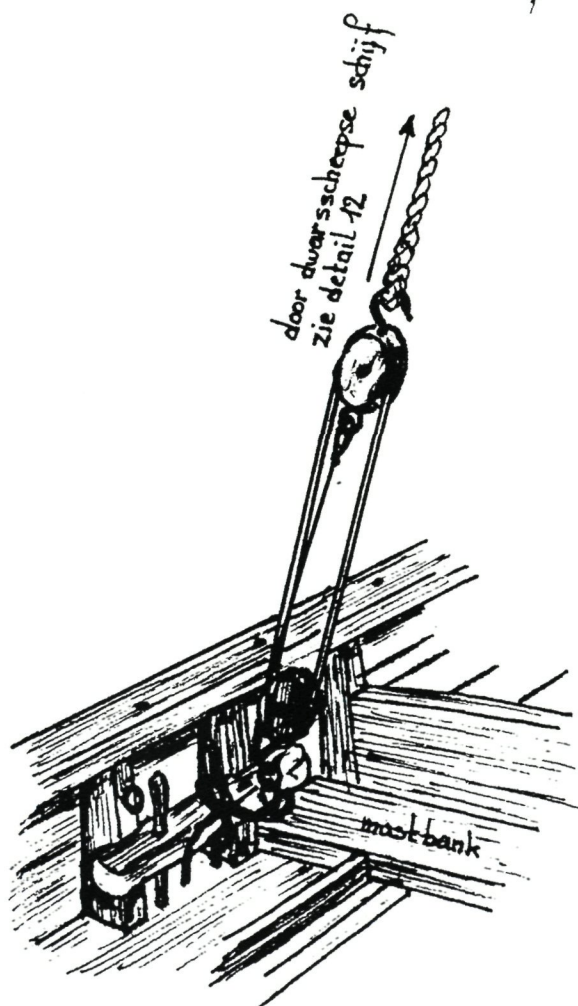
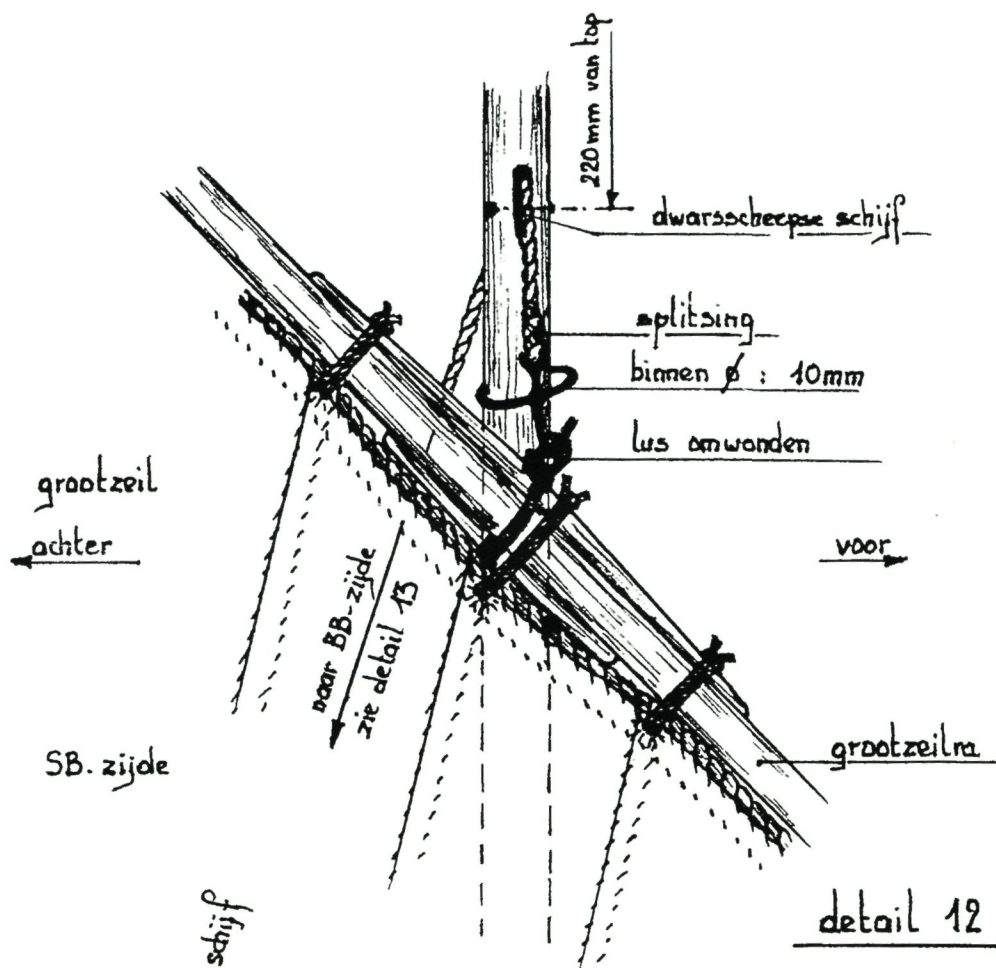




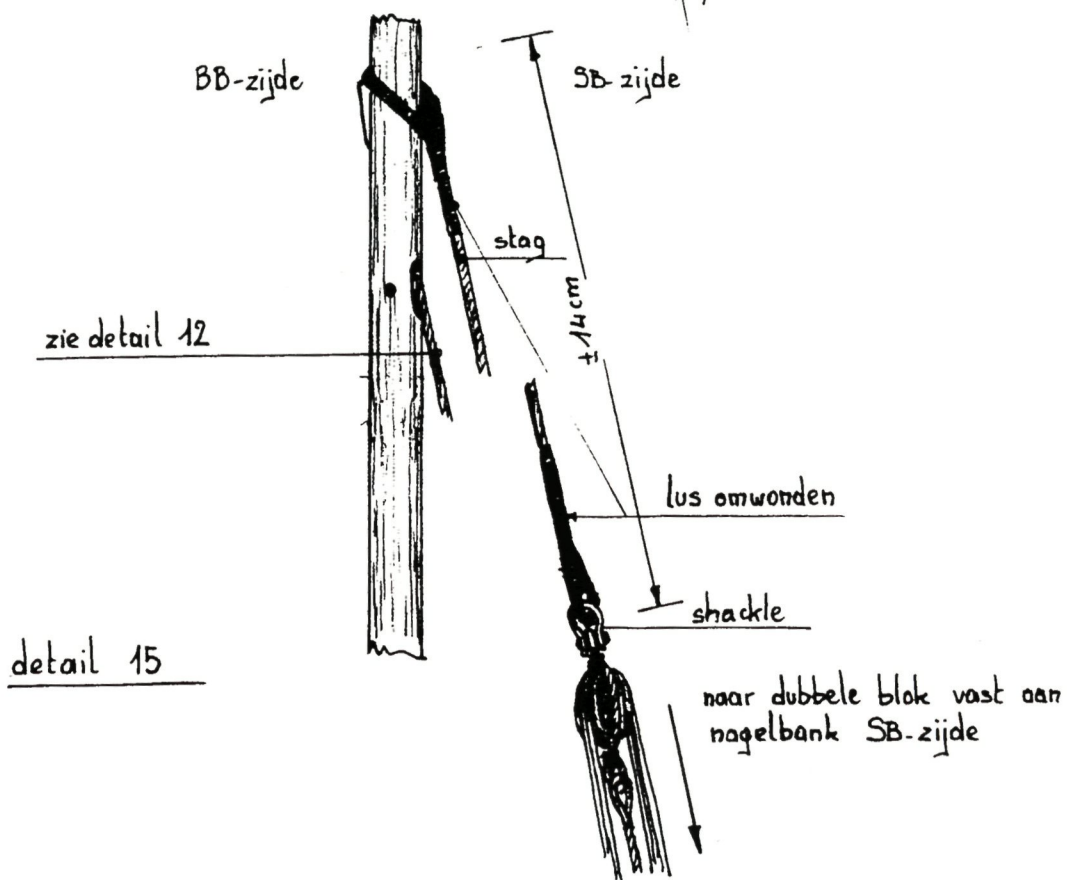
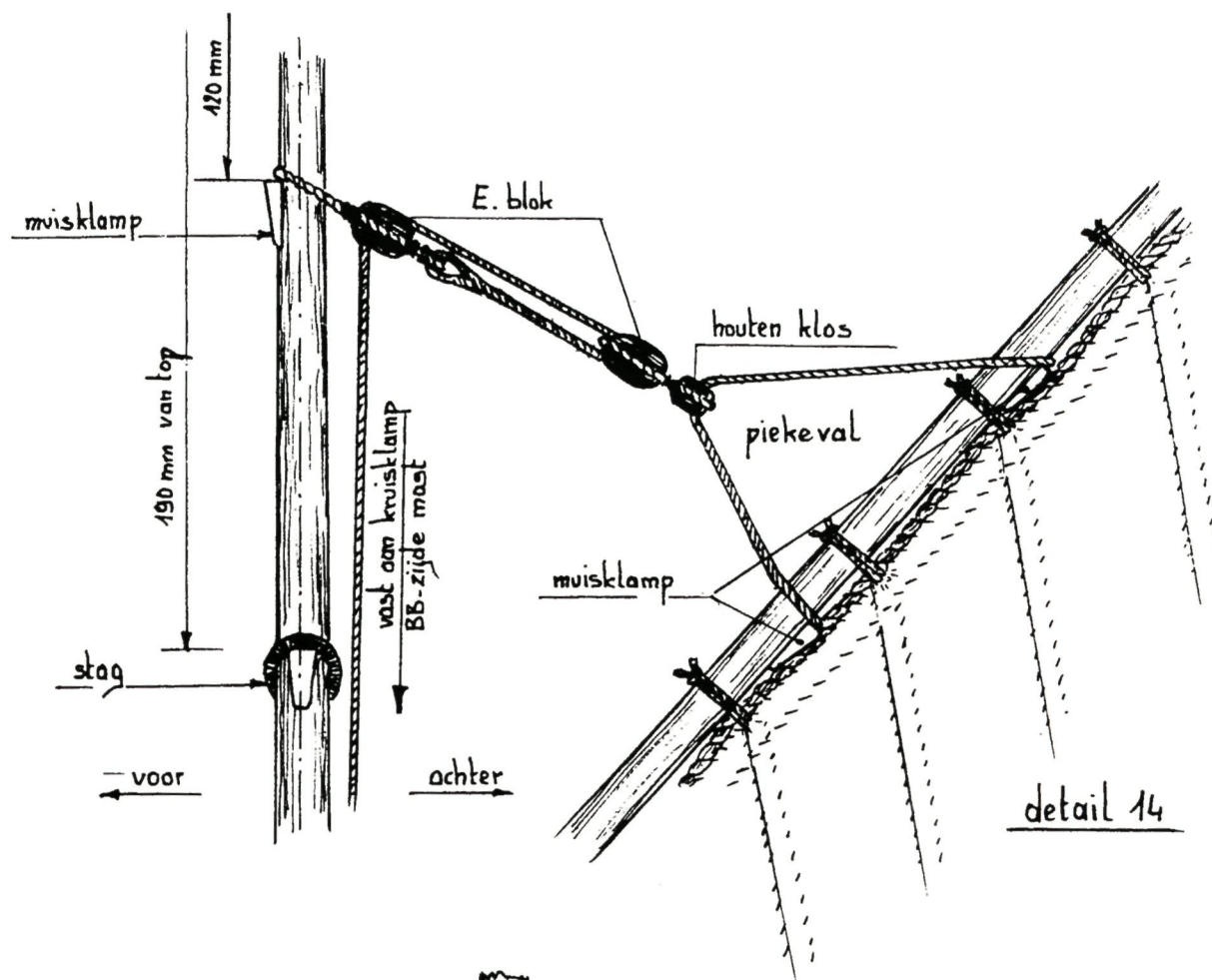
lengte klamp = 4cm

