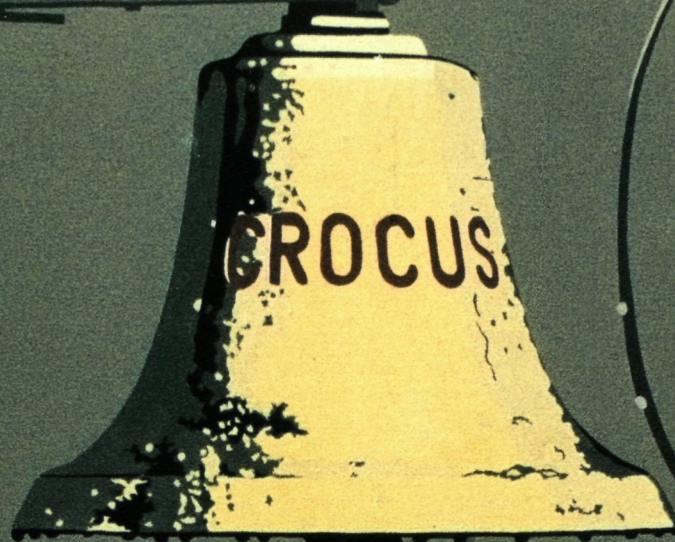


NEPTUNUS

MARINE

DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT- REVUE MARITIME TRIMESTRIELLE
47e jaargang - 47e année nr 277/4e trimester - 4e trimestre 2004



Reisverhaal van de
Hoogzeemijnenveger
M904 De Brouwer

Le débarquement
de Normandie

Légion d'Honneur

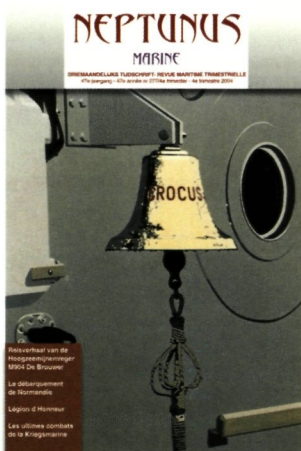
Les ultimes combats
de la Kriegsmarine



"NEPTUNUS"

Driemaandelijks maritiem tijdschrift
Revue maritime trimestrielle

47e jaargang - 47e année
nr. 277 - 2004/4



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

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

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

Hoofredacteur - Rédacteur en chef
J.-C. Vanbostal

Lay-out
K. De Deyne

Vertaling, verbetering - Traduction, correction
J. Boesmans

Publiciteitswerving - Service publicité
C. Cappon

Raad van Beheer - Conseil d'Administration

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

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 ©

**Reisverhaal van de Hoogzeemijnenveger
M904 De Brouwer**

door IOM (b.d.) H. De Scheemaeker 195

**Armements ostendais et à Nieuport
au XIXème siècle (XIV)**

par A. Delporte 202

Onze loodsboten van 1830 tot heden (slot)

door R.F. Coulier 206

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

par CPV (hre) J.- C. Liénart 213

Info Marine

door/par J.-C. Vanbostal 218

Afgaande wacht van een «boegbeeld»

door S.v.R. 233

Il y a 60 ans

Les ultimes combats de la Kriegsmarine

par †P. Eygenraam 235

**Seminarie 'Shallow Tempest 2004' brengt
MCM-specialisten en Havenautoriteiten
samen bij Eguermin**

door G.A.H. Toremans 237

**A Anvers l'annuel hommage aux marins morts
en 1914-18 et 1940-45**

par †P. Eygenraam 238

Légion d'Honneur

door J.-C. Vanbostal 239

Le débarquement de Normandie

Par CPV (hre) J.-C. Liénart 246

Nice to know

252

**Kroniek van het personeel
Chronique du personnel**

253

**Aanleggen van vreemde militaire schepen in België
Escalaes de navires militaires étrangers en Belgique**

254

**INHOUD
SOMMAIRE**



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



SOCIALE DIENST
SERVICE SOCIAL

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



WINKELS
MAGASINS

van het Ministerie
van Landsverdediging

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



VAKANTIES
VACANCES

du Ministère
de la Défense

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



FAMILIE-JEUGD
FAMILLE-JEUNESSE

CDSCA
Kwartier Koningin Astrid
Bruynstraat 1 - 1120 Brussel



HUISVESTING
LOGEMENTS

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

Reisverhaal van de Hoogzeemijnenveger M904 De Brouwer (I)

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

Dit reisverhaal werd door mij opgesteld in 1988, drieëndertig jaar na de reis: het is de som van de ervaringen die ik als secretaris (scrivener) van de De Brouwer heb opgedaan en die door mij zorgvuldig werden opgetekend en bewaard.

Op basis van mijn brieven, nota's en herinneringen heb ik dit reisverhaal geschreven en tezelfdertijd opnieuw beleefd. Het is enkel de tijd die de scherpe hoeken heeft afgerond.

Ter gelegenheid van de 4de samenkomst op 2 september 1995 van de officieren, onderofficieren en bemanningsleden van de De Brouwer —en tevens de 40ste verjaardag van die bewuste reis— heb ik besloten mijn reisverhaal te herwerken en in boekvorm vast te leggen.

Ik draag dit verhaal op aan mijn vrienden van toen, aan hen die ons in de loop van de voorbije jaren hebben verlaten en in het bijzonder aan mijn kleinkinderen Gwenaël, Gaëtan en Gaël die deze periode uit het leven van hun opa niet hebben gekend.

Met mijn dank aan mijn echtgenote voor haar niet aflatende steun.

