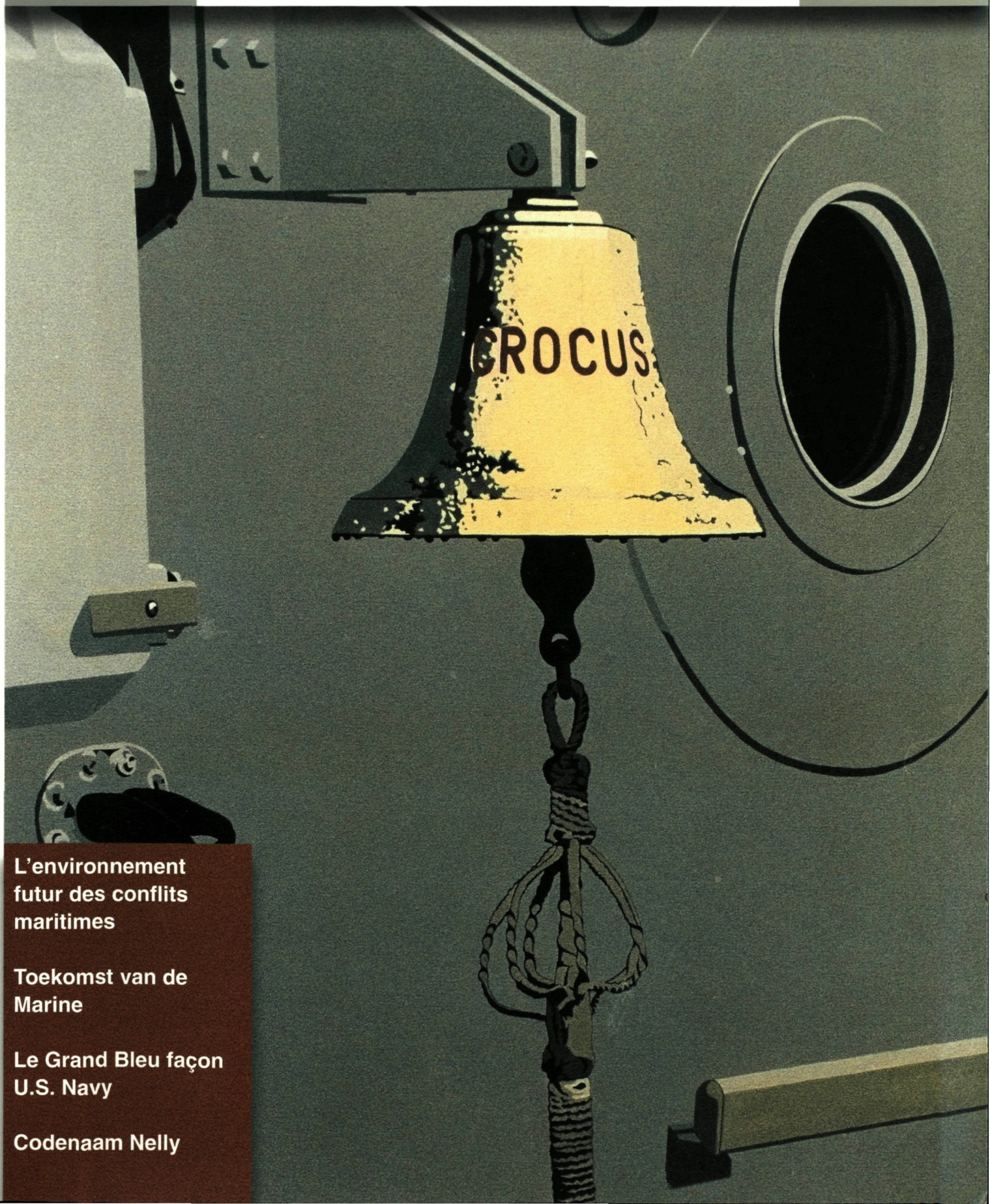
NEPTUNUS

MARINE

DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT- REVUE MARITIME TRIMESTRIELLE
47e jaargang - 47e année nr 276/3e trimester - 3e trimestre 2004



L'environnement futur des conflits maritimes

Toekomst van de Marine

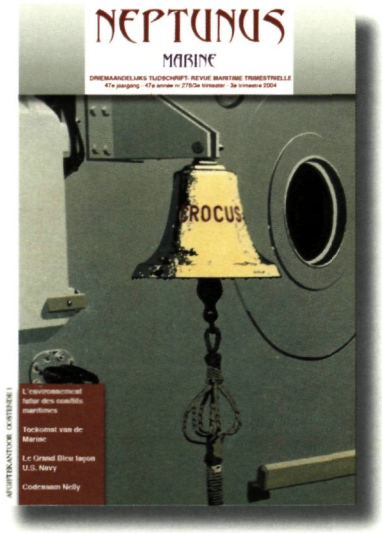
Le Grand Bleu façon U.S. Navy

Codenaam Nelly

"NEPTUNUS"

Driemaandelijks maritiem tijdschrift
Revue maritime trimestrielle

47e jaargang - 47e année
nr. 276 - 2004/3



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

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

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef
J.-C. Vanbostal

Lay-out
K. De Deyne

Vertaling, verbetering - Traduction, correction
J. Boesmans

Publiciteitswerving - Service publicité
C. Cappon

Raad van Beheer - Conseil d'Administration

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

Verkoop & Abonnementen
Vente & Abonnements

Prijs per nummer / Prix par numéro
€ 4,50

Jaarabonnement (4 nummers)
Abonnement annuel (4 numéros)

Gewoon lid / Membre ordinaire
€ 15,00

Steunend lid / Membre protecteur
€ 20,00

Weldoener / Bienfaiteur
€ 30,00

Abonnement buitenland
Abonnement étranger
€ 33,00

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

Politiek en confessioneel onafhankelijk tijdschrift.

Revue libre de toute attache politique ou confessionnelle.

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

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

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

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

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

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

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

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

nr 3 september septembre 2004

INHOUD SOMMAIRE

Les uniformes de la Marine belge de 1830 à nos jours
par CPV(hre) J.-C. Liénart 131

Onze loodsboten van 1830 tot heden (IX)
door R. F. Coulier 136

L'indispensable contribution des gens de mer à la victoire de 1945
par P. Eygenraam 143

Toekomst van de Marine
door G.A.H. Toremans 144

La mort et la tombe du Lieutenant Victor Billet RNR
par G. Billet 147

De haven van Zeebrugge - Jaarresultaten 2003
door T. Slabbynck 151

Info Marine
door/par J.-C. Vanbostal 153

L'environnement futur des conflits maritimes
par CPF BEM J. Saussez 169

Maritiem Panorama

Roro-trafiek blijft groeien in Oostendse haven
door H. Rogie 174

Resultaten van de havens in de range Le Havre - Hamburg
door T. Slabbynck 175

Le Grand Bleu façon U.S. Navy!
par Saint Bernard du Spuikom 177

Codenaam Nelly (I)
door P. Crucq 180

Armements ostendais et à Nieuport au XIXème siècle (XIII)
par A. Delporte 184

Nice to know 189

Kroniek van het personeel
Chronique du personnel 190

Aanleggen van vreemde militaire schepen in België
Escales de navires militaires étrangers en Belgique 191

Een groep uit de diensten van
DE CENTRALE DIENST
voor SOCIALE
en CULTURELE ACTIE

Un aperçu des services de
L'OFFICE CENTRAL
d'ACTION SOCIALE
et CULTURELLE

SOCIALE DIENST
SERVICE SOCIAL

WINKELS
MAGASINS

VAKANTIES
VACANCES

FAMILIE-JEUGD
FAMILLE-JEUNESSE

HUISVESTING
LOGEMENTS

van het Ministerie
van Landsverdediging

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

du Ministère
de la Défense

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

CDSCA
Kwartier Koningin Astrid
Bruynstraat 1 - 1120 Brussel

OCASC
Quartier Reine Astrid
Rue Bruyn 1 - 1120 Bruxelles

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

Word-Infocom-Pag. 5 logo's

Les uniformes de la Marine belge de 1830 à nos jours (XV)

De l'immédiat après-guerre aux années 70

A la Défense Nationale

Chamboulement général. Les officiers détenteurs d'un brevet civil (officiers au long cours) ou titulaires d'un grade délivré par une marine étrangère, allaient avoir à se "régulariser" par des examens et épreuves donnant droit à l'assimilation au grade militaire correspondant.

L'Armée belge ayant deux grades de plus que la Force Navale, il fallut s'adapter et la concordance devint alors:

Dénomination Forces Armées	Dénomination Marine	Marques des grades
Adjudant COR-COA	Aspirant	Inchangé
Sous-lieutenant	Enseigne de vaisseau de 2me classe	Inchangé
Lieutenant	Enseigne de vaisseau	1 galon et demi
Capitaine	Lieutenant de vaisseau	Inchangé
Capitaine-commandant	Lieutenant de vaisseau de 1re classe	2 galons et 1 étoile
Major	Capitaine de corvette	Inchangé
Lieutenant-colonel	Capitaine de frégate	Inchangé
Colonel	Capitaine de vaisseau	Inchangé
(Brigadier)	(Commodore)	Inchangé

N.B. Le Lieutenant de Vaisseau de 1re classe portait l'étoile à l'intérieur de la boucle de Nelson.

Les sous-officiers s'alignent de la façon suivante:

Dénomination Forces Armées	Dénomination Marine	Marques des grades
Caporal	1er Matelot	1 galon rouge
Sergent	Quartier-maître	1 golon doré
1er Sergent	Maître	2 galons dorés
Sergent-major	Premier-maître	3 galons dorés
Adjudant	Premier maître-chef	1 galon doré à boucle de Nelson

Les 1er matelots et les sous-officiers en-dessous du rang de Premier maître-chef portent les galons "en sardine", c.à d. inclinés (de 30°) au bas de chaque manche. Le Premier maître-chef (1MC) porte son galon comme les officiers, de couture à couture faisant le tour de la manche et à 7 cm du bas du parement.

Les Warrant Officers

Ayant hérité de la Royal Navy d'une catégorie de sous-officiers supérieurs ou bas - officiers assimilés aux officiers, appelés warrant officers" (officiers commissionnés), qui portaient à la casquette la cocarde des officiers (officers' cap badge) et au bas des manches un galon de 12 mm à boucle de Nelson, et qui avaient accès aux mess des officiers[1], les warrant officers belges furent, après examens et épreuves légales, assimilés aux sous-lieutenants et portèrent le titre d'Enseigne de Vaisseau de 2me classe. Parmi ces warrants on compte celui que l'on s'obstine à appeler "Bootsman" Jonsen[2] parce qu'il avait, au cours de la guerre, occupé la fonction de bootsman sur le HMS Godetia mais qui était bel et bien un warrant officer.

Le Loan Clothing

Sur chaque navire que nous laissa en 1945 la Royal Navy, à savoir les 7 dragueurs MMS et le baliseur HMS **Barcock**, de même que sur les 6 Algérines que la Force Navale acquit à partir de 1950, se trouvait en dotation de bord le "loan clothing" c.à d. les vêtements de mer ou de combat nécessaires à la protection de l'équipage tels que les duffel coats, les bottes de caoutchouc, les sabots de bois pour les machinistes, les vestes et pantalons de protection des chauffeurs (stokers), les gants anti-acide des électriciens, les casques, les gants et les masques anti-flash pour les artilleurs, les tabliers des cuisiniers, sans oublier la lingerie des cabines et des mess et j'en passe. On était sauvé pour un temps, mais tout cela demandait, dès les années 50, à être réparé ou remplacé; toute une chaîne d'approvisionnement se mit en place, depuis les services d'achat jusqu'au fourrier à bord en passant par les magasins de distribution et les Q.M.'s dans les quartiers.

Le premier dépôt de "Logistique", dirions-nous aujourd'hui, était situé dans un de ces hangars à marchandises du port d'Ostende, bordant le grand dock de commerce de l'écluse Demey; c'était le dernier de la série, numéroté Hangar 5. Là arrivaient toutes les demandes d'approvisionnement des navires; là régnait le Lieutenant Périer, un de ces officiers venus de la Force Terrestre, ayant répondu présent à l'appel angoissé de la Force Navale qui s'aperçut, la guerre finie, qu'elle n'avait que des officiers combattants, issus de la Navy, dont aucun ne connaissait même l'existence d'un règlement de discipline belge et à plus forte raison les autres dispositions réglementaires qui régissaient les Forces Armées belges. Ces officiers-là –il y en eut en service tant à Bruxelles qu'à Ostende qui prirent le risque d'accrocher leur avenir à la barque incertaine de la Force Navale–, jouèrent un rôle des plus importants dans le processus d'installation et d'organisation de la Force Navale, au sein de la Défense Nationale.

Le nombre et la diversité des équipements spéciaux et propres à la marine qui sont de première nécessité à bord des navires de guerre, laissaient pantois les services généraux d'approvisionnement et d'achat de l'Armée. Un travail de Titan! L'inventaire des besoins en premier équipement et en renouvellement fut accompli par des gens de tous rangs, de toutes provenances, souvent rassemblés en groupes de travail. Puis des devis et des prévisions budgétaires furent formulés et présentés aux instances financières dont l'accord était souvent bien dur à obtenir... les temps héroïques! Car il n'aillait pas de soi que ce que l'on demandait fût accordé! Que de fois le bord ne voyait-t-il pas ses bons de commande (système anglais) revenir du Hangar 5 avec les mentions NE (non existing) ou TF (to follow). En attendant, pour le savon noir manquant pour les récurages des mess deck's et postes d'équipages ou les amarres devenues trop courtes et déjà maintes fois réépissées, un troc s'organisait lorsque, par chance, une escadrille anglaise passait par nos ports.

Les services d'approvisionnement et d'achat faisaient pourtant de leur mieux mais les fonds manquaient souvent, et d'autres priorités reléguaient les problèmes vestimentaires à des temps meilleurs. On se contenta de renouveler l'équipement et les uniformes existants. Pourtant dès la mise en service du **Kamina**, destiné au transport vers le Congo et déjà en partance pour la Corée (1950), on créa la tenue blanche pour les tropiques. Pour les matelots: toile de coton blanc, coupée comme pour la tenue de drap métropolitaine; le béret blanc fut commandé en Angleterre. Pour la sortie: jumper, pantalon, col marin et "white front". A bord: pantalon et white front; au travail: pantalon de toile bleue et white front ou jumper de toile bleue. Les officiers et les sous-officiers reçurent une tenue blanche dont la veste à col ouvert fermait par un rang de boutons dorés et se portait sur la chemise blanche et la cravate

Nouvelle tenue tropicale col haut.

[1] **Catégorie comparable à ce que la Marine française appelait les 'officiers des équipages', mais qui n'avait pas d'équivalent à l'Armée belge.**

[2] **En 1944, au désarmement de son navire, le Warrant Officer Jonsen avait été muté à Anvers et adjoint au pilotage où il périt dans l'explosion d'une mine que le remorqueur sur lequel il se trouvait fit détoner.**

noire. A bord, en mer, on portait n'importe quoi de moins salissant, et beaucoup portèrent des chemises kaki de l'armée… Inutile de dire que les uniformes blancs étaient distribués au coup par coup; ce ne sera que bien plus tard que les officiers eurent des tenues coupées sur mesure, qu'ils gardèrent en dotation personnelle.

L'Instruction sur les Tenues

A la demande de JS (Joint Staff–Etat Major Général) la Force Navale, dernière venue à la Défense Nationale, mit en chantier l'élaboration de son règlement des tenues et uniformes. La Force terrestre en avait un depuis belle lurette et n'eut plus qu'à le mettre à jour, ce qu'elle avait terminé en 1950, et la Force Aérienne avait produit le sien en 1951. A cet effet chaque unité, navigante ou non, fut consultée et l'afflux de propositions, de recommandations et de demandes fut tel que l'Etat-Major décida de confier la tâche à une Commission des Tenues. Celle-ci eut pour mission d'écrémer toute proposition, de marquer un avis circonstancié sur son opportunité et de le soumettre à la décision de ZS (Zeemacht Staff), tout en élaborant un inventaire des tenues sous forme d'instruction structurée en trois divisions: "Quoi?: Description de la ou des tenues – Quand?: Circonstances de port de la ou des tenues – Comment?: Manière de porter l'uniforme".

Une première ébauche fut distribuée pour commentaires à la flottille des dragueurs, les 118ième et 119ième escadrilles, au dépôt de réserve et à la Division Commandement et Service. Cette consultation donna lieu à un rapport de quatorze pages d'amendements proposés… il y avait donc du travail sur la planche! On était en 1953; la Force Navale avait déjà près de dix ans d'expérience de dragage des mines de 40-45, de manoeuvres interalliées et d'échanges, de cours et de formation avec d'autres marines; elle disposait d'une flotte modernisée par l'apport de nouveaux dragueurs de conception américaine et elle avait eu de nombreux contacts avec la marine française, la marine des Pays-Bas, la US Navy et avait à ce moment déjà de jeunes officiers formés dans l'une ou l'autre de ces Marines (n'ayant, comme on le sait, pas d'école navale). Bref, elle était à même de comparer et de faire un choix.

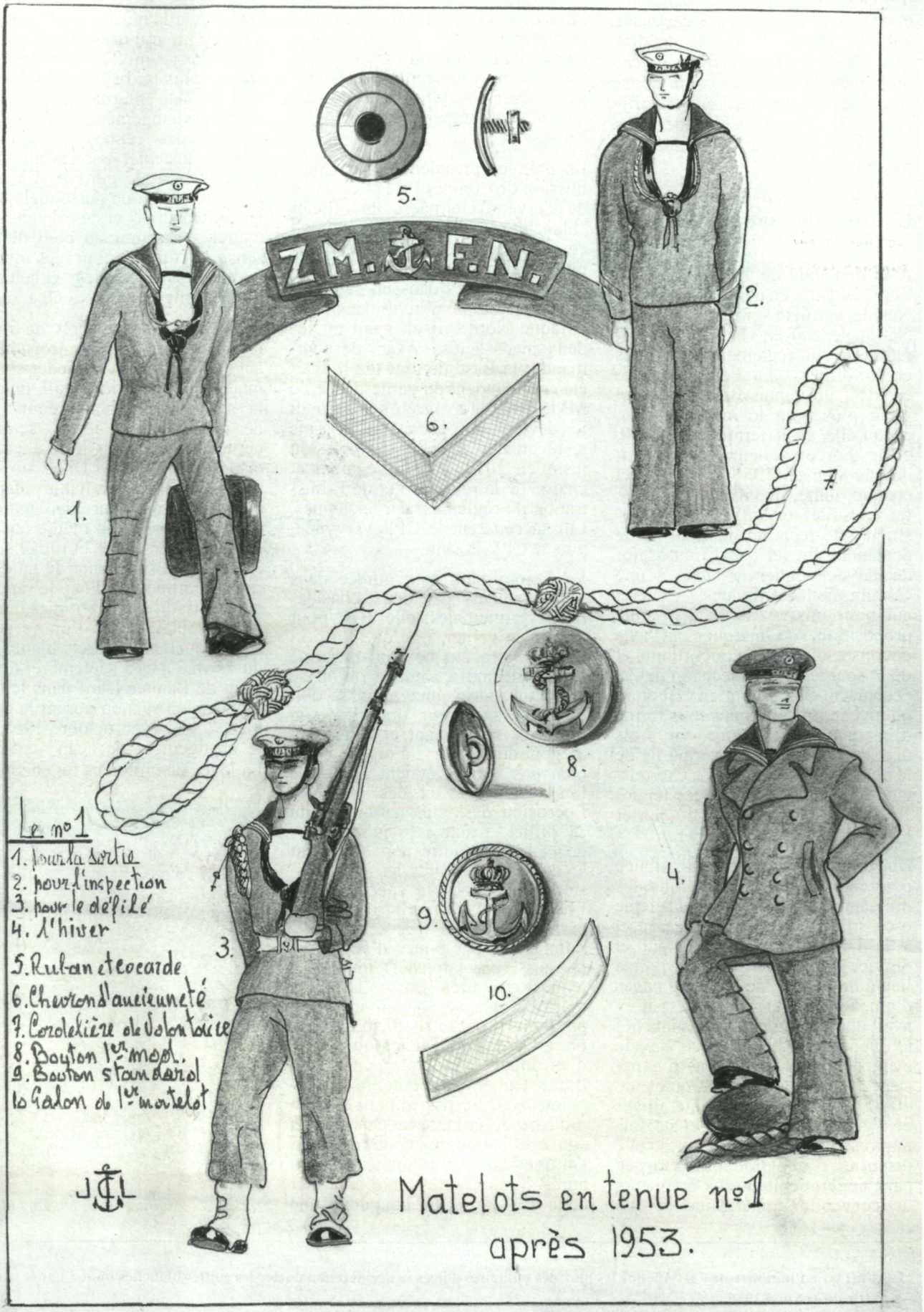
Le premier président de la Commission des Tenues fut le Capitaine de Corvette Geirnaert, un officier "blanchi sous le harnais" qui, au cours de la guerre, avait été torpillé et avait survécu à de longues journées passées dans un canot de sauvetage en plein hiver dans l'Atlantique Nord. Il en avait eu les deux pieds gelés. Avant de commander la Base de dragage il avait été commandant du garde-pêche, le MMS 1020. J'avais été son second; je devins son secrétaire et suis resté attaché à cette Commission jusqu'en 1974. Je fus également chargé de la rédaction et de l'illustration du règlement sur les tenues. Lui succédèrent le CPF Vervynck, puis le CPV Poskin.

La Commission était guidée dans ses jugements par deux considérations principales: elle avait pour devoir de veiller à ce que l'aspect du marin revêtu de son uniforme soit conforme à l'image qu'on se fait d'un marin, image qui se doit d'être en sa faveur, donc que son uniforme soit seyant et élégant et au goût du public. Là on sait combien nos marins étaient applaudis lors des défilés et des revues à l'occasion des fêtes nationales du 21 juillet et autres (6 juin: Fastes de la FN). D'autre part elle avait à défendre devant les commissions interforces la spécificité de l'habillement du marin, car celles-ci n'avaient que trop tendance à rationaliser par souci d'économie (et aussi par jalousie!) toutes les tenues militaires–armée, aviation, marine–, que se soit en imposant pour tous le port du battle dress kaki ou, à l'instar du Canada qui venait d'en donner l'exemple déplorable, d'une tenue vert bouteille. Rappelons que cette initiative d'un ministre de la Défense canadien et son obstination lui coutèrent cinq amiraux qui démissionnèrent l'un après l'autre, refusant d'entériner cette décision et lui coupèrent une bonne part de son recrutement, les volontaires se tournant vers les Coast guards qui, eux, continuaient à porter un vrai uniforme de marin; le Canada revint d'ailleurs quelques années plus tard sur cette décision. Sur le plan pratique par contre, tous les changements que la Commission des Tenues put apporter et faire accepter par les autorités, privilégièrent le confort, l'aisance et la protection du personnel contre les intempéries et les dangers du métier. Marqués au coin du bon sens, ils furent, pour des raisons budgétaires évidentes, échelonnés tout au long des années 60 à 72.

C'est ainsi qu'un béret de marin national remplaça les trois bérets anglais que devait posséder chaque matelot: un pour le travail, un pour la sortie et un blanc pour l'été, de quoi remplir à eux seuls la petite cassette dont le malheureux disposait à bord. Donc un seul béret à coiffe amovible blanche pour l'été; et, pour bien marquer notre nationalité, la même cocarde émaillée noir, jaune et rouge sur la cuve devant surmontait le fatidique ruban marqué ZM-FN. Je rappelle que les traditions maritimes universelles voulaient que l'on ne portât les casquettes et bérets blancs que du 15 mai au 15 septembre; tout le reste de l'année (sauf dans les tropiques bien sûr) on portait la coiffe bleue[3]. C'est en octobre 1968 que le changement de "cap" eut lieu. La levée de miliciens fut encore six

Peinture de J. Demart (1950)

[3] **Ce n'est qu'à l'initiative de l'OTAN que les marines militaires alliées se décidèrent à porter les coiffes blanches toute l'année et ce à partir du 1er mai 1956.**


ZM. F.N.
1.
2.
3.
4.
5.
6.
7.
8.
9.
10.
Le n° 1
1. pour la sortie
2. pour l'inspection
3. pour le défilé
4. l'hiver
5. Ruban et cocarde
6. Chevron d'ancienneté
7. Cordelière de volontaire
8. Bouton 1er mod.
9. Bouton standard
10. Galon de 1er matelot
JCL
Matelots en tenue n° 1
après 1953.

semaines coiffée du béret anglais et en fit l'échange avant la dispersion à bord des navires.

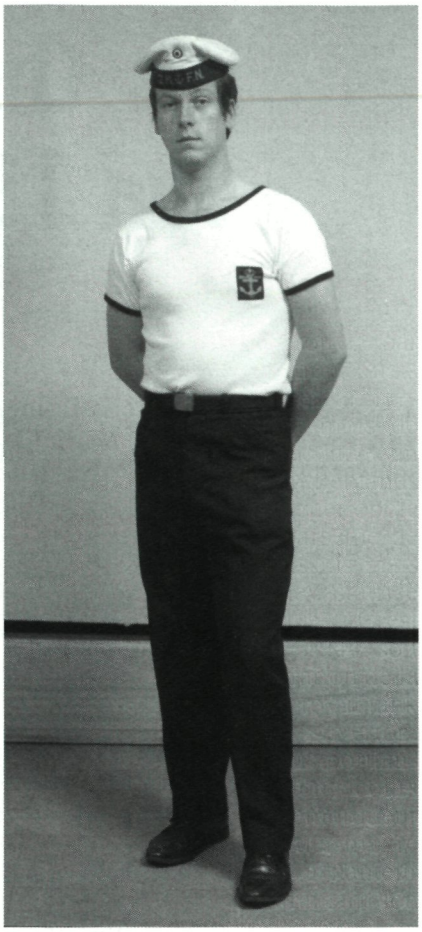
Deuxième changement important: la standardisation des pantalons pour tous les grades, qui entraîna la suppression du pantalon "patte d'éléphant" des matelots et sa fermeture "à pont", qui était si bien adapté au siècle dernier pour ramper le ventre sur les vergues et à se relever roulé jusqu'aux cuisses pour briquer, pieds nus, les ponts à grandes eaux. Modernité oblige– je me souviens qu'un des arguments qui prévalut fut que le large pantalon prenait dans les chaînes de vélo! Cela se passait en 1968.

Une autre et indispensable amélioration fut le remplacement de l'oilskin par un imperméable moderne. On essaya plusieurs matières synthétiques et plusieurs coupes. Il y eut le modèle épais et très ample: un ciré noir avec rabat doublant les épaules qui convenait très bien aux NP's en patrouille dehors par tous les temps à pied ou en jeep ouverte; et il y eut un modèle plus léger en polyuréthane moins ample et plus pratique qui fut adopté par les matelots. Il y en eut pour 3.800.000 fr et 436.000 pour les parkas. Les officiers et les sous-officiers furent dotés d'une gabardine bleu marine très seyante, portant épaulettes et ceinture (1952). Ce manteau-gabardine fit office de "demi-saison".

Enfin, parmi les vêtements de mer, le duffel coat, ce vêtement quasi emblématique du métier de marin, fut abandonné et remplacé par des parkas ou anoraks en tissu synthétique imperméable, fourrés et matelassés, bien plus efficaces et plus légers que ces lourds duffel coats alourdis par l'humidité et parfois même gorgés d'eau. Faut-il rappeler qu'en ce temps-là, le quart à la mer se courait sur des passerelles ouvertes exposées à toutes les intempéries; l'oeil du marin et ses jumelles n'étaient pas encore remplacés par les radars et par l'appareillage électronique qui de nos jours ont refoulé le personnel de passerelle dans des timoneries fermées que l'on fréquente, en toute saison, en bras de chemise.

Parlant de chemise, la Commission eut tout le mal du monde à repousser les tentatives de mettre du kaki pour les tenues d'été ou de travail, tentatives qui venaient aussi bien de l'intérieur de la Force Navale que de l'extérieur, c.à d. de l'Interforce. Eh oui! Les Américains de la US Navy s'habillaient en beige couleur sable dès l'été –et dans certaines bases même l'hiver–, au travail, en mer, au bureau et en sortie. C'était moins salissant que le blanc, moins chaud que le bleu. On les enviait. Mais Dieu ce que c'était dispendieux, d'abord par la qualité du tissu et le prix de la confection des deux service dress, ensuite pour tous les accessoires à assortir à cette couleur: souliers bruns, chaussettes beiges, ceintures, coiffes de casquette, chemises (et pas qu'une!). C'était beau mais trop cher pour nous! Rappelons que chez nous l'officier s'habille à ses frais, ne touchant qu'une petite indemnité de tenue, toute petite... de la valeur d'une chemise ou deux par an...

Mais il y avait un besoin persistant de tenues lavables pour les cadres. On essaya de combler ce besoin par l'introduction de chemises d'été de travail de couleur gris coque et de pantalons assortis, le tout en coton de belle qualité. Le gris parce que cela restait dans la gamme des tons et des couleurs de la marine. Cela n'eut qu'un succès mitigé. La grande innovation, qui plut à tout le monde, fut l'utilisation en été de la chemise blanche qui avait été introduite pour compléter la tenue tropicale, chemise à manches courtes, portée col ouvert et garnie de ses épaulettes de grades. Portée dans nos eaux sur le pantalon bleu, c'était correct, séyant et agréable. On constate d'ailleurs que son usage s'est généralisé et répandu dans toutes les marines de l'OTAN. Le matelot, lui, fut autorisé à circuler lorsque le temps le permettait en T-shirt sur son pantalon bleu. Vous avez dit T-shirt? Eh oui! Le fameux white front de la Royal Navy fit place en 1974, à un T-shirt blanc en interlock, garni à l'encolure et aux manches (courtes) d'un rebord bleu marine. Sur la poitrine, à l'emplacement du coeur, un badge de soie



Le T-shirt qui remplaça le white front

bleue, tissé d'une ancre et du sigle ZM-FN, donnait à ce vêtement son cachet militaire. C'était un progrès car cette chemisette est plus facile à entretenir que le white front puisqu'elle ne doit pas être repassée et qu'elle absorbe mieux la transpiration; elle peut donc se porter pour le sport et la gymnastique.

Le règlement des tenues de la Force Navale sortit, en édition définitive, en 1972 et consacra la réforme totale de l'habillement du marin belge, désormais reconnaissable et identifiable. Bien habillé, fonctionnel, bien protégé des éléments et élégant, notre marin n'a plus rien à envier à aucun autre marin parmi nos alliés.

à suivre

CPV(hre) J.-C. Liénart

Onze loodsboten van 1830 tot heden (IX)

VI. Verlies en beschadiging van onze loodsboten en lichtschepen

Loodsboten en lichtschepen die respectievelijk kruisen en ten anker liggen in druk bevaren zeeroutes verkeren vaak in gevaar. In het verleden zijn heel wat van onze zeelui om het leven gekomen toen hun schip met man en muis verging in stormen met orkaankracht; vergeten we daarbij niet dat alle matrozen op de vroegere zeilloodsboten loodsleerlingen waren. Anderen verdronken na het omslaan van de roeiboten of –later– de motorjollen, of verongelukten gewoon ingevolge een ongeval aan boord. Weer anderen verloren het leven aan boord van de schepen die zij beloodsten en die naar de kelder gingen door storm of na aanvaring. Slechts uitzonderlijk stierf een loods een natuurlijke dood aan boord.

Hierna volgt een lijst van de loodsboten en lichtschepen die door storm of na aanvaring zijn vergaan of ernstige averij opliepen.

1857: In de nacht van 5 op 6 januari werd loodsschoener nr 5, o/b van schipper P. Fontaine, tijdens een zware sneeuwstorm overvaren door het Franse schip **Duvivier** ter hoogte van de Dyckbank. Alle opvarenden –negen in totaal– verdronken.

'De Gazette van Brugge'– 17.01.1857

1858: In de nacht van 1 op 2 november ramde zeilloodsboot nr 10 een Duits zeilschip bij hevige noordwestenwind. Onze kotter meerde aan in de haven van Dover met zware schade aan SB. De stuurman van wacht verklaarde achteraf nog net de naam **Luebec** op de achtersteven van dat zeilschip gelezen te hebben; de schade aan dat schip bleef echter onbekend vermits het gewoon doorvoer.

'De Gazette van Brugge'– 8.11.1858

1867-1868-1869: In elk van die jaren verging er een loodsboot met man en muis. Ik heb de nummers niet kunnen achterhalen, evenmin of het Belgische dan wel Nederlandse boten waren.