detail 11

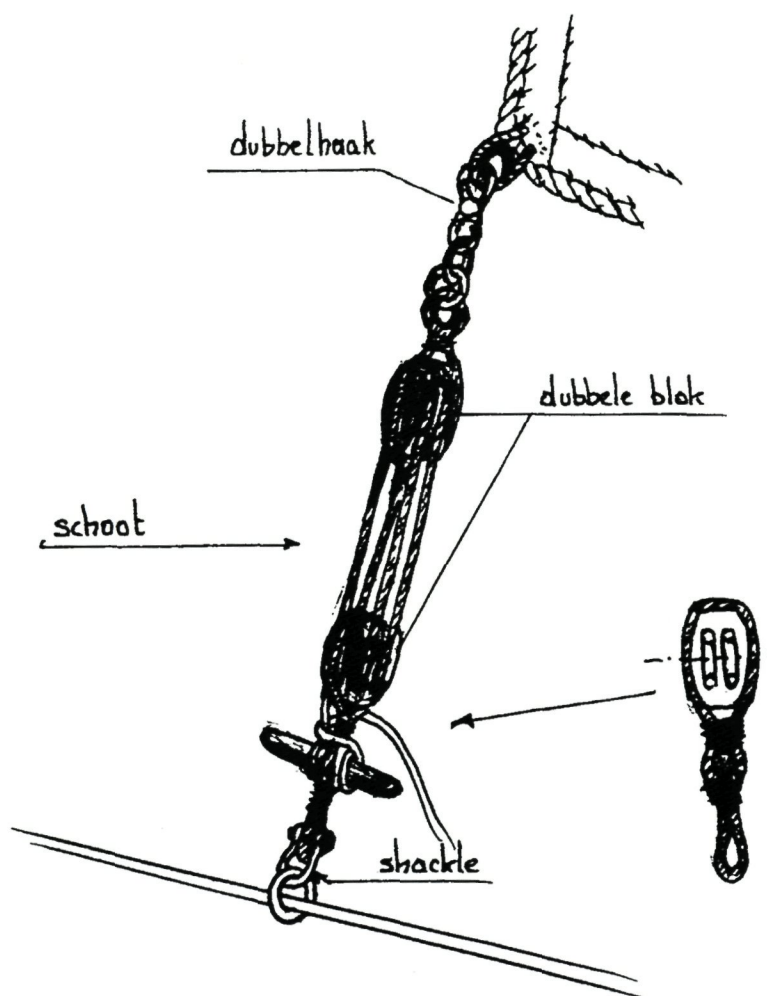
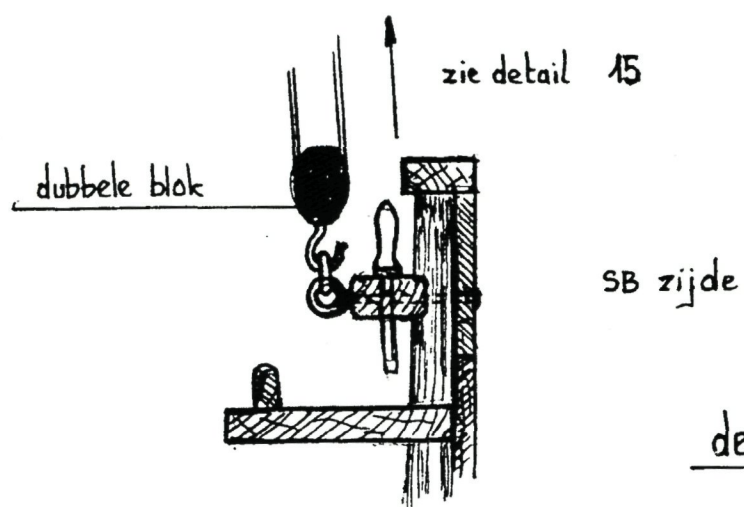








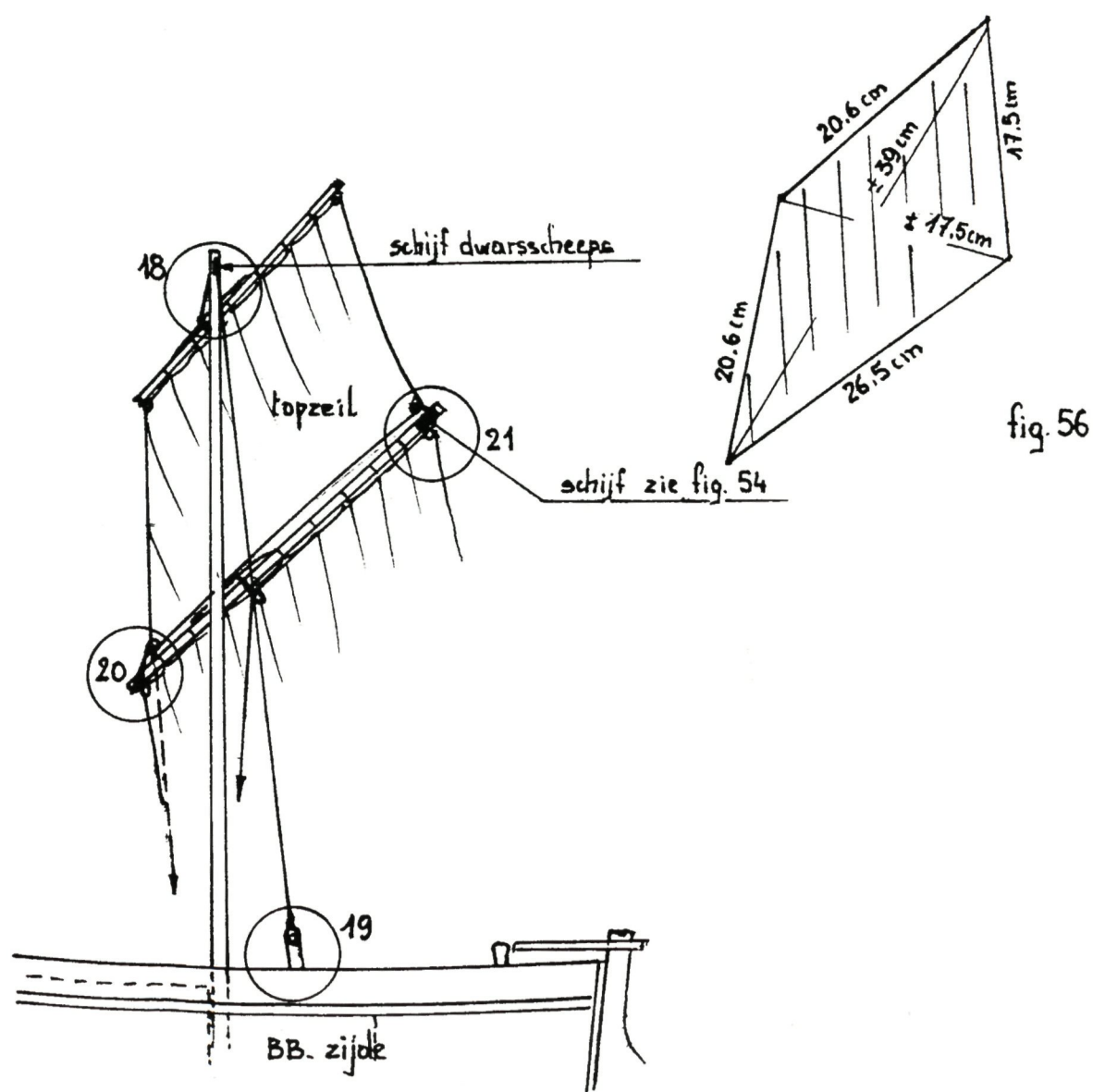
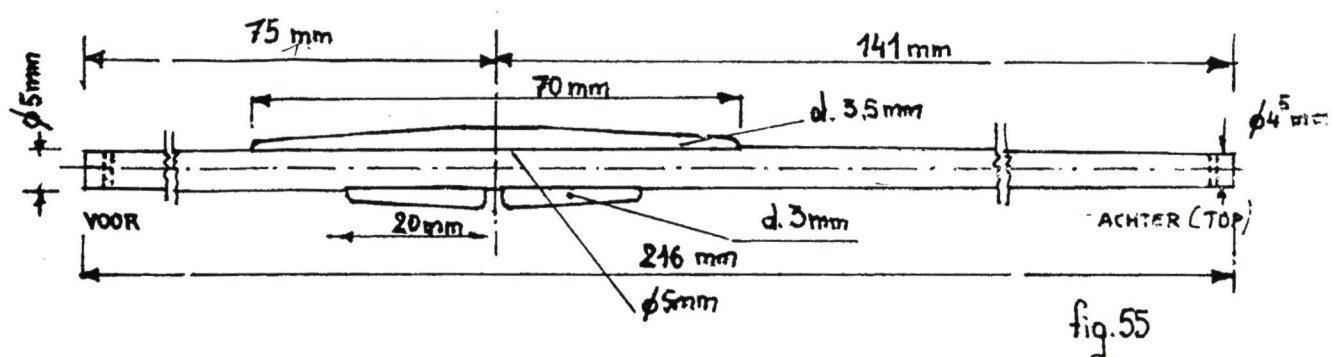




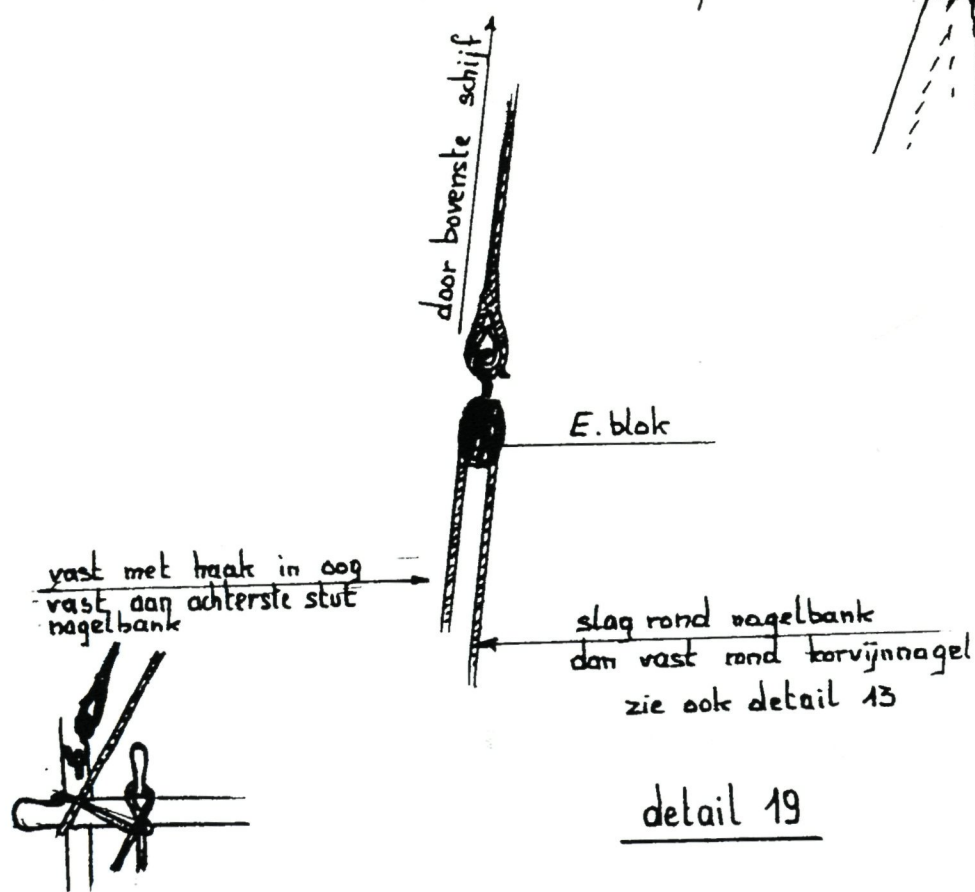
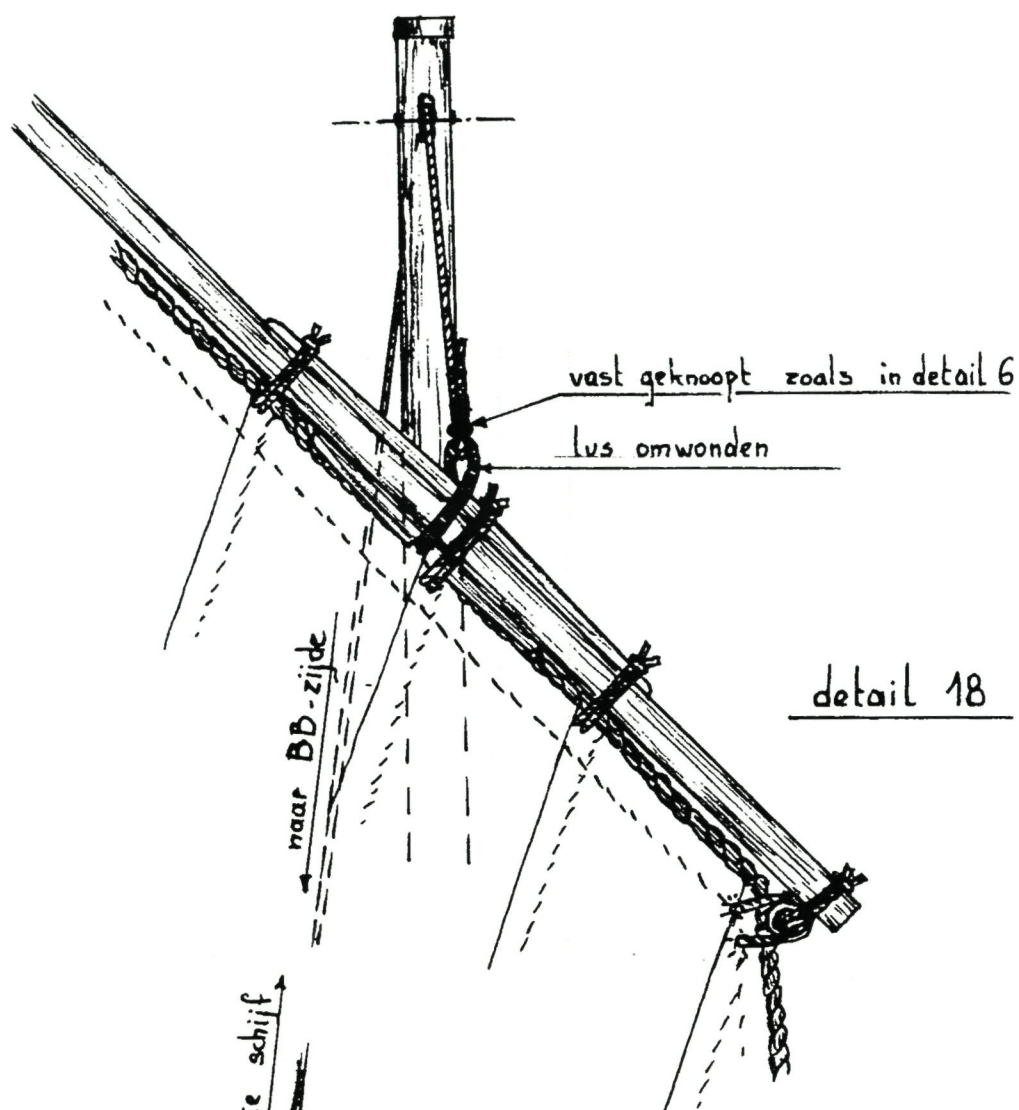
dubbelhaak met  
draainagel (wartelhaak)