Oppermeester (b.d.) H. De Scheemaeker

Van Oostende naar Banana

Het vertrek uit Oostende

BP/ZM nr 37/55: Collectieve mutatie: 12 apr 1955 - 'De Brouwer' gaat over van CMM/Ost naar CMM/Bana

Dinsdag 12 april

16.00 : afmeren uit het Handelsdok te Oostende en de schutsluis in. Tijdens het schutten heeft nog vlug een zeer belangrijke mutatie plaats: de 'kok' wordt vervangen door QMT Clarissen.

16.45: vertrek uit de schutssluis.



Wij verlaten de haven van Oostende met bestemming Portsmouth.



Wij verlaten de haven met bestemming Portsmouth. Familieleden en vrienden wuiven ons uit. De reis naar Banana is begonnen! Het weer is goed, een lichte nevel hangt boven de zee. Daag Oostende, tot over enkele maanden!

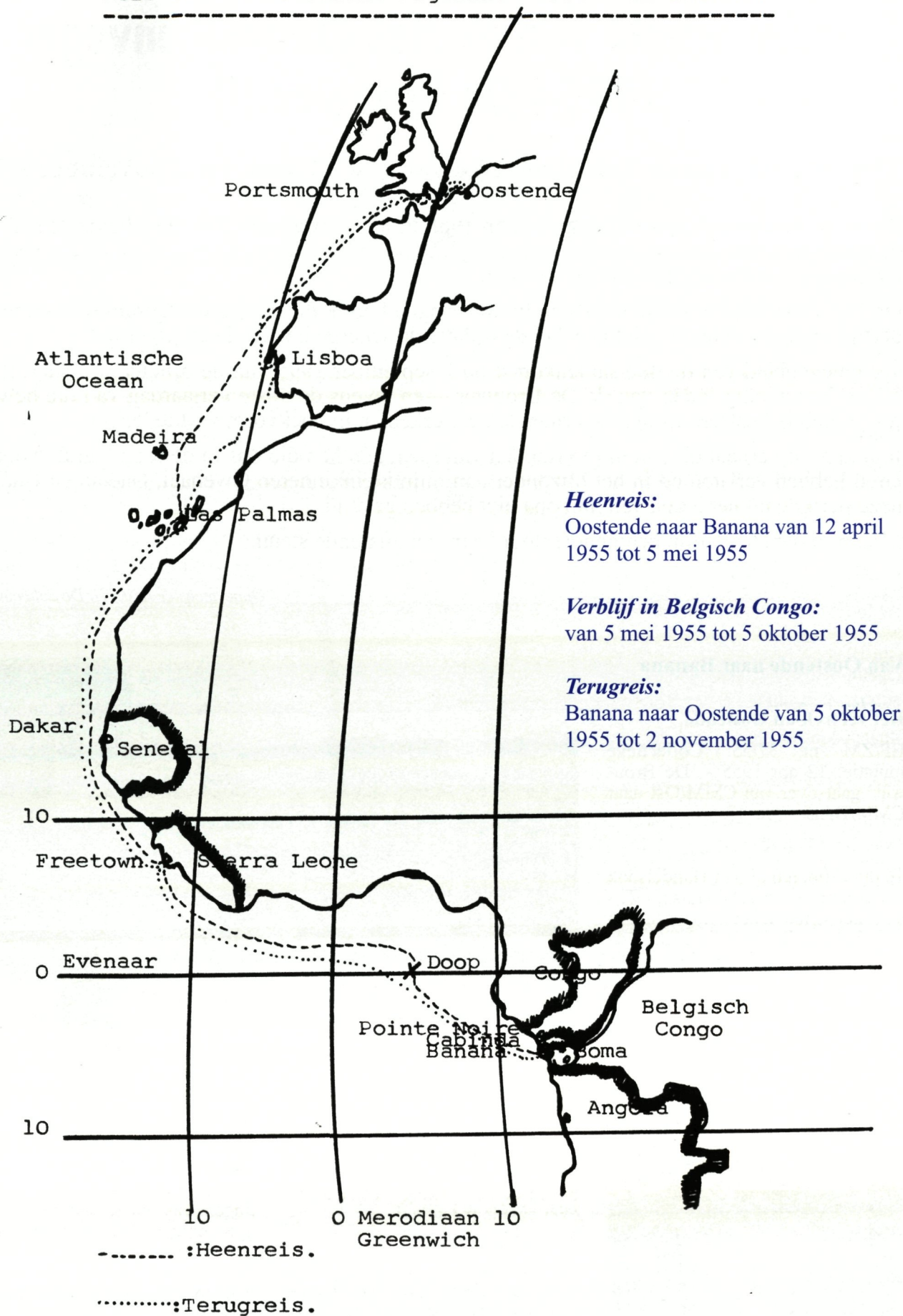
Woensdag 13 april

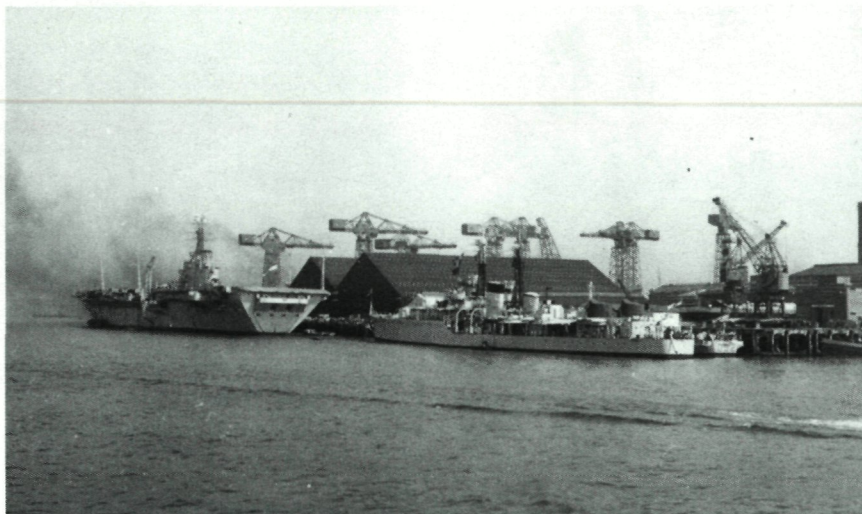
Na een kalme nacht zijn we deze morgen aangekomen ter hoogte van het eiland Wight. We gaan

voor anker in afwachting dat wij de haven mogen binnenlopen.

13.45: ankerploeg op het voordek, 'anker op' en we lopen Portsmouth binnen. Aldaar moeten herstellingen uitgevoerd worden aan het gyrocompas; de werkzaamheden zullen een ganse dag in beslag nemen. Bij gebrek aan Engelse ponden blijven wij maar braafjes aan boord.

Reis van de Koloniale Algerine "M904 -"DE BROUWER"





Zicht op de haven van Portsmouth

Donderdag 14 april

Om 11.00 wordt er losgegooid en wij verlaten Portsmouth met bestemming Las Palmas. Het weer in het Kanaal is kalm. Wij blijven de ganse morgen langs de kust van Engeland doorstomen. Het scheepvaartverkeer is hier zeer druk. In de loop van de namiddag richten wij de boeg naar de beruchte Golf van Biskaje waar wij morgenvroeg tegen 04.00 zullen aankomen.

Vrijdag 15 april

Zoals voorzien zijn wij in de vroege morgen de Golf van Biskaje ingevaren. De doortocht duurt ongeveer 30 uur. Tot aan het ontbijt verloopt alles goed. Het is buiten niet al te best, de zee is ruw en er staat een flinke wind. Het schip slingert van links naar rechts en duikt met het voorschip regelmatig in de golven. De gevolgen laten niet op zich wachten: bijna iedereen heeft te



Zicht op een koloniaal schip.



KMT Godfrine en KMT J. Deward aan het werk op dek.

kampen met zeeziekte. Ik behoor niet tot de uitblinkers en al heel vlug gaat mijn ontbijt naar de vissen. Ik voel mij helemaal niet lekker, mijn hoofd is zwaar en ik heb een slechte smaak in de mond maar ik heb geluk: ik heb geen zeedienst en kan mij bijgevolg terugtrekken in mijn bureeltje. Voor het middag- en het avondmaal heb ik maar bedankt.