Volgens een tijding uit Vlissingen

1872: In de nacht van 15 op 16 februari werd loodskotter nr 12, o/b van schipper Van Den Berghe, ter hoogte van Hastings overvaren door een onbekende driemaster die zich niet bekommerde om het lot van de bemanning van de loodsboot en doorvoer. De opvarenden konden zich redden en roeiden met hun reddingsboot naar de kust. Bij aankomst te Oostende met de pakketboot uit Dover wist de bemanning te vertellen dat de driemaster geen enkel navigatielicht voerde.

'De Standaerd van Vlaanderen'– 20.02.1872

1873: Op 11 november werd de stalen loodsschoener nr 2, o/b van loodsschipper Michel Fontaine, ter hoogte van Blankenberge in de flank aangevaren en in de grond geboord door de visserssloep O.170 **Emile-Jeannette**. Het was de eerste reis van deze gloednieuwe loodsboot die 50.000 frank had gekost. De volledige bemanning werd van boord gehaald door de reddingsboot van de visserssloep O.14.

'De Standaerd van Vlaanderen'– 13.11.1873

1875: Op 23 november verging loodsschoener nr 2 ter hoogte van Ghyvelde aan de Noord-Franse kust, nadat hij veel water had gemaakt tijdens een zware storm. De inwoners van Ghyvelde konden acht man –waaronder loodsschipper Baels– redden die in de mastwanten waren geklommen en daar vele uren hadden doorgebracht. Drie man verdronken toen zij in de zware branding de kust trachtten te bereiken.

'Burgerwelzijn'– 27.11.1875

1878: Op 20 november, te 19u30, kwam loodsboot nr 7 met een onbekend stoomschip in aanvaring ter hoogte van de **West-Hinder**. Het koopvaardijschip stopte niet eens. De loodsboot kon naar Vlissingen opgesleept worden door de pakketboot Belgique van de Oostende-Doverlijn. Alle bemanningsleden werden gered; er was grote schade aan het voorschip.

'L'Echo d'Ostende'– 24.11.1878

1889: Op 28 januari werd loodsschoener nr 5, o/b van loodsschipper Benisse, bij mistig weer ter hoogte van Dungeness aangevaren door de s.s. **Ardanach** uit Glasgow. Hij zonk binnen enkele minuten maar de dertien opvarenden konden gered worden door de **Ardanach**, die zij zouden beloodsen en hen naar Dover bracht. Vandaar keerden ze met de pakketboot **Parlement belge** terug naar Oostende.

'L'Echo d'Ostende'–31.01.1889

1889: Op 17 februari verging loodskotter nr 3, o/b van loodsschipper De Moor, ter hoogte van Westkapelle tijdens een zware storm met orkaankracht. Alle zeven bemanningsleden verdronken.

'Schuttevaer'

1889: Op 23 november werd de stilliggende loodsboot nr 1 in de mist aangevaren door de visserssloep O.37. Beide vaartuigen liepen enkel stoffelijke schade op.

'L'Echo d'Ostende'–28.11.1889

1895: Op 20 december kwamen de loodsschoeners nr 9 en nr 14 met elkaar in aanvaring ter hoogte van de **Wandelaar**. Enkel de nr 14 liep zware averij op.

'De Gazette van Brugge' – 24.12.1895

1898: In de nacht van 25 op 26 maart verging loodsboot nr 3, o/b van schipper Bens[1], ter hoogte van de **East Goodwin** tijdens een zware storm. Alle negen opvarenden kwamen om.

'Schuttevaer'

1902: In de nacht van 30 juni op 1 juli had een aanvaring plaats tussen loodsschoener nr 6 en de Duitse s.s. **Norderney**, op weg van Antwerpen naar Bremen. De loodsboot zonk bijna onmiddellijk maar de acht opvarenden konden zich redden met hun reddingsboot. Een Nederlands vaartuig bracht hen naar Vlissingen.

'L'Echo d'Ostende' – 4.07.1902

1904: Op 25 juni werd het lichtschip **Wandelaar** aangevaren door de viermastbark Corunna uit Glasgow met Antwerpen als bestemming. Enkel stoffelijke schade.

1905: Loodsboot nr 2 in aanvaring met de s.s. **Ibsidian**. Enkel stoffelijke schade.

1910: In de nacht van 9 op 10 april werd bij dichte mist loodsboot nr 2, o/b van loodsschipper Tournay, nabij de **West-Hinder** overvaren door de Engelse s.s. **Imperial**. De tien bemanningsleden verdronken.

Volgens een tijding uit Vlissingen

1911: In de nacht van 30 september op 1 oktober verging loodsschoener nr 11 met man en muis tijdens een zware storm. Benevens loodsschipper P. Maertens waren er nog elf koppen aan boord.

'Schuttevaer'

1911: Op 27 juli zonk zeilloodsboot nr 15 na een aanvaring met de s.s. **Ludwig Peyron**. De schipper verdronk. De loodsboot zou later geborgen worden.

Dossier Rijksarchief nr 2236

1912: Opnieuw werd loodsschoener nr 15 aangevaren, ditmaal door de **City of Charleroi**. De loodsboot maakte veel water maar men kon hem nog droogzetten nabij de pier van Zeebrugge. Na een tweede poging kon hij geborgen worden.

'L'Echo d'Ostende' – 4.04.1912

1912: Het lichtschip **West-Hinder** werd in de grond gelopen in de nacht van 12 op 13 december door het Duitse schip **Ekbantana** van de Hamburg-Amerika Linie; dit schip had te Vlissingen de grote zeelichter **Minnie** op sleeptouw genomen en het was deze lichter die in aanvaring kwam met het lichtschip. De bemanning van de **West-Hinder** had nog vlug de ankerketting tot 200 vadem laten uitlopen in een poging om de aanvaring te vermijden maar tevergeefs. Alle bemanningsleden waren aan dek maar ze beseften niet dat het lichtschip zoveel water maakte, want anders waren ze allen overgestapt op de **Minnie**. Schipper J. Van Huysse en negen bemanningsleden vonden hierbij de dood.

Burgerwelzijn – 16/30.12.1912 / Dossier Rijksarchief nr 2591

1914: In de nacht van 27 op 28 februari werd het lichtschip **Wielingen** zwaar beschadigd bij een aanvaring in dichte mist met de Zweedse s.s. **Northly**. De **Wielingen** lag toen op 51°22'5"N - 3°10'E.

1924: Het lichtschip **West-Hinder** werd aangevaren. Veel stoffelijke schade.

Dossier Rijksarchief nr 2292

1925: Het lichtschip **Wandelaar** werd geramd door de Duitse driemaster **O. Botriza**. Schipper Frans Brijs overleed aan zijn verwondingen.

1930: De SLB 4 werd aangevaren door de Noorse s.s. **Steingrim** nabij het lichtschip **Schouwenbank**.

Dossier Rijksarchief nr 2237

1944: De MLB 16, officieel nog in dienst bij de Royal Navy als HMS **Kernot**, werd op 9 december aangevaren door het konvooischip **Empire Sword** bij het afgeven van loods Pierre Lerooy aan boord van dit schip. Er was heel wat stoffelijke schade aan de **Kernot** en hij moest dan ook opgesleept worden naar een droogdok. Pierre Lerooy zou op 19 april 1945 het leven laten aan boord van de brandende tanker **Gold Shell**, die sedert 16 april in brand stond aan de NF9 boei op 51°22'N - 2°53'24"E.

Uit de aantekeningen van E. Herreman, Cdt Kernot

1953: Loodsboot nr 3 werd aangevaren door de s.s. **Pstrowski** en liep zware schade op.

Dossier Rijksarchief nr 2241

1956: Loodsboot nr 7 werd geramd door de motortanker **Buccanneer**. Stoffelijke schade.

Dossier Rijksarchief nr 2242

1957: Het lichtschip **West-Hinder** werd in de loop van dat jaar tweemaal aangevaren, telkens met stoffelijke schade. Eerst door de vissersboot O.170 **Rockall** en later door het Amerikaanse vrachtschip **John Porsman**.

1960: Op 16 juni rond 20 uur werd de **West-Hinder** bij mistig weer, maar met toch 150 m zicht, aangevaren door de Noorse tanker **Branita**. Het lichtschip maakte veel water. De op de kruispost dienstdoende loodsboot liep op volle kracht het lichtschip ter hulp en nam het op sleeptouw. Wat later kwam de staatssleepboot **Zeetijger** de sleep overnemen maar het baatte niet: de **West-Hinder** zonk op 17 juni te 5 uur op 51°15'35"N–2°65'5"E, op 2½ zeemijl van Oostende. Op 3 augustus werd het lichtschip door de Nederlandse bergingsmaatschappij Letzer gelicht en te Oostende binnengebracht,

[1] **Een andere bron vermeldt schipper Van Bellinghe.**

waar het later opnieuw zeewaardig gemaakt werd.

1979: Loodsboot nr 6 op 3 juli in aanvaring met de **Termancia**. Stoffelijke schade.

Uit de steekkaarten van Waterschout te Oostende

1979: Loodsboot nr 2 op 5 september in aanvaring met de **Carina**

Uit de steekkaarten van Waterschout te Oostende

Mijn opsomming is zeker onvolledig aangezien vele archiefstukken tijdens beide wereldoorlogen verloren gegaan zijn. Ook zijn de ongevallen op zee na WO II moeilijk te achterhalen omdat ze naargelang de plaats van het gebeuren ressorteren onder verschillende waterschouten, waardoor de archieven op diverse plaatsen zijn terecht gekomen. Bovendien werden de dossiers zelden onder het nummer van de loodsboot geklasseerd maar onder de naam van het schip waarmee de aanvaring gebeurde.

Te noteren tenslotte dat de beschadigingen en verliezen bij het Nederlandse loodswezen navenant waren.

VII. De scheepvaartroute vóór onze kust

De zeeroute vóór onze kust is altijd van een belangrijke betonning voorzien geweest. Die betonning, die deel uitmaakt van de bebakening in het algemeen, is tamelijk omvangrijk. Dit was ook nodig want de meeste scheepskapiteins werden en zijn nog altijd zenuwachtig bij het naderen van de Vlaamse banken.

Reeds in 1900 waren de eerste brulboeien voorzien van een gasverlichting. Na WO I werd het lichtschip **Wielingen** niet teruggelegd maar in 1920 vervangen door een boei, alhoewel het het enige lichtschip was dat na de oorlog nog ter beschikking was.

De betonning werd na WO II naar de vooroorlogse manier terug aangelegd en bestond uit boeien met de kenletters NF (North-Foreland), genummerd van 1 tot 17. De NF route begon niet ver van het Kanaal (South-Foreland) met het nummer 1 en eindigde te Vlissingen met het nummer 17.

Het lichtschip **West-Hinder** was gelegd op 51°22'30"N–2°26'18"E, in de nabijheid van de NF5 boei, ongeveer haaks op de kust van Oostduinkerke op zo'n 20 zeemijl buiten Oostende. Het lichtschip **Wandelaar** lag ter hoogte van Wenduine-Blankenberge op ca. 20 zeemijl van de **West-Hinder**, op 51°22'15"N–3°00'18"E. Na WO II werd de **West-Hinder** iets verlegd naar de positie 51°23'00"N–2°26'20"E en de **Wandelaar** verankerd ter hoogte van Oostende-Bredene wegens de zeer nauwe doorgang tussen de vele scheepswrakken in de Wielingen; dit laatste vuurschip lag dan in de onmiddellijke nabijheid van de kruispost van onze loodsboot aan de NF 9 op 51°22'00"N–2°53'24"E op ongeveer 10 zeemijl buiten Oostende.

Vanaf 1945 stond op de zeekaarten North-Foreland 'Nemedri' vermeld; Nemedri (North Eastern Meridian Road Investigation) had te maken met het grote mijnengevaar want enkel de nauwe geveegde pas was mijnenvrij gemaakt. In 1953 verdween de vermelding 'Nemedri' van de zeekaarten vóór de Belgische en Nederlandse kust.

Met het oog op de verlenging van de scheidingsroute in het Kanaal werden de NF middenvaarwaterboeien en de gehele betonning herzien. Op 13 november 1952 werden de NF1, NF2 en NF3 boeien opgenomen[2]. De NF9 werd op 22 januari 1953 vervangen door de A1 boei die gelegd werd op 51°21'53"N–2°53'19"E. De NF11 werd de A2 boei op 10 december 1953 en de NF7 werd definitief opgenomen. De NF 15 werd de A3 en de NF17 de A5.

Op 9 augustus 1962 werden wegens de ingebruikneming van de nieuwe Scheur/Wielingen route de laatste NF boeien opgenomen en kwamen er andere in het nieuwe, veiliger vaarwater. Deze droegen de kenletters SCH (Scheur) nr 1 tot en met nr 14. Deze laatste boei ligt haaks op de grenslijn België-Nederland en de boei nr 1 aan de Traffic Wandelaar, aangeduid met 65 op de zeekaarten en is dus te vinden in de West-Hinder/Vlissingen route. Voorbij de SCH14 boei beginnen de Nederlandse wateren en die boeienlijn werd verder door Nederland uitgebaat met de boeien W1 t/m W9.

In de loop van 1994 en 1995 heeft men de Belgische SCH boeien gewoonweg de letter S toegewezen en zo kregen we de boeien S1 t/m S14.

VIII. Is er nog een toekomst voor onze loodsboten?

In Nederland werd op 1 juli 1983 bekend gemaakt dat het loodswezen zou geprivatiseerd worden en reeds in 1985 was dat een voldongen feit. De grote loodsvloot verdween en grootschalige veranderingen werden doorgevoerd.

Het is duidelijk dat men ook in België de loodsdienst, of althans de uitbating ervan, wil privatiseren. In de eerste plaats eist de Europese Commissie een verregaande liberalisatie van alle overheidsdiensten, waaronder de diensten die het scheepvaartverkeer regelen. Bovendien wensen de Vlaamse havens hun concurrentiepositie niet alleen te behouden maar ook te versterken middels o.m. een verlaging van de loodskosten. In die optiek ziet de Vlaamse regering het toekomstig 'loodsbedrijf' als een afzonderlijke entiteit die, zoals een privé-vennootschap, op zelfstandige en autonome basis zal functioneren en niet meer zal kunnen rekenen op overheidssteun. Bedoeling is een naamloze vennootschap op te richten met een externe bedrijfsleider en met, in een eerste fase althans, de overheid als enige aandeelhouder; die overheid zou dus voorlopig aanwezig blijven in dat bedrijf en met dat doel werd dan ook de V.N.A. (Vlaamse Nautische Autoriteit) opgericht[3].

---

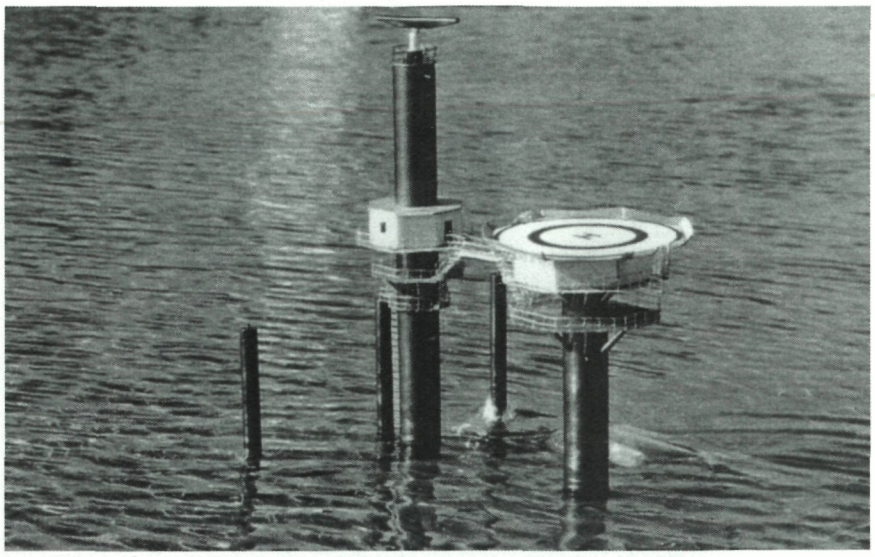
[2] **Ter attentie van de niet zeevarenden: 'opgenomen' staat voor 'weggenomen'.**

[3] **Verklaring begin 1997 door dhr. Jan Strubbe, directeur-generaal van de administratie Waterwegen en Zeewezen.**

Naar mijn weten is er geen principieel verzet van de rivierloodsen, wél van de zeeloodsen, hoewel de eersten na het verschijnen van de nieuwe statuten hun standpunt enigszins gewijzigd hebben; dat is dan te wijten aan het feit dat men streeft naar één categorie loodsen, die de schepen vanuit zee tot op hun definitieve bestemming in de dokken –en vice-versa– zouden brengen. Dit zou natuurlijk enorme besparingen opleveren doordat het grootste deel van de redeboten en de bijhorende administratieve diensten zouden wegvallen; zelfs de Belgische aanwezigheid in Vlissingen zou overbodig zijn.

Op voorstel van dhr. Eddy Baldewijns, toenmalig Vlaams minister van Openbare Werken, werden in 1998 de algemene visie, de opdracht en het marktaandeel van het Vlaamse loodswezen door de Vlaamse regering goedgekeurd; de opgerichte naamloze vennootschap zou vanaf 2003, met uitsluitend externe aandeelhouders, instaan voor het volledige beloodsingsproces.

Men denkt er ook aan, in navolging van sommige buurlanden, in bepaalde slechte weersomstandigheden helikopters in te zetten; reeds enkele jaren worden daar trouwens bij ons proeven mee gedaan. Naar verluidt zou Duitsland daar echter reeds mee gestopt zijn terwijl Nederland, waar de loodsboten reeds sedert 1968 in noodgeval een helikopter kunnen ontvangen op het achterdek, wat koeler geworden is. Het gebruik van helikopters is hoe dan ook een gevaarlijke bedoening. De Engelsen zouden zeggen: 'If everything is going well, you have obviously overlooked something!' Inderdaad: denk bvb. maar aan het afgeven van loodsen op tankers –waar, zoals trouwens ook op de kaden bij het aan- en afmeren, een absoluut rookverbod geldt– door helikopters met een brandstofreservoir vol kerosine! En wat bij een eventuele crash?[4]



Eén van de twee radartorens in zee. Deze hier op de Oostdyckbank in aanbouw. De volautomatische toren wordt ook geklimatiseerd en zal ook voorzien zijn van twee goed uitgeruste reddingsboten

Foto: Waterspiegel

Beloodsing 'op afstand' door middel van moderne navigatie-en communicatieapparatuur –waaronder o.m. het gebruik van een radarketen[5]– lijkt veelbelovend. Maar eerst moeten de vele wrakken in de Wielingen verwijderd worden; men is daar in 2001 dan ook daadwerkelijk mee begonnen. Bovendien zou navigatieadvies vanuit de wal zeker probleemloos verlopen met bv. Scandinavische schepen, maar wat met de vele schepen die varen onder goedkope vlag en wier bemanning nauwelijks gekwalificeerd is en in vele gevallen ondermaats of zelfs niet betaald wordt. Hoe dan ook zal de beloodsing op afstand nooit het niveau bereiken van de beloodsing door een vakkundige loods op de brug die tijdig kan ingrijpen vooraleer het 'point of no return' bereikt is...

De taak van een loods komt tot haar recht in volgende versregels:

"Wat baatte zonder u het zwoegen des zeemans op den oceaan, wanneer na 't rusteloos zeebeploegen hij op zijn kusten moest vergaan"[6].

---

[4] **Korte tijd nadat ik deze tekst geschreven had kwam mijn voorspelling uit: in september 2001 kwam loods R. Grymonprez, 37 jaar, om het leven bij het neerdalen aan dek en een tijd later crashte een helikopter bij het beloodsen. In het laatste geval kwam de helikopter gelukkig juist naast het vaartuig in zee terecht; de bemanning kon op het nippertje gered worden door de Sea King vanuit Koksijde maar de gloednieuwe heli ging verloren.**

[5] **Volgens 'Waterspiegel' nr 3 van maart 2000 en nr 2 van februari 2004 bestaat de Schelderadarketen (SRK) –een Vlaams-Nederlands begeleidingssysteem– uit 5 bemande verkeerscentrales en 20 radarsensoren aan de wal, die de Schelde tot in Ant werpen bestrijken; ze zijn operationeel sedert 1991. In datzelfde jaar werd beslist dat deze keten moest uitgebreid worden met 2 radartorens in zee om de beloodsing op afstand (LOA) mogelijk te maken. Eén werd geplaatst op de Oost-Dyckbank, 20 km uit de kust ter hoogte van Nieuwpoort op de positie N 051°16'49 en E 002°26'84; hij staat er reeds sinds 2001 maar is operationeel geworden in maart 2004. Zulke off-shore constructie werkt volautomatisch; wel is er accommodatie voorzien voor zes personen om onderhoudswerken uit te voeren gedurende meerdere dagen, alsook een werkplaats en een bevoorradingsruimte. Dit jaar nog wordt gestart met de bouw van een tweede radartoren in het aanloopgebied Steenbank; hij zal geplaatst worden op de Schouwenbank in de Nederlandse wateren. Blijft dan nog de samenwerking met het Franse VTS-gebied van Cap Gris Nez en met de Dover Coast Guard, ten einde elkaars radarbeelden door te stralen, en dan is heel het gebied onder controle.**

[6] **Uit 'Een eeuw loodsen op en om de Schelde 1884-1984' door de Vereniging Nederlandse Loodsensociëteit**

Moederloodsboot van het type Swath bij het Duitse loodswezen op zijn kruispost in de Deutsche Bucht. Loodsen aan boord voor Hamburg aan de Elbe en Bremen aan de Wezer. Thuishaven: Cuxhaven.

Lengte: 49,9 m, breedte 22,5 m met een diepgang van 5,9 m.

Foto: Collectie R. Coulier

Volgens de laatste berichten komen er toch nieuwe loodsboten. Onderhandelingen zijn inderdaad aan de gang tussen de heren Jacques D'Havé, algemeen directeur van het Vlaamse Loodswezen en G. van Rooij, voorzitter van het Nederlandse Loodswezen Regio Scheldemonden, over een verregaande samenwerkingsvorm. Bedoeling is een consortiummodel –waarvoor de benaming 'Unie van Loodsdiensten Scheldemonden '(ULS) is gekozen– dat reeds op 1 januari 2005 in voege zou treden. De modernisering van de vloot vormt uiteraard een belangrijk onderdeel van dit samenwerkingsakkoord. Zo zou er nog slechts één gemeenschappelijk moederschip voor Vlaanderen en Nederland kruisen op een nog nader te bepalen kruispost; vanaf dat moederschip zouden de beloodsingsposten West en Noord worden bediend door snelle tenders. Men heeft gekozen voor vaartuigen van het Swath[7] type, die hun strepen reeds verdiend hebben bij het Duitse Loodswezen, ook bij slechte weersomstandigheden.

De dure helikopterbeloodsing zou alzo tot een minimum minimorum worden beperkt (eindelijk!).

Men voorziet voor Vlaanderen één moederschip, twee snelle tenders en twee redeboten; de Nederlandse inbreng is vastgesteld op twee snelle tenders en één redeboot. Het beheer van alle schepen zou aan Vlaanderen toevertrouwd worden, met een kostenverdeling tussen beide landen volgens een bepaalde formule.

De kostprijs van de nieuwe vaartuigen wordt geraamd op 80 miljoen euro. Informele gesprekken werden reeds in 2003 aangeknoopt met potentiële scheepswerven en bouwers van Swath- en Slicevaartuigen, alsook met financiële instellingen en de bevoegde overheidsdiensten met het oog op de financiering van het project.

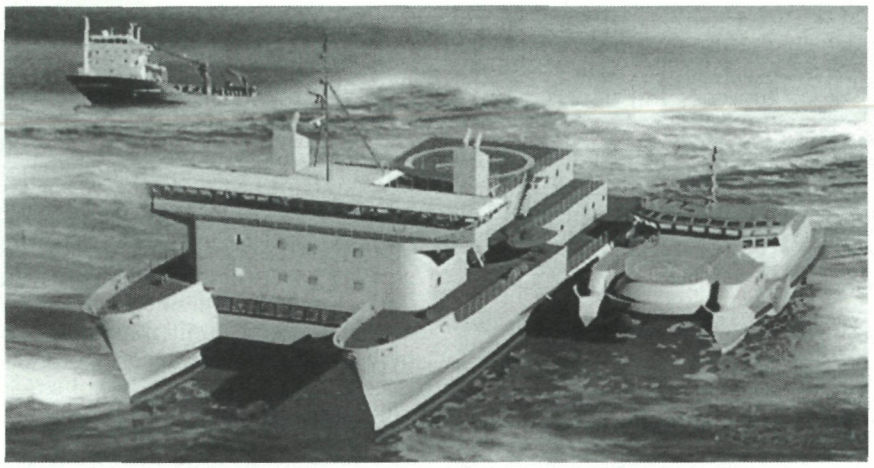
Loodstender van het type Swath bij het Duitse loodswezen (18 knopen). Eén voor de havens aan de Elbe en één voor deze van de Wezer. Thuishaven: Cuxhaven.

De Vlaams-Nederlandse stuurgroep geeft de voorkeur aan een Swath-Slice tender omdat ze sneller zijn en minder brandstof vergen (28 knopen). Deze laatste is van amerikaanse makelij.

Foto: Collectie R. Coulier

---

[7] **Swath is de internationale aanduiding voor 'Small Waterplane Area Twin Hull" die aangeeft dat het bovenwatergedeelte vh. vaartuig "zweeft" boven de golven, waarbij de opwaartse kracht wordt gegenereerd door twee torpedoachtige drijflichamen die zich diep onder de waterspiegel bevinden; deze torpedo's en het bovenwatergedeelte waarin zich de accommodatie bevindt zijn met elkaar verbonden door messcherpe stutten, zodat de golven maar een minimale invloed hebben op de bewegingen vh. schip. Vermoedelijk zal de constructie hoofdzakelijk uit aluminium bestaan; de moederloodsboot zou qua lengte die van onze huidige loodsboten benaderen, maar hij zou wel aanzienlijk breder zijn.**



Amerikaanse Swath loodsboot met Swath-Slice tender aan bakboord.

Afbeelding: Computertekening van Martin Lockheed

Gezien men slechts één moederloodsboot voorziet voor de Scheldemonden heeft het volgens mij geen zin meer hem een nummer te geven. Mocht het van mij afhangen, zou ik het de naam geven van een ster of sterrenbeeld zoals bvb. 'Grote Beer' of 'Orion'.. Aldus wordt tevens de Nederlandse gewoonte gehandhaafd.

Nawoord

Van de 93 bemanningsleden van de loodsboten die afgevoerd werden naar een concentratiekamp te Moulins waar ze uiteindelijk werden vrijgelaten, gingen er 82 naar Toulouse waar ze op 11 juni 1940 op zoek konden gaan naar hun familie, al dan niet met de hulp van de Belgische consul of andere diensten die zich met vluchtelingen bezig hielden. Sommigen hadden geluk en kwamen binnen enkele dagen terecht. Voor anderen, waaronder mijn vader, werd het een moeizaam speurwerk. Bij gebrek aan resultaat in Toulouse werd hij doorgezonden naar Montpellier; na een vruchteloze zoektocht aldaar werd hij opnieuw naar Toulouse gestuurd. Dagelijks ging hij binnen een straal van 40 km op zoek bij de gemeentelijke diensten. Uiteindelijk, na vijf weken scheiding, vond hij ons toevallig terug in het gehucht Montastruc-la-Conseillère (Hte-Garonne) op 19 km ten noordoosten van Toulouse waar wij, samen met nog een andere familie, in een afgelegen verlaten boerderij waar zelfs nog geen stenen vloer lag, ondergebracht waren. Begin september zijn we dan naar Oostende teruggekeerd, met een goederentrein tot Brussel vanwaar we met een gewone trein Oostende bereikt hebben rond 22u30. Te voet naar huis hebben we herhaaldelijk moeten schuilen voor bombardementen, ditmaal dan door de geallieerden. We hadden bijna 50 uur trein in zeer ellendige toestand achter de rug en kwamen opnieuw in het oorlogsgeweld terecht....

Alle teruggekeerde bemanningsleden werden tijdens de oorlog aan het werk gezet in allerhande staatsinstellingen zoals de diensten voor onderhoud en verwarming van de Rijksgebouwen (bv. scholen) of de pas opgerichte 'Corporatie' en 'Winterhulp'. De gesprekken onder die personeelsleden die elkaar sporadisch terugzagen gingen meestal over hetzelfde onderwerp: hoe was het mogelijk dat die loodsboten niet naar Engeland waren overgestoken, vooral toen de ganse loodsvloot ten anker lag te St Vaast? Maar ja, Frankrijk was onverwacht snel onder de voet gelopen door de Duitsers en zij die de leiding hadden over de loodsboten kregen geen orders van onze regering die eerst naar Poitiers en later naar Bordeaux was uitgeweken. Maar iedereen wist dat onze pakketboten –die zoals wij met bestemming Dieppe uit Oostende waren vertrokken– rechtstreeks naar Engeland waren overgestoken wegens het grote mijnengevaar. Indien de hele loodsvloot in Engeland was terechtgekomen zou niemand van zijn familie gescheiden geweest zijn, voor sommigen voor de duur van de oorlog, voor anderen voor altijd... Eenzelfde bedenking bij de bemanningsleden die in Oostende of later in Cherbourg gemobiliseerd waren bij het Marinekorps en in Spanje geïnterneerd werden, toen zij in 1941 naar België terugkwamen. De meesten –allen personeelsleden van het Zeewezen– vroegen zich af waarom hun bevelhebber per se vanuit Dartmouth naar het 'verloren' Frankrijk afvoer, terwijl de familieleden van velen onder hen met de pakketboten naar Engeland waren gevlucht.

Toen de bemanningsleden van de pakketboten te Southampton, als burgers, weigerden te varen voor de Royal Navy was de situatie identiek met die van de bemanningen van de loodsboten in Cherbourg. Blijkbaar nam de heer Piëtte later een wending van 180° tegenover zijn optreden in Frankrijk. Tegenover Cdt. Boël verdedigde hij de bemanningsleden aan de hand van art. 41 van het burgerlijk mobilisatieboekje[8]. Dit mobilisatieboekje was opgesteld overeenkomstig de wet van 5 maart 1935, die voortvloeide uit internationale overeenkomsten tussen niet minder dan 41 mogendheden, waaronder de oorlogvoerende landen; vooral hoofdstukken IV en V, met het artikel 41, ondersteunden het gedrag van onze bemanningsleden.

Van de motorloodsboten dienden, tot tweemaal toe, zusterschepen die naast elkaar gebouwd waren, telkens één ervan bij de Royal Navy en één onder de Kriegsmarine. Dit was het geval voor de MLB's 17 en 18 en de MLB's 13 en 15. Van de eerste twee was de MLB 17 de pechboot: in mei 1940 te Breskens in de grond gestoken ; in 1943 als Vorpostenboot V1300 gekapseisd in een droogdok te Gent; in 1946 als drijvend wrak gevonden te Rot-

[8] **In 'Kustvolk in de Vuurlijn' deel 2, blz 91, door J.M. Pylyser.**

terdam om uiteindelijk in 1965 als LB 7 uit te branden te Vlissingen. De MLB 18 had meer geluk bij de Royal Navy en kwam ongeschonden terug; hij ging als LB 8 uit de loodsdienst om te eindigen als schoolschip, de tweede Cdt Fourcault, voor de Zeevaartschool te Oostende. Wat de MLB's 13 en 15 betreft, deze loodsboten die tijdens de vlucht uit Oostende altijd samen waren –ook voor de evacuatie van Duinkerke–, zouden uiteindelijk elkaars vijanden worden. Geen van beide overleefde de oorlog: de MLB 15 ging als HMS Borealis naar de kelder geheel in het begin van de oorlog, op 10 augustus 1940, terwijl de MLB 13 als Vorpostenboot V722 hetzelfde lot onderging op het einde van de oorlog, nl. op 15 maart 1944.

Tijdens die vlucht naar Frankrijk in 1940 heb ik op korte tijd heel wat meegemaakt. Ik kan niet zonder enige nostalgie terugdenken aan die periode uit mijn leven. Net zoals het zien draaien van een triple expansion stoommachine iets fascinerends uitstraalt, zo kan het horen van een traag lopende dieselmotor hetzelfde effect veroorzaken; het starten van zulke motor gebeurde met geperste lucht die sissend langs de schoorsteen ontsnapte waarna hij op zijn brandstof bleef draaien. Nu hebben de meeste schepen snellopende, lawaaierige motoren ergens in een kleine ruimte in de buik van het schip; tenzij het stoomturbineschepen betreft... maar hoelang nog? Ook het rinkelen van de telegraaf werd voor mij een vertrouwd geluid, maar die telegraaf is helaas bijna helemaal verdwenen; de meeste motoren worden nu rechtstreeks vanuit de brug bediend. En dan die voor mij onvergetelijke scheepsfluiten van loodsboten 13, 14, 15 en 16! Wanneer die bliezen brachten ze een zeldzaam geluid voort met zware lage tonen die van heinde en verre hoorbaar waren. Nooit heb ik dergelijk geluid meer gehoord. Dat waren positieve waarnemingen, althans voor mij. De negatieve kant van dat avontuur is wel dat ik, die op 18 mei 1940 als opgetogen en zorgeloos kind vertrokken was, in september 1940 als kommervolle jongen ben teruggekomen. Mijn kinderjaren waren voorgoed vroegtijdig voorbij!