detail 17











#### IV: Het groot topzeil

- wordt bovenaan vastgebonden aan de marszeilra

- de afmetingen van de marszeilra zijn: totale lengte = 21,6 cm

Ø top = 4,5 mm

Ø onderkant = 5 mm

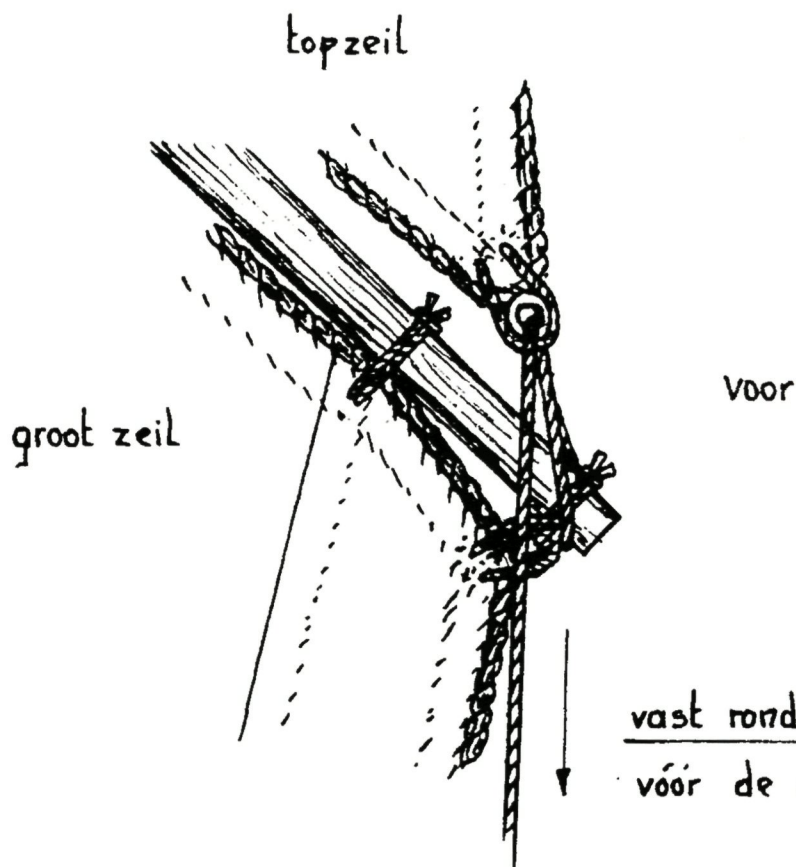
Ø aan klamp = 5 mm (zie fig. 55)

- de afmetingen van het groot topzeil vinden we hier in fig. 56

Voor detail 21 verwijs ik naar fig. 54

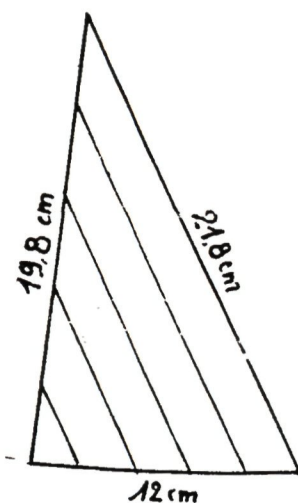
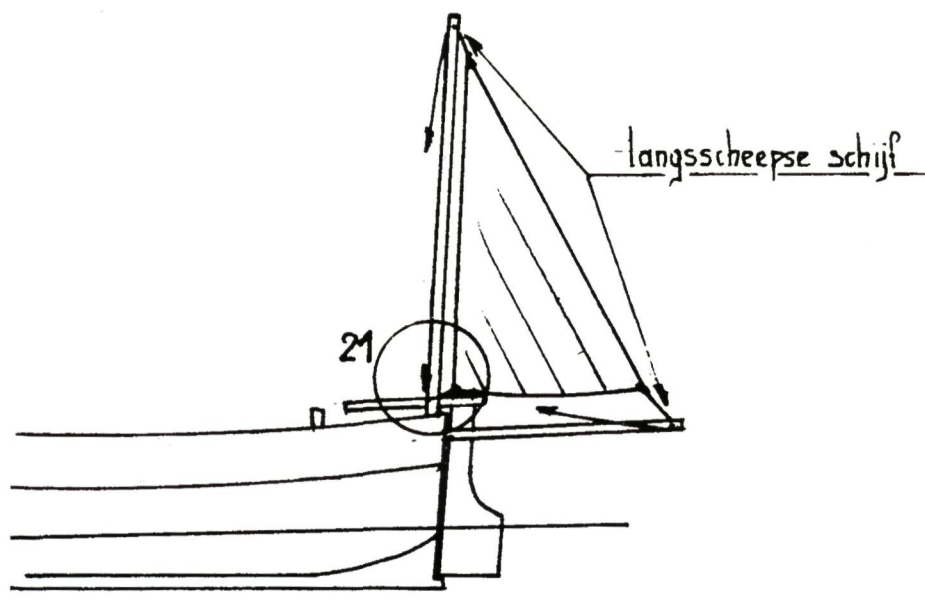
De schoot, vastgebonden aan de achterste leuwer of kous, gaat via de schijf door een enkele blok die vast hangt aan de grote ra naar omlaag.

Aan een kruisklamp vast aan SB-zijde van de grote mast wordt de schoot vastgeslegen (zie ook fig. 48 bis).



vast rond metalen pin door de klamp  
vóór de grote mast (zie ook detail 11)

#### detail 20





### V: De druil of drille

- is een driehoekig zeil die vast hangt aan de druilmast en de uitlegger.

- de afmetingen zijn: - druilmast  
lengte = 26,8 cm

Ø top = 4,5 mm

basis = 5 mm

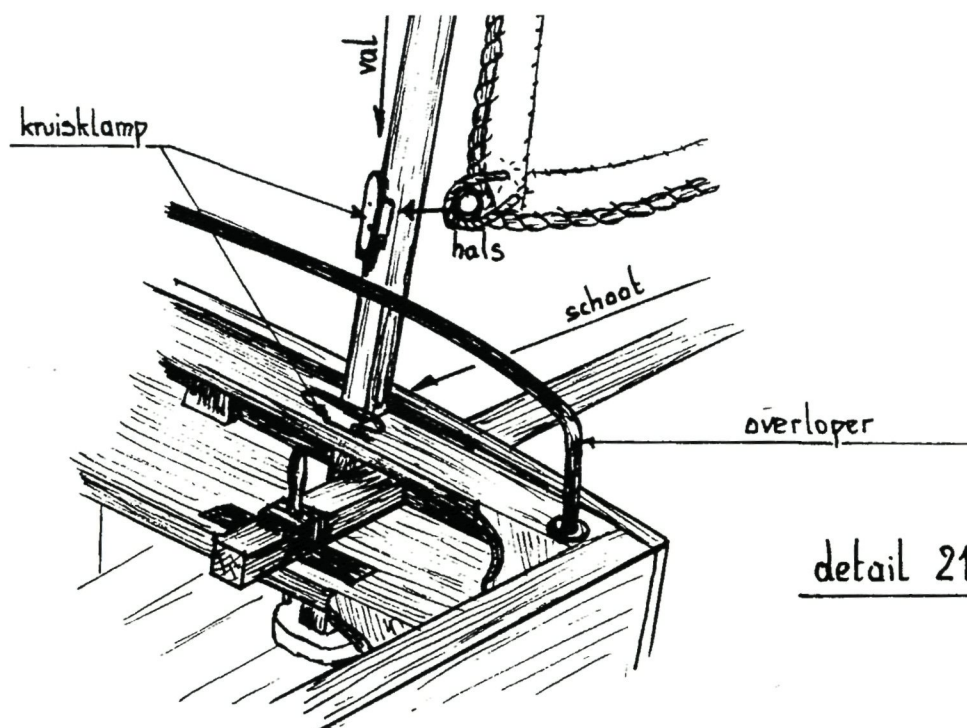
- uitlegger lengte = 17,5 cm

Ø top = 4,5 mm

basis = 5 mm

In de drie hoeken van het zeil steken kousen of leuvers van Ø 2,5 mm. Het zeil is met de druilmast verbonden met behulp van essen masthoepels, waarvan de binnendiameter 7 mm is. Hoe de hals, het val en de schoot van het zeil vast waren heb ik niet kunnen achterhalen. Ik veronderstel dat er wel ergens een kruisklamp voorzien was. Ik heb die aan de voorzijde van de druilmast geplaatst op ongeveer 1 cm boven de overloper.

Daaraan heb ik zowel het val als de hals vastgesjord. De schoot gaat via een schijf aan de top van de uitlegger en wordt vastgebonden aan een kruisklamp die ik voor de mast heb voorzien (zie detail 21).