Zaterdag 16 april

Deze morgen rond de klok van tien hebben wij de Golf verlaten. De zeeziekte van gisteren is verdwenen samen met het ruwe weer. Dit is best te merken tijdens het middagmaal in de PO's mess; iedereen die niet van wacht is, is tegenwoordig. Wij zijn nu op de hoogte van de Portugese kust. Het weer is merklijk verbeterd en de temperatuur

is al gevoelig gestegen. In de loop van de dag krijgen we het gezelschap van enkele bruinvissen. Mijn dagtaak bestaat in het herschilderen van het Captain's office.

Laat in de namiddag verlaten wij Europa en varen we de Atlantische Oceaan op. De avondschemering valt vlug in, de wind is wat opgestoken en de De Brouwer wiegt zachtjes op de lange deining van de oceaan. De mensen met vrij wacht worden zachtjes in hun hangmat of locker in slaap gewiegd.

Zondag 17 april

Vandaag eerste zondag op zee. Het weer is betrokken en men heeft de indruk dat het zal gaan regenen,

maar het blijft bij een dreiging. Daar wij buiten de normale scheepvaartroute varen is het verkeer uiterst gering. Wij vorderen met een snelheid van ± 14 knopen en houden een koers aan van 198° . Het moreel in de PO's mess is goed en verbetert nog door de inspanningen van onze kok Clarissen: het menu voor deze dag bestaat uit 'kip met sla, zure eiersaus (mayonaise) en frieten'. De schade ingevolge zeeziekte wordt vlug ingehaald en er wordt aan tafel flink gebunkerd.

Maandag 18 april

$33^\circ 8'$ ZB. Het weer is terug in topvorm: een blauwe en kalme oceaan, een staalblauwe hemel met een lekker warm zonnetje. We beginnen stilaan wat meer kleur te krijgen. Voor het eerst sinds lang

hebben we bezoek van enkele vogels; ze zijn neergestreken op de mast. Er is waarschijnlijk land in de nabijheid. Inderdaad, in de namiddag rond 15.00 zien wij aan stuurboordzijde het eiland Madeira opdoemen. Maar wij laten Madeira links liggen en zetten koers naar onze eerste aanleghaven Las Palmas. Wij hopen er morgen in de loop van de dag aan te komen voor een driedaags bezoek.

Onze eerste aanleghaven: Las Palmas

Dinsdag 19 april

Vandaag gaat de klok één uur achteruit, zodat we nu al een verschil hebben van twee uur met België. Het is ongeveer 08.15 als wij de eerste bergtoppen van Gran Canaria zien oprijzen uit de oceaan. Het duurt nog twee uur voor wij het eiland duidelijk kunnen onderscheiden. De koers wordt 181° en wij stomen recht op het eiland af.