Om dit verhaal te beëindigen wil ik graag nog eens terugkomen op de vraag die zoveel bemanningsleden stelden en nog stellen waarom 'Antwerpen' vermeld staat op de loodsboten (cfr. mijn hoofdstuk II in Neptunus nr 269, blz 204, voetnota 4). Alle gezagsdragers van het Staatszeewezen aan wie de vraag gesteld werd waarom men in 1920 afgeweken is van de reglementaire bepaling[9] bleven het antwoord schuldig. Persoonlijk denk ik dat men nog altijd voortborduurt op een foute beslissing van iemand, die er voldoende van bewust was om het niet op papier te zetten.... Hoe dan ook, nu men de mond vol heeft over de modernisatie van het loodswezen, denk ik toch dat iemand de gepaste maatregel zou moeten treffen voor die enige loodsboot op kruispost vóór de Scheldemonden die loodsen afgeeft voor alle kusthavens en de havens van Gent en Antwerpen en binnenkort ook voor Vlissingen en Terneuzen.

In mijn verhaal over 'Onze loodsboten vanaf 1830 tot heden' heb ik, na langdurige en veelvuldige opzoekingen, een stukje maritieme geschiedenis op papier gezet. Het is zeker niet volledig, gezien vele archieven tijdens de oorlog verloren zijn gegaan. Mocht er iemand van de lezers kennis hebben van feiten die ik niet heb kunnen achterhalen of waaromtrent ik slechts vermoedens heb, dan zal ik die bijkomende inlichtingen met dank aanvaarden.

Tenslotte wil ik mijn dank betuigen –zij het helaas posthuum want allen zijn inmiddels overleden– aan alle personeelsleden van het Loodswezen die mij tussen 1946 en 1950 de juiste informatie hebben verstrekt. Mijn dank eveneens aan dhr. Jacques Boesmans te Berchem, een medewerker van het tijdschrift Neptunus, die dit hele verhaal ingetikt heeft op computer. En 'last but not least' mag ik mijn echtgenote Marguerite niet vergeten, die tijdens mijn talrijke verplaatsingen en opzoekingen zoveel geduld heeft opgebracht, dit alles tot meerdere eer en glorie van de loodsen en het Loodswezen.

slot met aanvullende beschouwingen in volgende aflevering

1OM (b.d) R.F. Coulier

---

[9] Het KB van 1 november 1918.

Geraadpleegde literatuur en bronnen

- **Officiële instanties**: Ministerie van Verkeer en Infrastructuur: Bestuur van Maritieme zaken en van de Scheepvaart, Brussel – Vlaamse Gemeenschap: Administratie Waterwegen en Zeewezen en Hydrografische dienst van de Kust, Oostende – Nationaal Scheepvaartmuseum, Antwerpen – Rijksarchief: Inventaris v.h. Archief vh. Bestuur van het Zeewezen 1830-1976 door C. Vleeschouwers – Ministry of Defence, Naval Historical Branch, London – Gemeentearchief Vlissingen.
- **Boeken**: 'Vijftig jaar beroepsvereniging van zee- en kustloodsen 1945-1995' – 'Een eeuw loodsen op en om de Schelde 1884-1984', Vereniging Nederlandse Loodsensociëteit – 'Kustvolk in de vuurlijn', 2 delen, J.M. Pylyser – 'Les Ancêtres de notre Force Navale', L. Leconte, 1952 – 'Congé pour Mourir', Henri Anrys, 1975 – 'De Belgische koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog', R. Machielsen, 1991 – 'Die Deutschen Kriegsschiffe 1915-1945', Erich Gröner, 1966 – 'Warships of World War II', Ian Allan.
- **Kranten**: Feuille d'Ostende – De Gazette van Brugge – Burgerwelzijn – De Standaerd van Vlaanderen – Le Carillon – L'Echo d'Ostende – De Zeewacht – Het Visserijblad – Het Nieuwsblad van de Kust – Het Kustblad.
- **Tijdschriften**: 'Wandelaer', orgaan Bestuur vh. Zeewezen – 'Marine', orgaan van de Belgische Zeevaartbond/Ligue Maritime Belge – 'Sur l'Eau', maritiem tijdschrift – 'Informar', informatiebulletin van het Nationaal Centrum voor Maritieme Informatie – 'Nautilus', orgaan van het Koninklijk Belgisch Zeemanscollege – 'Neptunus', maritiem tijdschrift – 'Schuttevaer', personeelsblad Zeewezen en RMT, waarin 'De Wrede Zee' door A. Geryl en J. Bonte – 'Waterspiegel', infomagazine Departement Infrastructuur Administratie vh. Zeewezen – 'De Grote Rede', informatieblad van het Vlaams Instituut voor de Zee.

L'indispensable contribution des gens de mer à la victoire de 1945

En cette année du soixantième anniversaire de la libération, les médias ne ménagent point les évocations prestigieuses, telles que l'audacieux assaut à la Murat de la métropole par la 11th. armoured division britannique du jeune général Roberts, guidée par le Lt. du génie Robert Vekemans, le dégagement de l'embouchure de l'Escaut par les commandos alliés dans les rangs desquels la troop du capitaine Danloy conquit Dombourg mais perdit l'un des siens, le Lt. Adolphe Meny, dont une rue d'Anvers porte désormais le nom, ou le rôle primordial de la résistance et en particulier de l'Armée Secrète du Lt. du génie Urbain Reniers. Tous furent à la tâche pour éradiquer la cité scaldéenne des noyaux ennemis du général Stolberg. Cette rude besogne fut faite et bien faite et contribua à la victoire finale des armées libératrices du général Eisenhower et du maréchal Montgomery.

Encore fallait-il s'emparer des bouches de l'Escaut pour rendre le port d'Anvers accessible et le nettoyer des mines innombrables qui encombraient le fleuve et les bassins. Dans ce double domaine, la contribution des gens de mer fut indispensable alors que l'ennemi multipliait les points de chute des bombes et des mines.

Au lendemain du 4 septembre 1944, lorsque la ville d'Anvers était libérée, tout restait à faire pour assurer le rendement des installations portuaires au service des alliés.

La Royal Navy consciente de l'enjeu

D'emblée la Royal Navy fut consciente de l'enjeu. La possession de la ville et de Walcheren ne suffisait point, alors que la Kriegsmarine de l'amiral Dönitz transformait l'Escaut en un vaste champ de mines où aucun navire ne pouvait s'aventurer.

L'amirauté anglaise ne réunit pas moins de 200 dragueurs de diverses nationalités pour nettoyer le fleuve chanté par Emile Verhaeren comme étant «le geste clair que fait la patrie entière pour gagner l'infini de la mer».

Dix-neuf pilotes expérimentés guidèrent cette armada dans des eaux incertaines où pullulaient 400 mines perfides dont la Luftwaffe s'efforçait de compléter les effectifs meurtriers.

La vaste opération de dragage dévolue aux marins venus de Grande-Bretagne n'était pas seule à l'ordre du jour. Il fallait aussi dégager les bassins des embarcations sabordées et des épaves coulées, et rendre les quais accessibles. Ce n'est que le 20 novembre 1944 qu'un convoi allié se risqua à s'engager sur le fleuve et à gagner les quais pour y déposer du matériel indispensable à la poursuite des opérations et ravitailler une population éprouvée par quatre années d'occupation. Une vingtaine de cargos participèrent à cette héroïque équipée aux risques calculés.

Parmi «l'escadre» des dragueurs à l'oeuvre pour libérer le fleuve de l'emprise ennemie, il s'en trouva six de nationalité belge formant la 118e flottille. Leurs équipages comportaient en ordre principal des marins-pêcheurs ayant cherché refuge en Grande-Bretagne dès le début des hostilités. C'est à Victor Billet, officier des paquebots de l'Etat, que revient le mérite d'être à l'origine de la section belge de la Royal Navy.

Le fleuve libéré des mines

Une vingtaine de cargos participèrent au voyage initial et à la remontée du fleuve de Flessingue à Anvers, et préludèrent au déchargement journalier de 20.000 tonnes de marchandises destinées non seulement à la population éprouvée par quatre années d'occupation, mais aussi au ravitaillement des armées auxquelles il restait sept mois de lutte acharnée à mener contre un adversaire coriace. Les Allemands avant d'être chassés de la métropole avaient non seulement parsemé de mines et d'épaves les bassins mais poursuivi leur oeuvre dévastatrice jusqu'en amont du fleuve. C'est ainsi que le 12 septembre 1944, soit une semaine après la libération de la ville et du port par le 3th royal tank regiment du Lt. Colonel Silvertop, guidé dans les installations portuaires par le capitaine au long cours Eugène Colson, un remorqueur commandé par le quartier-maître Jonsen heurta une mine à hauteur d'Hemixem et sauta, entraînant son équipage dans la mort.

On sait que la Wehrmacht déclencha ensuite sur Anvers la redoutable offensive des Vergeltungswaffen, les V1 et les V2, faisant encore des centaines de victimes et de nombreuses ruines sans réussir pour autant à briser la ténacité des gens de mer qui alimentèrent inlassablement le port, essentiel au développement des ultimes assauts contre le IIIme Reich aux abois.

Dans l'engouement des commémorations du soixantième anniversaire, il convient de ne pas oublier les modestes gens de mer qui sans tambours ni trompettes donnèrent leur vie dans cette dernière phase de la guerre 40-45 pour assurer la victoire des alliés et apporter la paix aux populations délivrées du joug ennemi.

P. Eygenraam

TOEKOMST van onze MARINE

Het STUURPLAN 2003, een aangepaste versie van het Strategisch Plan van de Belgische Strijdkrachten, geeft een overzicht van de herziene toekomstplannen van onze Marine.

De voornaamste verschillen met het 2002 Rapport zijn het schrappen van het Strategisch Transportschip Project en de Multifunctionele Escorteschepen. Desondanks zal onze Marine haar huidige capaciteit behouden.

De Fregatten

In het STUURPLAN 2003 wordt een bedrag van +/- 240 miljoen Euro voorzien om de fregatten- component van onze Marine te behouden. Twee opties liggen ter studie.

Aanschaf van 2 Karel Doorman-klasse fregatten.

In een rapport over de Nederlandse marine stelt het Clingendael Centrum voor Strategische Studies (CCSS) de hoge operationele kosten bij het inzetten van de Karel Doorman-klasse fregatten tijdens anti-drug operaties in de Caraïben in vraag. Het CCSS is van mening dat voor deze operaties een kleiner type multi-functionele escorteschepen meer geschikt zou zijn. Daarom stelt het CCSS voor om nog 2 bijkomende M-klasse fregatten tegen 2006 uit dienst te nemen*, de HMNS **Tjerk Hiddes** en de HMNS **Van Amstel**. De Nederlandse Marine zou beide fregatten voor een bedrag van ongeveer 120 miljoen Euro per stuk te koop stellen.

HMNS Van Nes

Toen de Nederlandse Marine verleden jaar de eerste batch van 2 M-klasse schepen te koop stelde wees onze regering dit aanbod van de hand omdat zij prioriteit gaf aan de aanschaf van nieuwe transporthelikopters voor de Landcomponent. Ditmaal overweegt onze Marine om de beide M-klasse fregatten wel degelijk aan te kopen. Opmerkelijk is dat zelfs Koning Albert II een duidelijk standpunt inneemt ten voordele van onze Marine.

Door de nauwe samenwerking tussen onze en de Nederlandse Marine zou deze aanschaf een zeer rendabele investering zijn. Zo zouden we niet alleen over dezelfde wapensystemen, training en logistieke ondersteuning beschikken maar zou het onderhoud van de schepen op eenzelfde lokatie kunnen plaatsvinden, daar waar we met de Wielingen-klasse naar 3 verschillende lokaties dienen te gaan; wapens in Brest, SEWACO in Den Helder en de romp in Antwerpen.

Modernisering van de WIELINGEN-klasse fregatten.

Naast de lopende Mid-Life Update (MLU) loopt een studie die onderzoekt of de Wielingen-klasse fregatten kunnen uitgerust worden met nieuwe wapensystemen, sensoren en een gevechtscentrale.

Tevens laat de Marinestaf door de Universiteit van Luik een haalbaarheidsstudie uitvoeren die nagaat of de fregatten eventueel een helikopter kunnen inschepen (installatie van een heli-dek en –hangar). Indien het resultaat van deze studie positief blijkt, en het prijskaartje

*** Eind 2003 werden er al 2 M-klasse fregatten de HMNS Karel Doorman en de HMNS Willem van der Zaan aan de Chileense Marine verkocht.**

BNS Wielingen

van deze ombouw niet hoger ligt dan de voorziene 240 miljoen Euro, zal deze optie in overweging genomen worden. Verkiest de Marine deze optie dan betekent dit wel dat de fregatten de meeste van hun wapensystemen zullen verliezen, met name de Exocet en Sea Sparrow installaties, omdat hier het helikopterdek en –hanger zullen komen. De operationele leeftijd van de fregatten wordt dan wel met 15 jaar verlengd.

Logischerwijze zou de aankoop van de twee M-klasse fregatten de voorkeur moeten genieten, daar deze optie een hogere toegevoegde waarde biedt. Bijkomend voordeel is dat de schepen nog makkelijk 20 à 25 jaar operationeel kunnen blijven, wat onze Marine ruimschoots de tijd geeft om uit te kijken naar nieuwe fregatten of multi-functionele escorteschepen.

Mijnenbestrijdingscomponent

CUP-CMT Mijnenjagers

De modernisering van de Tripartite-klasse (CUP-CMT) mijnenjagers loopt zoals voorzien in de initiële versie van het herstructureringsplan van Defensie. Hierdoor kunnen zij tot 2020/2025 operationeel blijven.

BNS Primula

De CUP CMT omvat:

-De vervanging van de DUBM-21B Thomson Marconi sonar door een romp-gemonteerde sonar van Thales en een Propeled Variable Depth Sonar (PVDS)

-Een nieuw gevechtscentrale (CIC)

-Een geïntegreerd NMCM systeem –het meest geavanceerde ooit door een marine aangekocht. Dit systeem combineert de mijnenjacht en -veegcapaciteiten in eenzelfde configuratie.

-De PAP-104 telegeleide duikbootjes zullen vervangen worden door de STN Atlas SEEFUCHS minedisposalsystemen.

-Modernisering van de accommodatie.

In totaal zullen 6 van de 7 Tripartite mijnenjagers de CUP/CMT ondergaan. De BNS **Crocus** zal als eerste de modernisering ondergaan in 2005, gevolgd door de BNS **Lobelia** en de BNS **Primula** in 2006, BNS **Narcis** en de BNS **Bellis** in 2007 en, als laatste, de BNS **Aster** in 2008. De zevende CMT, de BNS **Myosotis** wordt uit actieve dienst genomen.

Onze Marine voorziet ook een doorgedreven automatisering aan boord. Er zullen monitorsystemen in de machinekamer en andere compartimenten geïnstalleerd worden zodat de controle van op de brug kan gebeuren. Deze automatisatie zal toelaten de mijnenjagers te bemannen afhankelijk van de opdrachten. Bij patrouilleopdrachten zou de bemanning 35 koppen tellen, bij opdrachten met MCMFORNORTH of intensieve oefeningen zouden de mijnenjagers 46 bemanningsleden aan boord hebben.

Logistiek steunschip

Het 37 jaar oude commando- en logistieke steunschip BNS **Godetia** zal nog een laatste modernisering ondergaan, bestaande uit de installatie van:

- Militaire SATCOM
- Een nieuw gevechtsinformatiecentrale met C^3I capaciteit
- Een bevoorradingspost op de achtersteven

BNS Godetia

- Nieuwe navigatieradars met IFF digitaal ondervragingssysteem
- Nieuwe gyro's en echo-sounders
- Vernieuwe medische faciliteiten en medische lift
- Modernisering van de accommodatie
- CCTV installatie op helikopterdek en machinekamer, gelinkt aan de brug.

Dankzij deze modernisering zal de BNS **Godetia** nog tot 2015 in de vaart blijven.

Ready Duty Ships (RDS)

Om patrouilleopdrachten uit te voeren in de Belgische EEZ- en territoriale wateren zal onze Marine 2 nieuwe patrouille- vaartuigen en 2 hoogzeeslepers aankopen.

Andere programma's

Nieuwe Mijnenbestrijdingssimulator voor EGUERMIN (4,8 miljoen Euro)

Dit bi-nationale Belgisch/Nederlands project, waarbij beide marines 50% van de kosten voor hun rekening nemen, zal vermoedelijk in 2005 starten. De nieuwe simulator zal de NATO MWSIM vervangen.

Nieuw Minewarfare Data Centrum (2,1 miljoen Euro)

Dit project omvat de aanschaf van specifieke hard- en software systemen, een Side Scan Sonar, een Multi-beam echolood en een gradiometer. Aanvang van dit project situeert zich rond 2006 – 2007.

Geautomatiseerde onbemande onderwatertuigen (AUV)

Onze Marine voorziet de aanschaf van een aantal AUV's in de periode 2010 – 2014.

Ondertussen wordt uitgekeken naar een proefmodel om de nodige tests uit te voeren.

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

La mort et la tombe du Lieutenant Victor Billet RNR

Partie II

La tombe du Lieutenant V. Billet RNR, ou le mystère du cimetière canadien des Vertus

Sachez tout d'abord que le raid sur Dieppe, à part sa tragédie, détient le triste record du plus grand nombre de disparus déclarés lors d'un raid, d'un débarquement ou d'une bataille terrestre de la deuxième guerre mondiale.

En moins de neuf heures, il y a au moins 308 disparus sur les 1179 tués. Cela représente 27%, c.à.d. plus d'une victime sur quatre n'a pas de tombe!

En cet émouvant cimetière les 15 tombes d'inconnus RN & RM, représentent 74 disparus RN dont 15 officiers et 8 disparus RM dont 2 officiers[5].

Comme vous pouvez le constater sur ma liste des officiers disparus (annexe 2) mon père est le seul officier RNR. J'ai donc une petite chance d'identifier cet officier ou marin inconnu. Il me suffit de lire qu'une épaulette aux galons torsadés d'un lieutenant, soit une gourmette avec montre en or, a désigné une de ces tombes, pour connaître celle de mon père.

Je compte sur l'application et zèle du service de sépulture allemand et sur le suivi d'une lettre circulaire du 16 septembre 1940 adressée aux maires concernés, pour trouver ces indices[6].

A nouveau mon optimisme prend un coup. Ces trois années de recherches ne m'apportent que désillusions et une nouvelle frustration. Impossible de trouver le moindre écrit ou de recevoir un seul témoignage à propos de l'inhumation de ces victimes non-identifiées en Allemagne, Angleterre, France et Suisse.

Les villes de Dieppe et d'Hautot-sur-Mer ne détiennent aucun registre, et par surcroit, les préposés et ouvriers municipaux de 1942 sont tous décédés. Le seul moyen qui me reste d'identifier cet officier inconnu, c'est l'expertise A.D.N., mais cela je ne le désire en aucun cas. Laissons ce brave reposer en paix.

En conséquence le mystère reste entier, le Lieutenant Victor Billet RNR n'aura jamais de tombe officielle, autre que la plage de Dieppe.

Par contre grâce aux anciens de la «Royal Navy (Section Belge)», au Lt. Colonel Hre Paul Eygenraam et au Capitaine de frégate Van Laethem, il y a trois plaques commémoratives qui rendent hommage au Lieutenant de vaisseau Victor Billet, dont celle de Dieppe au fondateur de la Force Navale[7].

Maintenant il y a peut-être une simple explication à ce manque d'archives, pour la simple raison que l'attitude ignoble des allemands envers les cadavres alliés a empêché tout écrit. J'imagine donc, par respect dû aux familles des inconnus, que les autorités françaises ont considéré ne rien enregistrer de cette réinhumation, la plus pénible de toutes au cimetière des Vertus.

Voici l'histoire des inhumations:

Le 19 août 1942 vers 14.15 h., les allemands donnent priorité à leurs victimes et prisonniers alliés. Ils ramassent leurs cadavres et empor-

---

[5] Ma liste des victimes ne me permet pas de donner les chiffres exacts, car le Ministry of Defence ne veut pas me procurer les 254 noms de victimes RN & RM sur les 599 noms recensés par l'amirauté en juin 1958. Heureusement 90% de ces noms manquants sont des prisonniers et blessés.

[6] L'Ordonnance Royale sur la Marine (française) du mois d'août 1681, toujours en vigueur, stipule entre autres: «Enjoignons à tous ceux qui trouveront sur les grèves des corps noyés, de les mettre en lieu d'où les flots ne les puisse retirer, et d'en donner incontinent avis aux officiers de l'Amirauté, auquels ils feront rapport des choses trouvées sur les cadavres». La circulaire rappelle aux maires de faire parvenir toutes sommes, valeurs et objets trouvés sur les cadavres et épaves pour être conservés dans le coffre de la Préposée des Invalides de Dieppe, conformément aux dispositions légales.

[7] Le 16 février 1946, un Arrêté n°1859 de S.A.R. le Prince Régent, lui accorde le rang de Lieutenant de vaisseau de la Force Navale. Les trois plaques commémoratives se trouvent respectivement scellées, à la facade du «Club de la Marine» d'Ostende, sur une stèle de la caserne «Luitenant-ter-zee Victor Billet» à Sint-Kruis, et au mur de la «rotonde», face à la plage de Dieppe.

Annexe 2

Officiers RN & RM portés disparus

Nom, prénom et grade	Age	Unité HMS	A bord du	Groupe	Panneau (X) Colonne
Barnes Raymond C.A., Sub Lt. RNVR	21	Tormentor	HMLCP 174	7	71 1
Billet Victor L.G., Lt. RNR	40	Dinosaur	HMLCT 159 (3)	8	70 3
Brownell Harry P., Lt. Cdr. RANVR	36	Quebec	HMLCT 121 (5)	8	77 1
Comyn Alan D., Acting Capt. RM	23	RM Deal	HMML N°?	4	93 -
Cooke Wilfred H., Sub Lt. RNVR	28	Quebec	HMLCT 159 (3)	8	71 1
Corke Charles L., Lt. Cdr. RNVR	36	Tormentor	HMLCP 42	5	71 1
Durham Richard A., Lt. RNVR	38	Quebec	HMLCP 212	7	71 1
Egerton Edward G., Lt. RN	22	?	Q13 «Calais»	13	62 1
Flory Arthur G., Sub Lt. RNVR	27	?	HMML 291	4	71 1
Goldman Henry L., Sub Lt. RNVR	27	Quebec	?	?	71 1
Haslett Colin W., Sub Lt. RNVR	21	Quebec II	HMLCA N° ?	4	71 1
Lomas John, Sub Lt. RNVR	27	Tormentor	HMLCA BL4	4	71 2
Mace Hugh G., Lt. RNVR	29	?	HMLCA 206	3	93 -
Morgan Robert F.H., Lt. RNVR	36	St. Helier	HMLCP 164	7	71 1
Phillips Joseph P., Acting Lt. Col. RM	33	RM Deal	HMML N° ?	4	93 -
Ramsay Noël E. B., Lt. RNVR	35	Quebec	HMLCA 209	3	71 1
Sargent Brian S., Sub Lt. RNVR	22	?	HMLCA N° ?	4	71 2

NB: (X): Registre du mémorial naval de Portsmouth
Groupe 1: Orange Beach, Varengeville
Groupes 2 & 6: Green Beach, Pourville
Groupe 3: Bleu Beach, Puys
Groupes 4, 8, 9, 10, 11 & 12: Red & White Beach, Dieppe
Groupe 5: Yellow Beach, Berneval
Groupe 7: Réserves
Groupe 13: Flotille de 7 Chasseurs de sous-marins FNFL.

Abréviations:
LCA: Landing Craft Assault
LCP: Landing Craft Personnel
LCT: Landing Craft Tanks
ML: Motor Launch

tent leurs blessés, laissant sur les galets les morts et blessés alliés pour plus tard, dont certains meurent exsangues.

Les plages sont bouclées par la Wehrmacht. Les allemands interdisent l'accès aux docteurs français qui offrent leurs services pour soigner les blessés, tandis qu'ils dévalisent entièrement les cadavres, laissant seulement leur uniforme et médaille ou bracelet d'identité.

Les 20 - 23 août, sous l'autorité allemande, les cadavres sont enlevés par des équipes de l'Organisation Todt[8], des fois assistées par des ouvriers municipaux.

Les cadavres, certains complètement nus, des têtes et membres arrachés, sont chargés en vrac dans des camions-bennes et sur des voitures à chevaux des paysans. Ils sont transportés comme des bêtes pour être ensevelis par des ouvriers municipaux, les uns sur les autres dans les fosses communes des

[8] L'organisation Todt est chargée avant-guerre de la construction d'autostrades et de la «Ligne Siegfried». En 1939, le siège se trouve à «Zentrale-Berlin», Charlotten Burg 13, Avis Nord-Scheife. En 1940, Herr Todt Fritz (1891-1942) est nommé Ministre de l'Armement et des Munitions.
En 1941 débute, avec l'appoint forcé de travailleurs, la construction de fortifications en Allemagne et dans les pays occupés, et mi-décembre celle du «Mur de l'Atlantique». Le 9 février 1942 F. Todt est tué dans un accident d'avion. Suite à cette mort, la «Légion Speer» et les «Brigades de transport» de Todt et la NSKK Speer sont unifiées sous le nom «NSKK-Transportgruppe Todt», avec à sa tête le Dr. Albert Speer, Reichsminister pour l'Armement et la Production de Guerre.

Cimetière des Vertus. Vue générale du cimetière (à droite, le haut calvaire signé d'un glaive de bronze).

Photo: L. Michot

cimetières de Janval (Dieppe), de Neville et d'Hautot-sur-Mer. Difficile donc pour les autorités françaises de respecter l'Ordonnance Royale de 1681 et d'inscrire quoi que ce soit.

Le 26 août, un officier du Service Sépulture de la Wehrmacht considère que les soldats ennemis n'ont pas été inhumés dans des conditions suffisamment honorables.

Mr M. Caseau, ingénieur de la ville de Dieppe, avertit le président de la Délégation d'Hautot-sur-Mer, que par ordre des allemands l'exhumation de tous les tués alliés doit être entreprise pour les réinhumer au cimetière des Vertus.

Les travaux sont coordonnés par Mr B. Ledevé, Chef de Section Principal de la Voirie, et les exhumations sont effectuées par des équipes de vingt hommes, sous la responsabilité des chefs désignés par les maires. Certains cadavres sont dans un tel état de décomposition que la Défense Passive fournit des bottes et gants en caoutchouc. Après vérification d'identité, les corps sont mis en bière et leur nom et matricule sont inscrits sur le cercueil à la craie indélébile.

La Chapelle, où on peut signer le livre d'or.

Photo: L. Michot

Au cimetière des Vertus, la sépulture définitive est effectuée par une équipe de 50 hommes, sous les ordres du contremaître Mr A. Cahot. Je n'ai aucune documentation concernant les tombes d'inconnus, à part pour les corps rejetés par la mer. Ces corps sont mis en bière et disposés sur la plage avant d'être transportés au cimetière des Vertus, après identification faite par Mr M. Féron, gardien-chef du cimetière de Janval.

Je crois pouvoir conclure que ces 189 tombes ont été déterminées sur base de lambeaux d'uniformes, de grades ou insignes que portaient ces corps déchiquetés.

La tombe d'un officier RN inconnu.

Photo: J. Geldhof Navy Collector

Un grand merci

- Pour leur collaboration et/ou témoignage:

Le Général-Brigadier «Stoney» C.A. Richardson et ses hommes, P.W. Aide, V.C. Leonard.

Mr P. Hamel, 1er Adjoint au Maire de Dieppe. Mr C. Féron, directeur du mensuel «Connaissance de Dieppe et de sa Région». Mr L. Michot, ex-Président des Anciens Combattants d'Hautot-sur-Mer.

Mr J. Panton, ex-Sub Lt. RNVR. Mr S. Pegge, researcher LCT-Dieppe. Mr T.M. Tanner, LST & LC Association. Mr J. Whitton, vétéran 14th A.T.B.. Ma fille Nicole.

La tombe d'un inconnu (belge ou français).

Photo: L. Michot

Mes sources:

Bundesarchiv de Koblenz et Freiburg.

Archives Nationales de Paris et Service Historique de la Marine Française.

Comité International de la Croix-Rouge de Genève.

Naval Historical Branch, M.O.D. - Hayes, Commonwealth War Graves Commission.

Ma documentation:

Dieppe-Roll, listes de l'Association Jubilee et celles des victimes RN & RM. Dossiers ADM 199/1079, CAB/106/1 et FO 1051/754 du Public Record Office.
Appendix C, casualties report June 1958.

Caractéristiques des LCF's et HSLs

LCF (L)

Landing Craft Flak (Large)

Déplacement: 300 à 450 tonnes

Longueur: ± 48m

Largeur: ± 9m

3 moteurs Napier (1050 Cv)
ou 2 Davey Paxman (1380 Cv)

Vitesse: 10 à 11 noeuds

Armement: 8 Pompoms 40mm
et 4 à 6 Oerlikons 20 mm.

Equipage: 2 à 3 officiers et ± 70 hommes

HSL de la R.A.F.

High Speed Launch

Leur devise: «The Sea shall not have Them»

Longueur: ± 19m

Largeur: ± 3,50m

2 moteurs Rolls-Royce Marlin (2200 Cv)
ou 3 Power Napier Sea Line (1500 Cv)

Vitesse: 30 à 36 noeuds

Armement: 2 x 2 Lewis guns
ou Vickers 303

Equipage: Commandant; Flying Officer, Flight Lieutenant ou Pilot-officer
1 médecin ou infirmier
7 hommes RAF

VICTIMES ALLIEES DE L' «OPERATION JUBILEE», DIEPPE 19 AOUT 1942

Corps	Nombre de militaires engagés	Victimes toutes causes	%	Décès	%	parmi lesquels sont portés manquants	%
RN & RM-LCF	7.750 [1]	523 [2]	6,75	148 [3]	1,91	99	1,27
RM Commando	370	76	20,55	29	7,84	4	1,08
Commandos	705	169	23,97	37	5,25	16	2,26
US Rangers	50	13	26,00	7	14,00	-	-
Canadians	4.963 [4]	3.367	67,84	907	18,28	159	3,20
CO. HQ. Staff	22	10	45,45	2	9,09	2	9,09
R.A.F.	1179	102	8,65	49	4,16	47	3,98
Air Sea Rescue [5]	126	37	29,39	15	11,90	7	5,55
Total général	15.165	4.297	28,33	1.194	7,87	334 [6]	2,20

[1] **Environ 250 RM à bord des 6 LCGF (L). Membres RN et RM= environ 70 hommes**
[2] **Dont 20 RM-LF**
[3] **Dont 5 RM-LCF**
[4] **Au moins 1000 canadiens n'ont pas atterri. Ce qui influence le pourcentage des victimes comme suit: 3.367 victimes des 3.963 soit 84,96%**
[5] **14 HSL (High Speed Launches), exclusivement des équipages de 9 hommes de la RAF**
[6] **334 manquants parmi les 1.194 tués. Cela veut dire que plus d'1 sur 4 n'a pas de tombe.**

G. Billet

De haven van Zeebrugge - Jaarresultaten 2003

Daling van de totale trafiek met 7,2%, maar record overslag containers en auto's

De haven van Zeebrugge behandelde in 2003 een totaal volume van 30,6 miljoen ton, tegenover 32,9 miljoen ton het jaar daarvoor. Dit betekent een verlies van 7,2%, dat vooral te wijten is aan het stopzetten door P&O Ferries van de lijnen op Dover en Felixstowe en het wegvallen van een contingent van Ford aan Vlissingen.

Andere roro-diensten groeiden, zodat 25% van dit verlies gerecupereerd werd. Zo versterkte de haven zijn positie als eerste autohaven van de wereld met een overslag van 1.577.618 nieuwe auto's. We bespreken hieronder de verdere resultaten van de belangrijkste trafieken, samen met de distributie en de werken in de kusthaven.