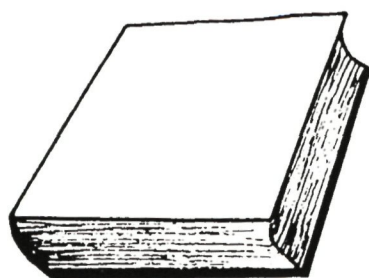


detail 21

G. Casier







# BOEKBESPREKING

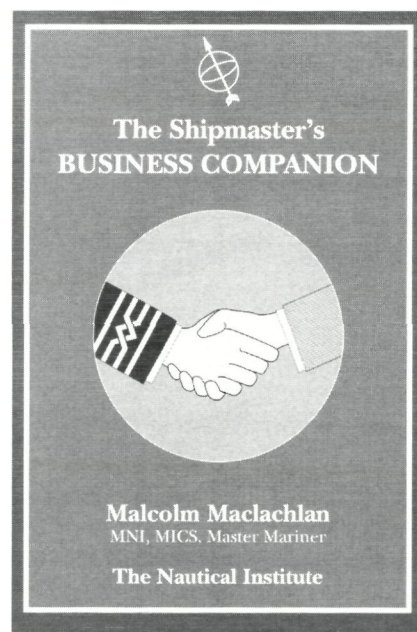
F. Neyts

## "The Shipmaster's Business Companion"

In een steeds kritischer wereld waar de aandacht voor het milieu steeds meer op het voorplan treedt, wordt de kapitein van een schip steeds vaker geconfronteerd met publieke en officiële instanties. Mede hierdoor moet de scheepsofficier of kapitein zich bewust zijn van de verplichtingen ten opzichte van de scheepseigenaar, de managers, huurders, verscheper, vlaggenstaten, havenautoriteiten, kuststaten en bemanningen. Slechts met een actuele kennis van scheepsrecht en -bedrijfsvoering zal hij op de talrijke vragen kunnen antwoorden. Precies deze antwoorden zal hij vinden in "The Shipmaster's Business Companion" door Malcolm Maclachlan, een publicatie van The Nautical Institute in Londen.

Het boek bevat een schat aan informatie, informatie die niet alleen de kapitein nuttig zal zijn, maar die voor elk bedrijf actief in de scheepvaart, zelfs voor de "shiplover" dagelijks van pas kan komen. Het boek (ISBN 1-870077-45-8) telt 490 bladzijden, uitgegeven als hardback, is ongetwijfeld het allerbeste referentiewerk momenteel beschikbaar. Het kost \$50 plus £8 P&P, heel zeker waar voor zijn geld.

Bestellen kan bij The Nautical Institute, 202 Lambeth Road, London SE1 7LQ, Tel. 0044/171 928 1351, Fax 0044/171 401 2817, email: sec@nautinst.org.



## "The Light in the Glens"

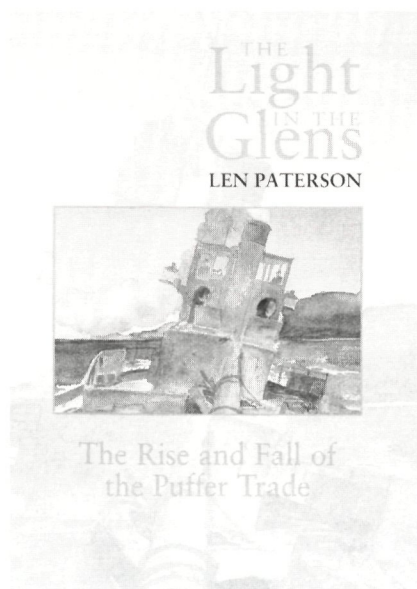
"The Light in the Glens, The Rise and Fall of the Puffer Trade", door Len Paterson, vertelt de geschiedenis van een scheepstype, een kleine door stoomkracht voortbewogen coaster (vandaar de naam "Puffer"), dat bijna honderdvijftig jaar een vitale rol speelde in de kustvaart van West-Schotland.

Het werd een fascinerend verhaal van de "Puffer" van bij het ontstaan in de jaren 1850 tot de plotse en controversiële ondergang in 1993. Het boek, rijkelijk geïllustreerd, vertelt het verhaal van een scheepstype dat van een door paarden getrokken kanaalschip evolueerde tot een niet

weg te denken transportmiddel dat jarenlang alle bevoorrading verzorgde van de leefgemeenschappen in de Schotse "Highlands" en op de Schotse eilanden.

"The Light in the Glens" werd uitgegeven bij House of Lochar, Colonsay, Argyll PA61 7YR, meteen ook het adres waar men dit prachtig boekje kan bestellen. De uitgave telt 128 pagina's en kost £16.99 exclusief verzendingskosten.

Voor wie van hieruit bestellen wil kan het ISBN-nummer van pas komen; ISBN 1-899863-14-1.





## "One Man's River"

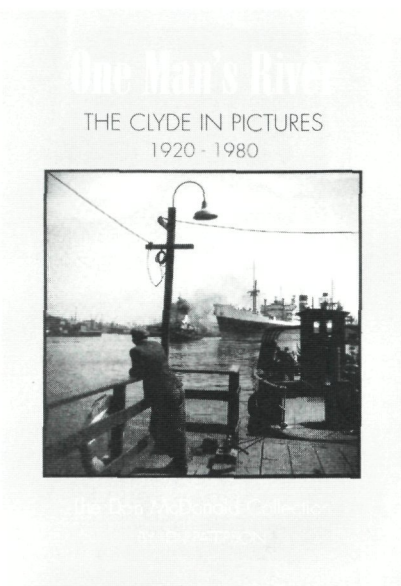
"One Man's River, the Clyde in Pictures 1920-1980" werd samengesteld door Len Paterson en uitgegeven door House of Lochar.

Het boek toont zestig jaar maritieme geschiedenis van de Clyde-regio in Schotland. De auteur baseerde zich hiertoe uitsluitend op het fotografisch werk van Dan McDonald, een inwoner van Glasgow die de geschiedenis van "zijn" haven op een ongeëvenaarde manier op de gevoelige plaat vastlegde. Dankzij de inhoudelijke bijdrage van Len Paterson werd het boek meer dan alleen maar een kijkboek.

"One Man's River" beschrijft de geschiedenis van de haven van Glas-

gow en de belangrijke positie van de Clyde als wereldscheepsbouwcentrum. Toch moet onderstreept worden dat de uitgave gewoon "prachtig" kan worden genoemd door de unieke kunstfoto's van Dan McDonald. Het boek is dan ook zijn geld (£24.99) meer dan waard.

"One Man's River (ISBN 1-899863-49-4) telt 143 pagina's en kan worden besteld bij de lokale boekhandel of bij de uitgeverij House of Lochar, Colonsay, Argyll 7YR. De aangehaalde prijs is exclusief verzendingskosten.



## "Of Ships and Stars"

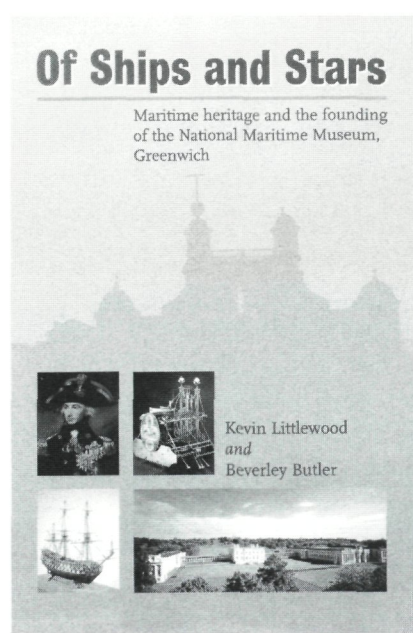
Het National Maritime Museum in Greenwich kan bogen op een ongeëvenaarde verzameling omtrent de geschiedenis van de Britse en Europese zeevaart, nautische astronomie en het bijhouden van de tijd. Het museum vond daarenboven onderdak in historische gebouwen, zoals het zeventiende eeuwse Queen's House en de Royal Observatory, de "thuis" van de wereldwijd.

Sinds de oprichting van het museum groeide het uit tot de meest autoritaire in haar vakgebied. Zo leidde het museum ondermeer de restauratie van het HMS "Victory", het vlaggenschip van Nelson. Ook de bescherming van de "Cutty Sark" was pas mogelijk met de steun van het National Maritime Museum.

"Of Ships and Stars, Maritime heritage and the founding of the National Maritime Museum, Greenwich"

geschreven door Kevin Littlewood en Beverley Butler, vertelt het volledige verhaal van het museum. En vermits dit museum het rijkste maritiem museum ter wereld is, krijgt de lezer meteen een beeld van de maritieme geschiedenis op zich.

Dit waardevol boek is een uitgave van het National Maritime Museum in samenwerking met Athlone Press. Het boek (ISBN O 485 11537 9 in hardback en ISBN O 485 12146 8 in paperback) telt 275 pagina's en kan besteld worden bij Athlone, 1 Park Drive, London NW11 7SG, Tel. 0044/181 458 0888, Fax 0044/181 201 8115, e-mail athlonepress @btinternet.com.





# INFO MARINE

## Het fregat F912 WANDELAAR wordt ingezet in de Adriatische Zee

De Ministerraad heeft op 02 juni beslist dat de Marine zal deelnemen aan de operaties in de Adriatische Zee. Het fregat F912 Wandelaar is net terug van oefeningen en anti-drugsbestrijdingsoperaties in de Caraïben waar ze heeft samengewerkt met o.a. Amerikaanse, Franse en Nederlandse eenheden. Nu wordt ze dus aangeduid om de andere eenheden van de NAVO te vervoegen die reeds in de Adriatische Zee aanwezig waren. Het fregat dat op 17 januari zijn thuishaven te Zeebrugge verlaten heeft en dat sinds 27 mei, te Toulon in de Middellandse Zee afgemeerd ligt, wordt bevolen door Fregatkapitein Marc Goddyn uit Oostende. De Wandelaar telt 150 bemanningsleden waaronder 6 vrouwen. Het fregat heeft op de avond van 9 juni de basis van Toulon verlaten en koers zetten richting Adriatische Zee om op de operatiezone aan te komen op 12 juni en dit tot 19 juli. De Wandelaar zal onder bevel geplaatst worden van het permanent eskader voor onmiddellijke inzet van de NAVO, STANAVFORLANT Standing Naval Forces Atlantic, nu afgedeeld in de Middellandse Zee. De terugkeer naar België van de Wandelaar wordt voorzien vanaf 28 juli.

## La frégate F912 WANDELAAR appareille pour l'Adriatique

Le Conseil des Ministres a décidé ce 2 juin la participation de la Marine aux opérations navales dans la Mer Adriatique. La frégate F912 Wandelaar, qui revient d'exercices et d'opérations de lutte anti-drogues dans les Caraïbes, où elle a travaillé notamment avec des unités américaines, françaises et néerlandaises, a été désignée pour rejoindre les autres navires de l'OTAN, déjà présents en Adriatique. La frégate, qui a quitté la Belgique le 17 janvier, et qui relâche actuellement à Toulon, en Méditerranée, depuis le 27 mai, est commandée par le Capitaine de frégate Marc Goddyn et compte 150 membres d'équipage, dont 6 femmes. Le navire a appareillé le 9 juin, dans la soirée pour être dans sa zone d'opérations le 12 juin et ce jusqu'au 19 juillet. Il sera affecté à l'escadre permanente de réaction rapide de l'OTAN, STANAVFORLANT, Standing Naval Force Atlantic, détachée en Méditerranée. Sa mission sera, pour commencer, de contrôler l'espace maritime. Le retour en Belgique est prévu à partir du 28 juillet.

De Wandelaar op weg naar de Adriatische Zee

Le Wandelaar en route pour l'Adriatique



Archief



## **De mijnenjagers M915 ASTER en M916 BELLIS naar Adriatische Zee**

**D**e Aster en de Bellis die deelnamen aan oefeningen in de Middellandse Zee voeren eveneens naar de Adriatische Zee op 8 juni jongstleden. Ze gaan er op zoek naar bommen en projectielen, die door NAVO-piloten bij hun terugkomst werden gedropt in zee.

Het is hun doel de ongeveer 150 bommen te neutraliseren of te vernietigen, wat voor de Belgen geen enkel probleem is.

## **Les chasseurs de mines M915 ASTER et M916 BELLIS en Mer Adriatique**

**L**'Aster et le Bellis qui participaient à des exercices en Méditerranée ont également pris la direction de l'Adriatique le 8 juin dernier. Ils ont été désignés pour récupérer des bombes et projectiles lâchés en mer par les pilotes de l'OTAN lors de retour de mission.

Leur but est de neutraliser et détruire environ 150 bombes... et les Belges sont des spécialistes dans ce genre d'exercice.