11.00: havenstatie – 11.15: loods aan boord. Wij krijgen een mooi zicht op de stad Las Palmas die zich volledig uitstrekt rond de baai. Het is ongeveer 12.00 als wij vastliggen aan de kade en er is al een verlofgangerssloep voorzien voor 14.00.

Het middaguur vliegt voorbij en om 14.00 staan wij paraat om de wal op te gaan. De stad bestaat uit de havenwijk Puerto de la Cruz, de stad Las Palmas en de oude in koloniale stijl gebouwde wijk Vegueta. Wij verkennen de stad en kijken uit om enkele souvenirs tegen de laagste prijs te kopen. Al spoedig



Souvenirs!!

zijn we geladen als muilezels maar gelukkig kunnen we gebruik maken van onze gidsen. Moe en hongerig keren wij tegen 18.00 terug aan boord voor het avondmaal.

Om 18.30 gaan we terug de stad in. Wij bezoeken enkele bars en maken kennis met een Spanjaard die luistert naar de naam Juan. Hij wordt onze gids en zal ons begeleiden om de avond zo gezellig mogelijk door te brengen. Hij troont ons mee naar de hondenkoersen en laat ons daarna een der mooiste en grootste hotels van Las Palmas, het Gran Hotel del Parque, bezoeken. Het zal ongeveer 23.30 zijn als wij gezond en wel terug in de haven zijn. Tijdens ons uitstapje in de stad is er een Belgisch koopvaardijship uit Antwerpen afgemeerd vlak vóór de De Brouwer. Wij worden uitgenodigd aan boord om het stof van de stad met enkele glazen bier weg

te spoelen. De tijd vliegt zeer vlug voorbij, wij zetten het op een loopje maar komen toch te laat aan boord: de klok wijst 00.30 wat betekent dat wij een half uur te laat zijn.

Woensdag 20 april

De eerste officiële aanleghaven heeft een slechte invloed op ons: niet minder dan 27 collega's staan voor verschillende redenen op het verslag van de commandant. Wegens het officieel karakter van ons bezoek zijn er plechtigheden gepland in de stad en is het onmogelijk om te verschijnen vóór de groene tafel (verslag), maar de Pacha heeft de nodige maatregelen getroffen: wij zijn allen de ganse dag aan boord geconsigneerd!

Donderdag 21 april

Om 11.00 brengen de Gouverneur en de Militaire Attaché voor Luchtvaart en Zeewezen een tegenbezoek aan onze Commandant. Zij wensen ons een behouden vaart toe en tegen de klok van twaalf is de plechtigheid afgelopen.

Na het middagmaal rest ons niet veel tijd meer om uit te rusten. Om 13.30 havenstatie en om 13.45 worden de trossen losgegooid. Langzaam verlaat de De Brouwer de baai van Las Palmas. Het weer is opperbest, de temperatuur is opgelopen tot 25° en het is bijna windstil. In de late namiddag is Las Palmas uit het zicht verdwenen en zetten wij koers naar het Afrikaanse vasteland, waar wij op officieel bezoek gaan naar de havenstad Freetown, de hoofdstad van Sierra Leone.



Zicht op Las Palmas



V.l.n.r. KMT F. Verhoeven, KMT De Scheemaeker,? en KMT Clarissen.

Wij zijn aan de tweede etappe begonnen. Van Las Palmas naar Freetown

Vrijdag 22 april

Op zee en op het verslag van de commandant met als tenlastelegging: 'Heeft zijn eenheid 30 minuten te laat vervoegd'. Uitspraak: vier dagen kwartierarrest.

Deze middag het gezelschap gekregen van een school bruinvissen die kriskras vóór de boeg van het schip zwemmen. Het is een mooi en grappig zicht om hen uit het water te zien springen juist vóór de boeg. Dit is de enige afwisseling die wij op zee te zien krijgen.

Zaterdag 23 april

Vandaag zijn wij, conform de bepalingen van de Zeemacht, in de tropen aangekomen. De tropen-routine wordt dan ook van kracht. Zij ziet er als volgt uit: 05.00 wekken – 11.00 einde werk – 12.00 middagmaal – van 13.05 tot 15.05 verplichte siësta – vanaf 15.05 alles wegbergen en dek nat-sproeien tegen de warmte – 17.45 avondmaal; daarna is men vrij, tenzij men wacht moet lopen (voor mij geen probleem want ik ben een 'dagman').

Tegen de avond bevinden wij ons tussen de de Kaapverdische eilan-

den en de kust van Senegal. Deze nacht draaien wij om het hoekje van Afrika; wij zijn dan ongeveer in de helft van onze heenreis.

Zondag 24 april

Tweede zondag op zee. De snelheid wordt verminderd en één stookplaats wordt stilgelegd. Wij houden een koers aan van 180°. De wind is veranderlijk en de oceaan lijkt wel verlaten; al wat men te zien krijgt is water en een stralende zon aan de blauwe hemel.

Het is een periode van heimwee om in alle stilte —voor zover dat mogelijk is— naar huis te verlangen en om brieven te schrijven. Hoe voelt men zich op zulke dag? Dat kan best weergegeven worden met enkele verzen van een onbekende dichter:

*"'k Vaar naar 't verre zuiden,
met veel mensen om me heen.
Niet één die me kan troosten,
Zonder jou ben ik alleen"*

Maandag 25 april

Om 03.30 op koers 117°. De buitentemperatuur is flink gestegen; zowel overdag als 's nachts schommelt ze tussen de 30 en de 35 graden. Deze morgen hebben we de eerste vliegende vissen gevonden op het dek; zij werden misleid door de verlichting op het achterdek en

belandden zo op het laag achterdek waar zij roemloos stierven. Deze wonderlijke vissen, zilverkleurig met twee lange voorvinnen, vliegen tussen twee golven over het golfdal; je ziet ze uit een golf springen om dan weg te duiken in de aankomende golf.