Containers +3,4%

Voor het eerst in de geschiedenis van de haven overstijgt het containervolume dit van de roro met een resultaat van 12,3 miljoen ton, een toename met 3,4%. Twee grote rederijen hebben dit mogelijk gemaakt: CGM CMA en EVERGREEN met schepen van 6.500 TEU. CGM CMA tekende begin dit jaar ook nog een akkoord met de havendirectie en Container Terminal Hessenatie om in de volgende 5 jaar nog meer trafiek op Zeebrugge te concentreren en feederdiensten uit te bouwen.

Daarnaast is er nog de stijging in 2003 van containervervoer via roro-schepen op shortsea-diensten o.m. naar Ierland. Verleden jaar kwam ook de concessie van FCT (Flanders Container Terminal), uitgebaat door Katoennatie uit Antwerpen, opnieuw in handen van het havenbestuur, via een minnelijke schikking. Het bestuur is nu op zoek naar een nieuwe uitbater.

Roro -18,6%

Deze trafiek kende een terugval tot 11,10 miljoen ton. De sector van nieuwe auto's daarentegen nam opnieuw aanzienlijk toe met 14,7% tot 1.577.618 eenheden. Belangrijk daarbij is dat elke terminal beschikt over een PDI (Pre Delivery Inspection) waar de auto's bepaalde behandelingen kunnen ondergaan op vraag van de klanten, zoals kwaliteitscontroles, toevoeging van opties, waxing en dewaxing van de wagens, enz. Zo ontstaat er een belangrijke toegevoegde waarde aan deze trafiek en zijn er dan ook in deze sector zo'n 1.000 mensen tewerkgesteld.

De shortsea-rederij UECC (United European Car Carriers) verdubbelde in 2003 zijn volume in de haven van Zeebrugge en startte ook nieuwe diensten op het Middellandse Zeegebied.

Vloeibare producten:

- **Gas -6,2%:** vloeibaar aardgas kende een daling. In de toekomst kan daar echter verandering in komen met de vrijmaking van de energiemarkt. Verwacht wordt dat de capaciteit van de terminal in de eerstkomende jaren uitgebreid zal worden met een toenemende aanvoer van gas tot gevolg.

Met de ingebruikname van de verpakkingsfabriek van TROPICANA in de achterhaven van Zeebrugge, komt er ook een nieuw type schip aanleggen, nl. een koelschip voor het vervoer van vers fruit. In de vier ruimen bevinden zich telkens 4 cilindrische tanks met een inhoud van 2m³. In totaal kan 32.000 liter sap vervoerd worden, dat bij aankomst overgepompt wordt via een leiding (zie foto). Het sap wordt bewaard in het schip en in de fabriek aan 0,5°C. Het volledige vrachtsysteem beantwoordt aan de a-septische normen.

Foto: D. Vanhove MBZ

- **andere +40,7%:** door de bouw en de ingebruikname van de verpakkingsfabriek van Tropicana, is er een belangrijke aanvoer ontstaan van vers fruit per koelschip uit Brazilië en Florida. Daardoor onstonden meer dan 100 banen in deze fabriek en is de haven verzekerd van een nieuwe geregelde aanvoer van dit product.

Passagiers -12,9%

Dit verlies is te wijten aan de stopzetting van de dienst van P&O Ferries op Dover. De nieuwe lijn op Schotland van Superfast Ferries (van de Griekse maatschappij Attica Enterprises) compenseerde reeds gedeeltelijk deze terugval. Het aanleggen van cruiseschepen verdubbelde van 22 naar 45 schepen.

Distributie

- De bandenfabrikant Bridgestone Firestone Europe realiseerde opnieuw een uitbreiding van zijn magazijnen en verdubbelde de aanvoer van een groot gamma banden.

In de achterhaven wordt de opstart verwacht van een nieuw distributiepark. Maar ook de transportzone langs de N31 wordt nog steeds uitgebreid. In 2003 werd een nieuw magazijn in gebruik genomen bij ECS (European Containers). Verder kwam er nog een vestiging van de Nederlandse firma Van der Vlist.

Maritiem goederenverkeer Zeebrugge 2003 (in ton)			
	2003	2002	Evolutie
Stukgoederen	**24.039.405**	**26.301.308**	**-8,6%**
waarvan: roro	11.107.021	13.650.611	-18,6%
containers	12.271.266	11.864.806	+3,4%
andere	611.118	785.892	-15,9%
Vloeibare producten	**4.869.132**	**4.921.386**	**-1,1%**
waarvan: aardgas	2.472.042	2.636.695	-6,2%
geraffineerde olie	2.223.412	2.161.786	+2,9%
andere	173.678	123.405	+40,7%
Stortgoederen	**1.661.437**	**1.711.807**	**-2,9%**
waarvan: kolen en cokes	28.298	32.152	-12,0%
bouwmaterialen	1.483.155	1.536.074	-3,3%
andere	149.984	145.581	+3,0%
Algemeen totaal	**30.569.972**	**32.935.001**	**-7,2%**
Aantal schepen	8.128	9.989	-18,6%
Tonnenmaat (BT)	72.234.644	88.983.612	-18,8%
Passagiers	**674.153**	**773.582**	**-12,9%**
Containers:			
- eenheden	610.837	584.221	+4,6%
- TEU	1.012.672	958.942	+5,6%
Voertuigen			
- vrachtwagens	881.653	1.063.343	-17,1%
- nieuwe wagens	1.577.618	1.375.849	+14,7%

De aan- en afvoer van ladingen van en naar de haven van Zeebrugge via het kanaal Oostende-Gent is beperkt, daar het niet aangepast kan worden aan de evolutie van de binnenscheepvaart. In 2003 kon slechts 1% van het interlandverkeer van de haven via dit kanaal worden vervoerd.

Foto: D. Vanhove MBZ

Werken

In 2003 werd de al lang verwachte en belangrijke verdieping van de toegangsgeul van de haven tot aan de zeesluis uitgevoerd. Daardoor is een tij-ongebonden vaart mogelijk voor schepen met een diepgang van 46 voet (14m).

Kaaimuren werden gebouwd in het Wielingen- en het Albert II-dok, gevolgd door ophopingen achter deze kaaimuren. Dit jaar volgt nog de bouw van een tweezijdige aanlegsteiger voor roro in hetzelfde dok.

Zo zal de voorhaven eindelijk voltooid zijn.

T. Slabbynck

Drie Belgische zeelieden ontvangen het Légion d'honneur

Drie Belgische marinemannen, met name Flottielje admiraal Daniël Geluyckens en de Leading seamen Pieter Coussaert en Eduard Breem, werden door Frankrijk vereerd met het Légion d'honneur voor hun deelname aan de landing op de Normandische kust op 6 juni 1944.

President Chirac overhandigt het ereteken aan Flottielje admiraal D. Geluyckens.

L'Amiral de flottille D. Geluyckens recevant sa décoration des mains du président Chirac.

Aan de eerste werd de decoratie persoonlijk overhandigd in Arromanches door de Franse president, de heer Jacques Chirac, terwijl onze twee Leading seamen hun ereteken ontvingen op de Franse Ambassade te Brussel van Mevrouw Joëlle Bourgois, Ambassadrice van Frankrijk in België.

In ons volgend nummer komen wij omstandig terug op de uitzonderlijke loopbaan van deze drie buitengewone zeelui. Vergeten wij echter niet dat zij niet de enige Belgische marinemannen waren die deelgenomen hebben aan de operatie Overlord, maar dat zij uitverkozen werden om hen allen te vertegenwoordigen.

Te noteren eveneens dat de heer Jean Nellens, kapitein ter lange omvaart, vereremerkt werd voor de Koopvaardij, evenals twee leden van de Brigade Piron, drie oudgedienden van de Royal Air Force en een vertegenwoordiger van de nationale vriendenkring van de Paracommando's.

Trois marins belges reçoivent la Légion d'honneur

Trois de nos marins, l'Amiral de flottille Daniel Geluyckens et les Leading seamen Pieter Coussaert et Eduard Breem se sont vus décorés par la France de la Légion d'honneur pour leur présence devant les côtes normandes lors du débarquement allié du 6 juin 1944.

Le premier a reçu sa décoration le 6 juin dernier à Arromanches des mains du président français, Monsieur Jacques Chirac, alors que nos deux Leading seamen ont été honorés le 25 mai à l'Ambassade de France à Bruxelles par l'Ambassadeur de France en Belgique, Madame Joëlle Bourgois.

Dans notre prochain numéro nous vous proposerons un article relatant la carrière exceptionnelle de ces trois grands messieurs. N'oublions cependant pas qu'ils n'étaient pas les seuls marins belges à participer à l'opération Overlord mais qu'ils ont été choisis pour les représenter tous.

A noter que Monsieur Jean Nellens, capitaine au long cours, a été décoré pour la Marine marchande, ainsi que deux membres de la brigade Piron, trois anciens de la Royal Air Force et un représentant de l'amicale nationale des Para-commandos.

De g. à dr.: Pieter Coussaert, Madame Joëlle Bourgois, Ambassadeur de France en Belgique, André Vantorre, président de la Royal Navy Section Belge, et Eduard Breem.

V.l.n.r. : Pieter Coussaert, Mevrouw Joëlle Bourgois, Ambassadrice van Frankrijk in België, André Vantorre, voorzitter van de Belgische sectie van de Royal Navy, en Eduard Breem.

Plechtig eerbetoon aan de ontmijners van Oostduinkerke

11 juni 1969 is de zwartste dag in geschiedenis van onze Marine. Die fatale dinsdag rond 15u10 in de namiddag, ontplofte een bom in de nabijheid van het vakantiecentrum West-Hinder te Oostduinkerke. Zeven ontmijners van de Zeemacht lieten er het leven.

Op 10 juni ll., 35 jaar na datum, werd ter ere van de slachtoffers een herdenkingsceremonie georganiseerd door de ontmijningsdienst DOVO op de Marinebasis te Zeebrugge. Z.K.H. Prins Laurent stond erop deze plechtigheid met zijn aanwezigheid te vereren. Deze aanwezigheid werd ten zeerste op prijs gesteld door de familieleden van de slachtoffers 1OM Alfons Hoogewijs, 1MC Marcel De Beck, 1MC Cyriel Vandenhoeck, 1MR Leon Godfrine, 1MR François Meers, MTR Freddy Botte en KMT Robert Ryssens.

(Cfr. artikel met betrekking tot die ontploffing in Neptunus van oktober 1999, blz.171 tot 173)

Cérémonie en hommage aux démineurs d'Oostduinkerke

Le 11 juin 1969 est le jour le plus sombre de l'histoire de notre Marine. Ce jour-là, un mardi après-midi vers 15h10, une bombe explosa près du centre de vacances West-Hinder à Oostduinkerke. Sept démineurs de la Force Navale perdirent ainsi la vie.

Le 10 juin dernier, soit 35 ans plus tard, une cérémonie commémorative en hommage aux victimes a été organisée par le service de déminage DOVO à la Base Navale de Zeebruges. Une cérémonie que S.A.R. le Prince Laurent avait voulu marquer de sa présence. Une présence très appréciée par les familles des victimes 1OM Alfons Hoogewijs, 1MC Marcel De Beck, 1MC Cyriel Vandenhoeck, 1MR Leon Godfrine, 1MR François Meers, MTR Freddy Botte et KMT Robert Ryssens.

(Voir article -en néerlandais- relatant l'accident dans le Neptunus d'octobre 1999 p. 171 à 173).

Z.K.H. Prins Laurent legt een bloemenkrans neer aan het herdenkingsmonument.

Pose d'une gerbe de fleurs au monument commémoratif par S.A.R. le Prince Laurent.

Une vue d'ensemble de la cérémonie.

Een algemeen zicht op de plechtigheid.

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

De Marine had een afspraak met Defensie in Hotton

Groot machtsvertoon voor onze Marine die, ter gelegenheid van de Dagen van de Defensie, in het weekend van 26 en 27 juni opgevorderd was om in Hotton een Marine-site te animeren.

Terwijl de andere Componenten het Kamp Koning Albert te Marche hadden ingepalmd, had de Marine uiteraard behoefte aan water om haar know-how te kunnen demonstreren. Hotton bood haar die gelegenheid, nl. de prachtige Ourthe op wier oevers de marinemannen dan ook hun tenten hadden opgeslagen.

Een van de hoogtepunten van die dagen was de doortocht op zaterdag van de 'Marche du Souvenir et de l'Amitié' dwars door de Marine-site.

La Marine avait rendez-vous avec la Défense à Hotton

Gros déploiement de troupes pour notre Marine qui avait été en grande partie réquisitionnée le week-end du 26 et 27 juin pour animer un site Marine lors des Journées de la Défense à Hotton.

Alors que les autres Composantes avaient envahi le Camp Roi Albert à Marche, la Marine, pour pouvoir montrer son savoir-faire, avait besoin d'eau. Hotton lui offrait cette possibilité. Dans un cadre superbe sur les rives de l'Ourthe, les marins ont pris d'assaut les berges pour y installer leurs tentes.

Un des points d'orgue de ces journées fut le passage, le samedi, en plein milieu du site Marine de la Marche du Souvenir et de l'Amitié.

Onze mascotte kijkt neer op de Marine-site... en poseert samen met de politieagenten van Hotton.

Notre mascotte surplombant le site Marine… et posant avec les policiers de Hotton.

1MC Ronald Coquet is voorwaar een optimistische opvoeder.

1MC Ronald Coquet en éducateur optimiste.

KMC Johnny Geldhof rêve d'un tel bus (celui d'Infosermi) afin de réaliser une exposition d'uniformes de marine itinérante.

KMC Johnny Geldhof droomt van zo'n bus (die van Infosermi) voor een reizende tentoonstelling van marine-uniformen.

Photos/Foto's: J-C Vanbostal

IOD Zeebrugge

Met ca. 50.000 bezoekers kenden de Opendeurdagen op de Marinebasis (International Open Door Days) op 10 en 11 juli ll. slechts een matig succes. Weliswaar waren de buitenlandse oorlogsschepen op het appel –zij het misschien in mindere mate dan de vorige jaren– maar wij waren ver van de 70.000 bezoekers die we de laatste jaren mochten begroeten.

Het is nochtans een onvergetelijke ervaring voor groot en klein die aldaar de gelegenheid geboden krijgen oorlogsschepen te bezoeken en nader kennis te maken met hun bemanningen, en van tentoonstellingen en andere demonstraties te genieten. Zulke gebeurtenis is overigens de ideale gelegenheid voor de Marine om zich voor te stellen aan de grote massa en passende informatie te verschaffen omtrent recrutering.

Het thema dit jaar was 'Hulp aan de Natie'; bedoeling was de mensen op de nauwe band tussen de activiteiten van de Marine en het belang van de bevolking te wijzen. De meeste burgers associëren inderdaad de Marine met nostalgie, avontuur en mysterie. Zij zijn ook benieuwd naar het alledaagse leven en werk van de marinemannen en dat kan best op zulke Opendeurdag. Aldus zullen zij een blijvende belangstelling tonen voor onze Marine en het doel, de complexiteit en de finaliteit van de werkzaamheden van deze beroepsmensen beter begrijpen.

De reddingsoefeningen op zee met Sea King en Agusta helikopters, de parachutesprongen en de hondendressuur maakten een heel goede indruk.

Voor de muzikale ambiance zorgden de harmonie van de Jagers te Voet, het Korps van Torpedisten, de harmonie van het Marinecadettenkorps en de 'Sea Witch' en 'The Blue Link' bands.

Volgende buitenlandse oorlogsschepen waren present: de hoogzeesleper Tenace (Frankrijk), de tanker

IOD Zeebruges

Les 10 et 11 juillet les portes ouvertes de la Base Navale (International Open Door Days) connurent, avec 50.000 visiteurs, un succès mitigé. Bien évidemment les navires militaires étrangers avaient répondu présent –peut-être étaient-ils juste un peu moins nombreux que les années précédentes–, mais nous étions loin des 70.000 visiteurs des dernières années.

Pourtant l'événement reste une expérience inoubliable pour petits et grands qui voient là l'occasion unique de visiter des navires militaires et côtoyer leurs marins, de voir des expositions et d'assister à de nombreuses démonstrations. Un tel événement est une manière idéale de montrer la Marine au grand public et de proposer les informations adéquates concernant le recrutement.

Le thème choisi cette année était l''Aide à la nation' et ce afin de montrer à la population le lien étroit entre les activités de la Marine et les intérêts de la population. Pour les civils la Marine garde toujours un aspect nostalgique, aventureux et mystérieux. La vie et le travail des marins éveille une curiosité qui peut

Tegernsee (Duitsland), de mijnenlegger Virsaitis (Letland), het patrouilleschip Raïs Al Mounastiri (Marokko), de destroyer Tromp (Nederland) en het fregat Montrose (Groot-Brittannië).

Van hun kant vertegenwoordigden het fregat Westdiep, het oceanisch onderzoeksschip Belgica en de mijnenjagers Aster, Lobelia en Narcis ons land.

être assouvie en visitant un tel événement. Le but recherché est que, par cet étalage de moyens, les civils continuent à s'intéresser au travail de nos marins et comprennent le but, la complexité et la finalité de ce travail de professionnels.

Les opérations de simulation de sauvetage en mer par les hélicoptères Sea King et Agusta, les sauts en parachute et les exercices de dressage de chiens firent très bonne figure.

L'ambiance musicale était assurée par l'harmonie des Chasseurs à pied, le Corps des torpilleurs et marins, l'harmonie du Corps des cadets et les groupes 'Sea Witch' et 'The Blue Link'.

Les navires étrangers présents étaient le remorqueur de haute mer Tenace (France), le pétrolier Tegernsee (Allemagne), le navire poseur de mines Virsaitis (Lettonie), le patrouilleur Raïs Al Mounastiri (Maroc), le destroyer Tromp (Pays-Bas) et la frégate Montrose (Grande-Bretagne).

La frégate Westdiep, le navire de recherches océanographiques Belgica et les chasseurs de mines Aster, Lobelia et Narcis montraient quant à eux les couleurs de notre pays.

De mooiste zeilschepen ter wereld te Antwerpen: 100 zeilschepen, 4000 jongeren en 400 officieren uit 40 verschillende landen!

De Marine was deze zomer op alle fronten aanwezig. De Dagen van Defensie te Hotton, de Visserijfeesten te Zeebrugge, de Opendeurdagen van de Marine eveneens te Zeebrugge en tenslotte de Tall Ships' Race die de hectische maand juli, gedurende dewelke de mensen van de Dienst Public Relations elk weekend onafgebroken in de weer waren, afsloot.

Toeschouwers in overvloed bij het vertrek op zaterdag.

Les plus beaux voiliers du monde à Anvers: 100 voiliers, 4000 jeunes et 400 officiers de 40 nations!

La Marine était sur tous les fronts cet été. Journées de la Défense à Hotton, Fêtes de la Pêche à Zeebruges, Journées de la Marine toujours à Zeebruges et enfin le Tall Ships' Race qui venait clôturer un mois de juillet fou où les acteurs des Relations publiques étaient sur la brèche chaque week-end.

La foule était présente pour assister au départ du samedi.

Van woensdag 21 tot zaterdag 24 juli meerden de 'zeilkathedralen' af te Antwerpen om er deel te nemen aan het vertrek van deze internationaal gerenommeerde wedstrijd. Talloze bezoekers konden aan boord op donderdag en vrijdag. Op zaterdag vanaf 12u vertrokken de schepen dan met bestemming Aalborg in Denemarken.

Langs de kaaien waren er tal van ontspanningsmogelijkheden. De meest roekelozen waagden zich aan Benji-sprongen vanaf een 60 meter hoge kraan. Elders was er een platform dat een 24-tal personen op dezelfde hoogte bracht vanwaar zij een uniek zicht genoten op de zeilschepen. Het 'Dockland'-muziekfestival op 21 juli en een schitterend vuurwerk vormden de apotheose van deze bonte gebeurtenis.

Onder de grootste schepen telde men: de Sedov (Rusland 121,7 m), de Kruzenstern (Rusland 113,4 m), de Mir (Rusland 108 m), de Dar Mlodziezy (Polen 108 m), de Khersones (Oekraïne 108 m), de Statsraad Lehmkuhl (Noorwegen 97,8 m), de Christian Radich (Noorwegen 72,1 m) en de Alexander von Humboldt (Duitsland 62,50 m).

Foto's/photos: J-C Vanbostal

Du mercredi 21 au samedi 24 juillet, les cathédrales de toile ont fait escale à Anvers pour participer au départ de cette course de renommée internationale. Les nombreux visiteurs purent monter à bord le jeudi et le vendredi. Les voiliers ont finalement quitté la rade à partir de midi pour rejoindre le port suivant Aalborg au Danemark.

Un village d'animation le long des quais avait été érigé pour l'occasion. Les plus téméraires purent ainsi s'essayer gratuitement au saut à l'élastique (Benji) du haut d'une grue de 60 mètres surplombant les quais. Une autre plate-forme pouvait également emmener 24 personnes à la même hauteur pour avoir une vue imprenable sur les voiliers. Un festival de musique 'Dockland', le 21 juillet, et un feu d'artifice furent l'apothéose de cet événement haut en couleurs.

L'équipe IPR d'Evere au démontage le samedi soir: de g. à dr. 1MR Brussin (de dos), 1KC J-P Gobert et 1MC F. Bataille.

Het IPR-team van Evere bij het afbreken van hun stand zaterdagavond: v.l.n.r. 1MR Brussin (ruggelings), 1KC J-P Gobert en 1MC F. Bataille.

Parmi les plus grands voiliers, Anvers a accueilli les: Sedov (Russie 121,7m), Kruzenstern (Russie 113,4m), Mir (Russie 108m), Dar Mlodziezy (Pologne 108m), Khersones (Ukraine 108m), Statsraad Lehmkuhl (Norvège 97,8m), Christian Radich (Norvège 72,1m) et l'Alexander von Humboldt (Allemagne 62,50m).

Bevelsoverdrachten - Remises de commandement

MOST

De officiële bevelsoverdracht van MOST (Mine countermeasure vessels Operational Sea Training) vond plaats op 9 juli in de Marinebasis te Zeebrugge. KVK Claus (Belgische Marine) nam er het bevel over van KLTZ Zwart (Koninklijke Nederlandse Marine).

Na de inhuldiging aldaar van haar nieuwe infrastructuur op 12 februari 2002 heeft MOST nu opnieuw haar kruissnelheid bereikt. Dit Belgisch-Nederlands oefencentrum voor mijnenbestrijdingsschepen werd in 1990 te Oostende opgericht. Het MOST-programma bestaat uit een intensieve oefenperiode gevolgd door een strenge evaluatie van die schepen; hun operationeel niveau wordt bij die gelegenheid geëvalueerd en bijgestuurd, vnl. inzake het gebruik van wapensystemen en veiligheid. Schepen van verschillende lidstaten van de NATO nemen regelmatig deel aan die oefeningen.

MOST

La cérémonie de remise de commandement de MOST (Mine countermeasure vessels Operational Sea Training) se déroula le vendredi 9 juillet à la base navale de Zeebruges. Le commandement est passé du KLTZ Zwart (Marine Royale Néerlandaise) au CPC Claus (Marine belge).

Après l'inauguration de ses nouvelles infrastructures à Zeebruges le 12 février 2002, MOST a atteint à nouveau sa vitesse de croisière. Le centre d'entraînement belgo-néerlandais pour bâtiments de lutte contre les mines fut créé à Ostende en 1990. Le programme MOST consiste en une période d'entraînement intensif et propose une évaluation pointue pour les navires de lutte anti-mines. Le niveau opérationnel des navires y est évalué et corrigé, principalement au niveau de l'utilisation des systèmes d'armes et de la sécurité. Plusieurs pays membres de l'OTAN y envoient régulièrement leurs navires.

De g. à dr.: l'ADF Goethals, le KLTZ Zwart, l'ADM Van der Aa et le CPC Claus.

V.l.n.r. : ADF Goethals, KLTZ Zwart, ADM Van der Aa en KVK Claus.

Photo/Foto: www.mil.be/navycomp

Godetia

Op 25 juni had te Zeebrugge de bevelsoverdracht plaats van de Godetia. Korvetkapitein Luc Delprat gaf het bevel over aan Korvetkapitein Jacques Lucarelli.

Le 25 juin, à Zeebruges, se tint la remise de commandement du Godetia. Le Capitaine de corvette Luc Delprat laissa sa place au Capitaine de corvette Jacques Lucarelli.

V.l.n.r.: KVK Luc Delprat, Flottielje admiraal W. Goethals, KVK Jacques Lucarelli en KTZ Erik Verbrugghe.

De g. à dr.: le CPC Luc Delprat, l'Amiral de flottille W. Goethals, le CPC Jacques Lucarelli et le CPV Erik Verbrugghe.

Photo/foto: www.mil.be/navycomp

Fregatkapitein Frank Slootmans nieuwe commandant van de Provincie West-Vlaanderen

Ingevolge het plotseling overlijden van Kapitein-ter-zee Michel Vanhaekendover werd de functie van Commandant van de Provincie West-Vlaanderen tijdelijk waargenomen door Majoor Hubert Reynders. Aangezien deze laatste inmiddels met pensioen gegaan is drong zijn vervanging zich op. Dientengevolge heeft de minister van Defensie FKP Frank Slootmans aangesteld. De nieuwe commandant neemt die functie reeds sedert 14 juni jl. waar, alhoewel de officiële aanstelling slechts op 2 september plaatsvond.

Het Provinciecommando maakt deel uit van het Territoriaal bestuur. Het vormt voor dit bestuur een belangrijke schakel tussen de militaire en burgerlijke provinciediensten. De Commandant is eveneens militair raadgever en verzekert de relaties met het provinciebestuur en meer in het bijzonder met de Gouverneur.

Het Provinciecommando West-Vlaanderen is open elke werkdag van 0800 tot 1600 u. Het bevindt zich:

Le Capitaine de frégate Frank Slootmans devient le nouveau commandant de Province de Flandre Occidentale

A la suite au décès inopiné du Capitaine de vaisseau Michel Vanhaekendover, l'intérim de Commandant de la Province de Flandre Occidentale avait été assuré par le Major Hubert Reynders. Ce dernier prenant sa retraite, un successeur devait d'urgence prendre la relève. Le Ministre de la Défense a finalement désigné le CPF Frank Slootmans, qui a pris ses fonctions dès le 14 juin dernier bien que la cérémonie officielle d'investiture n'eut lieu que le 2 septembre.

Le Commandement de Province fait partie de la Direction territoriale. Il constitue pour cette Direction un important point de contact avec la société civile de la province. Le Commandant est également conseiller militaire et assure la liaison avec le gouvernement provincial et, en particulier, avec le Gouverneur.

Le commandement de la Province de Flandre Occidentale est ouvert chaque jour ouvrable de 0800 hr à 1600 hr. Quartier Etat-Major Province Flandre Occidentale.

Kuipersstraat 21 te 8000 Brugge.
Tel: 050.445.511 - Fax: 050.445.520
Email: SrtProvWVL.@ITC.mil.be

Majoor Reynders, omringd door het personeel van het Provinciecommando West-Vlaanderen, draagt het bevel over aan FKP Frank Slootmans.

C'est entouré du personnel du Commandement de Province de Flandre Occidentale que le Major Reynders remet le commandement au CPF Frank Slootmans.

Primula

Le commandement du chasseur de mines M924 Primula a été remis le 28 juin par le 1LV Sven Cauwelier au 1LV Marinus De Meester.

Het bevel over de mijnenjager M924 Primula werd op 28 juni door 1LZ Sven Cauwelier overgedragen aan 1LZ Marinus De Meester.

V.l.n.r.: KTZ Erik Verbrugghe, 1LZ Marinus De Meester, ADF W. Goethals en 1LZ Sven Cauwelier.

De g. à dr.: le CPV Erik Verbrugghe, le 1LV Marinus De Meester, l'ADF W. Goethals et le 1LV Sven Cauwelier.

Nieuwe Mac bij Eguermin

Ingevolge de pensionering van Hoofd Wapenmeester (MAC) Willy Taelman, had op dinsdag 22 juni ll. een plechtigheid plaats bij Eguermin voor de aanstelling van zijn opvolger, Oppermeester-chef Robert Piette. Met veel aandacht luisterde het personeel van Eguermin naar de toespraken van resp. de Directeur, het Hoofd Opleiding en de Korpschef van de betrokkenen. Tijdens de daaropvolgende receptie schetste KVK W. Blomme, de Korpsoverste van Eguermin, een beeld van de carrière van Willy waarna iedereen aan een goed gevulde rijsttafel aanschoof.

De «nieuwe» en de «oude» MAC.

Le «nouveau» et «l'ancien» MAC.

Nouveau Mac à Eguermin

A la suite du départ en pension du Maître d'armes-chef (MAC) Willy Taelman, une cérémonie se déroula à Eguermin le mardi 22 juin dernier pour l'intronisation de son successeur, le Maître principal-chef Robert Piette. Le personnel d'Eguermin assista avec beaucoup d'attention aux différents discours du Directeur, du Chef des Etudes et du Chef de Corps des intéressés. La cérémonie fut suivie d'une table de riz, précédée d'une réception où le Chef de Corps d'Eguermin, le CPC W. Blomme, retraça la carrière de Willy.

De g. à dr.: le CPV Tempelaars, Directeur, le MPC Robert Piette, le CPC Blomme, le MAC Willy Taelman et le CPF E. Vanden Haute, Chef des Etudes.

V.l.n.r.: Directeur KTZ Tempelaars, OMC Robert Piette, KVK Blomme, MAC Willy Taelman en FKP E. Vanden Haute, Hoofd Opleiding.

Foto's/photos: www.mil.be/navycomp

Huldiging van musici

Op 29 juli jl. organiseerde Ere-Eerste meester-chef Maurice Michielsens –reeds voor de derde maal– een wandelconcert met de Koninklijke Muziekkapel van de Marine doorheen het stadscentrum van Brugge.

Het eindpunt was het Huidenvettersplein waar Vice-admiraal Michel Hellemans drie verdienstelijke muzikanten vereremerkte met het Kruis van Ridder in de Orde van Leopold II.

Flottielje admiraal Willy Goethals en Fregatkapitein Maryse Van Bussel vereerden eveneens deze plechtigheid met hun aanwezigheid.

Vervolgens stelde Maurice Michielsens er een nieuwe zijden vlag voor van de Marine, speciaal voor deze gelegenheid vervaardigd, die eind augustus, samen met de brigade Piron, een afvaardiging van de Marine begeleidde naar de stranden van Normandië, alvorens te prijken in het kantoor van de Vice-admiraal Michel Hellemans.

Des musiciens en vedette

Le 29 juillet le Premier maître-chef d'honneur Maurice Michielsens organisa dans le centre de Bruges, et ce pour la troisième fois, un concert-promenade pour la Musique Royale de la Marine.

Le point final était la place Huidenvetters où le Vice-amiral Michel Hellemans décora trois musiciens méritants de la Croix de Chevalier de l'Ordre de Leopold II.

L'Amiral de flottille Willy Goethals ainsi que la Capitaine de frégate Maryse Van Bussel avaient également honoré l'événement de leur présence.

Maurice Michielsens présenta ensuite un drapeau de la Marine en soie réalisé spécialement pour l'occasion et qui accompagna, fin août, avec la brigade Piron, une délégation de la Marine belge en Normandie avant de trôner dans le bureau du Vice-amiral M. Hellemans.

Photos/Foto's M. Michielsens

Ere-1MC M. Michielsens overhandigt de vlag aan VAM M. Hellemans.

Le 1MC hre M. Michielsens remettant le drapeau au VAM M. Hellemans.

De g. à dr.: les décorés 1MC Erwin Swinberghe, 1 MC Luc Simon et 1MC Ivan Valck.

V.l.n.r.: de gedecoreerden 1MC Erwin Swinberghe, 1 MC Luc Simon en 1MC Ivan Valck.

Eens te meer een gift van Maurice...

Ter gelegenheid van de laatste algemene vergadering van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine op 23 juni jl., overhandigde ere-1MC Maurice Michielsens een schenking in baar geld aan Vice-admiraal Michel Hellemans, voorzitter van de Vereniging. Deze geldsom zal integraal besteed worden aan hulpbetoon aan onze leden.

Van harte dank Maurice!

Photo/Foto: AVC Sonia Gryson

Un don de plus de Maurice...

Lors de la dernière assemblée générale de l'Association d'Entraide de la Marine le 23 juin dernier, le 1MC d'honneur Maurice Michielsens a remis un don en argent au Président de l'Association, le Vice-amiral Michel Hellemans. Cette somme servira intégralement à défendre la cause sociale de nos marins.

Merci Maurice!

Gift van de bemanning van de A960 Godetia een de vzw Pinocchio

Op 8 juli overhandigde de bemanning van de Godetia een cheque van 2160 € aan de vzw Pinocchio. Deze vzw stelt zich ten doel morele en materiële steun te verlenen aan kinderen en jongeren met zware brandwonden en tevens het grote publiek te sensibiliseren voor deze problematiek.