## **Nieuws van de P902 LIBERATION**

**N**a een tussenlanding in de Kortrijkse regio gedurende drie weken, in Spiere, Harelbeke en Zwevegem, met exposities over onze activiteiten als steun en na meer dan 35 "reizen" met gemeentelijke autoriteiten en leerlingen van de plaatselijke scholen, hield de Liberation halt in Seneffe, van 13 tot 19 mei. Dit ter gelegenheid van de dertigste verjaardag van de yachtclub. Op dat ogenblik werd ook het Waals nautisch seizoen geopend. Meer dan 200 genodigden uit de Waalse nautische wereld waren aanwezig op het openingsdiner. Bij deze gelegenheid was het ons mogelijk de belangen van de Marine te behartigen bij de heer Busquin, burgemeester van Seneffe maar ook voorzitter van de "Parti Socialiste". In de jaren zestig vervulde Busquin zijn legerdienst op de Kamina. Hij bleek bezorgd over de toekomst van de Marine en de waterwegen in België. Net als in Halle, op de 125ste verjaardag van de Kroningsfeesten, kon de vedette rekenen op meer dan 500 bezoekers per dag.

## **Nouvelles du P902 LIBERATION**

**A**près avoir fait escale dans la région de Courtrai, pendant presque trois semaines, à Espierres, Harelbeke, Zwevegem, avec des expositions sur nos activités comme support et plus de 35 "voyages" avec les édiles communaux et les élèves des écoles locales, la "Libération" s'est arrêtée à Seneffe, du 13 au 19 mai, pour le 30ème anniversaire du yachtclub. On démarrait également ce jour la saison nautique wallonne. Plus de 200 VIP's du monde nautique étaient présents au dîner d'ouverture. A cette occasion, il nous a été possible de plaider la cause de la Marine auprès de Monsieur Busquin, bourgmestre de Seneffe, mais aussi président du "Parti Socialiste". Celui-ci a effectué son service militaire sur le "Kamina" dans les années soixante et se dit préoccupé par l'avenir de la Marine et des voies navigables en Belgique. A Seneffe comme à Halle, au 125ème anniversaire des Fêtes du Couronnement la semaine suivante, la vedette a pu compter plus de 500 visiteurs par jour.

## **Bezoek Stafchef van de Strijdkrachten van Benin**

**K**olonel Dos Santos, Stafchef van de Strijdkrachten van Benin, bracht op 02 juni 1999 een bezoek aan de Marine. Zijn bezoek begon 's morgens te St.-Kruis met een briefing over de Belgische Marine en een bezoek aan het NBCD-Centrum. 's Namiddags werd hij per helikopter naar Zeebrugge gebracht voor een bezoek aan een CMT, de scheepslift en een demonstratie mijnenjagen.

## **Visite du Chef d'Etat-Major des Armées Béninoises**

**L**e Colonel Dos Santos, Chef d'Etat-major des Armées du Bénin, a rendu visite à la Marine le 2 juin. Il commença par Bruges Ste Croix, le matin, par un briefing concernant la Marine belge et une visite au centre NBCD. Il prit ensuite l'hélicoptère pour atterrir à Zeebrugge l'après-midi afin de visiter un chasseur de mines, l'élevateur pour navires et assista à une démonstration de chasse aux mines.



## Succesvolle visserijwacht door hoogzeesleper A950 VALCKE

In de nacht van 17 op 18 maart jl. werd tijdens de visserijwachtopdracht van de Valcke twee overtredingen vastgesteld. De SL9 "Boy Robin" en de N402 "Nieuwpoort" bevonden zich in de 3 mijlszone voor onze kust en visten op tong. Deze praktijk is niet toegelaten voor schepen van meer dan 70 Ton. Tegen beide schepen werd dan ook een proces-verbaal opgesteld.

## ... en redding van Nederlandse visser

In de avond van 18 mei trof ter hoogte van Nieuwpoort een Nederlands vissersschip, de KG6, een mijn aan in zijn netten. De mijn was 2,90 m lang en had een diameter van 45 cm. Omstreeks 20 uur, begaf de hoogzeesleper A950 Valcke zich ter plekke. Aan boord waren drie duikers-ontmijners van de Marine. De mijn bleek een gevaarlijke dieptemijn type Mk 12 te zijn. Ze dateerde van de tweede wereldoorlog en bevatte ongeveer 300 kg explosieven. Het marinepersoneel verwijderde de mijn uit de netten en bracht ze in zee tot ontploffing.

## Le A950 VALCKE à la rescousse des soles

Dans la nuit du 17 au 18 mars, le remorqueur de haute mer A950 Valcke a arraisonné deux bateaux de pêche. Le SL9 "Boy Robin" et le N402 "Nieuwpoort" pêchaient la sole dans nos eaux territoriales. Cette pratique étant interdite pour des navires jaugeant plus de 70 tonnes, des procès-verbaux furent dressés à l'encontre des deux contrevenants.

## ... et d'un pêcheur Néerlandais

Le 18 mai au soir, le navire de pêche néerlandais "KG 6" a remonté une mine dans ses filets à hauteur de Nieuwpoort. Vers 20 heures, le VALCKE se rendait sur les lieux avec une équipe de trois plongeurs-démineurs de la Marine à son bord. La dangereuse mine, d'une longueur de 2m90 et d'un diamètre de 45 cm, était une mine de fond de type Mk 12 datant de la seconde guerre mondiale. Elle contenait 300 kg d'explosifs. Le personnel de la Marine a extrait la mine des filets du pêcheur avant de la faire exploser en mer.

Archief



## Marine voert redding uit voor Zeebrugge

Op 17 mei zond de Nederlandse zeilboot Innuendo om 13.35 u. een noodsignaal uit wegens mastbreuk en motorpanne. De boot had twee bemanningsleden aan boord. Met de hulp van Oostende Radio kon de Marine snel worden ingeschakeld. De mijnenjager M923 Narcis en de hoogzeesleper A950 Valcke haastten zich ter plekke. Een duikersploeg van de Narcis kon de steunpunten van de mast breken zodat de Valcke omstreeks 14.30 de zeilboot in veiligheid kon slepen. Boot en bemanning kwamen om 15.20 u. in de haven van Zeebrugge aan. Het was reeds de tweede keer, die week, dat de Marine bij een reddingsoperatie op zee was betrokken. Op 13 mei had de Albatros meegewerkt aan de redding van de zinkende zeilboot Beluga, op 20 zeemijlen (36 km) van De Panne.

## La Marine exécute un sauvetage devant Zeebruges

A 13h35, le 17 mai, le voilier Innuendo, un bateau néerlandais avec deux occupants à son bord, envoyait un signal de détresse, suite au bris de son mât, et à une panne de moteur. Avec l'assistance de Oostende Radio, l'aide de la Marine fut requise et le chasseur de mines M923 Narcis et le remorqueur de mer A950 Valcke furent dépêchés sur place. Une équipe de plongeurs du Narcis put couper les supports du mât de telle sorte que le Valcke puisse commencer à remorquer le voilier en toute sécurité jusqu'au port de Zeebrugge.

Quelques jours avant, la Marine avait déjà été impliquée dans un sauvetage en mer. En effet, le 13 mai, le A996 Albatros avait déjà aidé à sauver un voilier du nom de Beluga, en train de couler à 20 miles nautiques (36 km) de La Panne.



## Een nieuwe Directeur voor NEPTUNUS

**T**ijdens de laatste Algemene Vergadering, op 30 april jongstleden, heeft Fregatkapitein Maryse Van Bussel de functie van Directeur overgenomen van uw maritiem tijdschrift.

De huidige Directeur, de Korvetkapitein Luc Delprat, verlaat eind september de dienst Publieke Relaties om de cursus van Stafbrevethouder (SBH) te volgen. Hij was gedurende ongeveer 2 jaar aanwezig op zijn post bij Neptunus.

## Un nouveau Directeur pour NEPTUNUS

**L**e Capitaine de frégate Maryse Van Bussel a repris la fonction de Directeur de votre revue maritime le 30 avril dernier lors de l'Assemblée Générale.

L'actuel directeur, le Capitaine de corvette Luc Delprat, qui quitte le Service des Relations Publiques fin septembre afin de suivre le cours de Brevet d'Etat-Major (BEM), aura occupé son poste près de deux ans.



De directie van Neptunus gaat over in nieuwe handen.

La Direction de Neptunus passe dans de nouvelles mains.



De Raad van Beheer na de laatste Algemene Vergadering  
Le Conseil d'Administration lors de la dernière Assemblée Générale.

*Foto's -photos: S. Jacquet*



## Gelukwensen door Admiraal

**O**p zaterdag 3 april jl. redde Danny Poppe, daarbij geholpen door nog twee andere toevallige voorbijgangers (Marie Clyncke en Luc Beke uit Zuienkerke), het leven van het gezin Callaert uit Jabbeke dat in Zuienkerke met de personenwagen ondersteboven in een sloot was terechtgekomen. Een gebeurtenis die uiteraard het grote nieuws haalde.

Voor Danny Poppe, Kwartiermeester chef bij de Divisie Marine Infanterie te Zeebrugge, kreeg zijn moedige daad alvast een mooi staartje; hij werd maandag 19 april jl. door Flottielje admiraal ir. Jacques Rosiers, Commandant Marine Operaties, ontvangen en voor zijn daad van moed en zelfopoffering gelukgewenst, met daar bovenop drie extra dagen gunstverlof.

## Avec les félicitations de l'Amiral

**L**e samedi 3 avril, Danny Poppe aidé de 2 autres passants (Marie Clyncke et Luc Beke de Zuienkerke) sauvait la vie de toute la famille Callaert de Jabbeke, victime d'un accident. Leur voiture s'était retournée et était tombée dans un fossé. Un événement qui évidemment fit la "une".

L'acte courageux de Danny Poppe, quartier-maître chef à la division Infanterie de Marine à Zeebruges, a déjà eu une suite; il fut reçu le lundi 19 avril par l'Amiral de flottille ir. Jacques Rosiers, commandant des opérations navales et félicité pour son courage et son abnégation. Il reçut en prime trois jours de congé de faveur.



Hier zien we Danny, geflankeerd door Flottielje admiraal J. Rosiers en Provinciecommandant Kapitein-ter-zee H. Boden die zich bij de gelukwensen van de Admiraal aansloot.

Nous voyons ici Danny, entouré de l'amiral de flottille J. Rosiers et du commandant de province le capitaine de vaisseau H. Boden, qui s'est associé aux félicitations de l'Amiral.

*Foto-photo: G. Poupaert*

## Marineofficier op het paleis

**D**e Koning heeft Fregatkapitein (SBH) Pierre Warnauts tot ceremoniemeester van het Hof benoemd. Vanaf 1 mei neemt hij deze functie over van Kolonel Gilbert Schrijvers. Hij had reeds het bevel over de mijnenjager "Bellis" en de fregatten "Wielingen" en "Wandelaar", werd daaropvolgend Ordonnans-officier van de Koning en Raadsman aan het Departement van de Hofmaarschalk.

Zijn ambt van personeelsverantwoordelijke (ZS1) wordt actueel waargenomen door Fregatkapitein Jacques Bartier, die deze zomer de nieuwe Directeur van Eguermin wordt.

## Un officier de Marine au palais

**L**e Roi a nommé le Capitaine de Frégate Pierre Warnauts Maître des Cérémonies de la Cour. Entré en fonction le 1er mai, il succède au Colonel Gilbert Schrijvers. Ancien commandant du chasseur de mines "Bellis" et des frégates "Wielingen" et "Wandelaar", il a également été Officier d'Ordonnance du Roi et Conseiller au Département du Grand Maréchal de la Cour.

Sa fonction de responsable du personnel (ZS1) est actuellement remplie par le Capitaine de frégate Jacques Bartier, avant son départ comme Directeur de l'Ecole de Guerre des Mines (Eguermin), prévu cet été.



## Haven van Brussel in feeststemming

De derde, zonovergoten uitgave van de "Havenfeesten van Brussel" kende op 8 mei jl. een groot succes. Dit bewees de grote opkomst van het publiek, zo'n 15.000 à 20.000.

De Marine is één van de hoofdspelers en nam eraan deel met de "Belgica". De "Stern" en de "Zénobe Gramme" die tevens waren voorzien, konden wegens technische problemen niet aanwezig zijn. Het was een mooie kans om de Stern officieel aan de Brusselse bevolking voor te stellen, maar wellicht gebeurt dit later nog. Het volk stortte zich dan maar massaal op de "Belgica" en ontdekte dit schip met haar bijzondere opdrachten. Het schip was open voor het publiek van 9 tot 20 uur en telde 500 bezoekers per uur! De aanwezigheid van dit hoogzeeschip in onze hoofdstad wou ook het maritiem kader van de Brusselse haven aantonen.