De snelheid wordt verminderd tot 9 knopen; wij mogen niet te vroeg aankomen in de tweede aanleghaven. Om 12.20 bevinden wij ons in volgende positie: 10°07'N-16°18'W. Deze positie is dicht bij de Afrikaanse kust en wij zullen waarschijnlijk morgen aankomen in Freetown.



De spirit aan boord is goed; het eten is lekker, enkel het drinkwater is gerantsoeneerd.

Bijna de ganse dag hebben we het gezelschap van bruinvissen.

Wordt vervolgd

IOM (b.d.) H. De Scheemaeker

De bemanning van de M904 De Brouwer



¹ Niet op foto

² Lijst is onvolledig

Officieren (op eerste rij vlnr):

ASP(T) Beirens G. (Chef-Mach.), ASP Lauweryns (Dek- Huishouding), ASP Nevens T. (Dek-Artillerie & Administratie), 1LV Defrenne J. (Bevelhebber), EDV Collard Ch. (Dek-1^{ste} Officier), ASP Crepin (Dek-Navigatie), ASP Billiouw R. (Geneesheer), 1MC/KRO Boulvin Cl. (Mach.), ASP Cornelis¹ (Dek-Asdic)

Onderofficieren² en bemanning:

1MR Danniaux (Coxswain), 1MR Simons J-M (Boatswain), 1MR Fouquet R. (Chef-Elektricien), MTR Meunier P. (Chef-Seiner), MTR D'Hondt G. (Timmerman), MTR Cocaiko (Elektricien), MTR Brasseur (Mach.), MTR Bovy S. (Mach.), QMT Van Wesemael, 1MT Dewasme Cl., MTR Jonckheere (Chef-Telegrafist), QMT Rubay (Telegrafist), QMT Paspont G. (Mach.), QMT Vanderhoeven F. (Mach.), QMT Godefrine L. (Bewapening), QMT Clarissen (Chef-Kok), QMT Delanghe (Appro), QMT De Scheemaeker H. (Administratie), 1MT Jacquemin M. (Appro), MAT Duriau O.

Kenmerken

- Bouw	: Scheepswerf Harland & Wolff, Belfast (Noord-Ierland)
- Klasse	: Algerine Type F. S. E.
- Waterverplaatsing	: 940 ton (leeg) – 1225 ton (geladen)
- Afmetingen	: Lengte 64,76 m – Breedte 10,81 m – Diepgang 3 m
- Vermogen	: 2000 pk
- Snelheid	: 16 knopen ($\pm$ 29 km)
- Actieradius	: 4000 mijlen tegen 10 knopen
- Brandstofvoorraad	: 235 ton stookolie
- Bewapening	: 1 kanon van 4 duim en 4 Boforskanonnen van 40 mm
- Bemanning	: 9 officieren, 37 onderofficieren en 55 matrozen

Korte historie

- Kiellegging op 22 september 1942
- Tewaterlating op 20 april 1943
- Meter : Mrs. F. Jouston
- HMS **Spanker** (M226) van 1943 tot 1953
- In 1953 overgedragen aan de Belgische Zeemacht
- Op 25 juni 1953 herdoopt tot **De Brouwer**
- Laatste maal in de vaart gekomen op 2 oktober 1959



- Uit de vaart genomen op 18 december 1961
- Verkocht op 5 december 1967 voor de prijs van 2.066.000 BEF

NORTHROP GRUMMAN Electronic Systems

Sperry Marine



Noorderlaan 96
2030 Antwerpen 3



C PLATH T: +32 3 233 14 33
F: +32 3 225 05 53

KODEN

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



Turbo's Hoet



Uw Turbospecialist
Votre spécialiste Turbo
Ihre Turbospezialist

GARRETT



HOLSET



IHI

MITSUBISHI

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

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

Armements ostendais et à Nieuport au XIXème siècle (XIV)

L'ÉPOQUE IMMÉDIATEMENT APRÈS NOTRE INDÉPENDANCE

LA PÉRIODE 1841-49

La période des années 40 est intéressante à plusieurs points de vue mais nous devons à nouveau constater que la situation politico-économique du pays n'aura qu'un impact limité à la côte et en particulier sur le développement quasi linéaire de nos armements ostendais. Nous avons déjà indiqué que les premières tentatives coloniales ne les concernèrent pas. En 1845-48, notre commerce était faible, l'industrie paralysée et la production agricole déficitaire du fait de la maladie de la pomme de terre et d'une épidémie de typhus; 1848 fut une année de famine en Flandre et le pays souffrait d'une nouvelle épidémie, le choléra.

Mais la marine marchande belge, tellement affligée par la perte de ses débouchés commerciaux lors de la scission d'avec la Hollande, était reconstituée dès 1840. Elle comptait à ce moment 162 navires de mer dont 20% étaient ostendais. Au premier janvier 1849, Ostende n'avait plus que 25 navires, à comparer à son record de 33, mais ils représentaient encore plus de 16% de la flotte belge. Notons cependant que nous ne comptons pas dans ces chiffres les premières malles mises en service entre

Ostende et Douvres. La première, baptisée ironiquement CHEMIN DE FER, qui avait été construite en Angleterre, prit son premier départ le 3 mars 1846; les deux suivantes, VILLE D'OSTENDE et VILLE DE BRUGES, furent des constructions de Cockerill. Cette histoire n'est pas intégrée dans notre étude, les navires de cette ligne postale dépendant alors de l'État.