Het initiatief ging uit van een van de bemanningsleden, nl. Kwartiermeester Tino Carels. Nadat hij kennis gemaakt had met deze vereniging ter gelegenheid van de Opendeurdagen te Zeebrugge, organiseerde hij talrijke activiteiten, zoals bingo-avonden, kaarttoernooien, pronostieken en tombola's, tijdens de twee Afrikaanse reizen van de Godetia. Zo slaagde hij erin mede dankzij de medewerking van gans de bemanning het mooie bedrag van meer dan 2000 € te vergaren.

Wie meer wenst te vernemen omtrent de vzw Pinocchio verwijzen we naar de site www.vzw-pinocchio-asbl.be.

association a.p.d. enfants brûlés

Don de l'équipage du A960 Godetia à l'asbl Pinocchio

Un chèque de 2160 € a été remis le 8 juillet à l'asbl Pinocchio par l'équipage du bâtiment logistique Godetia. Pinocchio a pour but d'apporter un soutien aussi bien moral que matériel aux enfants et aux jeunes victimes de brûlures et de sensibiliser le grand public pour cette problématique.

L'initiative fut prise par le Quartier-maître Tino Carels, membre de l'équipage. Après avoir fait connaissance avec cette association lors des portes ouvertes de Zeebruges, il s'est mis à organiser de nombreuses activités à bord pendant les deux voyages africains du Godetia et notamment des soirées Bingo, des tournois de jeux de cartes, des pronostics et des tombolas. Tous les membres de l'équipage y participèrent et parvinrent ainsi à récolter ce pactole de plus de 2000 €.

Si vous désirez en savoir plus concernant l'asbl Pinocchio: www.vzw-pinocchio-asbl.be

De heer Martin Margodt, voorzitter van de vzw Pinocchio, en KMT Tino Carels

Monsieur Martin Margodt, président de l'asbl Pinocchio, et le QMT Tino Carels.

Foto/photo: www.mil.be/navycomp

Jongeren restaureren de Oudenaarde

De Antwerpse stadsdiensten organiseren elk jaar een operatie 'Blind Date' waarbij zij jongerengroepen de kans bieden gedurende één dag een bepaalde taak te vervullen die hun stad een 'schoon' imago moet geven. In ruil kan de vereniging waarvan zij deel uitmaken cheques winnen voor een waarde van 450 €.

Een van de opdrachten bestond er dit jaar in de voormalige mijnenveger M477 Oudenaarde, die opgesteld staat aan de Orteliuskaai nabij het Scheepvaartmuseum, een opknapbeurt te geven. Een groep van elf meisjes van de Sint Lutgardis-Maria Mediatrix school heeft zich, gewapend met borstels en verf en onder leiding van Martin Ferket, een trouwe lezer van Neptunus, met volle inzet van die taak gekweten.

De deelneemsters waren Sofie Van Cauteren, Helen Valentyn, Karen De Walef, Katleen Heuten, Sofie De Maertelaere, Aurelie Boulanger, Valerie De Roy, Charlotte Mallentjer, Julie Mallentjer, Isabel Van Dyck en Dominique Troubleyn.

Des jeunes restaurent l'Oudenaarde

Les services communaux d'Anvers organisent chaque année une opération 'Blind Date' à laquelle ils invitent des groupes de jeunes à exécuter une mission d'un jour afin de donner une image plus propre à leur ville. En échange l'organisation dont dépendent les jeunes a la possibilité de gagner des chèques d'une valeur de 450 €.

Une des missions à remplir cette année fut la remise en peinture de l'ancien dragueur de mines M477 Oudenaarde qui trône fièrement au quai Ortelius, tout près du Musée de navigation du Steen. Un groupe de onze filles de l'école Sint-Lutgardis-Maria Mediatrix s'est attelé à la tâche, avec pinceaux et peinture, sous la conduite de Martin Ferket, un fidèle lecteur de Neptunus.

Les participantes à cette journée furent Sofie Van Cauteren, Helen Valentyn, Karen De Walef, Katleen Heuten, Sofie De Maertelaere, Aurelie Boulanger, Valerie De Roy, Charlotte Mallentjer, Julie Mallentjer, Isabel Van Dyck et Dominique Troubleyn.

Oude mijnenveger krijgt likje verf

ANTWERPEN — Aan de Orteliuskaai naast het Scheepvaartmuseum ging een elfkoppige meisjesgroep van de school Sint-Lutgardis-Maria Mediatrix aan de slag met verf en borstel. Bedoeling was het onderste gedeelte - het zogenaamde 'vlak' in scheepsjargon - van de oude houten mijnenveger Oudenaarde M477 een flinke schilderbeurt te geven. «Er hangt al meer verf aan hun haar en hun elleboogen dan aan de mijnenvegers, lacht beheerder Martin Ferket. «Maar het is natuurlijk een fantastisch initiatief.» On de foto (vlnr) Martin Ferket, Sofie Van Cauteren, Helen Valentyn, Karen De Walef, Katleen Heuten, Sofie De Maertelaere, Aurelie Boulanger, Valerie De Roy, Charlotte Mallentjer, Julie Mallentjer, Isabel Van Dyck en Dominique Troubleyn.

Foto's/photos: Martin Ferket en De Nieuwe Gazet

Marinetentoonstelling in het Koninklijk Wapenmuseum te Doornik

Van 3 tot 21 juni had in het Koninklijk Wapenmuseum te Doornik een tentoonstelling plaats georganiseerd door de dienst Public Relations van de Marine. Zij schetste een beeld van de wederwaardigheden van de marinemannen van de Belgische sectie van de Royal Navy aan boord van Engelse schepen bij de landing in juni 1944 op de Normandische stranden. Te noteren dat zonder de medewerking van KMC Geldhof die zijn collectie marine-uniformen ter beschikking stelde deze tentoonstelling niet mogelijk ware geweest.

Exposition Marine au Musée Royal d'Armes de Tournai

Du 3 au 21 juin dernier se tint au Musée Royal d'Armes de Tournai une exposition réalisée par le Service des Relations Publiques de la Marine. L'exposition retraçait l'histoire et la vie des marins de la section belge de la Royal Navy, opérant depuis des navires anglais devant les plages normandes lors du débarquement de juin 1944. Cet événement n'eut été possible sans la participation du QMC J. Geldhof qui prêta sa collection d'uniformes pour l'occasion.

De inhuldiging op 2 juni in aanwezigheid van de heer Pitot, conservator van het Koninklijk Wapenmuseum, de heer schepen Philippe Robert en FKP Maryse van Bussel.

L'inauguration le 2 juin en présence de Monsieur Pitot, conservateur du Musée Royal d'Armes, de l'échevin Philippe Robert et de la CPF Maryse Van Bussel.

Foto/photo: Courrier de l'Escaut

Korvetkapitein Luc Delprat nieuwe havenkapitein van de haven van Brussel

Voor de eerste keer bekleedt een officier van onze Marine, nl. KVK Luc Delprat, de functie van havenkapitein van de haven van Brussel. Hij trad in functie op 1 juli jl. Deze betrekking was reeds geruime tijd vacant en begrijpelijkerwijze waren de directie en de klanten van de haven zeer verheugd met de benoeming van de nieuwe kapitein.

Korvetkapitein Stafbrevethouder Luc Delprat heeft eveneens een opleiding gevolgd inzake milieubescherming. Nadat hij de functie van adjunct-directeur van de personeelsdienst van de Marine had uitgeoefend en vervolgens die van directeur van de dienst Public Relations, heeft hij het bevel gevoerd over verschillende eenheden van de Marine o.m. tot op 25 juni jl. over de Godetia, die bekend is voor haar vredesmissies en humanitaire opdrachten in het buitenland. KVK Delprat was eveneens Stafofficier bij de Generale Staf tijdens het Belgisch voorzitterschap van de Europse Unie.

Kapitein Delprat is gehuwd en vader van twee kinderen. Vanzelfsprekend voelde hij zich meteen aangetrokken door de challenge die de nieuwe functie hem bood. Hij kent die haven trouwens goed aangezien hij er evenementen heeft georganiseerd toen hij directeur was van de pr-afdeling van de Marine en hij stemt overigens volledig in met de uitbreidingsplannen van de haven.

De functie van havenkapitein verleent KVK Luc Delprat politie-bevoegdheid over gans het Brusselse havengebied en waterwegen. Hij is tevens belast met de coördinatie tussen de Marine en de haven van het ISPS-systeem (International ship and Port facilities Security code) dat van kracht werd na de gebeurtenissen van 11 september ten einde de veiligheid van de ladingen in de havens te vergroten.

De nieuwe havenkapitein Luc Delprat.

Le nouveau capitaine de port Luc Delprat.

Photo: Port de Bruxelles/Foto: Haven Brussel

Le Capitaine de corvette Luc Delprat est le nouveau capitaine de port de Bruxelles

Pour la première fois un officier de notre Marine, le CPC Luc Delprat, revêt la fonction de Capitaine du port de Bruxelles. Il est entré en fonction ce 1er juillet. Ce poste était vacant depuis quelque temps et c'est donc avec une grande satisfaction que le Port de Bruxelles et ses usagers ont accueilli le nouveau capitaine.

Capitaine de corvette et breveté d'Etat-major, Luc Delprat a également suivi une formation en protection de l'environnement. Après avoir été directeur-adjoint du personnel de la Marine, puis directeur des Relations Publiques, il a commandé plusieurs unités de la Marine, dont jusqu'au 25 juin dernier le Godetia, bien connu pour ses missions de maintien de la paix et humanitaires à l'étranger. Le CPC Delprat a également été officier d'Etat-major à l'Etat-major Général lors de la présidence belge de l'Union Européenne.

Marié et père de deux enfants, le Capitaine Delprat a été d'emblée enthousiasmé par le défi à relever en occupant sa nouvelle fonction au Port de Bruxelles. Il connaissait d'ailleurs bien cette place portuaire pour y avoir organisé des événements de représentation en tant que directeur du service des Relations Publiques de la Marine, et adhère pleinement aux objectifs de développement du Port.

Le Capitaine du port Luc Delprat est revêtu des pouvoirs de police judiciaire pour l'ensemble du domaine portuaire et de la voie d'eau bruxelloise. Il aura également comme mission de coordonner, entre la Marine et le port, le système ISPS (International ship and Port facilities Security code) en vigueur depuis les événements du 11 septembre afin d'augmenter la sécurité des cargaisons dans les zones portuaires.

Jaarlijkse bijeenkomst van de Algerine Association

Enkele Belgen verbleven van 14 tot 16 mei jl. te Portsmouth waar zij deelnamen aan de 20ste jaarlijkse bijeenkomst van de Algerine Association die wordt voorgezeten door de Brit Geoff Heyhoe. Dit jaar had de bijeenkomst plaats in de St George kerk, Portsea.

De vereniging in kwestie telt vandaag de dag nog 1881 leden waaronder 10 Belgen. Hierna de namen van deze laatsten: Devos Norbert (heeft op acht schepen van de Belgische Marine gevaren), Dzichciarek Jacques (de Gerlache, Dufour, Demoor en Van Haverbeke), Fouquet Richard (Wave), Hermans Jos (de Gerlache en Van Haverbeke), Latinis Pierre (Lecointe, de Gerlache, de Brouwer en Van Haverbeke), Mestdag Roger (de Gerlache), Reunbrouck René (Lecointe en Van Haverbeke), Van de Vekin Josef (Lecointe), Vannieuwenhuyse F. (Adrien de Gerlache, Lecointe en de Moor) en Vantieghem G. (de Gerlache).

Réunion annuelle de l'Algérine Association

Quelques belges se sont rendus du 14 au 16 mai à Portsmouth pour y assister à la 20ème réunion annuelle de l'Algerine Association dont le président est l'anglais Geoff Heyhoe.

Cette année la commémoration a eu lieu dans l'église St George, Portsea.

L'association compte encore à ce jour 1881 membres dont 10 belges. En voici les noms:

Devos Norbert (a navigué sur huit navires de la Marine belge), Dzichciarek Jacques (de Gerlache, Dufour, Demoor et Van Haverbeke), Fouquet Richard (Wave), Hermans Jos (de Gerlache et Van Haverbeke), Latinis Pierre (Lecointe, de Gerlache, de Brouwer et Van Haverbeke), Mestdag Roger (de Gerlache), Reunbrouck René (Lecointe et Van Haverbeke), Van de Vekin Josef (Lecointe), Vannieuwenhuyse F. (Adrien de Gerlache, Lecointe et de Moor) et Vantieghem G. (de Gerlache).

Commandant Norbert Devos bij het herdenkingsmonument met de namen van alle Algerines die onder de vlag de Royal Navy hebben gevaren tussen 1942 en 1961.

Le commandant Norbert Devos auprès du monument commémoratif reprenant le nom de tous les navires de la classe Algérine ayant servi la Royal Navy entre 1942 et 1961.

Le révérend Patterson, Lt Cdr RN ayant servi à bord de l'Albacore et du Spanker de 1945 à 1948.

E. H. Patterson die als Lt Cdr RN gediend heeft aan boord van de Albacore en de Spanker van 1945 tot 1948.

Photos/Foto's: N. Devos

De belangstelling van de oudgedienden...

Sinds onze aankondiging in het laatste nummer van Neptunus hebben een vijftigtal oudgedienden zich aangemeld en hun gegevens (affectaties aan boord, basissen...) doorgeseind. Henry en Philippe zijn nu druk bezig met het opstellen van een bestand waarin die gegevens en die die reeds in hun bezit zijn zullen opgenomen worden. De voorzitters van alle verenigingen van oudgedienden werden eveneens aangeschreven met de bede hun leden op de hoogte te brengen van ons verzoek.

... en van die van de Victor Billet

Ook op de oproep van Jean Dangotte hebben enkele oudgedienden van de Victor Billet gereageerd, namelijk Willy Schoonbroodt uit Angleur, met wie hij zal trachten een staat van dienst van dit schip op te stellen, en Joseph Ledent uit Herstal.

Voor info: iedere woensdag op tel.: 059/56.35.44 of Bemilcom 9/2731/3544.

L'intérêt des anciens...

Depuis notre petit encart dans le dernier Neptunus, une cinquantaine d'entre vous se sont manifestés en nous communiquant les données demandées (affectations à bord, bases...). Henry et Philippe sont à présent occupés à réaliser une base de données reprenant vos coordonnées et celles déjà en notre possession. Un courrier a également été envoyé aux présidents des sections d'anciens afin qu'ils préviennent leurs membres de notre démarche.

... et des anciens du Victor Billet

Jean Dangotte a également obtenu quelques réaction d'anciens du Victor Billet et notamment de Willy Schoonbroodt d'Angleur, avec qui il essaie d'établir un relevé des états de service de ce navire, et de Joseph Ledent de Herstal.

Pour info: chaque mercredi au tel.: 059/56.35.44 ou Bemilcom 9/2731/3544

Graag uw gegevens overmaken aan de redactie

Vos données à faire parvenir à la rédaction

Naam - Nom
Voornaam - Prénom
Adres - Adresse
Stamnummer - N° de matricule
Graad - Grade
Indiensttreding - Date d'incorporation
Specialiteit - Spécialité
Schip nr 1 - Navire 1
Schip nr 2 - Navire 2
Schip nr 3 - Navire 3
Schip nr 4 - Navire 4
Schip nr 5 - Navire 5
Basis nr 1 - Base 1
Basis nr 2 - Base 2
Basis nr 3 - Base 3

Ces données seront exploitées en base de données. Chacun pourra obtenir dans le courant du mois d'avril 2005 une liste complète d'ex-collègues qui constituera peut-être la base de nouvelles rencontres et de nouvelles initiatives d'organisation d'événements entre vous.

Al deze gegevens zullen in een database ingevoerd worden. In de loop van april 2005 kan iedereen een complete lijst krijgen van ex-collega's, die wellicht aan de basis zal liggen van nieuwe samenkomsten en het organiseren van heuglijke gebeurtenissen.

L' ENVIRONNEMENT FUTUR DES CONFLITS MARITIMES

Cadre et dimensions stratégiques

a. Le cadre stratégique

La stratégie maritime, centrée sur la capacité de pouvoir faire face à une guerre totale sur les mers, a évolué. Durant la guerre froide il fallait nous prémunir de la menace massive d'une marine de niveau mondial sur tous les océans du globe. Aujourd'hui les flottes occidentales n'ont plus de compétiteur effectif en haute mer. Toutefois, le nombre de nations ayant une capacité sous-marine et les technologies qui y sont liées ne cesse de grandir. L'émergence de puissances maritimes régionales pourrait se révéler préoccupante à terme.

La dernière décennie a ainsi vu un déplacement du centre de gravité des opérations maritimes par la réorientation du point d'application de la puissance maritime de la haute mer vers les zones littorales[1]. Les marines deviennent ou sont redécouvertes comme instrument de gestion des crises et sont mises en oeuvre pour soutenir les forces qui opéreront sur la terre des zones littorales. C'est ainsi que l'on parle – dans le domaine maritime - du passage d'une stratégie océanique (blue waters) vers une stratégie littorale (brown waters). En effet, les zones d'instabilité potentielle (les grandes cités et les zones urbaines) sont facilement accessibles par la mer et se situent dans les zones littorales. Près de 60% des zones urbaines de signification politique sont à moins de 25 miles (50 km) d'une côte et 75% à moins de 150 miles (300 km); du point de vue économique, les deux tiers du PNB mondial sont produits par la moitié de la population mondiale vivant et travaillant à moins de 100 km des côtes.

Les opérations de guerre navale dans la zone littorale (littoral warfare) ne sont pas une nouvelle forme de conduite de la guerre; toutes les fonctions de la guerre navale s'y appliquent mais l'environnement y est particulier, plus exigeant et plus difficile qu'en haute mer. Les menaces y sont également multiples et complexes.

La puissance maritime permet d'exercer dans la zone littorale une action de présence dès le temps de paix. En tant qu'instrument particulièrement flexible de la diplomatie de défense et comme élément de dissuasion elle permet de mener des opérations de gestion des crises en réponse aux points chauds surgissant dans le monde. Si nécessaire, elle permet d'introduire une force expéditionnaire en tant que force initiale (initial entry force) et de supporter les forces à terre dans le cadre d'opérations destinées à maintenir ou ramener la paix à terre. Dans un contexte plus particulier, une présence navale dans la zone littorale permet également de conduire des opérations moins traditionnelles telles que l'aide humanitaire (humanitarian aid), l'aide lors de catastrophes (disaster relief), des opérations de lutte contre le terrorisme, de lutte contre le trafic de la drogue, etc.

La stratégie maritime, intégrée dans la stratégie globale, permet donc d'obtenir une exploitation de la puissance maritime contre la terre. Les deux fonctions stratégiques, **«seacontrol»**[2] et **«power projection»**[3] restent toujours les clés de la puissance maritime. En effet, la nécessité du contrôle de l'espace maritime n'a pas disparu: celle de la haute mer est – en principe - actuellement acquise, celle de la zone littorale reste à disputer. La marine est, dans ce cadre, un outil essentiel permettant la projection de forces et de puissance afin d'effectuer la «manœuvre hyper rapide»[4] depuis la mer à terre.

---

[1] **Littoral Battle Space: The area from the open ocean to shore which must be controlled to support operations ashore, and the area inland from shore that can be supported and defended directly from the sea. [Bi-SC Document: Military implementation of the Alliance Strategic Concept – The Maritime Dimension].**

[2] **Sea control / Contrôle de l'espace maritime: Situation qui existe lorsqu'une partie peut agir sans entraves dans une zone de l'espace maritime pendant une période donnée. (l'expression «espace maritime» englobe les environnements sous-marin, de surface et aéro-maritime) [AAP6].**

[3] **Power projection: In maritime terms, power projection is the ability to project force from a maritime force into the territory of another state. It is any deployment of force ashore or the provision of fire to influence events ashore. [BR 1806]. Dans ce document, ce terme recouvre la projection de puissance de feu et de forces.**

[4] **L'assaut frontal a vécu. La projection de forces depuis la mer s'envisage à une grande distance avec des formations projetées par air et l'usage d'aéroglisseurs ou d'unités rapides par mer.**

b. Les dimensions du domaine maritime

Les espaces maritimes se distinguent des autres environnements par deux dimensions particulières: économique et stratégique.

(1) La mer, espace économique:

La dimension de la guerre sur mer se double d'une dimension économique qui n'existe pas au même degré dans la guerre terrestre principalement à cause de la dépendance de nos économies des lignes de communication maritimes. Trois-quarts des échanges mondiaux[5] , et le tiers des échanges internes de l'UE se font par voie de mer. La continuité des espaces maritimes permet d'atteindre la plupart des territoires où se déroulent les activités humaines. Les règles de droit international qui s'appliquent à la mer laissent une grande liberté à ses utilisateurs et autorisent le stationnement au large ainsi que l'accès aux principales régions d'intérêt économique et stratégique dans le monde par voie de mer et ce, sans contrainte.

(2) La mer, espace stratégique:

La mer est un espace stratégique dilaté (un groupe aéronaval parcourt de l'ordre de 1000 km par jour). Le milieu maritime est inhabité, opaque, difficilement accessible aux moyens de surveillance et permet la surprise. C'est un espace de manœuvre stratégique qui fournit à celui qui l'utilise une liberté de mouvement à l'échelle mondiale ainsi qu'un accès libre, permanent et aisé aux différents théâtres d'opérations.

c. La menace dans le domaine maritime

L'effondrement de l'Union Soviétique a fait disparaître tout défi militaire majeur en haute mer pour les nations occidentales mais de nouveaux acteurs développent de fortes capacités de puissance régionales. Même si l'hypothèse d'une guerre majeure ne peut être totalement écartée et reste peu probable dans un futur proche, un engagement de haute intensité est possible dans un conflit régional. Il s'agira, fort probablement, d'un pic d'intensité dans une situation de crise. Il verra la mise en oeuvre de moyens adverses performants qui dimensionneront les niveaux à atteindre. Des menaces nouvelles, asymétriques, se manifesteront de façon diffuse surtout à proximité des côtes, généralement en dehors des structures étatiques.

Les engagements possibles pour les forces navales iront de la simple démonstration de force à l'engagement de haute intensité. Le spectre de la menace sur mer comprendra:

(1) des sous-marins conventionnels, généralement à propulsion classique, dotés de torpilles modernes;

(2) des bâtiments de surface armés de missiles, souvent de petite taille, aptes à exploiter les particularités littorales;

(3) des moyens de défense du littoral comme les mines, les batteries côtières de missiles ou de canons;

(4) des moyens aériens venant de terre;

(5) des moyens non traditionnels utilisés dans un mode d'action asymétrique (moyens civils de surface ou aériens équipés d'armes légères ou de missiles portables, mines dérivantes, ..) en ce inclus des actions terroristes contre les bâtiments à quai, au mouillage ou dans des eaux resserrées;

(6) des moyens de destruction massive dont l'emploi en zone littorale ne peut être écarté;

(7) des opérations de déstabilisation des systèmes C4I;

(8) des opérations d'information ou de désinformation.

2. Cadre particulier

a. Le cadre d'emploi des forces maritimes pour la Belgique

De par la nature des espaces maritimes, le cadre d'emploi des forces maritimes pour la Belgique se dessine selon deux dimensions:

(1) Les enjeux nationaux

La vision sécuritaire de la Belgique ne peut se confiner à son espace continental. Les conflits régionaux, en perturbant le commerce international ainsi que les flux d'approvisionnement en matières premières peuvent menacer les intérêts vitaux du pays.[6]

La Belgique, neuvième exportateur mondial mais essentiellement dépendante du commerce international[7] , occupe une position privilégiée au coeur de la façade maritime occidentale de l'Europe. Elle abrite au coeur même de son territoire des complexes portuaires de rang européen ou mondial qui sont une porte sur le reste du monde. Les flux commerciaux transitant par, à partir de et vers nos ports sont vitaux[8] pour la nation.

La Belgique ne peut aussi échapper aux responsabilités d'un état côtier ayant une zone et une frontière maritime qui est également frontière internationale et celle de l'Union Européenne. La régulation et le contrôle des activités en mer, tant des nationaux que des étrangers, dans la mer territoriale ainsi que dans la zone économique exclusive, est une mission de souveraineté

5 En 1999, les échanges mondiaux par voie de mer représentaient un volume de 5,1 Mia T en progression annuelle d'environ 5%. La moitié des échanges portent sur des produits pétroliers, 25% sur des matières premières et 25% sur des produits manufacturés.

6 Plan Stratégique +: Para 1 et 5.

7 «... la vitalité de notre économie provenait et provient toujours des résultats de notre commerce extérieur.»

(Plan Stratégique +: Para 11)

8 Anvers, par exemple, est second port européen, quatrième mondial avec 16.000 navires pour 130 Mt en 2000. Le port d'Anvers représente une valeur ajoutée d'environ 8 Mia € par an, soit 4% du PNB du pays, et génère plus de 100.000 emplois tant directs qu'indirects.

complexe qui ne peut être délaissée. Dans la dernière décennie, la nécessité et l'importance de la surveillance et de la protection des approches maritimes, entre autres pour prévenir la nation de coups directs et meurtriers, s'est accrue. Les exigences en ce domaine iront fort probablement en s'accentuant.

La défense des intérêts de l'Etat en mer[9] requiert non seulement des moyens de type garde-côte mais également des forces navales capables d'assurer la souveraineté et une présence crédible de la Belgique dans les espaces maritimes nationaux et internationaux.

(2) Les enjeux internationaux

Le principal objectif de la politique de sécurité et de défense est de contribuer à la paix et la sécurité en favorisant une plus grande stabilité dans le monde. Les défis en matière de sécurité sont tellement importants et complexes que les pays pris individuellement, ne sont pratiquement plus en mesure de garantir leur propre sécurité ou d'intervenir seuls pour gérer une crise. Les intérêts vitaux de la Belgique ne peuvent être mieux défendus qu'au travers de la coopération internationale.[10]

Le gouvernement belge a utilisé jusque dans un passé encore récent et de façon consistante toutes les capacités navales existantes de la Marine pour soutenir sa politique étrangère. Les ambitions internationales et les intérêts maritimes de la Belgique font qu'elle se place dans la catégorie des puissances dites «médianes». En tant que telle, la Belgique est prête à intervenir dans les conflits régionaux pour le bien de la sécurité collective et la paix dans le monde. Elle le fait rarement seule et engage ses forces dans des coalitions ou au sein d'Alliances.

Dans cet espace international qu'est la mer, vu la position et la taille de la Belgique, une capacité navale devra se concevoir dans une perspective multinationale où la Belgique assume sa part de responsabilités, de charges et de risques. Une telle capacité devra donc être capable d'opérer dans un cadre multinational partout dans le monde et dans une gamme d'opérations la plus large possible. Ces forces navales seront équipées afin de pouvoir coopérer avec nos alliés et contribuer aux deux fonctions stratégiques essentielles, à savoir «sea control» et «power projection».

La Belgique se doit de disposer d'une capacité maritime qui permet de contribuer efficacement à la gestion des crises internationales ainsi que des conflits régionaux.

b. Missions

Dès le temps de paix et jusque dans une situation conflictuelle, les opérations maritimes couvrent une gamme étendue de possibilités. Elles revêtent, par exemple, la forme d'une unité navale en patrouille côtière, d'unités parées au large de la côte pour l'évacuation de ressortissants, d'unités engagées dans le contrôle de l'embargo ou encore d'unités contribuant à la protection d'un groupe maritime ou même engagées au sein d'un groupe amphibie dans une opération de gestion de crise ou un conflit régional.

Les missions[11] imparties aux forces armées ainsi que les tâches[12] «civiles» reprises dans le «Plan Stratégique +» peuvent se regrouper selon 3 perspectives opérationnelles d'application de la puissance maritime. La première recouvre les situations de haute intensité où il y a menace. L'usage de la force est nécessaire, ce qui présuppose une capacité de combat. La seconde regroupe les situations de basse intensité où les forces navales sont employées afin de faire respecter la loi, appliquer des résolutions ou un mandat international. La violence n'est utilisée qu'en cas de légitime défense ou en dernier ressort pour l'accomplissement de la mission. La troisième et dernière perspective reprend les contributions des unités navales de par leurs capacités intrinsèques et connaissances particulières. Il n'y a que peu de menace et un potentiel de combat n'est pas toujours nécessaire.

Selon ces trois perspectives les missions et tâches génériques dans le domaine maritime sont répertoriées en regard des missions et tâches du "Plan Stratégique +" (voir tableau en fin d'article).

3. Aptitudes et Capacités

a. Modes d'emploi des forces navales

Les capacités d'une unité navale sont orientées vers deux axes qui sont la protection de la force et l'accomplissement d'une fonction opérationnelle. Une unité navale excelle généralement dans un domaine opérationnel et possède des capacités moyennes dans les autres domaines. Afin d'accomplir une mission ou une tâche les unités navales opèrent généralement en groupe (task unit, task group ou task force) où elles se complètent. Ces groupes, et les unités qui les composent, agissent de façon cohérente et sont intégrés dans un réseau CIS qui inclut reconnaissance, renseignement, surveillance, acquisition des objectifs, commandement et contrôle. Les forces navales sont déjà engagées dans la seconde génération de «data link» et toute capacité navale ne peut plus se concevoir aujourd'hui sans accès à cet écheveau informationnel. Toutes les unités d'un groupe contribuent à la tâche en fonction de leurs capacités particulières, bénéficient des effets générés par

9 Souveraineté (mer territoriale) et droits souverains (zone économique exclusive).

10 Plan Stratégique +: Para 1, 11 et 13.

11 Plan Stratégique +: Ch II (Missions élargies): Défense collective, Réponse aux crises, Diplomatie de défense, NEO, Lutte contre le terrorisme.

12 Plan Stratégique +: Ch XI (Défense et société civile): Aide à la nation, Aide internationale.

les autres unités du groupe (layered defence) afin que le groupe en tant qu'unité cohérente accomplisse sa mission. Les unités composant un groupe doivent être amalgamées de sorte que leurs capacités combinées permettent d'accomplir la mission.

Cette force doit contrôler et dominer l'espace de bataille afin que les unités individuelles accomplissent leur fonction. La vulnérabilité des unités dépend essentiellement de la balance des forces sur le théâtre plutôt que des caractéristiques de l'unité elle-même.

b. Modes d'action des forces navales

Le mode d'action privilégié des forces navales dans des conditions normales (en "temps de paix") s'articule autour de l'exercice permanent d'une présence, premier pas dans l'exercice du "sea control". Le terme de "présence" englobe ce que certains appellent "naval diplomacy" (en tant que sous-ensemble de la diplomatie de défense). Tout naturellement, les actions de présence contribuent à la diplomatie dans le cas d'une visite de courtoisie par un navire ou une flottille pour rétablir des liens après une longue période où les relations diplomatiques ont été gelées ou encore contribuent à la promotion de l'image de marque de la Belgique[13]. Mais généralement, et bien plus, une présence peut servir des objectifs moins définis et permettre ainsi, de façon flexible, de démontrer toute une série d'attitudes couvrant toute une échelle de possibilités. Celles-ci vont de la démonstration de force (fighting power) pour marquer une volonté politique jusqu'aux actions de coopération (disaster relief, humanitarian aid) résultant du simple fait d'une présence. C'est une caractéristique marquée des forces maritimes que de pouvoir couvrir toute cette gamme à tout moment[14]. Ce mode d'action est réalisable par des capacités navales propres opérant seules ou dans un contexte multinational.

Dans les situations de crise ou même de conflits allant de la basse à la haute intensité les modes d'action des forces navales sont multiples. Ils impliquent de part et d'autre des activités organisées et coordonnées d'unités voire même de groupes navals et aériens afin de contrôler l'espace maritime (sea control), de dénier l'accès à des espaces maritimes (sea denial) et de projeter la puissance (power projection). L'action depuis la mer s'articule autour d'un noyau de forces incluant un porte-avions avec groupe amphibie en tant qu'instrument irremplaçable de projection de puissance. Deux considérations sont à prendre en compte à notre niveau: d'une part, la capacité de pouvoir projeter une quantité minimale de puissance à distance et d'autre part, une capacité effective d'autoprotection. Dans les crises et les conflits de basse intensité, cette dernière capacité est plus que probablement requise contre des menaces sporadiques surface, air ou missile et, dans une moindre mesure, sous-marine. De plus, en opérant dans un environnement littoral, les attaques se font à des distances réduites ce qui requiert des systèmes pouvant détecter la menace et réagir très rapidement. Ces modes d'action ne sont envisageables que par des forces navales multinationales où nos capacités propres sont intégrées et contribuent dans des domaines particuliers qui profitent également à nos intérêts nationaux.

c. Les éléments essentiels du combat futur

Le «Joint Force Commander» cherchera la combinaison des forces et d'actions afin d'obtenir des effets dans les diverses dimensions qui culminent dans la saisie de l'objectif. Les forces navales du futur devront être capables de dicter leur rythme opérationnel dans un volume multidimensionnel: sur la mer, sous la mer, dans l'air, à terre, dans l'espace et le cyberespace. L'objectif principal des forces navales sera essentiellement de maintenir la capacité de pouvoir accéder à la zone d'opérations, de projeter des forces et de les soutenir face aux menaces.