Meer dan één zoon- of dochterlief die op zoek waren naar een geschenk voor moederdag werden bekoord door de stand "Neptunus", net als de amateurs van marinesouvenirs.

Als blikvanger van de dag was er de inzet van een Seaking van de Luchtmacht die een reddingsoefening demonstreerde op het kanaal.

Diverse andere activiteiten werden georganiseerd waaronder een fototentoonstelling van de "Brussels Royal Yachtclub" rond Tabarly.

## Port de Bruxelles en fête

Grand succès et beau temps pour cette troisième édition du "Port de Bruxelles en fête" le 8 mai dernier. On y compta entre 15 et 20.000 visiteurs.



Een waar succes voor onze boetiek  
Un succès fou pour notre boutique

Foto-photo: J.-C. Vanbostal

La Marine, qui en est un des principaux partenaires, était représentée par le "Belgica". Le "Stern" et le "Zénobe Gramme", prévus au programme de cette manifestation, ont été empêchés suite à des pannes mécaniques. L'occasion pour la Marine de présenter officiellement le "Stern" à la population bruxelloise est donc reportée à l'année prochaine. Le "Belgica" accapara toute l'attention du nombreux public, qui se pressait pour découvrir un navire aux missions bien particulières. Ouvert au public de 9 à 20 heures, notre navire de recherche océanographique enregistra en moyenne 500 visites l'heure. La présence de cette unité de haute-mer dans notre capitale voulait également concrétiser et affirmer le caractère maritime du Port de Bruxelles.

Le stand de "Neptunus" a ravi plus d'un fils ou une fille, qui cherchait le cadeau idéal à offrir pour la Fête des Mères.

Le Seaking de la Force Aérienne créa l'événement devant un public impressionné de pouvoir assister à un sauvetage effectué sur le canal par un appareil aussi conséquent.

D'autres activités étaient organisées dont une exposition photo sur Tabarly présentée au "Brussels Royal Yachtclub".

## Bezoek Stafchef van de Strijdkrachten van Benin

Kolonel Dos Santos, Stafchef van de Strijdkrachten van Benin, bracht op 02 juni 1999 een bezoek aan de Marine. Zijn bezoek begon 's morgens te St.-Kruis met een briefing over de Belgische Marine en een bezoek aan het NBCD-Centrum. 's Namiddags werd hij per helikopter naar Zeebrugge gebracht voor een bezoek aan een CMT, de scheepslift en een demonstratie mijnenjagen.

## Visite du Chef d'Etat-Major des Armées du Bénin

Le Colonel Dos Santos, Chef d'Etat-major des Forces Armées du Bénin, a rendu visite à la Marine le 2 juin. Il commença par Bruges Ste Croix, le matin, pour un briefing concernant la Marine belge et une visite au centre NBCD. Il prit ensuite l'hélicoptère pour atterrir à Zeebrugge l'après-midi afin de visiter un chasseur de mines, l'élévateur pour navires et il assista une démonstration de chasse aux mines.



## Start van het nautisch seizoen in Vilvoorde op 13 mei

De VVW (Vlaamse Vereniging voor Watersporten), de Vlaamse nautische federatie, zette het Vlaams nautisch seizoen in te Vilvoorde, onder de naam "Toervaartreunie". Meer dan 250 plezierboten waren aanwezig. De Marine vaardigde de Myosotis af, onder het commando van LTZ Charlier, in de plaats van de onbeschikbare Stern. Vertegenwoordigers van de regio, de federatie, de Marine (Comopsnav) en de NV Zeekanaal (uitbater van het Kanaal van Willebroek) namen aan het evenement deel. Mevrouw Dehaene, echtgenote van onze eerste minister, was eregenodigde. Gedurende de verschillende activiteiten die voor deze gelegenheid werden georganiseerd, kregen de regionale ministers de kans om onze mijnenjager te bezoeken. Ook de eenheden van de Marinekadetten en de Maritieme Scouts verzekerden een groot deel van het protocol. De Marine stelde een tent ter beschikking waar de VIP's elkaar konden ontmoeten voor een babbel over de actuele problematiek. Het succes van deze plechtigheid was voor een aanzienlijk deel te danken aan de bemanningen van de Myosotis en de Stern. Velen betreurden de afwezigheid van de Stern waarvan maar een gedeelte van zijn bemanning aanwezig was. De Myosotis was open voor het publiek en kon de ganse dag op een ruime belangstelling rekenen.

## Cheque van de Medische Dienst voor de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine

De Stafchef van de Medische Dienst, de Geneesheer Generaal-majoor De Coninck mocht een cheque van 100.000 frank overhandigen aan de Stafchef van de Marine, Divisieadmiraal M. Verhulst. Deze cheque is een gedeelte van de opbrengst van hun Galaconcert dat plaats vond vorig jaar in oktober.

Nu reeds noteren dat het volgende Galaconcert van de Medische Dienst dit jaar zal doorgaan op 15 oktober.

## Démarrage de la saison nautique à Vilvoorde le 13 mai

Le VVW (Vlaamse Vereniging voor Watersporten), Fédération nautique flamande, inaugurerait le début de sa saison ce 13 mai à Vilvoorde, sous le nom de "Toervaartreunie". Plus de 250 bateaux de plaisance étaient présents. La Marine y avait délégué le Myosotis, sous le commandement du Lieutenant de vaisseau Thierry Charlier. Des représentants de la région, de la Fédération, de la Marine (Comopsnav) et du NV Zeekanaal (exploitant du canal de Willebroek) assistaient à l'événement. Madame Dehaene, l'épouse de notre premier ministre, en était l'invitée d'honneur. Pendant les diverses activités prévues à Vilvoorde pour l'occasion, des ministres régionaux ont pu voir notre chasseur de mines, ainsi que les unités des Cadets de la Marine et des Scouts Marins qui assuraient une grande partie du protocole. La Marine avait disposé une tente où les VIP's ont pu se retrouver et discuter des problèmes du moment. Le succès de cette cérémonie est pour beaucoup dû aux équipages du Myosotis et du Stern, bâtiment dont l'absence fut regrettée, mais dont une partie du personnel était présente. Le Myosotis était ouvert au public et n'a pas désempli de toute la journée.

## Le Service Médical prend soin de l'Association d'Entraide de la Marine

Le Chef d'Etat-Major du Service Médical, le Médecin Général-Major De Coninck a remis un chèque de 100.000 francs au Chef d'Etat-Major de la Marine, l'Amiral de division Verhulst. Ce chèque représente une partie du bénéfice du Concert de Gala donné par le Service Médical en octobre dernier.

Notons déjà que le prochain concert de Gala du Service Médical aura lieu cette année le 15 octobre.



Foto-photo: MS/IRP



## Slecht weer spelbreker voor de 200.000 bezoekers van PORTIVAL te Antwerpen op 29 en 30 mei

Het prachtige vuurwerk op zaterdag was een mooie start voor de editie 99 van Portival in de Haven van Antwerpen.

De Lobelia, open voor het publiek, en onze twee nieuwe slepers, de "A952 Wesp" en de "A955 Mier" die officieel werden overgedragen door de Antwerpse Havenautoriteiten op 27 mei, waren van de partij om de aanwezigheid van de Marine te verzekeren.



Foto-photo:  
J.-C. Vanbostal

De zondag stond vooral in het teken van de families en kindersanimatie. De boetiek van Neptunus stelde zijn waren te koop in de "containerboulevard", maar het feest mocht niet lang duren. In de vroege namiddag maakte een overvloedige regenbui jammergenoeg snel een einde aan deze happening.

## Concert te Floreffe op 28 en 29 mei

Ter gelegenheid van het jaarlijks bezoek van de vedette P902 Liberation aan zijn meterstad Floreffe, organiseerde de Marine in samenwerking met de stad een groot concert. De Koninklijke Muziekkapel van de Marine was te gast op de prestigieuze site van de abdij. Alle beschikbare plaatsen waren in een mum van tijd uitverkocht. De FKP Goussaert vertegenwoordigde ZS. We noteerden ook de aanwezigheid van regionaal minister Bernard Anselme, de provinciecommandant, de Kolonel Tonon, leden van de bestendige deputatie, meer dan 10 burgemeesters van buurgemeenten en talrijke personaliteiten van de Provincie Namen. De ambiance en het succes waren van die aard dat de Muziekkapel twee supplementaire stukken mocht opvoeren. Tijdens de pauze en na het concert was er een open dialoog over de toekomst van onze Marine. Bij de aankondiging van het concert legde de heer Delfosse, schepen van feesten in Floreffe, de nadruk op de verschillende taken van de Marine, ten gunste van de gemeenschap.

## Malgré la pluie, PORTIVAL a attiré plus de 200.000 visiteurs à Anvers les 29 et 30 mai

Tout avait bien commencé pour l'édition 99 de Portival, un superbe feu d'artifice avait inauguré les Journées du Port d'Anvers le samedi.

Le Lobelia était ouvert au public et nos deux nouveaux remorqueurs, le "A952 Wesp" et le "A955 Mier" qui nous avaient été officiellement remis la veille par les autorités portuaires d'Anvers, étaient également de la partie pour assurer une présence remarquée de la Marine.

Le dimanche était tout spécialement consacré aux familles et tout avait bien démarré. La boutique Neptunus avait déballé son stand dans le "containerboulevard" mais en début d'après-midi la fête fut gâchée par une formidable averse. Les visiteurs trempés rentrèrent chez eux et la fête était terminée.

## Concert à Floreffe le 28 et 29 mai

A l'occasion de la visite annuelle de la vedette P902 Liberation à sa ville marraine, Floreffe, la Marine avait organisé avec la ville un grand concert de la Musique Royale de la Marine, le 28 mai à 20h00, dans le site prestigieux de l'abbaye. Toutes les places disponibles furent rapidement vendues. Le Capitaine de frégate Goussaert représentait le Chef d'Etat-Major, et on notait la présence du ministre régional Bernard Anselme, du commandant de province, le Colonel Tonon, de nombreux députés permanents, de plus de 10 bourgmestres des communes avoisinantes et de nombreuses personnalités de la Province de Namur. L'ambiance et le succès étaient tels que la musique a dû prêter deux morceaux supplémentaires. La pause et l'après-concert ont permis un dialogue ouvert sur l'avenir de notre Marine. Dans la présentation du concert, Monsieur Delfosse, échevin des fêtes à Floreffe, avait insisté sur les nombreuses tâches de notre Marine, au profit de la collectivité.



## BEVELSOVERDRACHTEN - REMISES DE COMMANDEMENTS

### M923 NARCIS

Op 10 mei, bevelsoverdracht van de M923 Narcis door uittredend commandant Luitenant-ter-zee Huygens aan Luitenant-ter-zee De Grieve.



Le 10 mai, remise de commandement du M923 Narcis par le commandant sortant, le Lieutenant de vaisseau Huygens au Lieutenant de vaisseau De Grieve.

Flottielje-admiraal J. Rosiers, Comopsnav hier poserend voor de tradionele foto samen met de nieuwe en uittredende Commandant

L'Amiral de flottille J. Rosiers, Comopsnav, entouré des deux commandants (l'entrant et le sortant) posent pour la traditionnelle photo

### M921 LOBELIA

Op 1 juni bevelsoverdracht van de M921 Lobelia door uittredend commandant Luitenant-ter-zee 1ste klasse Dandois aan Luitenant-ter-zee Paris.



Kapitein Paris hier gefeliciteerd door Comopsnav

Le 1er juin, remise de commandement du M921 Lobélia par le commandant sortant, le Lieutenant de vaisseau de 1ère classe Dandois au Lieutenant de vaisseau Paris.

Le Capitaine Paris ici félicité par Comopsnav

*Foto's-photos: J. Camps*

### A963 STERN

Op 25 mei bevelsovergave van de A963 Stern door uittredend commandant Luitenant-ter-zee 1ste klasse Soetemans aan Luitenant-ter-zee Ots.

Le 25 mai, remise de commandement du A963 Stern par le commandant sortant, le Lieutenant de vaisseau de 1ère classe Soetemans au Lieutenant de vaisseau Ots.

### M916 BELLIS

Op 26 mei bevelsoverdracht van de M916 Bellis door uittredend commandant Luitenant-ter-zee 1ste klasse Plumier aan Luitenant-ter-zee De Bode.