Pour en finir avec les statistiques, notons encore que 50 % de la totalité des navires de mer ostendais avait été mis en service avant 1840. Pendant la période que nous abordons dans ce chapitre, plusieurs des petits armements évoqués précédemment disparaissent: Cousin, De Bal, De Potter, Bauwens, De Broeck, De Zetter, Vacke-De Knuyt, et même certains des plus récents tels que Nefors et Consalies. Mais d'autres se maintenaient encore comme Claeys, De Coster, Hooker, Delpierre, Mc. Lagan et De Brouwer. Quant à Pieters, nous avons vu qu'il se déplaça à Anvers. La «relève des petits» sera assurée par deux nouveaux grands armements qui se constitueront au cours de cette décennie: Duclos-Assandri et Van Cuyt. Par ailleurs, Van Iseghem continuait à agrandir sa flotte de même que Serruys, mais ce dernier était alors plus actif à Rotterdam.

En parallèle, une série de nouveaux petits armements d'un seul navire, typiquement la propriété de leur capitaine, verra le jour à partir de 1841: Baroen, Hogben, Breynaert, Lefèvre, Philips, Fox, Briex et Morisson. De même, De Boninge arma 2 petits navires; il constitue une transition idéale ici vers les aspects de la pêche que nous abordons pendant quelques lignes.

La pêche pendant les années 1840-49

Plusieurs des noms que nous évoquons dans ce paragraphe l'ont déjà été au cours des chapitres précédents. En 1842, Ostende comptait une centaine de bateaux de pêche, ce qui représentait une population de quelque 600 pêcheurs. Notons à nouveau quelques adresses qui nous sont données par les almanachs: Delpierre, au n° 23 de la Petite Rue de l'Église; Van Cleempoel, Place d'Armes, 20; Vander Leeps et Baroen, respectivement aux numéros 2 et 10 de la rue St. Thomas.

Pour la période 1845-48, qui est celle pour laquelle nous avons trouvé le plus de documentation, reprenons quelques armateurs et le nombre de leurs navires au 31 décembre 1845: et tout d'abord J. De Boninge qui mérite une men-

tion spéciale avec 25 bateaux; avec 7 bateaux: V. A. Baroen; avec 5 bateaux: Valcke-Van Hercke et De Zutter & C^o; avec 4 bateaux: H. Lefevère, Em. De Brouwere (sic) et J. Van Imschoot; avec 3 bateaux: H. Delpierre & C^o et G. Royon & C^o; avec deux bateaux: D. Lanczweert. Et enfin, une série d'armements à un seul bateau, mais dont le nom nous importe: la Veuve J. Bauwens, C. Van der Heyde & C^o, J. De Graeve, T. Van Iseghem, M. Pieters, Frigeman Depotter, Ch. Lefevère et Van der Zweep & C^o.

Au cours de ces 3 années, V. A. Baroen & C^o transféra 4 bateaux à J. De Boninge qui acquit par ailleurs encore 2 nouveaux bateaux; H. Lefevère acquit 1 nouveau bateau, mais il perdit corps et biens en 1845 (capitaine F. Durand) le NEPTUNUS de 42 tonnes parti le 30 août pour la pêche à la morue d'hiver au Dogger Bank; et enfin, M. Pieters acquit 1 nouveau bateau.

Profitons de ce passage consacré à la pêche pour évoquer quelques noms des patrons engagés par certains de ces armateurs sur leurs barques pendant la période 1845-48. Chez De Boninge, nous trouvons E. Termote sur la FORTUIN de 36 tonnes et B. Vroome, qui avait fait ses débuts chez Valcke.

Puis toute une série de marins du nom Ghillegodt, mais dont nous ne connaissons que les initiales: «P.» chez Van Imschoot (nous savons qu'un certain F. Ghillegodt fut capitaine du PRINCE PHILIPPE de Van Iseghem entre 1866 et 1868, et un autre P. Ghillegodt, du PROPHÈTE de Louis Carbon, armateur ostendais, entre 1856 et 59). Nous trouvons encore un Ghillegodt sur le sloop TWEE GEBROEDERS chez De Boninge en 1847, chez Auguste Pede en 1879-80 (goélette MEDEA) et V. Ghillegodt, capitaine du VIGILANT de Denduyts. Pendant la décennie suivante, notons encore deux noms d'armateurs à la pêche qui firent partie de la chambre de commerce: Th. Hamman et Charles Liebaert que nous avons déjà évoqué.

À Nieuport, de 1845 à 1848, c'est Louis Meyne qui armait presque la moitié des navires de pêche: EENDRAGT de 54 tonnes, NEPTUNUS de 53 tonnes et VRIENDSCHAP de 45 tonnes.



Et la navigation intérieure

Nous profitons encore de cette longue parenthèse consacrée à la pêche pour évoquer également la navigation intérieure. Nous nous sommes en effet posé la question de savoir s'il faisait un sens d'avoir de tels navires à la côte. Souvenons nous que des armateurs de la première heure avaient mis en service des bélandres, navires polyvalents par excellence. Nous ne sommes donc pas complètement étonnés d'en trouver quelques-uns dans les années quarante, dont 4 «westerlings» appartenant aux capitaines F. De Vos, Ch. Van Vlamerting, P. Leersneider et J. De Zorger. Le premier, F. De Vos, armait encore un grand pleit de rivière, le CASINO de 170 tonnes. En plus des cinq bateaux précités, notons encore un petit pleit de 66 tonnes, JONGE CORNELIA, du «capitaine H. Zeeuwen», au sujet duquel nous aurons l'occasion de revenir, et un otter de 65 tonnes, la ROSALIE du capitaine J. De Jong.