Au moment ou l'appareil militaire fait passer son objectif central de l'attrition traditionnelle et de la conduite de la guerre basée sur la manoeuvre à une conduite de la guerre centrée sur les effets, la maîtrise de l'information et la conduite de la guerre en réseau centralisé (netcentric warfare) qui reliera les armes, les senseurs et les centres de décision deviennent essentielles. Ceci doit permettre une conduite de la guerre plus précise, plus flexible et bien plus réactive de telle sorte que l'on puisse influencer de façon décisive les événements à terre à n'importe quel moment et à n'importe quel endroit. Les forces navales organisées selon les principes d'unité de l'effort, auront une vitesse de décision encore inégalée aujourd'hui afin d'attaquer rapidement les vulnérabilités critiques d'un adversaire, éviter ses forces, et détruire ses centres de gravité.

La configuration du terrain en zone littorale présente des défis importants. Ce sont en général des zones où les senseurs ont une efficacité réduite à cause des problèmes générés par les eaux peu profondes, la topographie, la compartimentation et la proximité des côtes.

Les unités engagées se trouvent à portée des senseurs et armes basées à terre. Le trafic commercial tant par mer que par air y est généralement plus dense qu'en haute mer, la densité du "clutter" et l'équation réduite temps-distance dans cet environnement compliquent le problème de poursuite (tracking) et de désignation (targeting) des objectifs pour des systèmes optimalisés pour un usage en haute mer.

En dehors de ces deux éléments essentiels qui conditionnent le combat dans la zone littorale, le combat futur sera aussi caractérisé par:

(1) une fluidité dans l'espace et une discontinuité dans le temps

13 Note de Politique Générale des Affaires Etrangères.

14 Réversibilité et flexibilité de la posture opérationnelle.

nécessitant mobilité et rapidité de déploiement;

(2) des frappes dans la profondeur nécessitant puissance et précision;

(3) des engagements brefs à tout niveaux d'intensité;

(4) des projections de forces à de grandes distances, avec une empreinte minimale à terre.

4. Aptitudes

Compte tenu du cadre d'emploi et des missions, les forces navales doivent développer et entretenir des aptitudes spécifiques. Celles-ci détermineront les capacités à acquérir. Toutefois, il convient de souligner des aptitudes majeures:

a. Interopérabilité:

Les opérations et la mise en oeuvre des moyens navals pour un pays de la taille de la Belgique s'inscrivent dans un cadre multinational. L'aptitude à opérer de façon intégrée avec des forces de nature et de nationalités différentes (joint and combined) est essentielle. Elle concerne tant la compatibilité CIS que les procédures et les doctrines.

b. Maîtrise de l'information et conduite de la guerre en réseau centralise:

La conduite des opérations requiert des circuits d'élaboration et de diffusion d'informations rapides et fiables (C4I). Afin de permettre une action contrôlée (précise, flexible, réactive) dans ses effets, une connaissance – quasi en temps réel - des situations tactiques amies et ennemies est essentielle. La maîtrise de l'information est un préalable indispensable aux autres fonctions et aptitudes opérationnelles.

c. Capacité d'identifier, poursuivre et user de la force:

Une capacité navale sans moyen d'exercer une contrainte, dissuader ou détruire les éléments perturbateurs n'a pas de crédibilité.

d. Endurance (Deployability, mobility, sustainability):

Afin d'exploiter le potentiel des forces navales, les unités doivent disposer de capacités logistiques propres, voire même organiques, pour utiliser au mieux leur flexibilité de déploiement, leur mobilité et leurs facultés d'action autonome.

CPF BEM J. Saussez

MISSION	HIGH INTENSITY	LOW INTENSITY	SUPPORT
COLLECTIVE DEFENCE	Protection of maritime trade Force protection ISTAR Support of land forces Ops against enemy forces MIO		
CRISIS RESPONSE	Protection of maritime trade Force protection ISTAR Combat Ops against land Support of land forces Ops against enemy forces MIO Evacuation Ops Peace support	Embargo, sanctions, quarantine operations Peacekeeping Anti piracy Drug interdiction Contraband Ops	Peace building
DEFENCE DIPLOMACY	CRO (Peace enforcement) Naval force in support ISTAR	CRO (Peacekeeping) Naval force in support ISTAR	CRO (Peace building) Military assistance
NEO	Evacuation Ops ISTAR	Evacuation Ops ISTAR	
FIGHT AGAINST TERRORISM		Maritime Counter-terrorism	
NATION SUPPORT		Enforcement of maritime agreements Border control	SAR Ordnance disposal Pollution Control Fishery Control Vessel Traffic Services
INTERNATIONAL AID			Disaster Relief Assistance to refugees

Maritiem Panorama

Roro-trafiek blijft groeien in Oostendse haven

*** Eerste semestriële balans 2004 met 1,6% omhoog**
*** Roro- en containertrafieken blijven bijzonder expansief**
*** Passagierstrafiek op Ramsgate hervatte op 20 juli 2004**

In 2003 realiseerde de Oostendse haven een balans van 7.218.939 ton zeegoederentrafiek, hetzij 15,7% meer t.o.v. het vorige dienstjaar. Voor de vierde opeenvolgende keer groeide de jaartrafiek gezwind verder, wat vooral te danken was aan de uitzonderlijke groei van het roro-verkeer.

Dit jaar 2004, na afloop van de eerste zes maanden, stellen we vast dat de roro-trafiek verder met 5,1% groeit vergeleken bij de overeenstemmende periode van vorig jaar. In totaal werden 146.222 vrachteenheden verscheept in vergelijking met 139.526 eenheden vorig jaar. Transeuropa Ferries, die op Ramsgate opereert, biedt thans 10 afvaarten per dag en vervoert vooral begeleide vracht, terwijl Ferryways met 4 dagelijkse afvaarten hoofdzakelijk onbegeleide vracht vervoert op Ipswich. De lijn op Killingholme, van haar kant, haalt dagelijks een volledige bezetting.

Ook containerverkeer groeit

Ook op het gebied van het containerverkeer registreert Oostende een verdere groei. Zo werden tijdens het eerste semester 2004 zo'n 4.[illegible]2 eenheden of 8.578 TEU verscheept, hetzij liefst 17,9% meer dan vorig jaar. Deze nieuwe nichemarkt is nu goed ingeburgerd in Oostende. Twee lijnen dragen hiertoe bij; de feederlijn tussen Rotterdam/Antwerpen die nu driemaal per week Oostende aanloopt, en de Kursia Linija met een wekelijkse dienst op Klaipeda. Container- en roro-trafiek haalden samen 2.931.052 ton tijdens dit eerste halfjaar 2004, wat zo'n 5% meer is dan tijdens het overeenstemmende semester van 2003.

Qua bulkgoederen noteerde Oostende een omzet van 789.426 ton dit eerste halfjaar 2004, wat 3,0% minder is dan vorig jaar. Dit is hoofdzakelijk te wijten aan een verminderde zandaanvoer bestemd voor de bouwsector. De aanleg van het noodstrand tussen het Kursaalgebouw en het Monument der Zeelieden wordt uiteraard niet in de havenstatistieken opgenomen.

Passagierstrafiek startte opnieuw op 20 juli

Tijdens dit eerste semester 2004 bleef het vervoer van passagiers beperkt tot de begeleiders van roro-vrachten op de lijnen Ramsgate, Ipswich en Killingholme. Tijdens het bewuste semester steeg hun aantal tot zo'n 70.000. Maar vanaf 20 juli startte de Sloveense rederij Transeuropa Ferries met een gecombineerd vervoer van vracht en passagiers op haar lijn naar Ramsgate. Al jaren werd hieromtrent met de havenautoriteiten van Ramsgate onderhandeld. Het zit nu zo dat de rederij 10 dagelijkse afvaarten in beide richtingen verzekert, waarvan 4 gemengd en 6 met zuivere vracht. De gemengde passagiers/vrachtdiensten worden verzekerd door de roro-schepen Larkspur en Oleander.

Om te besluiten over de balans van het eerste halfjaar 2004 dient gewezen op het feit dat het groeiritme van de zeegoederentrafiek de trend van 2003 niet heeft kunnen volhouden. Slechts 1,6% als groeiritme nu, tegenover 15,7% voor 2003. Deze daling was verwacht, hoewel niet in zulke mate. Dit komt vooral door de verminderde aanvoer van bulkgoederen en door het feit dat de voorhaven van Oostende qua aanlegplaatsen verzadigd is geraakt. Men is thans druk bezig met het aanleggen van nieuwe meerposten in dit havengedeelte zodat voor het dienstjaar 2004 op een globale omzet van 7,5 miljoen ton gehoopt wordt. Aldus samengevat:

Oostende 1-6/2004	Hoeveelheid	Groeiritme
Roro-trafiek	146.222 units	+ 5,1%
Containerverkeer	4.702 units	+ 17,9%
Bulkgoederen	789.426 ton	- 3,0%
Totale tonnage	**3.720.478 ton**	**+1,6%**

H. Rogie

Resultaten van de havens in de range Le Havre -Hamburg

Zoals verleden jaar al het geval was, heeft de minder goede economische toestand weinig invloed gehad op de evolutie van de goederenoverslag in de havens van de range Le Havre - Hamburg. En ook in 2003 ging in zowat alle havens de containertrafiek vooruit.

België

Antwerpen (142.875.000 ton)

Onze grootste haven en tevens de grootste in Europa na Rotterdam, kan bogen op een succesvol 2003. Inderdaad, de totale goederenoverslag steeg er met 8,5% en bereikte zo een nieuw record. Dat is niet in het minst het gevolg van een record aan behandelde gecontaineriseerde goederen: nl. 61,350 mlj ton, een stijging van 15,7%. Daardoor blijft Antwerpen wereldwijd de tiende containerhaven. Ook de werkgelegenheid deed het goed: anderhalf miljoen taken werden uitgevoerd door de havenarbeiders, het beste resultaat sinds het jaar 2000.

Zeebrugge (30.570.032 ton)

De tweede haven van ons land kende het voorbije jaar een daling van de totale trafiek met 7,2%. Dit was te wijten aan de sterke concurrentie tussen de havens die de verbinding met Groot-Brittannië verzekeren. Zo zag P&O Ferries zich verplicht om de onrendabel geworden lijnen op Dover en Felixstowe stop te zetten. Daarnaast verloor Zeebrugge ook nog een contingent Ford-wagens en het vervoer van wisselstukken voor dezelfde klant aan Vlissingen.

Niettemin boekte men op het vlak van containertrafiek een record met een toename van 3,4% tot 12,3 mlj ton en tot 1 mlj TEU. Wat de overslag van nieuwe wagens betreft, blijft Zeebrugge marktleider op wereldvlak met 1.577.618 eenheden, een toename met 14,7%. Die trafiek zorgt voor een belangrijke toegevoegde waarde, vooral voor wat betreft de werkgelegenheid.

Gent (23.538.168 ton)

Gent kende een beperkt verlies van 1,8%, te wijten aan de daling van de droge bulk, de belangrijkste goederencategorie in deze haven. Niettemin was er een aanzienlijke stijging van de containerbehandeling met 25,9%. Ook de roro ging vooruit met 11,5% tot 1,424 mlj ton.

De haven hoopt in de toekomst, met de toekenning van concessies aan het nieuwe Kluisendok ook nieuwe trafieken te kunnen aantrekken. Ook wordt nog steeds gehoopt op de bouw van een nieuwe en grotere sluis in Terneuzen, om een verdere expansie van de Gentse haven mogelijk te maken.

Oostende (7.244.532 ton)

Met een toename van 16,1% lijkt deze haven nu aan een consolidatie van z'n trafiek toe. De nog bescheiden containeroverslag van 243.312 ton, groeide in 2003 met 25%, terwijl de voor deze haven belangrijke roro opnieuw een sterke stijging kende van 24,6%. Voor dit jaar wordt een totale groei van 5% verwacht. Maar om zich nog verder te kunnen ontwikkelen moet de infrastructuur zowel in functie van de containers als van de roro verbeterd worden. Men moet vooral de haventoegang nog aanpassen om grotere schepen te kunnen toelaten.

Nederland

Rotterdam (327.798.000 ton)

De grootste haven van de wereld kende een bescheiden groei van 1,8%, zo'n 6 mlj ton. Ook hier nam de containeroverslag toe nl. met 7,4%, zodat de kaap van 7 mlj TEU werd overschreden. De roro-trafiek steeg met 8,5% tot 10 mlj ton. Het Rotterdams havenbestuur, normaal verwend met grotere groeicijfers, schreef deze beperkte vooruitgang toe aan het steeds zichtbaarder worden van de grenzen van z'n havencapaciteit. De bouw van de Euromax-terminal, waarvoor de werken dit jaar aanvangen en die in 2007 opgeleverd zal worden, moet hier soelaas brengen, in afwachting van de Maasvlakte II. Ook wordt nog een belangrijke aanvoer van Russische stookolie verwacht. Het marktaandeel van Rotterdam in de Le Havre - Hamburg range bleef rond de 33% hangen.

Intussen is op 1 januari 2004 het verzelfstandigd Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam een feit geworden.

Noordzeekanaal (Amsterdam met IJmuiden) (65.400.000 ton)

Deze havens wisten hun trafiekdaling te beperken tot -7,2%. Dit is vooral het gevolg van de mindere aanvoer van vloeibare en droge bulk met respectievelijk -18,2% en -4,8%. Vooral de vaste bulk is er erg belangrijk nl. goed voor 3/4 van de totale overslag.

Het havenbestuur heeft nog steeds vertrouwen in de toekomst van de revolutionaire Ceres Paragon -containerterminal, die reeds een paar jaar op trafiek wacht. Intussen werd een contract afgesloten voor de opslag van lege containers in deze terminal.

Zeeland Seaports (Vlissingen en Terneuzen) (28.012.00 ton)

De forse groei van de trafiek in Vlissingen, die opliep tot zo'n 15 mlj ton (+16%), werd getemperd door het verlies in Terneuzen van -4% tot 13 mlj ton. Het totaal van beide havens samen, betekende een absoluut record en is vooral te danken aan de activiteiten van Cobelfret in Vlissingen, gedeeltelijk afkomstig uit Zeebrugge. Over de vooruitgang van het dossier van de Westerschelde Container Terminal die door de Hesse-Noordnatie zal worden uitgebaat, is er geen nieuws. Het havenbestuur is wel van plan de procedure daarvoor opnieuw op te starten.

Frankrijk

Le Havre (71.400.018 ton)

Hier steeg de haventrafiek voor het eerst sedert 1981 boven de 70 mlj ton. In de jaren 1980 was de olieaanvoer goed voor bijna 70% van de totale goederenbehandeling. Nu is dit nog 50%. De containeroverslag bedroeg 26,5% van het totaal en kwam uit op 1.977.00 TEU, een groei van 15,3%. In Le Havre is de nieuwe containerhaven Port 2002 klaar, voor 65% gebouwd door Vlaamse baggerbedrijven.

Duinkerke (50.087.927 ton)

2003 was voor deze Noord-Franse haven een recordjaar. De globale trafiek steeg er met 5% tot boven de 50 mlj ton. De roro-trafiek ging er vooruit met liefst bijna 30%. De containeroverslag bleef stabiel op 15 mlj ton. De aanvoer van vloeibaar bulk bleef ook stabiel en is er goed voor 26% van de totale overslag.

De haven heeft goede vooruitzichten voor de containertrafiek (in 2003 slechts 162.000 TEU), aangezien dit jaar de verlengde Quai des Flandres in gebruik wordt genomen, als onderdeel van de Nord France Terminal International (NFTI), die de grootste containerschepen van nu kan ontvangen. De diepgang bedraagt er 15,50m los van het tij!

Calais (34.323.766 ton)

Deze haven, kampioen van de snelle overvaart naar Dover, kende een lichte daling van 0,02%. De roro is daar de allesoverheersende trafiek.

Duitsland

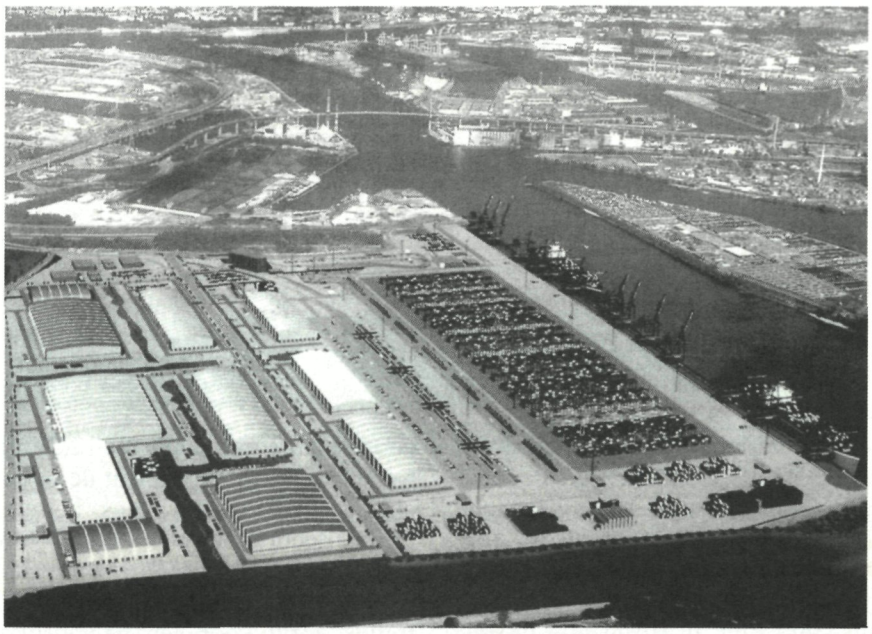
Hamburg (106.288.291 ton)

Voor het eerst in haar 814-jarige bestaan heeft de haven de 100 mlj ton overschreden. De containeroverslag groeide fors met 12,4%. Dit succes is volgens het havenbestuur te danken aan de sterke positie van de haven in de handel tussen Europa en het Verre Oosten (China!). Maar ook het containerverkeer tussen Scandinavië en de Baltische staten, Finland en Rusland kende een sterke groei.

Bremen en Bremerhaven (48.973.000)

Na de groei van 22% in 2000 steeg de goederenoverslag opnieuw, zij het met een kleiner, maar toch behoorlijk percentage van 5,2%. Zoals de meeste havens in de range ging ook hier de containerbehandeling vooruit met 6%.

T. Slabbynck



Luchtfoto van de haven van Hamburg, gelegen aan de Elbe op zo'n 80 km van de kust. In deze haven zijn er, in tegenstelling tot Antwerpen, geen sluizen. Maar net zoals Antwerpen en ook Bremen (gelegen op de Elbe), streeft Hamburg, tot nu toe vruchteloos, naar de verdieping van zijn toegangsweg om de nieuwe grote containerschepen te kunnen ontvangen.

Le Grand Bleu façon U.S. Navy!

Parmi les multiples composantes militaires américaines présentes dans la région du Golfe persique, il y a bien sûr la puissante U.S. 6th Fleet mais aussi, et depuis quelques années déjà, une importante base militaire terrestre implantée à Bahrain. Dénommée *El Juffair* et forte de 4.000 hommes, cette enclave de quelques hectares qui regorge de matériel de toutes sortes, est située au nord-est de la capitale Manama City.

Disposant d'un prolongement portuaire, *Mina Salman*, où escalent régulièrement les U.S. Supply ships et autres plates-formes nécessaires aux opérations militaires, elle y abrite de façon fort discrète, un curieux département baptisé «U.S.Navy Mark 6 Marine Mammal System (MK 6 MMS)»! Il s'agit en fait d'une unité de défense constituée de dauphins spécialement entraînés pour la détection et localisation de plongeurs ennemis.

Comme nous l'expliquait le Lieutenant S. Kerns, responsable de cette unité, ce MK 6 MMS est opérationnel dans cette zone pour assurer la sécurité des installations portuaires et prévenir toute forme d'actes hostiles contre les intérêts américains et/ou ceux des partenaires de la coalition.

Ce 'Swimming Defense System' est basé à San Diego (côte ouest des U.S.A.) où il dépend de la 3rd *Mobil Unit* de *l'Explosive Ordnance Disposal*. Il est le premier a avoir entraîné des dauphins (type Bottlenose) pour les utiliser de façon spécifique. Opérationnels au Vietnam dans les années '60, ils le furent encore dans le Golfe en 1987-88, pour y prévenir toute attaque d'hommes-grenouilles contre le **USS LASALLE** qui était à l'époque, le vaisseau amiral du Commandement des Forces du Moyen-Orient.

Les experts américains explique-t-il, ont découvert très tôt les grandes capacités offertes par le 'sonar biologique' (ce qu'ils appellent: *ecolocation*) des dauphins et certaines qualités spécifiques chez les phoques (sea lions). Si tous deux sont parfaitement capables de déceler un objet insolite dans leur environnement, les lions de mer sont plutôt utilisés pour leur exceptionnel sens auditif sous l'eau et leur incomparable vision dans de faibles conditions de visibilité. De plus, ils peuvent plonger beaucoup plus profondément que les dauphins. Mais au demeurant, rien n'exclut de les utiliser tous deux de façon complémentaire au cours d'une même mission!

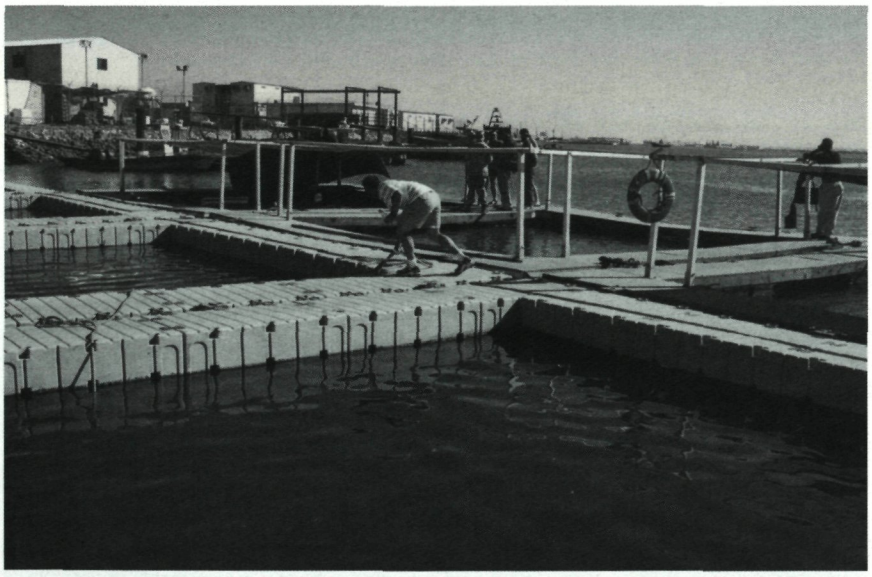
Ces études et constatations scientifiques furent à l'origine du *Navy Marine Mammal Program – NMMP*. Et, comme il était apparu que les seules mines marines étaient responsables de la perte de 14 navires de guerre américains depuis 1950, ce programme déboucha rapidement sur la création et le développement des MMS-MK4, MK5, MK 7 et MK 8.

Concrètement, ces mammifères sont entraînés à recevoir un ordre-signal de leur coach pour aller prospecter une zone particulière, à la recherche d'un objet déterminé ou d'un intrus. Ils détectent celui-ci en émettant des (ultra-) sons qui leur permettront de s'en faire une 'image' et de 'comparer' celle-ci avec des éléments assimilés lors de l'entraînement. Remontant ensuite à la surface, ils informent leur instructeur de leur découverte selon une gestuelle apprise; si celle-ci est du type 'mine-like' par exemple, le dauphin ira marquer l'endroit d'une balise.

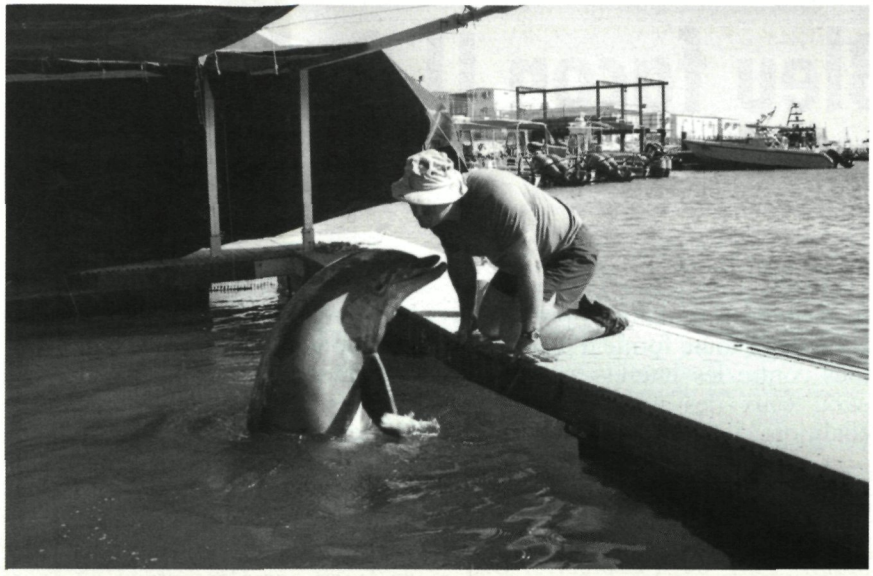
Selon le type de formation qu'ils reçoivent, ces animaux sont préparés pour des fonctions spécifiques. Plus précisément:

- le MMS MK 4 entraîne les dauphins à détecter et à baliser des mines marines, mêmes mouillées à des profondeurs importantes. Voire dans des eaux troubles, à fort courant ou à forte densité végétale.

- le SWIDS, le *Shallow Water Intruder Detection System* (MMS MK 5) fait lui appel à des phoques



Les installations du MK 6 MMS en rade de Mina Salman.



Le coach Tony Micheles et son compère Luke.

(de Californie) pour localiser avec succès, plongeurs et objets suspects aux abords de quais et navires. Des éléments du SWIDS furent déployés à Bahrain pendant l'Opération *Enduring Freedom*.

- Dans le MK 6, nous l'avons vu, les dauphins sont spécialisés dans la prospection de jetées, ports, navires et zones d'ancrage en vue de la détection de (scuba-) nageurs, plongeurs autonomes et/ou leurs engins de propulsion. Le MK 6 fut déployé opérationnellement pour la première fois au Vietnam en 1971-72.

- Le MK 7 entraîne les dauphins principalement pour la détection et le balisage de sites sous-marins minés. Ils y sont généralement déployés derrière les troupes d'assaut pour y 'déminer' des chenaux d'accès plus larges permettant l'arrivée de troupes additionnelles.

- Au MK 8 sont constitués des binômes hommes-dauphins destinés à être envoyés en avant-garde pour sécuriser en un minimum de temps, des zones d'accès maritime.

A la base américaine de *Mina Salman*, l'Enseigne Tony Micheles qui est l'instructeur perso de *Luke the Dolphin*, nous exposa, sans toutefois entrer dans les détails sensibles, que son protégé était un mâle âgé de 20 ans et que son espérance de vie en captivité était de l'ordre de 30 à 35 ans, soit bien plus longtemps que ses congénères vivant en eaux libres.

L'état de santé de ces mammifères est un souci permanent. Tous les jours ils subissent non seulement un contrôle médical rigoureux mais aussi la qualité de leur environnement aqueux et leur alimentation font l'objet de soins attentifs. Chaque dauphin mange journellement 8 kg. de poissons, exclusivement des maquereaux, harengs et sardines, qui sont surgelés et importés spécialement de ... Norvège!

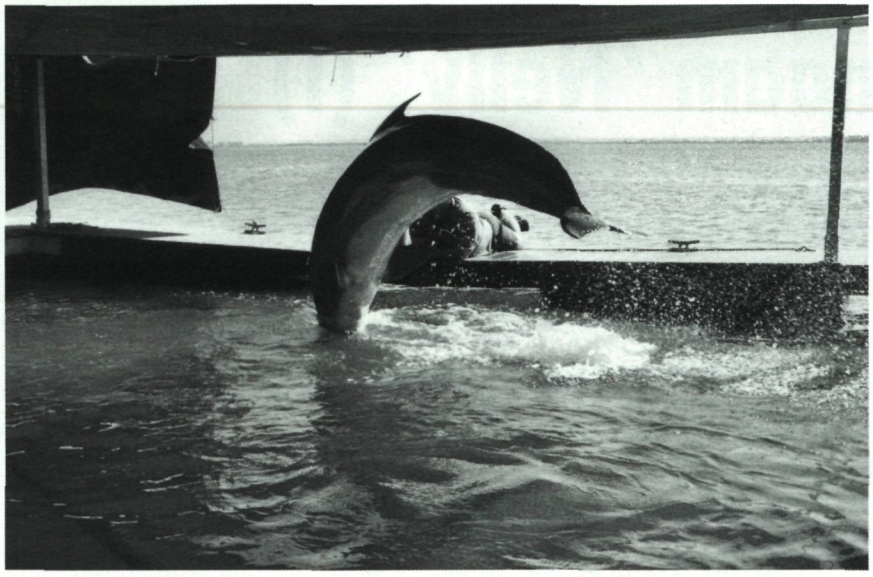
La durée de leur apprentissage peut varier de quelques semaines à plusieurs mois, en fonction du caractère et de la personnalité de chaque individu. De toute façon dit-il, tant l'entraînement que les opérations proprement dites restent pour eux un jeu qui les amuse beaucoup. Et si d'aventure l'intérêt pour ces activités ludiques diminuait, ils bénéficieraient alors d'un stage destiné à réactiver leur motivation. Toutefois, depuis la création de ce programme, très peu de candidats ont été portés déserteurs ...

Ces dauphins effectuent quotidiennement des sorties opérationnelles mais elles ont lieu chaque fois à des heures différentes pour éviter la routine. Ils sont lâchés dans la rade tandis que leurs coachs les suivent à bord de vedettes de patrouille spécialement aménagées pour pouvoir si nécessaire, les récupérer à bord via un plan incliné. S'ils détectent un intrus, ils viennentt 'faire rapport' de sa localisation et le cas échéant, une équipe «humaine» d'intervention sera dépêchée sur place.

Et d'ajouter que ces animaux étaient capables de faire la différence entre deux objets apparemment identiques --une balle de golf et une de ping-pong par exemple, ou un plongeur ami v/s ennemi (sic)-- en différenciant les densités des deux. Une notion certes fort absconse pour les non-initiés, mais à propos de laquelle nous n'apprîmes rien de plus ce jour-là!

A propos de mobilité ajoutons encore que ce genre d'unité est disponible «on call» partout dans le monde, dans les 72 heures. Au départ des Etats-Unis les animaux sont transportés par avion Galaxy

Une partie de la flotte des unités de patrouille.



L'aspect ludique est toujours présent.

dans de vastes cuves, puis par hélicoptère et/ou bateau, en fonction de la distance de la zone d'intervention.

Quant à demander au Lieutenant S. Kerns combien de dauphins étaient basés au Bahrain et quel était le nombre d'interventions déjà enregistrées, il vous répondra avec un sourire malicieux «... this is a good question màn , ... what's the next one?»

Il ne nous restait plus qu'à nous émerveiller des cabrioles offertes par ces attachants supplétifs de la U.S. Navy en opération sous le soleil du Golfe.

Photos: Fr. Philips

Texte: Saint Bernard du Spuikom

MULTI n.v.

Scheepsbouwkundig Studiebureau

Engineering - Planning
Budgettering - Berekeningen
Supervisie

Wij beschikken over volgende computersystemen:
Autocad, Microstation, Nupas.

Multi n.v., Winninglaan 11, 9140 Temse
Tel. 0032 (0)3 710.58.10 Fax 0032 (0)3 710.58.11
E-mail: info@multi.be Website: www.multi.be

NORTHROP GRUMMAN
Electronic Systems

Sperry Marine

Sperry Marine
DECCA
C. PLATH
KODEN

Noorderlaan 96
2030 Antwerpen 3

T: +32 3 233 14 33
F: +32 3 225 05 53
sales_belgium@sperry-marine.com

One source for Marine Electronics

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

Codenaam 'Nelly' (I)

Britse Radareenheden op Walcheren en in Vlaanderen
Verdediging van de Scheldemonding, december 1944 - mei 1945

Begin september 1944 trok het Britse leger België binnen waar in enkele dagen Brussel werd bevrijd. Op 4 september stootte men snel door richting Antwerpen. Met hulp van het Belgisch verzet wist men de stad en zijn belangrijke haven in handen te krijgen. De havenfaciliteiten bleken vrijwel ongeschonden. Tot op dat moment moesten alle voorraden vanaf Normandië naar het front worden getransporteerd, een situatie die met de dag zorgwekkender werd omdat ook de afstanden waarover deze voorraden moesten worden vervoerd, toenamen. Ondanks dat Antwerpen in geallieerde handen was, kon de haven niet worden aangewend voor dit doel zolang de noordelijke en zuidelijke oevers van de Schelde door Duitse troepen bezet werden gehouden.