Le 26 mai, remise de commandement du M916 Bellis par le commandant sortant, le Lieutenant de vaisseau de 1ère classe Plumier au Lieutenant de vaisseau De Bode.



## Zaalvoetbaltornooi

**R**eeds voor de derde maal greep het Paaszaalvoetbaltornooi plaats in de Sporthal van Gistel. Dit in een organisatie van het gemeentebestuur van Gistel, de verkeerspost Aalter en de Marine.

Twee reeksen van vier teams werden geloot:

### Reeks - Série 1

### Reeks - Série 2

- de Marine - la Marine
- Politie Oostende - la Police d'Ostende
- de "verkeerspost" Aalter (Rijkswacht - Gendarmerie)
- Post 1 - la Poste 1
- Politie Bredene - la Police de Bredene
- Post 2 - la Poste 2
- Radio Houtland
- Ten Putte Gistel

De openingswedstrijd van de Marine was tegen de vrienden van de Rijkswacht uit Aalter. De mannen van de verkeerspost verdedigden zich naar behoren maar konden niet beletten dat de Marine mensen wonnen met 6-1.

De volgende wedstrijd voor de Navyboys was tegen één van de favorieten: de post Gistel 1. Een hoogstaande partij met twee sterk spelende teams die de punten deelden. (1-1)

De derde wedstrijd in de voorronde was tegen de ploeg van de Oostendse politie. Deze "pakke-mannen" werden door de Marine probleemloos ingepakt. Demonstratievoetbal zorgde voor een (9-0) overwinning, de ploeg stond op scherp en haalde probleemloos de finale tot spijt van de Postbodes.

In de tweede reeks werden de voorrondes beheerst door de tweede ploeg van Post Gistel die met overtuiging de finale haalde zonder verliespunten.

De finale van het tornooi werd gespeeld onder grote publieke belangstelling tussen het team van de Post Gistel 2 en de ploeg van de Marine.

Van een echte strijd was er weinig sprake. Daarvoor was het overwicht van de MARINE te groot en de factoren werden ingeblikt met 7-1.

## Tournoi de football en salle

**P**our la troisième fois déjà, avait lieu au Sporthal de Gistel le tournoi de Pâques de football en salle, conjointement organisé par l'administration communale de Gistel, le "verkeerspost" de Aalter et la Marine.

Deux séries de 4 équipes furent tirées au sort.

Le match d'ouverture vit l'affrontement amical de la Marine et de la Gendarmerie de Aalter. Les hommes du "verkeerspost" de défendirent comme il se devait mais ne purent empêcher la victoire de la Marine par 6-1.

Le match suivant se disputait pour les Navyboys contre l'un des favoris, "La Poste 1" de Gistel. Une partie de haut niveau avec 2 équipes jouant très fort et qui partagèrent les points (1-1).

Le troisième match de l'éliminatoire se déroula contre l'équipe de la police d'Ostende qui se fit neutraliser sans peine par la Marine.

Une démonstration de football fit une victoire (9-0), l'équipe était rodée et gagna sans difficulté la finale au grand dam des postiers.

Dans la deuxième série, "La Poste 2" de Gistel maîtrisait les éliminatoires et avec conviction arrivait en finale.

La finale du tournoi fut jouée devant un public captivé entre l'équipe de "La Poste 2" de Gistel et celle de la Marine.

D'une vraie compétition, il en fut à peine question car la supériorité de la Marine était trop importante, les facteurs furent battus par 7-1.



Deelnemers voor het Marine team - l'équipe de la Marine:

J. Stubbe, B. Bentein, F. Devriendt, M. Druwel, C. Bogaert, W. Dildick, R. Eneman, J. Vanhuffel, P. Decoopman.

## Einduitslag van het tornooi -Résultat final du tournoi:

1. MARINE
2. POST 2 - LA POSTE 2 GISTEL
3. TEN PUTTE
4. POST 1 - LA POSTE 1 GISTEL

5. POLITIE - LA POLICE BREDENE
6. "VERKEERSPOST" AALTER
7. RADIO HOUTLAND
8. POLITIE - LA POLICE OOSTENDE



# AANLEGGEN VAN VREEMDE MILITAIRE SCHEPEN IN BELGIE ESCALES DE NAVIRES MILITAIRES ETRANGERS EN BELGIQUE

| Naam<br>Nom        | Rompnummer<br>Numéro de<br>coque | Land<br>Pays | Van<br>Du | Tot<br>Au | Haven<br>Port |
|--------------------|----------------------------------|--------------|-----------|-----------|---------------|
| CARLSKRONA         | M04                              | SWE          | 7/04/99   | 12/04/99  | ANTWERPEN     |
| ORKNEY             | P299                             | UK           | 16/04/99  | 20/04/99  | OOSTENDE      |
| GLAIVE             | P671                             | F            | 30/04/99  | 3/05/99   | ANTWERPEN     |
| SULZBACH-ROSENBERG | M1062                            | D            | 5/05/99   | 6/05/99   | ZEEBRUGGE     |
| BUFFLE             | A696                             | F            | 6/05/99   | 10/05/99  | BRUGGE        |
| VLAARDINGEN        | M863                             | NL           | 7/05/99   | 20/05/99  | OOSTENDE      |
| MIDDELTON          | M34                              | UK           | 11/05/99  | 15/05/99  | BRUSSEL       |
| AUGUSTA            | N710                             | USA          | 27/05/99  | 2/06/99   | ZEEBRUGGE     |
| MIDDELTON          | M34                              | UK           | 1/06/99   | 3/06/99   | OOSTENDE      |
| AACHEN             | L110                             | UK           | 7/06/99   | 8/06/99   | OOSTENDE      |
| IVERNESS           | M102                             | UK           | 18/06/99  | 2/07/99   | OOSTENDE      |
| LUTTEUR            | A673                             | F            | 18/06/99  | 21/06/99  | OOSTENDE      |
| ELAN               | A768                             | F            | 18/06/99  | 21/06/99  | OOSTENDE      |
| ACHARNE            | A693                             | F            | 18/06/99  | 21/06/99  | ZEEBRUGGE     |
| VLAARDINGEN        | M863                             | NL           | 21/06/99  | 9/07/99   | OOSTENDE      |
| WILLEMSTAD         | M864                             | NL           | 25/06/99  | 28/06/99  | OOSTENDE      |



Foto - Photo:  
British Embassy, Brussels

Tijdens het aanleggen te Brussel, heeft de Commandant R.K. Thomas van de M34 Middleton het bezoek gekregen van de Burge-meester F.X. de Donnée.

Lors de l'escale à Bruxelles du M34 Middleton, son Commandant, R.K. Thomas a reçu la visite du Bourgmestre F.X. de Donnée



## KRONIEK VAN HET PERSONEEL - CHRONIQUE DU PERSONNEL

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

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

### Promotions

#### Benoemingen

|                       |          |
|-----------------------|----------|
| MPC H. DEPESTEL       | 26/03/99 |
| MPC E. GEERAERT       | 26/03/99 |
| MPC G. PICARD         | 26/03/99 |
| MPC H. SCHRANS        | 26/03/99 |
| MPC L. TABURY         | 26/03/99 |
| MPC W. Taelman        | 26/03/99 |
| MPC R. VAN HOOREBEKE  | 26/03/99 |
| MPC R. VAN KERCKHOVEN | 26/03/99 |
| 1MP J-C. SAINT-REMY   | 26/03/99 |
| 1MC C. BERLEMONT      | 26/03/99 |
| 1MC K. DE RAEDEMAER   | 26/03/99 |
| 1MC D. LIPPENS        | 26/03/99 |

|                          |          |
|--------------------------|----------|
| 1MC B. VAN DEN WIJNGAERT | 26/03/99 |
| 1MC M. DEFLO             | 26/03/99 |
| 1MC VANDEN ABEELE        | 26/03/99 |
| MU1 T. DESCAMPS          | 26/03/99 |
| 1MR B. TONNEAU           | 26/03/99 |
| MTR F. GEERAERTS         | 26/03/99 |
| MTR P. GROSSIELS         | 26/03/99 |
| MTR E. NUTTIN            | 26/03/99 |
| KMC A. BRACKX            | 26/03/99 |
| KMC C. VAN DAMME         | 26/03/99 |
| KMT V. RIFAUT            | 26/03/99 |

#### Met rust

Hiernavolgende officieren, onderofficieren en kwartiermeesters hebben onlangs, of zullen eerstdaags op rust gaan. De redactie wenst hen alvast veel succes toe.

1LV S. DEJARDIN  
1MP A. MOENS  
SMU J. DUBUISSON

#### Mise à la pension

Les officiers, sous-officiers et quartiers-mâtres repris ci-dessous sont mis en disponibilité ou prennent leur pension. La rédaction leur souhaite beaucoup de succès.

Met leedwezen melden wij U het overlijden van:

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



1LZ(e.r.) G. PÉRIER



SMU(b.d.) J. DE KESEL

1OM(b.d.) M. DAVID

1MC(b.d.) G. BAES

1MC(b.d.) M. GALAND



## WELDOENDE LEDEN MEMBRES BIENFAITEURS

ADRIAENSSENS A. Eerste meester-chef - HAMME  
 ALDEWEIRELDT E. Erefregatkapitein - WILRIJK  
 ARRIGHI D. - KRAAINEM  
 BAERT H. - HASSELT  
 BAEYENS Ch. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. -  
 HOUTAIN-LE-VAL  
 BAUSCH DATACOM - BIERBEEK  
 BEKAERT M.-P. - OUDENAARDE  
 BELGISCHE MARINESCHILDERS VZW - BORGER-  
 HOUT  
 BELLEMANS R. - TUBIZE  
 BERO M. - OOSTENDE  
 BERTIEAUX J.-M. - EUGIES (FRAMERIES)  
 BIBLIOTHEEK OSC - ZEEBRUGGE  
 BILLET G. - BRUGGE  
 BLASIN A. Capitaine de vaisseau (e.r.) - DION  
 VALMONT  
 BLAUWET R. - ASSEBROEK  
 BOECKMANS R. - BRUXELLES  
 BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE  
 BONNEWIJN F. - TERVUREN  
 BORGHS B. Eerste Meester-chef (b.d.) - BREDENE  
 BOYDENS-WOUTERS M. - OOSTENDE  
 BROECKHUYSEN J. - BERCHEM  
 BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - WILRIJK  
 BUSARD G. Capitaine de vaisseau (e.r.) - ERPS-  
 KWERPS  
 CEUX J. Flottielje admiraal (b.d.) - OOSTENDE  
 CHOPRIX S. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. - BRAINE LE  
 CHATEAU  
 COLLETTE J.-M. Maître principal - OOSTENDE  
 COLLIGNON M. Capitaine de frégate R.Hr. - LA  
 ROCHE EN ARDENNE  
 CORPS DES CADETS DE MARINE - LIEGE  
 CORPS ROYAL DES CADETS DE MARINE -  
 BRUXELLES  
 COURTENS F. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE  
 CUVELIER J. Eerste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE  
 CUYPERS R. Kapitein-ter-zee (b.d.) - BRUGGE  
 D'HOOGH Ch. Capitaine de frégate R.Hr. -  
 BRUXELLES  
 D'URSEL A. Comte - MOULBAIX  
 DANGOTTE J. - BOUSVAL  
 DE CLOEDT J.-J. Lieutenant de vaisseau 1e Cl R.Hr. -  
 BRUXELLES  
 de DECKER de BRANDEKEN J.M. Lieutenant de  
 vaisseau 1ère Cl. (Hr.) - OHAIN  
 DE JONGHE M. Korvetkapitein - EDEGEM  
 DE KIMPE E. - RUPELMONDE  
 DELAHAYE P. Ereluitenant-ter-zee 1e Kl. - WATERLOO  
 DELGOFFE V. Capitaine de frégate R.Hr. - SCHILDE  
 DE MEYER L. - WUUSTWEZEL  
 DE PAPE J. Luitenant-ter-zee 1e Kl (b.d.) - BRUGGE  
 DEPOORTER V. - HOEVENEN (STABROEK)  
 DEPREZ M. - PARIS  
 DEROO J. - LOVENDEGEM  
 DESABLENS J. Premier maître-chef (e.r.) -  
 BRUXELLES  
 DESAEGER R. - BRAINE-L'ALLEUD  
 DESMET G. Eerste Meester (b.d.) - HALLE