Revue des armements nouveaux

Alors que les importations principales à Anvers étaient pendant cette période le café, le coton, les cuirs et laines, le tabac et les froments, seigle, avoine et orge, les importations ostendaises étaient plus spécifiques. Diversifiées au cours de la décennie précédente, elles devinrent principalement le sel, indispensable à l'industrie poissonnière, mais encore du grain, du liège ou des fruits. Avec l'Angleterre, on exportait encore beaucoup d'écorces ou même du lin, et on commençait à

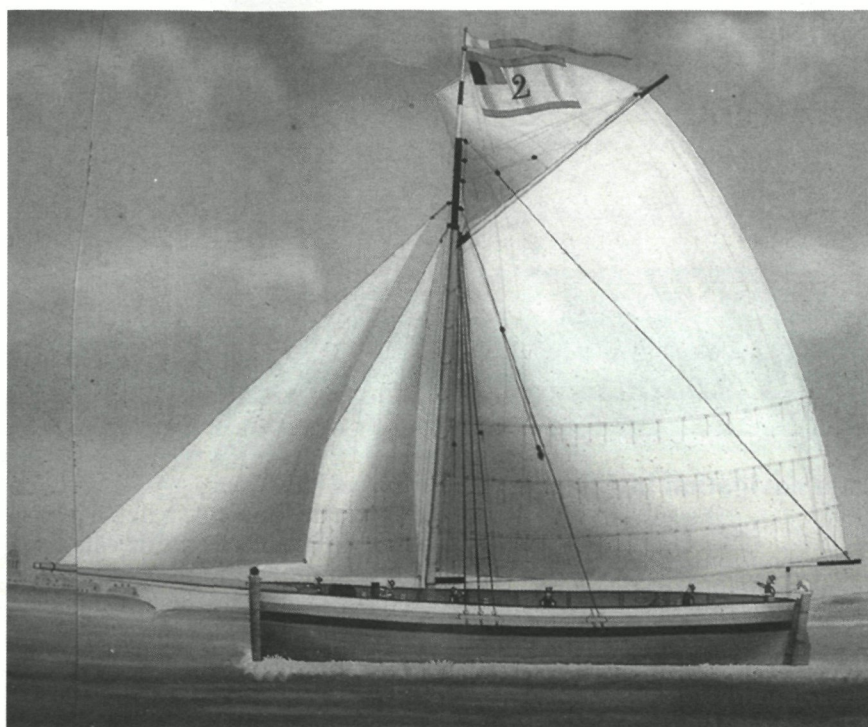
ramener du guano. À Anvers, on importa de l'huile de baleine jusque vers 1845, puis ce type de cargaison régressa, pour être remplacé par le pétrole à partir de 1862. De même, les importations de potasse diminuèrent sensiblement à partir de 1850. Par contre, la grande expansion des importations de riz date de 1849, tandis que celles du bois de construction ne démarra que vers les années 60.

Nous pouvons maintenant passer aux monographies concernant la série d'armements qui se créèrent au cours de cette période. Mais commençons à nouveau par un cas à la fois «ambigu» et très intéressant: Fourny.

Les capitaines Fourny: Ostende? et Bruges

Il y a une certaine ambiguïté quant à la ville où était installé cet armateur à l'origine. A notre sens, le capitaine J. B. Fourny, le père, était établi à Ostende, peut-être jusqu'en 1845, et ce seraient ses enfants qui s'établirent plus tard à Bruges et y créèrent l'armement «Fourny, Frères & Soeurs», dont nous n'avons trouvé la première référence qu'en 1852.

Une première référence à ce nom est faite par l'assureur Morel, qui dit J. Fourny armateur des navires AIGLE et CHEMIN DE FER, en 1838. Mais nous n'avons pas trouvé d'autre document qui confirme ceci. Le premier navire retrouvé comme appartenant au capitaine Fourny fut le RAPIDE, repris à l'armement ostendais B. Hooker, en 1840. Le RAPIDE disparaît des listes du Bureau Véritas en 1845, année de l'acquisition par J. Fourny, qui y



Exemple de sloop anversoïs (1860).

est alors repris à Bruges, d'un autre sloop, le RÔDEUR. Celui-ci navigua, commandé par le capitaine J. Fourny, jusqu'au 7 décembre 1847, quand il s'échoua près de Dunbar.

En 1848, l'armement Fourny acquit encore un sloop, le RAPIDE, deuxième du nom, construit cette année à Gand, sans doute chez de Landscheere. Nous lui trouvons par exemple des voyages vers Glasgow ou Séville; son capitaine fut J. B. Fourny. En 1849, ce dernier reprit le pleit JONGE ANTONIUS du capitaine Van Overlaet, décédé à son bord à Flessingue, le 15 ou le 20 juillet.