Ook de Duitse legerleiding was zich ten volle bewust van het belang van Antwerpen. Op 7 september vaardigde Hitler zelf een order uit dat betrekking had op het verhinderen van de ingebruikname van de haven van Antwerpen door de geallieerden. Hiervoor moest een sterke verdediging van de eilanden Walcheren, Schouwen en de batterijen op de zuidelijke oever ten westen van Breskens garant staan. Met name op de zuidelijke Scheldeoever werden deze orders stipt opgevolgd waardoor in de herfst van 1944 een bloedige strijd werd gevoerd totdat begin november de laatste Duitse weerstand was gebroken. Ook op de noordelijke oever moest hard worden gevochten. Om de opmars te bespoedigen werd het eiland Walcheren door de RAF tijdens de eerste weken van oktober geïnundeerd, nadat door luchtbombardementen vier dijken waren doorbroken. Hierna werden de boven zeeniveau gelegen Duitse stellingen door zowel zware bommenwerpers als jachtbommenwerpers aangevallen. Uiteindelijk zouden Royal Marines en ook Belgische commando's van het 10 Inter Allied Commando vanuit Oostende vertrekken om op 1 november op Walcheren bij Westkapelle een landing uit te voeren. Commando's en Schotten van de 52nd Lowland Division landden eveneens die dag te Vlissingen. Tevens werd vanuit Zuid Beveland een aanval ondernomen over de Sloedam. Een week later capituleerden de laatste Duitse troepen waarmee de weg naar Antwerpen voor de geallieerden open lag.

Nadat de laatste weerstand was gebroken werd de Schelde vanaf de monding tot Antwerpen vrijgemaakt van Duitse mijnen. Het werd een intensieve operatie en het duurde dan ook tot eind november voordat het eerste geallieerde konvooi de haven van Antwerpen binnenliep. Vanaf dat moment tot het einde van de oorlog zouden konvooien vanuit Engeland naar Antwerpen varen, de Theems-Schelde konvooiroute.

Het belang van deze bevoorradingsroute werd door de Duitse legerleiding ingezien, waardoor de Kriegsmarine en Luftwaffe de opdracht kregen deze aan te vallen. Door de Duitse marine werden Schnellboten en de dwergonderzeeboten Molch, Biber en Seehund ingezet en daarnaast het oppervlakte vaartuig Linse dat twee explosieve

Duitse dwergonderzeeboot van het type Biber, buitgemaakt door de Royal Navy, waarschijnlijk bij Zeebrugge (1945).

Foto: Imperial War Museum, A.28252

motorbootjes met zich meevoerde. De Luftwaffe opereerde met Junker 88 bommenwerpers om mijnen in de vaarroutes te leggen. De hieruit voortvloeiende gevechten zouden tot de laatste dagen van de Tweede Wereldoorlog voortduren.

Voor een vroegtijdige opsporing van deze dreigingen werd door de RAF een mobiele radareenheid vanuit Bretagne naar België gestuurd die half september in De Haan arriveerde. De radareenheid, **15081 GCI** (codenaam 'Tailcoat'), zou tot het einde van de oorlog in deze badplaats verblijven. De letters GCI staan voor: Ground Control Interception ofwel het vanaf de grond opsporen van vliegtuigen en het dirigeren van nachtjagers naar deze doelen. Ook werden door deze radarpost Duitse Schnellboten opgespoord die mijnen probeerden te leggen in de vaarroute. Het radarstation bestond uit vier verschillende radartypen waarvan er één werd gebuikt voor het vaststellen van de hoogte (Type 13), één algemene zoekradar (Type 15), één afgesteld op de Duitse radarfrequentie (Type 11) en één kust-observatieradar (Type 14). Alle radartypen werden in de duinen bij De Haan opgesteld waarvan één zelfs boven op een Duitse vuurleidingsbunker. Het gemiddelde bereik bedroeg 50 tot 60 mijl. De radartechnici die waren belast met de bediening en onderhoud, circa 110 man, waren ingekwartierd in de luxe-villa's langs de kust, vaak met uitzicht op zee.

Om met de bestaande radarapparatuur adequate dekking van de Scheldemonding te verkrijgen tegen laagvliegende vliegtuigen en oppervlakte-vaartuigen waren hoge opstellingen onontbeerlijk, echter deze zijn in de Lage Landen vrijwel niet aanwezig. Een ander probleem was de radarapparatuur zelf, die door zijn grootte ongeschikt was voor plaatsing op hoge gebouwen, watertorens en vuurtorens. Ook de transportmethode, die per vrachtauto geschiedde, maakte het onmogelijk om dit type radar op het ondergelopen Walcheren in te zetten. Wat men nodig had was een draagbare radar.

De oplossing voor het geschetste probleem werd gevonden in een vliegtuigradar die ook werd gebruikt in Mosquito nachtjagers, een onderscheppingsradar van het type Mk X AI. Het idee om dit type radar voor dit doel te modificeren werd voor het eerst op 12 september naar voren gebracht door F/L Cox van 85 Group, 2nd Tactical Air Force (Operational Research Section) van de RAF. Het al eerder genoemde GCI station, 15081, behoorde ook tot deze Group. De eerste tests werden tussen 18 en 22 september ten zuiden van Le Havre uitgevoerd en bleken zeer succesvol. Modificaties werden doorgevoerd waarna de volgende tests vanaf 25 september plaatsvonden vanaf het casino van Blankenberge. De gemodificeerde radar kreeg de codenaam 'Nelly'. 'Nelly' werd door personeel van 15081 GCI binnen enkele uren op het casino opgesteld. De resultaten verkregen in Blankenberge werden door de Royal Navy als zeer waardevol beschouwd. In zeker één geval leidde de doorgegeven posities tot het onderscheppen en vernietigen van Duitse Schnellboten. Eén van de mensen die bij het 'Nelly' project in Blankenberge betrokken was, LAC Cyril Gooding, een radar operator, kan zich deze tijd nog goed herinneren. Omdat er nog Duitse troepen bij Zeebrugge aanwezig waren moest hij gebukt over het platte dak van het casino rennen omdat zij zo nu en dan een paar granaten in de richting van Blankenberge afvuurden. Ook ging de radarbemanning nog wel eens een pintje pakken in café 'La Fiesta' aan de overkant van de straat.

Na de capitulatie van het Duitse garnizoen op Walcheren, begin november '44, ontstond de mogelijkheid om de radardekking van de Scheldemonding in noordelijke richting op te schuiven. De wens en noodzaak voor het opzetten van zo'n vooruitgeschoven radarpost op Walcheren komt reeds op 1 november 1944 naar voren als F/L Cliff Chellew, technisch officier van 15081 GCI, zich onder de Royal Marines bevindt die bij Westkapelle aan land worden gezet. Hij is tezamen met de mariniers

De Westkapelse vuurtoren was het tijdelijk verblijf van 15081 GCI detachement en "Nelly" vanaf 10 december 1944.

Foto: C. Chellew © P. Crucq

vanuit De Haan vertrokken. Hij moest onderzoeken of de vuurtoren geschikt was voor de huisvesting van 'Nelly'.

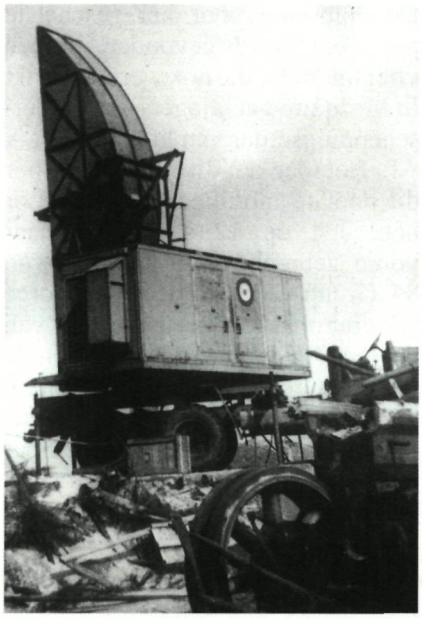
Van oorsprong is de Westkapelse vuurtoren een kerktoren die stamt uit het jaar 1470 en een hoogte heeft van 54 meter waardoor het een ideale locatie is voor het opstellen van radar. In de toren bevindt zich een aantal verdiepingen die via een spiraalvormige stenen wenteltrap bereikt kunnen worden. Vlak onder de top gaat deze stenen trap over in een houten, die uitkomt op een platvorm. Centraal gelegen op het platvorm staat een stalen cilinder van enkele verdiepingen hoog met bovenin het licht van de vuurtoren.

Nadat de torenbezetting zich had overgegeven werd door F/L Chellew alle mogelijke informatie verzameld, zoals de breedte van de stenen treden van de wenteltrap, het aantal treden en of de apparatuur via de wenteltrap naar boven kon worden vervoerd. Na zijn terugkeer in De Haan rapporteerde hij dat de vuurtoren voor het doel geschikt was.

Nog voor de Duitse capitulatie op Walcheren werd een tweede verkenning uitgevoerd. Ditmaal

door stafofficieren van de RAF, die betrokken waren bij de ontwikkeling van 'Nelly'. Zij onderzochten de watertoren van Domburg en de Westkapelse vuurtoren. Eind november vindt een vervolg van dit bezoek plaats waarbij opnieuw stafofficieren van de RAF en nu ook officieren van de Royal Navy zijn betrokken, wederom is het doel het vinden van een geschikte locatie voor 'Nelly'. De voorkeur van de Royal Navy gaat uit naar Westkapelle. Er moeten wel enige modificaties aan 'Nelly' worden doorgevoerd om plaatsing op de vuurtoren mogelijk te maken.

Ondertussen was men in het 85 Group hoofdkwartier te Gent met de voorbereidingen voor de operatie begonnen. Zo moest half november Cpl Mervyn Stanton, radio mecanicien van 5215H Mobile Signals Unit, zich op het hoofdkwartier vervoegen. Er werd hem medegedeeld dat hij de VHF radioverbinding moest verzorgen tijdens een geheime radaroperatie in Nederland. Alle benodigde apparatuur werd in Engeland vervaardigd en zou naar Gent worden gestuurd. Gedurende de tijd dat hij in afwachting was van de aankomst van de apparatuur werden steeds meer details over de toekomstige operatie onthuld. Het werd hem duidelijk dat de operatie nog steeds in ontwikkeling was en dat er systematisch aan werd gewerkt. Voorafgaand aan de beslissing om radarpersoneel op Walcheren in te zetten hadden op 10 november de Group Signals Officer en de medisch officier van 85 Group een rondvlucht gemaakt boven Westkapelle om de situatie in ogenschouw te nemen. In eerste instantie was de medisch officier van mening dat de locatie, die onder invloed stond van het getij, een gezondheidsrisico met zich meebracht en slechts geschikt was voor een verblijf van twee dagen tot maximaal één week. In de tussenliggende tijd totdat de operatie van start ging werd hij overgehaald en had hij zijn eerdere verklaring bijgesteld. Hij was nu van mening dat een verblijf op de Westkapelse vuurtoren onder geen beding langer mocht duren dan twee weken.



De Haan, België Close-up van Type 13-Radar van 15081 GCI (Microgolf Hoogtevinder).

Foto: G. Coucke © P. Crucq

Na enige tijd arriveerde de radioapparatuur van Cpl Stanton in Gent, verpakt in vier kratten waarvan er twee lang en smal waren. De laatst genoemde bleken onderdelen te bevatten voor een antennemast bestaande uit losse buizen die in elkaar moesten worden geschoven en na oprichting met scheerlijnen in de grond werd verankerd. De vraag was hoe dit op het ondergelopen eiland gerealiseerd kon worden. Een volgend probleem was het ontbreken van een essentieel onderdeel van de zendapparatuur: het zendkristal. Deze problemen werden door Cpl Stanton bij de Group Signals Officer gerapporteerd. Het kleine maar zo belangrijke zendkristal lag binnen enkele dagen op het bureau van de Signals Officer en werd veilig opgeborgen in zijn kluis. Omdat de operatie binnen afzienbare tijd van start zou gaan was er geen tijd meer om Engeland een oplossing te vragen voor de hoge antennemast, improvisatie werd het sleutelwoord. De oplossing werd gevonden in een lichtgewicht houten frame waarin normaliter onderdelen van een ander type antenne werden aangebracht. De antenne zelf moest uit materiaal dat ter plekke voor handen was worden opgebouwd. Nadat de apparatuur op functionaliteit was getest werd deze opnieuw verpakt voor transport. Het radarpersoneel zou zich later in Gent melden. Voor de uitvoer van deze operatie werd opnieuw een beroep gedaan op personeel van 15081 GCI, zij hadden immers ervaring opgedaan met 'Nelly' in Blankenberge.

De volgende ochtend, 10 december, vertrok men vanuit Gent richting Middelburg op Walcheren. Vandaar naar Vlissingen waar men alle apparatuur en voorraden overlaadde in Buffalo's, een van rupsbanden voorzien amfibievoertuig en zeer geschikt voor het vervoer op het ondergelopen Walcheren. Hierna zette men de tocht voort richting Westkapelle. Volgens F/L Cliff Chellew, die ook bij het 'Nelly' project was betrokken, arriveerde het konvooi bij laag water waardoor men zonder probleem alle voorraden kon uitladen. Bij vloed reikte het water namenlijk tot aan de voordeur van de vuurtoren. Aan de voet van de vuurtoren werd een houten schuurtje gebouwd, hierin werd de generator die voor de energievoorziening moest zorgen ondergebracht.

Nu moest de radar alleen nog naar boven worden gebracht. Gelukkig bevond zich in de vloer van iedere verdieping een luik. Alle luiken waren direct boven elkaar gelegen. Boven in de toren bevond zich een balk waaraan een touw en katrol kon worden bevestigd en hiermee werd 'Nelly' naar boven gehesen.

Al snel diende het volgende probleem zich aan. Nadat iedereen veilig was aangekomen maakte het Buffalo konvooi aanstalten om terug te keren. Op dat moment vroeg Cpl Stanton de Group Signals Officer, die zich ook onder het gezelschap bevond, of hij de zendkristal voor zijn radioapparatuur kon krijgen. Het bleek dat hij vergeten was dit mee te nemen en dat het nog steeds in zijn kluis lag in Gent. Hij beloofde echter om het de volgende ochtend vanuit de lucht af te leveren.

De antenne voor de VHF verbinding met het vliegveld Knokke werd door Cpl Stanton samen-

gesteld uit antennes die hij vond in pantservoertuigen die na de 1 november landing in Westkapelle waren achtergelaten. Deze werden door hem op maat geknipt en samengevoegd tot één geheel. De vraag was of het zou werken. Het houten frame met hierin de antenne werd aan het stalen cilindrische deel boven op de vuurtoren bevestigd. Het was een acrobatische toer maar geholpen door één van de radarjongens lukte het, de antenne hing op zijn plaats met kompasrichting Knokke. De stalen achtergrond moest achterwaartse uitzending voorkomen, waardoor de vijand in het ongewisse zou blijven over de aanwezigheid van Britse troepen op de Westkapelse vuurtoren.

Ook het radarpersoneel was bezig met het opstellen van de apparatuur. De bovenste verdieping, direct onder het platvorm werd in gebruik genomen als Operations Room. Op het platvorm zelf werd de radarantenne opgesteld, gecamoufleerd door een houten kist die over de antenne werd geplaatst.

De mate van geheimhouding en veiligheid bij radareenheden was in de regel zeer hoog en bij het 'Nelly' project werd dit door het unieke karakter nog overtroffen. Dit werd ook door Cpl Stanton ondervonden, de Operations Room was voor hem verboden terrein.

De volgende ochtend verscheen een klein vliegtuigje van het type Auster met hierin de Group Signals Officer. Hangend en wuivend uit de deuropening cirkelde hij rond de vuurtoren waarna het pakketje met hierin het zendkristal werd afgeworpen. Het pakketje, voorzien van een rood lint viel in het water van het ondergelopen land maar werd met behulp van een dinghy door een paar vrijwilligers opgevist. Zodra het zendkristal was geïnstalleerd werd de verbinding met het vliegveld Knokke tot stand gebracht en dit heuglijk feit werd met een glas rum gevierd.

'Nelly' was nu geheel operationeel en 24 uur per dag bezet. Het personeel werkte in ploegen waarbij iedere ploeg gedurende twee uur de radar bediende en hierna dezelfde tijd vrijaf had. In de tussenliggende tijd werd een opvouwbare boot gebruikt om wat te spelevaren en ook werd met een geïmproviseerde hengel tevergeefs getracht de rantsoenen wat aan te vullen. In overeenstemming met de orders van de Group Medical Officer werd het radarpersoneel na twee weken afgelost, echter voor Cpl Stanton, die niet tot de radareenheid behoorde, was er geen aflossing en hij zou tot 8 januari 1945 op de vuurtoren verblijven. Onder de nieuwe radarbezetting bevonden zich Cpl Geoffrey Coucke, radar mecanicien en LAC Cyril Gooding, radar operator. Beide waren afkomstig van 15081 GCI in De Haan en betrokken geweest bij het opstellen van 'Nelly' op het casino van Blankenberge.

wordt vervolgd

P. Crucq

In het boek "Codenaam Nelly" wordt de verdediging van de Scheldemonding beschreven vanaf Oostende tot Oostkapelle. Naast een gedetailleerde beschrijving van de RAF radar 'Nelly' wordt in het boek ruim aandacht besteed aan andere aspecten van de geallieerde verdediging in de Scheldemonding en daarbuiten zoals:

- RAF mobiele radarverdediging bij De Haan en Blankenberge, 'Nelly' te Westkapelle, 'Paddy' te Oostkapelle en Mosquito nachtjagers.
- Statische verdediging langs de Belgische, Zeeuws Vlaamse en Walcherse kust.
- Coast Observation Detachments. • Indicator Loops. • Het vliegveld Knokke.
- Royal Navy vaartuigen gestationeerd in de haven van Breskens.

Het boek bevat nieuwe, zeer interessante informatie over een belangrijke maar onderbelichte periode uit de Tweede Wereldoorlog.

! Beperkte oplage ! Genaaid, gebonden met harde kaft. Groot formaat: 24 x 34 cm. 80 pagina's, ruim 100 illustraties. Herinneringen van 45 radartechnici, piloten, luchtafweerpersoneel en burgers. Zowel een Nederlandstalige als een Engelstalige versie.

Het boek kost 28.45€ (inclusief verzendkosten). Het boek verschijnt in oktober 2004.

U kunt het boek bestellen door contact op te nemen met de auteur:

Paul Crucq; President Rooseveltlaan 186; 4382 KX Vlissingen; Nederland

Tel. +31-118-414402.

ISBN: 90-807854-2-3.

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

Armements ostendais et à Nieuport au XIXème siècle (XIII)

L'ÉPOQUE IMMÉDIATEMENT APRÈS NOTRE INDÉPENDANCE

Van Iseghem

Nous continuons ici l'histoire du grand armement **A. & J. Van Iseghem**, entamée au chapitre précédent.

Le 25 septembre 1839 fut lancé par le chantier ostendais De Zutter le brick-goélette de 149 tonnes **PROVIDENTIA**, pour compte de «A. & J. Van Iseghem». Effectivement «providentiel» pour notre armement, il y fera une longue carrière. Au cours de ces 30 années, il y eut à son bord une série impressionnante de rotations de capitaines dont les Deswelgh, fidèles à l'armateur: «E.», «C.» et «Ph.» ainsi que d'autres figures fort connues à Ostende: Lams, J. Bauwens et Georges Zellien depuis août 1858. Au nombre des voyages, notons du transport de sel en provenance de Cadix. Le 19 octobre de cette année, venant de Bruges, le navire entra à Carthagène avec perte de mât, voiles et autres avaries. Le 2 août 1859, il fut forcé de rentrer à Cardiff, quitté le 23 juillet pour Cadix, avec une voie d'eau; il entra dans le bassin pour décharger. Le capitaine Deswelgh reprit le commandement pendant trois ans puis fut remplacé par F. Mohn, qui le commandera en dernier lieu; mais les destinations et cargaisons avaient alors déjà changé: par exemple, en 1864, le brick ramenait du soufre de Licata. Le 28 mars 1865, en route de Cardiff à Marseille, le navire relâcha à Lisbonne avec une voie d'eau et perte du mât de hune; le premier avril, il faisait un pouce d'eau par heure. Cependant, bien qu'il fut le 21 en appareillage pour continuer sa route sans avoir dû décharger, le 1er mai, le capitaine dut vendre sa cargaison à Lisbonne «pour compte de qui de droit». Le **PROVIDENTIA** fut encore en relâche à Ostende cette fois, le 6 août 1866, avec une voie d'eau, lors d'un voyage de Newcastle à Barcelone. En 1867, il fut mis à la chaîne, puis vendu en 1869. Il quitta alors Ostende pour l'Angleterre; nous pensons qu'il passa sous pavillon norvégien et fit le transport de bois jusqu'en novembre 1874, quand il chavira.

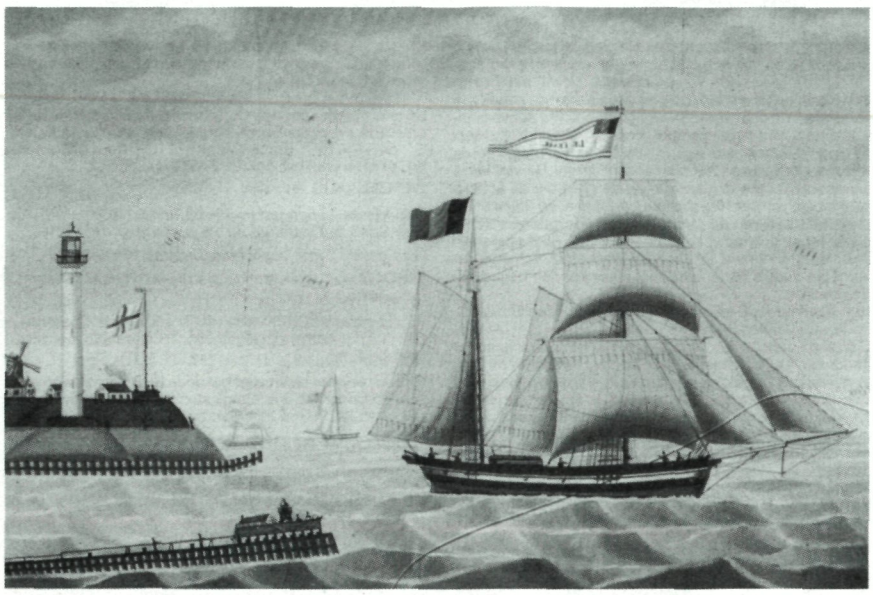
En 1841, l'almanach nous renseigne sur la situation des Van Iseghem: l'armement «A. & J.» est situé au n° 34 de la rue du Lait Battu, et la famille occupe diverses fonctions: échevin, président du tribunal de commerce, membre de la chambre de commerce. Un nouveau navire était en construction, le **COMMERCE**, qui fut lancé initialement par **De Zutter** sous le nom **LA FLÈCHE**. Cette goélette de 192 tonnes fut terminée le 30 juillet 1841; son premier capitaine fut J. De Graeve, remplacé en 1847 par Deswelgh. Le 3 septembre 1849, il ramena à Anvers le capitaine Van Renterghem et 4 hommes de l'équipage du brick IÉNA de Retsin-De Groof, condamné le 7 juin pour innavigabilité à Port-au-Prince et vendu sur place. En 1851, nous trouvons aux commandes le capitaine J. Lams; à son sujet, notons que le 31 décembre 1852, lors d'un voyage d'Anvers à Liverpool, il fut sérieusement blessé à la main quand son navire fut conduit sur la rade de St. Trudwalls avec perte de voiles. Le 11 mars 1853, le COMMERCE arriva en relâche à Anvers, suite à un contact avec le brick autrichien ADÉLAÏDE c. Berle, de Burgos à Amsterdam; le COMMERCE eut son beaupré cassé et quelques autres avaries. Le 30 novembre 1854, le capitaine Ph. Deswelgh remplaça J. Lams, qui passait à bord d'un navire américain acheté à Londres pour compte de Van Iseghem; nous verrons qu'il s'agissait du PRINCE PHILIPPE. Le navire passa sur coulisse au chantier Royon le 23 juin 1855. De 1856 à 1864 se succédèrent à son bord le capitaine Ch. Deswelgh puis **P. Bauwens**, en 1857. En 1871, le **COMMERCE**, désarmé, fut mis à la chaîne; on apprit le 22 avril 1872 qu'il venait d'être vendu à un armateur norvégien par l'intermédiaire du courtier de navires **Gittens & Capouillet**. Il ne changea toutefois

pas de nom et, le 3 août, le capitaine J. Engebrethsen reçut sa lettre de mer provisoire à Ostende. Nous ne connaissons pas le sort ultime du navire.

Nous avons déjà vu que le **CÉSAR** fut rebaptisé **CONCORDIA** en 1842. Au matin du 3 décembre de cette année, commandé par le capitaine Parmentier, il s'échoua sur le Goodwin Sands, lors d'un voyage de Newcastle à Messine; il fut renfloué à la marée suivante. Notons encore des voyages avec le capitaine Lams, à Liverpool d'où furent ramenées des laines et du sel, à Grangemouth pour charger du fer etc... En 1847, il fut à nouveau commandé par le capitaine F. Parmentier. Le 2 janvier 1852, il fit une relâche forcée à Douvres lors d'un voyage d'Ostende à Dublin avec une voie d'eau et perte de voiles. Après de grandes réparations en 1852, le 16 février 1853, le navire fit relâche à Penzance, ses voiles déchirées et faisant eau, lors d'un voyage d'Exeter à Cardiff. En 1855, le **CONCORDIA** était commandé par le capitaine Vande Perre, quand le 21 mars, en voyage de Carthagène à Anvers chargé de graines de lin, il échoua sur les bas-fonds près de Fuzetta (à la côte d'Algarve, au Portugal) dans la nuit du 21 et se perdit. L'équipage, à l'exception d'un matelot, eut beaucoup de peine à se sauver. Presque tout le chargement fut perdu, le navire s'étant délié, et le 23 mars, on n'avait sauvé que 7 caisses de même que quelques cordages, voiles et vergues.

Nous n'avons pas trouvé comment lier Thomas Van Iseghem aux bribes de généalogie que nous avons pu reconstituer. Nous en avons trouvé mention pour la première fois de 1845 à 1848, armant un bateau de pêche.

En 1847, l'armement acheta un brick-goélette de 132 tonnes qui avait été construit en 1818 à Stettin. Après de grandes réparations, il fut baptisé **TRITON** et c'est le capitaine J. Lams du CONCORDIA qui en prit le commandement. Il fut remplacé par Deswelgh puis par Pierre Van Glabbeke en 1851; mais ce dernier fut transféré en urgence le 16 mars 1854 à bord du FRANCÈS de **Duclos** en remplacement du capitaine Alexander Rommens, malade; ce malheureux capitaine décéda deux jours plus tard à Ostende. Le lendemain, J. Van Yper, le second de la PETRONELLE de l'armateur gantois **de Cock**, fut promu capitaine à bord du TRITON; mais un mois plus tard, ce dernier passa à bord de la goélette DANIEL de l'armateur louvaniste **De Neuter**, en remplacement de son capitaine, décédé, et c'est ainsi que le capitaine Vande Perre prit en charge le TRITON en 1854. L'année suivante, il fut remplacé par le capitaine P. Arends, rescapé du naufrage de la DENISE de l'armement **Retsin** à la fin de l'année précédente. Mais ce dernier n'avait décidément pas de chance: le 1er mai 1855, le TRITON sombra en mer en position 42°N 41°40'W lors d'un voyage de Cardiff à Lisbonne; l'équipage fut heureusement recueilli le jour même par le navire anglais ROVER'S BRIDE qui le mit à terre à Falmouth le 16 mai; le naufrage du **TRITON** était déjà la huitième perte d'un navire belge en 1855.



César (1835).

Revenons ici pour un temps aux aspects généalogiques des années 50. Nous savons donc que Jean Joseph Van Iseghem eut un fils, Jean Ignace, qui naquit le 6 février 1816. En 1848, il était député et l'un des rares dans cette assemblée qui défendit notre Marine Royale quand elle fut tellement attaquée, au cours des années 1853-55. En 1856, à la mort de son père, il devint conseiller communal. Il fut bourgmestre de 1861 jusqu'à sa mort en 1882.

Nous pensons qu'au nombre de ses frères et soeurs figurent Charles, Elisabeth, Auguste E. et François. Ce dernier décéda le 12 décembre 1858 âgé de trente ans à peine; mais il était déjà consul du Danemark et vice-consul des Pays-Bas. Il est certain qu'il était associé à la maison d'armement. Auguste était juge au tribunal de commerce en 1851; il fut encore consul grand-ducal de Hesse.

En construction depuis 1847 déjà, au chantier Th. Royon, le brick **AMPHITRITE** de 225 tonnes fut terminé le 13 avril 1849. Son premier capitaine, De Graeve, l'emmena à La Havane avant d'être remplacé en 1851 par le capitaine Schröder; on enregistre au moins un voyage avec le capitaine Bruce en 1851, à Kertch, puis se succédèrent E. Deswelgh et J. Lams; mais ce dernier reprit le brick OSCAR de 200 tonnes de l'armateur H. Jonckheere de Bruges dès son lancement le 4 mai 1857 par Pierre Decloedt. C'est Ph. Deswelgh qui lui avait succédé déjà depuis janvier; mais il fut son dernier capitaine. En effet, le mois de novembre 1859 fut affreux pour nos armateurs ostendais. Le 29, notre brick, venant de Cadix chargé de sel, s'échoua à l'Est du port d'Ostende tout comme le JOSEPH de **Van Cuyl**. Son équipage fut sauvé.

Le navire ne faisant pas d'eau, on déchargea la cargaison afin de pouvoir le renflouer. Le navire ne semblait pas avoir trop souffert mais les tentatives du s/s DIAMANT pour le renflouer restèrent vaines toute la journée. Le 30 novembre, il fut condamné et on annonça sa vente publique. Mais l'**AMPHITRITE** se brisa le 2 décembre...

Au premier janvier 1850, l'armement disposait de 5 navires. Mais une nouvelle unité fut encore livrée cette année, la goélette **CLÉMENCE** de 111 tonnes. Nous verrons qu'elle eut une fort longue carrière. Construite en 1849 par le chantier **L. B. De Zutter**, elle fut terminée le 15 mars 1850 et son premier capitaine fut **P. Bauwens**. Ce dernier fut associé à Van Iseghem pendant 20 ans, non seulement comme copropriétaire de ce navire mais fut par ailleurs, tout comme J. Bauwens, capitaine de plusieurs unités de notre armement; nous l'avons déjà évoqué dans l'histoire du PROVIDENTIA et du COMMERCE.

Le 2 avril 1854, c'est P. Bauwens qui entra en relâche à Cowes avec la CLÉMENCE lors d'un voyage de Lisbonne à Hambourg, avec perte de voiles etc... En 1856-58, c'est le capitaine F. Vandensteene qui en avait repris le commandement; mais il abandonna ce commandement à Liverpool et ce fut J. Bauwens qui le remplaça le 19 août 1858. Le 1er février 1860, la goélette se fit remorquer à Douvres, ayant subi des avaries majeures lors d'un abordage avec un vapeur. Le premier juillet 1861, la goélette fit encore relâche à Newhaven lors d'un voyage d'Anvers à Bilbao avec des rails, comme suite à une voie d'eau. Notons encore l'arrivée de la CLÉMENCE à Falmouth en juin 1863, de Messine avec de l'huile à la consignation de **Michiels-Loos** d'Anvers.