DESMET-BERNAD R. Eerste Meester-chef (b.d.) - ANT-  
 WERPEN  
 DESWAENE J.-L. - BRUXELLES  
 DE WACHTER M. - KAPELLEN  
 DE WILDE-VANDENEECKHAUT N. Wwe Vice-admi-  
 raal (b.d.) - MIDDELKERKE  
 DHONDT A. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES  
 DHONT G. - LIMELETTE  
 DOLLENDORF P. - BUTGENBACH  
 DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal (b.d.) - OOSTENDE  
 ENEMAN R. Eerste Meester - OOSTENDE  
 ESCH P. - BRUXELLES  
 FALASCA A. - BAUDOUR  
 FILIAERT A. - GENT  
 GELUYCKENS D. Amiral de flottille (e.r.) -  
 BRUXELLES  
 GERARD L. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE  
 GERMEAU T. - SINT-NIKLAAS  
 GILLON D. Capitaine de frégate R.Hr. - ESCANAFFLES  
 GODDAERT M. - EKEREN  
 GOEGEBEUR R. - OOSTENDE  
 GOOSSENS J. - EVERE  
 GRAUX P. - AUDERGHEM  
 HANTON J.M. Quartier-maître-chef. - OOSTENDE  
 HAUSMAN D. Capitaine de frégate (R) - OUDENAKEN  
 HEILMAN Ch. - OOSTENDE  
 HELLEBAUT - AALST  
 HELLEMANS M. Kapitein ter zee SBH - ANTWERPEN  
 HENDERIKS R. Kwartiermeester-chef (b.d.) -  
 BREDENE  
 HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE  
 HERBOTS P. - HASSELT  
 HERMIS SODALES - OOSTENDE  
 HERTELEER W. Vice-admiraal - OOSTENDE  
 HESSENS F. - ANTWERPEN  
 HEUSDENS R. - STOUMONT  
 HOREMANS W. - Luitenant-ter-zee 1e Kl. - OOSTENDE  
 HOUZEAU DE LEHAI CL. Lieutenant de vaisseau 1e Cl.  
 R.Hr. - BINCHE  
 HYDEX N.V. - RUISBROEK  
 JACOBS C. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - MORTSEL  
 JACOBS W. Fregatkapitein (R) - WOMMELGEM  
 JACQUES A. Capitaine de frégate R.Hr. - SAINT-LAM-  
 BERT  
 JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM  
 KONINCKX Chr. Professor - ANTWERPEN  
 LAMBRECHT Th. Capitaine de frégate R.Hr. -  
 BRUXELLES  
 LAMBRECHTS L. - STABROEK  
 LAUWERS R. - ANTWERPEN  
 LEJUSTE R. - RENAIX  
 LEKEUX R. - BRUXELLES  
 LENOIR F. Capitaine de frégate R.Hr. - LA HULPE  
 LEVEAU P. Capitaine de frégate R.Hr. - LINKEBEEK  
 LEYMAN F. - ITTRE  
 LIPPEVELD L. - ANTWERPEN  
 LURQUIN L. Divisieadmiraal (b.d.) - BRUXELLES  
 MAES E. Erefregatkapitein - AALST  
 MAES F. - BRASSCHAAT  
 MARINE CLUB VZW - OOSTENDE  
 MARINEVERBROEDERING W-VL - OOSTENDE  
 MARSIA L. Capitaine de frégate - BRUXELLES  
 MASQUELIN J.-J. Capitaine de frégate R.Hr. -  
 BRUXELLES

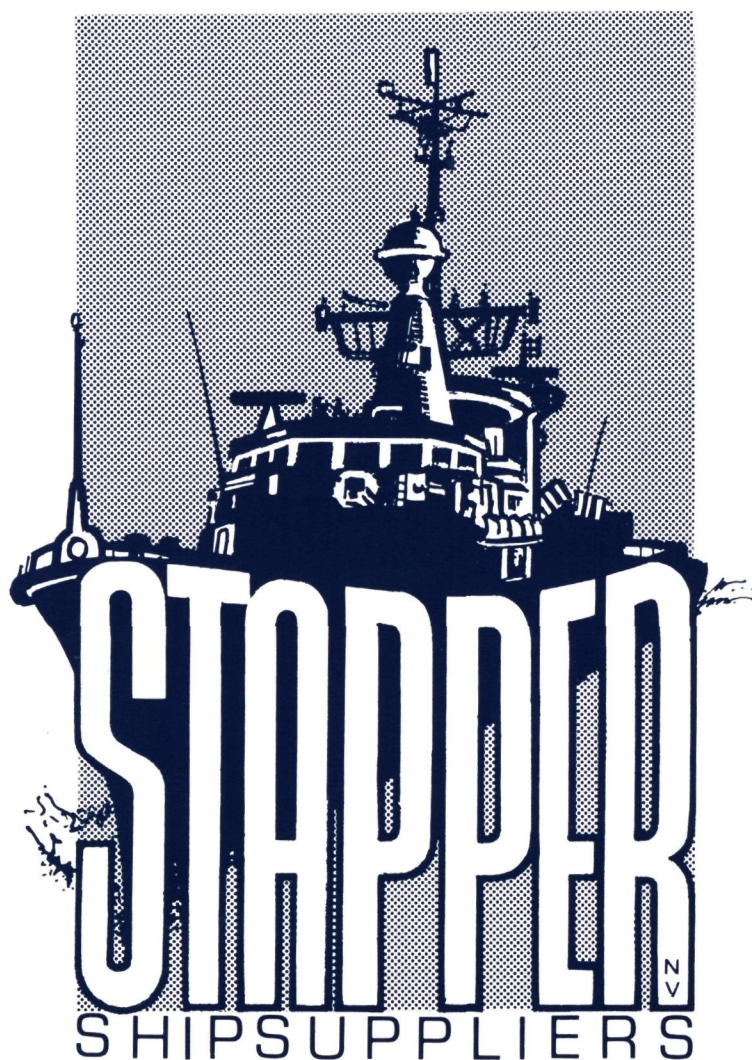


MATHOT A. Capitaine de frégate (R) - HOFSTADE  
 MEINERTZHAGEN D. Erefregatkapitein -  
 ANTWERPEN  
 MEULEMANS J. - GEEL  
 MICHEL G. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE  
 MICHIELSENS M. Ere-Meester-chef - ST. ANDRIES  
 MOENS H. - RUMST  
 MOULART Ph. Capitaine de frégate R.Hr. -  
 BRUXELLES  
 NACHTEGAEL K. - OOSTENDE  
 NACHTERGAELE G. - BERCHEM  
 NAVDETANT - ANTWERPEN  
 NELSON SWEEPERS - TIENEN  
 NVOZMK - GEEL  
 NYSSSEN L. - VERVIERS  
 NYSSSEN P. - VERVIERS  
 PEETERS A. - ST. NIKLAAS  
 PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT  
 PHILIPPUS P. - ST. KWINTENS-LENNIK  
 PIERARD R. - JAMBES  
 PINTELON J. Korvetkapitein R.Hr. - LENNIK  
 PIRONGS P. - TONGEREN  
 POELMAN P. Fregatkapitein (R) - DRONGEN  
 POUPAERT G. - BRUGGE  
 PRIGNEAUX R. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. -  
 HALTINNE  
 QUAGHEBEUR M. Erefregatkapitein - OOSTENDE  
 RAMAEKERS J. Capitaine de frégate (R) - GEMBLOUX  
 RASSCHAERT A. Erefregatkapitein - OOSTENDE  
 REYNIERS O. Eerste Meester-chef (R) - ST. NIKLAAS  
 ROSIERS J. Amiral de flottille - BRAINE L'ALLEUD  
 ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN  
 SAUVAGE E. - BERCHEM  
 SAUWEN J. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES  
 SCHLIM A. Vice-amiral Aviateur (e.r.) Chevalier - SINT.  
 MICHIELS  
 SEBRECHTS M. Lieutenant de vaisseau - OOSTENDE  
 SEGAERT D. - KNOCKE-HEIST  
 SEVERIN R. - BRUXELLES  
 SIBRET M. - ST. HUBERT  
 SIEGERS A. - TURNHOUT  
 SMET R. Erecommandant Directeur - KAPELLEN  
 SOETENS Y. Capitaine de corvette - OOSTENDE  
 STEELANDT R. - BRUGGE  
 STEVENS R. - VARSENARE  
 STEVENS-DEWILDE J. - KOKSIJDE  
 STIENNON D. Maître - HEIST-AAN-ZEE  
 STRUMANE R. Erefregatkapitein - MOL  
 SYNDICAT D'INITIATIVE ET DE TOURISME -  
 MALMEDY  
 TAS J. - WAASMUNSTER  
 TAUBER G. Lieutenant de vaisseau 1e Cl (e.r.) - TER-  
 VUREN  
 TERPOUGOFF A. - LA HULPE  
 THIBAUT DE MAISIERES Ch. Amiral de flottille -  
 BRAINE L'ALLEUD  
 THISSEN J. Erefregatkapitein - GENT  
 THOELEN G. - KOERSEL  
 TOREMANS G. - KESSEL-LO  
 TRUSSART B. - BRUXELLES  
 VAISIERE M. - MONTIGNIES S/S  
 VALCKE A950 - ZEEBRUGGE  
 VAN AVERMAET-GERMONPRE M. Wwe. Erefregatka-  
 pitein - DEURNE

VAN BELLE L. - GENTBRUGGE  
 VAN BOECKEL C. Capitaine de corvette (e.r.) - LASNE  
 VAN BOGAERT H. Geneesheer-Majoor - BREDENE  
 VAN BUSSEL M.-R. Fregatkapitein - GENT  
 VAN CAMPENHOUT R. Capitaine de corvette (R) -  
 COURT ST. ETIENNE  
 VAN CLEVEN M. Luitenant-ter-zee - ARDOOIE  
 VAN DE GINSTE J. - ASSEBROEK  
 VANDENBERGHE F. - MUIZEN  
 VANDENBERGHE J. Kapitein ter zee (T) - BRUGGE  
 VAN DEN BRANDE G. Luitenant-ter-zee (R) - LIER  
 VANDENBULCK P. Korvetkapitein (R) - ANTWERPEN  
 VANDENDAELEN M. Capitaine de frégate (R) - WOL-  
 UWE SAINT AMBERT  
 VAN DEN ENDE M. - MERKSEM  
 VANDEN EYCKEN L. Kapitein-ter-zee (b.d.) -  
 WILSKERKE-MIDDELKERKE  
 VAN DER AVOIRT N.V. - WILRIJK  
 VAN DER BEKEN - BOUSSU  
 VAN DE VELDE D. - BRUXELLES  
 VANDEVIJVER T. - PELLENBERG  
 VAN DE WAL M. Fregatkapitein - VLISSEGEM  
 VAN DE WALLE B. Erefregatkapitein - TRAIMONT  
 VANDOMMELE H. Kwartiermeester (b.d.) - IZEGEM  
 VAN ESSCHE R. Lieutenant de vaisseau 1e Cl R.Hr. -  
 LONGUEVILLE  
 VAN GELDER Luitenant-ter-zee 1Kl (R) - ANTWER-  
 PEN  
 VANLERBERGHE G. Capitaine de frégate - OOST-  
 KAMP  
 VAN NECK D. - AALST  
 VANOVERBEKE Ph. Korvetkapitein - VELDEGEM  
 VAN OVERMEIRE G. Capitaine de frégate (R) -  
 HEVILLERS  
 VERHEYDEN - BRUXELLES  
 VERHULST L. - ANTWERPEN  
 VERHULST M. Amiral de Division - OTTIGNIES  
 VERLEYE J. - BRUGGE  
 VERSCHULDEN C. - BRUXELLES  
 VILAIN A. - RECOGNE  
 VITTONI V. - EUGIES  
 VOGELS A. Eerste Meester-chef (b.d.) - GENT  
 VRIENDENKRING GEPENSIONNEERDEN ZEE-  
 MACHT - OOSTENDE  
 WINDMEULEN A. Maître principal (e.r.) - LEFFINGE  
 ZEILCENTRUM MARINE - OOSTENDE

Afgesloten op datum van 15 juni 1999  
 Clôturé à la date du 15 juin 1999





# **STAPPER & Co n.v.**

---

**Heizegemweg 11, B-2030 ANTWERP**

**Telephone: (03) 541 13 59**

**Telex: Antw. 33.566**

**Telefax: (03) 541 59 37**