Pendant longtemps, J et P Bauwens furent aux commandes des CLÉMENCE et COMMERCE. Le 11 janvier 1870, le premier rentra à Ostende, quitté le 7 pour Shields et Lisbonne, ayant éprouvé des avaries aux bastingages et gréement par suite d'une collision sur la rade de Yarmouth où la CLÉMENCE était mouillée. Les derniers voyages furent assurément pénibles et les destinations de même que les cargaisons avaient fort évolué au cours des années. En 1871, notons des rotations vers Villanova. Le 31 mars 1872, le steamer UPTON c. Brown, de Londres à Cardiff, remorqua notre brick à Falmouth, totalement démâté dans son voyage de St. Ubes à Ostende. C'est le capitaine Romijn qui était alors aux commandes. La CLÉMENCE était le 28 mars au large d'Ouessant par une forte tempête lorsqu'elle perdit ses mâts. Un capitaine français se présenta pour sauver l'équipage, mais Romijn refusa d'abandonner son navire; il accepta finalement de se faire remorquer vers Ouessant mais le câble se rompit et le Français rentra à Bordeaux le 4 avril. Notre brave capitaine avait ensuite accepté la remorque du steamer anglais. En 1872, le capitaine Van Schooten avait remplacé Romijn; il visita notamment Danzig, inaugurant des traversées nordiques pour notre petite goélette. La CLÉMENCE fut vendue en 1872 à l'armateur gantois **Odberg** qui la fit visiter la Baltique encore plus au Nord. Le capitaine J. B. Dahl la conduisit par exemple à Egersund le 27 décembre 1872, faisant eau et ayant ses pompes engorgées lors d'un voyage de Gand à Arendahl sur lest. Notre **CLÉMENCE** resta encore affectée au transport de bois jusqu'en 1882 pour J. O. Odberg, mais ceci constitue «une autre histoire».

En 1851, alors que Henri Serruys était bourgmestre d'Ostende, Auguste Van Iseghem était juge au tribunal de commerce. Jean Ignace fut élu député d'Ostende et faisait partie de la chambre de commerce. Nous avons déjà fait allusion plus haut à l'achat de la seule barque de l'armement à la fin du mois de novembre 1854. Ce fut un navire américain, construction datant de 1848 et de 276 tonnes, le ZILPHA P. BROWN de Boston, acheté à Londres. Rebaptisé **PRINCE PHILIPPE**, nous avons vu que son commandement fut confié à J. Lams; il fut nationalisé le 14 décembre 1854. L'année suivante, c'est E. Deswelgh qui en reprit le commandement.

Le 20 février 1857 au matin, le PRINCE PHILIPPE, chargé de charbon à gaz, fit explosion à Shields; ses ponts sautèrent et un homme fut tué tandis que deux autres furent grièvement blessés. L'enquête démontra que cette explosion avait été causée par la pipe allumée d'un membre de l'équipage qui s'était trop approché de la cargaison ... péril de mer difficile à décrire pour un grand fumeur de pipe... Le navire fut déchargé et réparé promptement pour la somme de 800£. Nous avons trouvé trace de plusieurs voyages du capitaine E. Deswelgh à Adra pour chercher du minerai en 1863. Le 20 février 1864, la barque fit relâche à St. Ubes, allant d'Almanecar à Anvers, avec de sérieux dommages aux voiles, éprouvés par mauvais temps. Elle chargea encore du minerai à St. Ubes dès le mois suivant. En 1864, le capitaine Deswelgh reçut le commandement de la barque BOURSE D'ANVERS de l'armement Michiels-Loos à Anvers et fut remplacé par F. Ghillegodt. Le 4 octobre, ce dernier arriva à Riga après avoir essuyé beaucoup de mauvais temps en Mer du Nord et dû faire jet de 125 billes de chemin de fer et 60 sacs d'orge. Ghillegodt resta maître après dieu du **PRINCE PHILIPPE** jusqu'en 1867 quand la barque fut mise à la chaîne. En 1868, elle fut vendue à un armement norvégien; son acte de nationalisation «intermédiaire» lui fut délivré en date du 27 juin, à Ostende.

En novembre 1855, Charles Van Iseghem fut chargé de s'occuper de la création d'une école de mousses à Ostende; ce fut un travail de longue haleine car elle ne le sera que bien plus tard, par l'arrêté royal du 30 septembre 1861. Le père, Jean Joseph, décéda le 30 janvier 1856, peu avant que l'armement J. & A. ne s'associe à **Ed. Van Cuyl** dans une entreprise de navire-école. Pour ce faire, ce dernier racheta un grand trois-mâts américain qui venait de s'échouer au large des côtes anglaises lors de son premier voyage, la CELIA, remorquée à Ostende le 2 janvier 1857 et qui fut mise en chantier pour réparations majeures chez **Ph. Orlandini & Th. Royon**. Le navire fut monté sur coulisse le 5 avril et lancé en novembre. Nationalisé le 7 décembre, il entreprit un voyage vers Cardiff et Callao au départ d'Ostende le 19 décembre 1857. Mais il ne revint jamais... Ceci sera conté plus loin dans notre étude.

Le 15 mai 1857, notre armement racheta encore un autre navire, le koff-goélette **ANTONIUS** qui avait été reconstruit au chantier F. De Ceuster de Boom. Son passé était déjà «lourd». Construit initialement par ce même chantier en 1830 pour compte de **F. H. Nieberding & C°** d'Anvers, le navire mesurait 250 tonnes. Il fut affecté au long cours et visita La Havane. Quinze ans plus tard, il fut réaffecté à la ligne sur la Méditerranée; son histoire est contée dans une autre de nos études. Retenons ici qu'il coula en 1850; réparé, il fut cependant classé «faible» dès ce moment.

Son armateur l'offrit en vente publique en avril 1854; il fut vendu à **François De Ceuster**, «constructeur à Boom», mais qui le fit naviguer pendant suffisamment longtemps pour que le Bureau Véritas mentionna dans ses registres de 1855 et 1856 qu'il avait «besoin d'être reconstruit». Il le fut, par De Ceuster, et mis en vente publique à Gand le 28 avril 1857; mais il n'y eut pas d'amateur et Van Iseghem en fit l'acquisition de la main à la main le mois suivant. Il lui affecta P. Bauwens de la CLÉMENCE comme capitaine. Le 27 mai 1857, l'ANTONIUS fut rebaptisé... **DON QUICHOTTE**. Deux mois plus tard, c'est le capitaine Ch. Deswelgh du COMMERCE qui en reprit le commandement. En 1864, nous lui trouvons un nouveau capitaine, Ghillegodt, qui fut remplacé à son tour par Ph. Deswelgh. Mais le navire fut mis à la chaîne en 1867. Néanmoins, il reprit du service en 1868, sous les ordres du capitaine De Bloom, qui l'emmena notamment à Charlestown. Le 28 juin 1869, les journaux avaient reçu un message d'Elseneur disant que le «koff», lors d'un voyage de Newcastle à Danzig avec du charbon, «s'était échoué hier après-midi près de Lappen mais qu'il avait été remis à flot et continuera son voyage». Le 19 décembre 1870, on apprenait que le DON QUICHOTTE, en voyage de Liverpool, quitté le 15, à destination d'Ostende, avait dû mouiller dans le Crow Sound, le vent ayant molli; il avait ensuite perdu une ancre et 15 brasses de chaîne et après avoir été pourvu d'une autre ancre et de 30 brasses de chaîne, il avait poursuivi sa destination. Cependant, le 27 décembre, un message en provenance de Brixham disait que le **DON QUICHOTTE**, toujours en route vers Ostende et chargé de sel, commandé par le capitaine De Bloom, avait «sombré après sa collision avec le BILLOW».

A la fin de l'année 1857, notre armement armait donc 6 navires, le DON QUICHOTTE étant venu le renforcer, et ceci sans compter le LÉOPOLD, armé en collaboration avec Van Cuyl. Le 12 décembre 1858 décéda à 30 ans à peine «François Balthazar Marie Van Iseghem, frère puiné de notre Représentant». Il était consul du Danemark, vice-consul des Pays-Bas et «associé de l'ancienne maison A. & J. Van Iseghem». L'almanach de 1859 reprend plusieurs des personnages évoqués jusqu'ici dans notre récit:

- «C.», sans doute Charles, vice-consul de Saxe-Coburg & Gotha à Ostende;

- «J.», d'après nous Jean-Ignace, agent consulaire des États-Unis et consul des Pays-Bas à Ostende;

- «A.», sans doute Auguste E., vice-consul des villes de la Hanse, consul de Baden, Brunswick-Luneborg, Frankfurt et Hanovre à Ostende; il remplissait encore cette fonction en 1862;

- «F.», consul du Danemark à Ostende; pour nous, il s'agit de François, dont le décès n'avait pas encore été enregistré dans cette édition de l'almanach.

Et enfin:

- «Van Iseghem-**Duclos**», vice-consul de Parme à Ostende. Nous ne pouvons préciser qui il était.

En 1861, il y eut encore un Van Iseghem qui fut bourgmestre, en remplacement de Serruys. Cette année, l'almanach inclut toujours Thomas Van Iseghem comme armateur (à la pêche). Les autres membres de la famille ont presque tous une fonction consulaire. Par ailleurs, un ancien texte fait mention de la Société «Euterpe» dont Jean Van Iseghem, bourgmestre et consul des Pays-Bas était le président d'honneur. Notons que A. **Lanczweert** en était le président. Le journal du 16 mai 1863 fit état du décès de Thomas Van Iseghem-Ocket, armateur, la veille, à l'âge de 62 ans.

Au début de l'année 1866, l'armement A. & J. Van Iseghem comptait 5 navires; il acheta une sixième unité au cours de cette année, le **ST. PIERRE & ST. PAUL**, qui fut sa dernière acquisition. Cette goélette à deux mâts et de 67 tonnes avait été construite à l'origine par le chantier **Denys** à Ostende en 1853 pour compte de J. Mc **Lagan & C°** d'Ostende. Son premier capitaine avait été Auguste Vande Perre que nous avons déjà évoqué dans notre récit. Son histoire sera contée plus

Le quai (1815)

Collection: J.-C. Vanbostal

loin mais notons déjà que Vande Perre fut suivi par J. Bauwens puis par Corneille Nassel et F. Vroome. Le navire fut reconstruit en 1858 et devint une goélette à 3 mâts jaugeant 114 tonnes. En 1866, la goélette avait donc changé de propriétaire et de capitaine; en effet, Van Iseghem la confia à Van de Kerckhove.

Le 6 septembre, la goélette dut se faire assister à Ramsgate comme suite à son échouement après avoir perdu deux ancres lors d'un voyage de Shields à Lisbonne. Oui, un si beau navire transportait du minerai comme encore en décembre, en provenance de Huelva. Le 12 décembre 1868, le navire mit en mer à Flessingue pour Gènes. Cependant, le 26 avril 1869 à 20 heures, de Gênes à Anvers, il fut abordé dans les parages de Dunkerque pendant une brume assez épaisse par un trois-mâts barque inconnu. Il subit des avaries assez majeures dans le gréement et eut son mât de misaine et son beaupré fortement atteints, au point de devoir mouiller près du banc Dyck; le 28, il fut remorqué à Ostende; heureusement, la coque était restée intacte mais il y avait des avaries majeures dans sa mâture. Van de Kerckhove resta le capitaine du **ST. PIERRE & ST. PAUL** jusqu'à sa vente. Le 26 décembre 1871, il fut vendu à une maison norvégienne par l'intermédiaire du courtier de navires Fr. Gittens. Sans avoir changé de nom, la goélette reçut le 8 mars 1872 à Ostende sa lettre de mer provisoire du consul de Suède et de Norvège. Les journaux firent état le 16 mai 1872 de ce que le capitaine Henriksen «commandant le brick norvégien NEPTUN, arrivé ce matin de Frederickstadt, a recueilli de la Mer du Nord et débarqué ici l'équipage composé de 6 hommes de la goélette norvégienne ST. PIERRE & ST. PAUL, ci-devant belge».

L'almanach de 1868 fait à nouveau état de ce que le bourgmestre d'Ostende était un certain «J.» Van Iseghem, donc Jean Ignace, le président d'honneur de l'Euterpe; presque tous les membres de la famille avaient toujours des fonctions consulaires. Charles était quant à lui, échevin de la ville. L'édition de 1872 confirme encore Jean comme bourgmestre et Charles comme échevin. Mais la fin de l'armement «A. & J. Van Iseghem» était proche. Comme nous l'avons vu, le ST. PIERRE & ST. PAUL fut vendu à la fin de l'année 1871, suivi du COMMERCE en 1872 et du transfert de la CLÉMENCE à un autre armement belge cette même année.

Le 11 août 1874, Auguste Van Iseghem reçut l'autorisation de fonctionner comme agent consulaire des États-Unis à Ostende, sous la direction du consul à Gand. Il n'y avait donc plus de vice-consul dans notre ville qui se transformait plus en cité balnéaire que port d'armement.

Jean Ignace décéda le 17 février 1882, comme si son sort avait été lié à celui de son dernier navire. Cette année, un certain André Van Iseghem était avocat près la cour d'appel de Bruxelles; il fera son premier voyage au Congo en 1896 et devint commissaire du district du Katanga peu avant que n'éclate la première guerre mondiale.

Nous terminerons notre récit en apportant encore deux précisions:

- dans notre introduction à cette étude, nous évoquions l'existence d'un cutter de 47 tonnes du nom de **JEAN VAN ISEGHEM** de 1888 à 1889. Il ne fit partie des listes officielles belges des navires marchands que pendant cette courte période, en dépit de son faible tonnage et de son type. Nous formulons l'hypothèse qu'il pourrait s'agir du JAN VAN ISEGHEM de **Dossaer**, bateau de pêche qui existait depuis 1877, et qui fut peut-être affecté au petit cabotage pendant les mois d'hiver?

- Elisabeth Van Iseghem épousa Balthazar **Van der Heyde**. Ils eurent au moins un fils, Fernand né en 1855, qui épousa sa cousine Jeanne Caroline **Serruys**.

Enfin, en 1908, une demoiselle «A.» Van Iseghem était «partie prenante» de l'oeuvre **IBIS**. Il pourrait s'agir de la même personne que madame Amélie Van Iseghem qui fit partie de leur conseil d'administration encore en 1956.

à suivre

Texte: A. Delporte

NICE TO KNOW

Zoekertjes

Wij ontvingen volgend opsporingsbericht van de Marineclub: bij een bezoek aan Oostende in 1969 a/b van de USS Vital (MSO 474) maakte Bob Gage, een van de bemanningsleden, er kennis met de Belgische marineman Ronny De Munter. De naam van het schip van deze laatste evenals zijn graad zijn Mr Gage onbekend. Ze correspondeerden met mekaar maar na verloop van tijd werd het contact verbroken. Wie kan ons het adres van Ronny De Munter bezorgen? Desgevallend kan u een email zenden aan Bob Gage op volgend adres: rgage 1@cox.net.

Avis de recherche

Le Marineclub nous transmet l'avis de recherche suivant: Bob Gage, un ancien de l'USS Vital (MSO 474) a fait, lors d'une escale à Ostende en 1969, la connaissance d'un marin belge, Ronny De Munter. Monsieur Gage ne se souvient plus du nom du navire, ni du grade de ce dernier. Ils échangèrent quelques lettres avant de perdre définitivement contact. Qui peut nous procurer l'adresse de Ronny De Munter? Vous pouvez également envoyer un mail à Bob Gage à l'adresse suivante: rgage1@cox.net.

Wie is Janet Dietrich of Mietrich?

Onlangs troffen wij in ons archief deze prachtige foto aan die waarschijnlijk werd genomen ter gelegenheid van de overdracht van een van onze MSO's in de V.S. Zij draagt de handtekening van een zekere Janet Dietrich of Mietrich die er volgende tekst aan toevoegde: 'With all good wishes for smooth sailing and good luck in every cruise'. Wie kan ons helpen deze foto te archiveren? Wie is Mevrouw Dietrich of Mietrich? Met onze dank bij voorbaat voor uw antwoord aan de redactie of email aan vzw.neptunus@pi.be.

Qui est Janet Dietrich ou Mietrich?

Nous venons de retrouver dans nos archives cette superbe photo prise probablement lors de la remise d'un de nos MSO aux Etats-Unis. Elle est paraphée par Janet Dietrich ou Mietrich qui y a ajouté un petit mot 'With all good wishes for smooth sailing and good luck in every cruise'.

Pouvez-vous nous aider à archiver cette photo? Qui est Madame Dietrich ou Mietrich? De quel navire s'agit-il? Merci pour votre réponse à la rédaction ou par mail à vzw.neptunus@pi.be.

Erratum

Tot onze spijt is er een fout geslopen in het artikel "Het Mosquito Protectoraat" in Neptunus nr 275. Uiteraard weten onze lezers dat Kaap Hoorn het uiterste zuidpunt vormt van Zuid-Amerika en niet Kaap De Goede Hoop, zoals foutief vermeld op blz. 115, 2de kolom. Waarvoor onze oprechte excuses

KRONIEK VAN HET PERSONEEL - CHRONIQUE DU PERSONNEL

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

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

BENOEMINGEN - PROMOTIONS

EDV	S.	AUGHUET	26/09/2003
1QC	F.	HENRIOUL	26/06/2004
1KC	M.	LUST	26/06/2004
1QC	E.	SAUSSEZ	26/09/2004
1QC	L.	TACNIERE	26/09/2004
1KC	J.	VANDENBROELE	26/06/2004
1KC	K.	VANHAECKE	26/06/2004
1KC	G	VANHAVERBEKE	26/06/2004
1KC	F.	VERSYCK	26/06/2004
QMC	D.	DAMOISAUX	26/12/2003
KMT	C.	COGGHE	26/06/2004
QMT	C.	DESTOOP	26/06/2004
KMT	V.	SERMON	26/06/2004
KMT	C.	SWENNE	26/06/2004
1MT	M.	ALTIMARI	1/06/2004
1MT	S.	CAZAUX	1/09/2004
1MT	F.	HOEBEKE	1/04/2004
1MT	C.	HOULLEZ	1/05/2004
1MT	X.	LUCY	1/04/2004
1MT	C.	PETITJEAN	1/07/2004
1MT	D.	SCHOONOOGHE	1/07/2004
1MT	J.	VAN POLLAERT	1/07/2004
1MT	D.	VANHOOREN	1/07/2004

AANLEGGEN VAN VREEMDE MILITAIRE SCHEPEN IN BELGIË

ESCALES DE NAVIRES MILITAIRES ETRANGERS EN BELGIQUE

Naam - Nom	Rompnummer Numéro de coque	Land Pays	Van - Du	Tot - Au	Haven - Port
TRUMPETER	P294	UK	30/06/2004	01/07/2004	OOSTENDE
CHARGER	P292	UK	03/07/2004	04/07/2004	OOSTENDE
BITER	P270	UK	03/07/2004	04/07/2004	OOSTENDE
EXPRESS	P163	UK	03/07/2004	04/07/2004	OOSTENDE
SMITER	P272	UK	03/07/2004	04/07/2004	OOSTENDE
TRUMPETER	P294	UK	03/07/2004	04/07/2004	OOSTENDE
MONTROSE	F236	UK	10/07/2004	11/07/2004	ZEEBRUGGE
RAIS AL MOUNASTIRI	322	MOR	10/07/2004	11/07/2004	ZEEBRUGGE
TEGERNSEE	A1426	GE	10/07/2004	11/07/2004	ZEEBRUGGE
TENACE	A669	FR	10/07/2004	11/07/2004	ZEEBRUGGE
TROMP	F803	NL	10/07/2004	11/07/2004	ZEEBRUGGE
VIRSAITIS	A53	LAT	10/07/2004	11/07/2004	ZEEBRUGGE
CZAJKA	624	PL	20/08/2004	27/08/2004	ZEEBRUGGE
HERTEN	M1099	GE	20/08/2004	27/08/2004	ZEEBRUGGE
HINNOEY	M343	NO	20/08/2004	27/08/2004	ZEEBRUGGE
MAKKUM	M857	NL	20/08/2004	27/08/2004	ZEEBRUGGE
SHOREHAM	M112	UK	20/08/2004	27/08/2004	ZEEBRUGGE
VIDAR	N52	NO	20/08/2004	27/08/2004	ZEEBRUGGE
BRASIL	U27	BR	21/08/2004	24/08/2004	ANTWERPEN
NAMEJS	M03	LAT	06/09/2004	20/09/2004	ZEEBRUGGE

Met rust

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

FKP(B.D) M. VAN BUSSEL

1LZ(B.D.) J. BULTHE

KTZ(B.D.) A. EMERY
1LZ(B.D.) R. BEYEN
1LZ(B.D.) P. MERVEILLE

Mise à la pension

Les officiers, sous-officiers et quartier-maîtres repris ci-dessous sont mis à la pension, ou prendront leur pension sous peu. La rédaction leur souhaite beaucoup de succès.

OMC(B.D.) W. TAELMAN

1MP(E.R.) J.-P. MAES

1LV(E.R.) K. WAUTERS
MPC(E.R.) Y. JACOBS
1KC(B.D.) M. BAES

Met leedwezen melden wij U het overlijden van:

FKP SBH. (B.D.) A. CLAUS

1MC (B.D.) J.-M. FONTEYNE

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

KMT I. MEULEMAN
KTZ(B.D.) P.BUYS
KMC (B.D.) DE CLIPPEL
KMT (B.D.) H. VANDOMMELE

LEDEN WELDOENERS

MEMBRES BIENFAITEURS

ADRIAENSSENS A. Oppermeester - TIELRODE
ALDEWEIRELDT E. Erefregatkapitein - WILRIJK
ARRIGHI D. - KRAAINEM
BAERT H. - HASSELT
BAES M. Eerste Kwartiermeesterchef - OOSTENDE
BAEYENS Ch. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. - HOUTAIN-LE-VAL
BECKERS L. - LEFFINGE
BEKAERT M.-P. - OUDENAARDE
BELLEMANS R. - TUBIZE
BERGEZ J. Capitaine de corvette - BRUGGE
BERO M. - OOSTENDE
BEULEN R. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - VLISSEGEM
BIEBUYCK M. Erefregatkapitein - WAASMUNSTER
BODEN H. Kapitein-ter-zee (R) - OOSTKAMP
BOECKMANS R. - AUDERGHEM
BOFFE A. - BRUXELLES
BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE
BONNEWIJN F. - TERVUREN
BORGHS B. Eerste meester-chef (b.d.) - BREDENE
BOURLET G. Oppermeester chef (b.d.) - GRIMBERGEN
BOYDENS-WOUTERS M. Mevr. Wwe. - OOSTENDE
BRACKE A. Fregatkapitein - DE PINTE
BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - ANTWERPEN
BULCKE R. - TURNHOUT
BUSARD G. Capitaine de vaisseau (e.r.) - ERPS-KWERPS
CAEYZEELE-BERTHELS F. - BOEZINGE
CARLIER L. Erefregatkapitein - PARIS
CEUX J. Flottielje admiraal (b.d.) - OOSTENDE
CHOPRIX S. Capitaine de corvette - BRAINE LE CHATEAU
CLAES-VAN WAES A. - BRUGGE
CLAEYS Ch. - KNOKKE-HEIST
CLAREMBEAUX M. - AYWAILLE
COGGHE C. Eerste Matroos - OOSTENDE
COLLETTE J.-M. Maître principal - OOSTENDE
CORPS ROYAL DES CADETS DE MARINE-NATIONAL - BRUXELLES
CORPS DES CADETS DE MARINE - LIEGE
COURTENS F. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
CUVELIER J. Eerste meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
CUYPERS-WOUTERS C. Mevr. Wwe. - BRUGGE
DANGOTTE J. - BOUSVAL
DEBBAUT A. - OOSTENDE
DE BRUYNE J.-P. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. - BRUXELLES
DECLERCK F. Luitenant-ter-zee - LANGEMARK
DE CLOEDT J.-J. Chevalier - BRUXELLES
DECORTE B. - OOSTENDE
DE CRAMER V. - GENT
DE DECKER J. Fregatkapitein (R) - GENT
de DECKER de BRANDEKEN J.M. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. - BRUXELLES
DEFEYT A. - BRUXELLES
DEHAENE-VERBEKE J.-L. - VILVOORDE
de HEMPTINNE Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. - SERVILLE
DE JONGHE M. Fregatkapitein SBH - ANTWERPEN
DE KIMPE E. - RUPELMONDE
DELAHAYE P. Ereluitenant-ter-zee 1e Kl. - WATERLOO
DE METS A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - VARSENARE
DE MEYER L. - WUUSTWEZEL
DENAUW J.-L. Eerste meester chef - SNELLEGEM
DEPOORTER V. - HOEVENEN
DEROO J. - DESTELBERGEN
DESABLENS J. Premier maître-chef (e.r.) - BRUXELLES
DESAEGER R. - BRAINE-L'ALLEUD
DESMET R. Eerste meester-chef (b.d.) - ANTWERPEN
DESWAENE J.-L. - BRUXELLES
DE VALKENEER F. - WATERLOO
DE VOS J. Kapitein-ter-zee - DAMME
DE WACHTER M. - MERKSEM
DE WACHTER W. - BORGERHOUT
DHONDT A. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
DHONT G. - LIMELETTE
D'HOOGH Ch. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
DUHOUX J.-M. - KNOKKE-HEIST
DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal (b.d.) - OOSTENDE
DUMONT R. - GENT
D'URSEL A. Comte - MOULBAIX
DUSAUCOIS J.-CL. - LESSINES
ECTORS M. Flottielje-admiraal - HOFSTADE
ELLEBOUDT A. Luitenant-ter-zee (R) - HULDENBERG
ESCH P. - BRUXELLES
FAICT M. - BRUGGE
FALASCA A. - CHIEVRES
FILIAERT A. - LAARNE
FILIAERT N.V. - GENT
GACAS J. Vaandrig-ter-zee 2e Kl. - MOERBEKE
GELUYCKENS D. Amiral de flottille (e.r.) - BRUXELLES
GERARD L. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
GHEYSENS G. - ITTERBEEK
GODDAERT M. - EKEREN
GOETHALS W. Flotielje Admiraal - VINKT
GOMAND J.M. - CORTIL-NOIRMONT
GOUSSAERT F Fregatkapitein - ST.-STEVENS-WOLUWE
GROESEMAN M. CPT CRCM - IXELLES
GUILLAUME C. Eerste Kwartiermeesterchef - AUDERGHEM
HACHA Ch. - HERENT
HAP V. Korvetkapitein - ASSEBROEK-BRUGGE 4
HEINEN J.P. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (R) - BRUXELLES
HELLEMANS C. Vaandrig-ter-zee - WILRIJK
HELLEMANS M. Vice-admiraal - ANTWERPEN
HENDERIKS R. Kwartiermeester-chef (b.d.) - BREDENE
HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE
HERBOTS P. - HASSELT
HERMIS - OOSTENDE
HERNOU R. - BRUGGE
HERTELEER W. Admiraal (b.d.) - OOSTENDE
HEUSDENS R. STOUMONT
HOEBEKE E. - ONZE-LIEVE-VROUW-WAVER
HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - OOSTENDE
HOUZEAU DE LEHAIE CL. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. - MONS

HUGET P. Fregatkapitein (R) - ITTERBEEK
HUYLENBROECK P. - HEIST-OP-DEN-BERG
ISTAS G. - BRUGGE
JACOBS C. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - MORTSEL
JACOBS W. Fregatkapitein (R) - WOMMELGEM
JACQUES A. Capitaine de frégate R.Hr. - LASNE
JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM
KONINCKX C. Professor - ANTWERPEN
LAMBRECHT Th. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
LAMBRECHTS L. - STABROEK
LAUWERS R. - ANTWERPEN
LEFEVRE-SEYNAEVE C. - OOSTENDE
LEJUSTE R. - FRASNES-lez-ANVAING
LEKEUX R. - OTTIGNIES
LENOIR F. Capitaine de frégate R.Hr. - LA HULPE
LEVEAU P. Capitaine de frégate R.Hr. - LINKEBEEK
LIENART J.-CL. Capitaine de vaisseau (e.r.) - OOSTENDE
LIPPEVELD L. - ANTWERPEN
LURQUIN-BODENGHIEN J. Mme. Vve. - BRUXELLES
MAES E. Erefregatkapitein - AALST
MAES F. - BRASSCHAAT
MARINE CLUB OOSTENDE - OOSTENDE
MARSIA L. Capitaine de vaisseau - VIRGINAL-SAMME
MASQUELIN J.-J. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
MATHOT A. Capitaine de frégate (R) - HOFSTADE
MEES E. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - OOSTENDE
MICHIELSENS M. Ere Eerstemeester-chef - ST. ANDRIES
MOULART Ph. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
MULTI N.V. - KRUIBEKE
NACHTERGAELE G. - ANTWERPEN
NATIONALE VERENIGING OUDGEDIENDEN ZEEMACHT KEMPEN
NAVDETANT - ANTWERPEN
NYSSEN L. - VERVIERS
PANESI R. - OOSTENDE
PELS A. Kapitein ter lange omvaart - ANTWERPEN
PERMENTIER-SCHALTIN F. - AALST
PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT (BORNEM)
PIERARD R. - JAMBES
PIRONGS P. – OEVEL
POELMAN P. Fregatkapitein (R) - DRONGEN
POULLET E. Vice-admiraal (b.d.) - BRUGGE
PRAET P. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) - DRONGEN
PUTZEYS R. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - OOSTENDE
QUAGHEBEUR M. Erefregatkapitein - OOSTENDE
QUAIRIAUX B. - BRAINE-LE-CHATEAU
RASQUIN R. - BRUXELLES
RASSCHAERT A. Erefregatkapitein - OOSTENDE
RAVET L. - BRUXELLES
REYNIERS O. - Eerste meester-chef (b.d.) - ST. NIKLAAS
RIJCKAERT C. - Fregatkapitein - WILRIJK
ROSIERS J. Amiral de division - BRAINE L'ALLEUD
ROTEN L. - SCHERPENHEUVEL
ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN
SANDRAS Ph. - BREDENE
SAUWEN J. - BRUXELLES
SEBRECHTS M. Capitaine de corvette (R) - BREDENE
SEVERIN R. - BRUXELLES
SIEGERS A. - TURNHOUT
SIMONS J.-M. Eerste meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
SMET R. Professor Kapitein ter Lange Omvaart - KAPELLEN
SOETENS Y. Capitaine de corvette - OOSTENDE
STEVENS-DEWILDE J. - KOKSIJDE
STIENNON D. Maître - HEIST-AAN-ZEE
SUYS S. Korvetkapitein - ASSEBROEK
TAUBER G. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (e.r.) - TERVUREN
TERPOUGOFF A. - LA HULPE
THE NELSON SWEEPER - TIENEN
THIBAUT DE MAISIERES Ch. Amiral de division (R) - BRAINE L'ALLEUD
THYS R. - EDEGEM
TOREMANS G. - KESSEL-LO
TRUSSART B. - BRUXELLES
VAN AVERMAET-GERMONPRE M. Wwe Erefregatkapitein OOSTENDE
VAN BELLINGEN R. - COURCELLES
VAN BOECKEL C. Capitaine de corvette (e.r.) - LASNE
VAN BUSSEL M. Fregatkapitein - GENT
VAN CAMPENHOUT R. Capitaine de corvette (R) - COURT ST. ETIENNE
VAN DE GINSTE J. - ASSEBROEK
VANDENBERGHE F. - MUIZEN
VAN DEN BRANDE G. Korvetkapitein (R) - LIER
VAN DEN BULCK P. Fregatkapitein (R) - ANTWERPEN
VAN DEN STEENE W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) - MECHELEN
VAN DER BEKEN - BOUSSU
VANDERBEKEN Ch. - ITTERBEEK
VANDERPERREN F. Korporaal Chef (b.d.) - STERREBEEK- ZAVENTEM
VANDERSTAPPEN R. Erefregatkapitein - KEERBERGEN
VAN DE VELDE D. - BRUXELLES
VAN DE WALLE B.Erefregatkapitein - CONCARNEAU FINISTERE
(+)VANDOMMELE H. Kwartiermeester (b.d.) - IZEGEM
VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) - ANTWERPEN
VANLERBERGHE G. Capitaine de vaisseau (R) - OOSTKAMP
VAN NECK D. - AALST
VANOVERBEKE-BAUWENS Ph. Fregatkapitein - BOVEKERKE
VERBOUW K. Korvetkapitein - RUDDERVOORDE
VERENIGING OUDGEDIENDEN VAN DE ZEEMACHT - ANTWERPEN
VERRIEST H. Mevr. - OOSTKAMP
VERSTRAETE L. - ST. PIETERS WOLUWE
VOGELS A. Eerste meester-chef (b.d.) - GENT
VOITH S.A. - BRUXELLES
VRIENDENKRING GEPENSIONNEERDEN ZEEMACHT - OOSTENDE
WARNAUTS P. Amiral de division - BRUGGE
WYNSBERGHE J. Geneesheer Luitenant-kolonel - BRUGGE
YACHT CLUB DE LA HAUTE MEUSE ASBL - WAULSORT
YACHT CLUB DE LA HAUTE SAMBRE - LANDELIES
ZEILCLUB MARINE - OOSTENDE

Afgesloten op datum van 6 september 2004
Clôturé à la date du 6 septembre 2004

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

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

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

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

EADS Defence & Security Systems Belgium NV

Siemenslaan 16
B-8020 Oostkamp

Phone: +32 (0) 50.831-802
Fax: +32 (0) 50.831-803

de@eads.com
www.eads.com

EADS