Ce dernier navire fut sans doute revendu peu après, et sans doute pour être démolé, car il n'apparaît plus aux listes officielles après 1850. Nous savons que le pleit JONGE ANTONIUS, appartenant toujours au capitaine Fourny et qui avait été mis en mer à Flessingue le 20 novembre 1849, commandé par le capitaine Borchers, talonna fortement le lendemain sur les Noorder Rassen par un temps brumeux. Le 23 novembre, les journaux nous apprennent que le navire avait coulé «peu de temps après à l'entrée du Deurloo», et que son équipage fut sauvé par le navire pilote belge n° 3. Un journal daté du 30 août 1849 dit encore que Fourny

avait «deux bateaux de pêche»; comme nous n'avons trouvé aucune embarcation de ce type enregistrée à son nom au début de cette année, nous en déduisons que les navires de l'armement, en fonction de la saison ou des opportunités, étaient sans doute affectés soit à la pêche, soit au petit cabotage.

En 1852, J. Fourny reprit encore l'UNION du capitaine E. Morisson, fils; en août, il livra à Anvers 105 tonnes de hareng, «premiers produits de la pêche de notre armateur», mais ce dernier sloop fut porté disparu peu après le 5 octobre 1852, après avoir quitté Margate pour Ostende. Il ne resta alors à l'armement plus que le RAPIDE (2). Fait unique dans notre histoire maritime, le navire éprouva la mort de ses deux capitaines, le père et le fils. D'abord, c'est le père qui décéda à bord de son navire, le 3 octobre 1856, à Constantinople, alors qu'il se préparait à revenir à Bruges. Le RAPIDE avait été affrété depuis le 30 mars 1855 pour aller ravitailler les armées alliées à Malte, Constantinople et Balaklava, pendant la guerre de Crimée. En 1859, notons encore un incident cocasse: on lui tira dessus au canon du fort de Tarifa, parce que le navire n'avait pas répondu au salut (ce trop frêle navire ne portait évidemment

pas de canon). Le 12 mars 1860, le RAPIDE s'échoua pendant la nuit sur le Filey Brigg, en route de Bruges vers Leith avec des fèves; une partie de la cargaison fut jetée par dessus bord et une autre recueillie par une chaloupe de pêche. Le navire fut relevé à la marée du lendemain; il se trouvait le 15 dans la baie et entra dans le port à la marée suivante. Le 11 mai, le capitaine Fourny s'échoua au matin sur le Corton Sand à Lowestoft, en route de Hull vers Ostende avec du charbon; il put se remettre à flot l'après-midi et fut conduit en rade. Notons enfin qu'il amena en septembre du hareng pour Duclos-Assandri, fait qui tente à confirmer notre hypothèse de la double affectation du petit navire.

Quatre ans après le décès du capitaine Fourny «père», le 4 novembre 1860 vers 23 heures, lors d'une tempête au cours de laquelle le RAPIDE s'échoua sur la Hersey Beach lors d'un voyage de Sunderland à Séville, le capitaine Fourny fils fut lancé contre le bastingage de son navire par un coup de mer qui le tua; son second succomba lui aussi au cours de ce naufrage, comme suite aux fatigues éprouvées pendant cet effroyable incident. On apprit le 8 novembre que l'équipage rescapé avait été rapatrié à Ostende par le sloop belge YACHT CLUB, entré la veille au soir venant de Yarmouth. Le RAPIDE fut déclaré perte totale le 16 novembre. Entre-temps, le cadavre du capitaine Fourny, retrouvé à la côte, avait été enterré.

A. Baroen & C^o

Alors que nous avons trouvé la «maison V. A. Baroen» sise 10 rue St. Thomas à Ostende au cours des années 1840, et qui fut un armement relativement important à la pêche maritime bien que plus de la moitié de sa flotte fut transférée à de Boninge, nous avons trouvé également l'armement «A. Baroen & C^o», qui arma un navire de mer, la goélette MINERVA de 94 tonnes et construite à Ostende en 1839, certainement depuis 1841 et jusqu'en 1842. Mais ce navire reste un mystère quant à sa date de mise en service; en effet, nous ne savons pas ce qu'il fut de 1839 à 1841; de

même quant à son appartenance depuis 1842: F. D. De Rudder de Bruges selon une source, mais toujours Baroen selon une autre...? Par ailleurs, la source qui prétend que le navire resta aux mains de Baroen le dit «pleit». Un début de réponse pourrait être donné par le registre du Bureau Véritas, qui indique que le navire aurait été reconstruit et allongé déjà en 1840, donc immédiatement après son lancement initial. Par ailleurs, c'est V. Baroen qui en aurait été le capitaine en 1841 et 1842. Cette année, il serait donc passé à l'armement brugeois; nous savons qu'il fut affrété en novembre 1844 pour un voyage à St. Thomas. En 1845, son capitaine devint F. R. Neuts; le 15 février 1847, le navire se perdit à Holyhead lors d'un voyage d'Anvers à Belfast, chargé de grain.

Capitaine E. Hogben

Nous avons déjà rencontré ce personnage au paragraphe consacré à l'armement Stranack, et que nous reprenons ici dans l'ordre chronologique des armements nouveaux.

Pour rappel, J. Stranack reprit en 1848 son ancien DART qui avait été armé entre 1845 et cette année par le capitaine E. Hogben. Rappelons qu'une autre source dit que ce navire fut propriété de Duclos-Assandri dans les années 40, et E. Hogben fut son capitaine en 1845-46.

Capitaine P. Breynaert

Dans le petit paragraphe consacré dans ce chapitre aux navires d'intérieur, nous avons fait état du cas ambigu du pleit de 66 tonnes, JONGE CORNELIA, «du capitaine H. Zeeuwen, au sujet duquel nous aurons l'occasion de revenir». En effet, entre 1841 et 1849, il fut enregistré comme pleit de mer sous le nom JOHANNA CORNELIA par P. Breynaert, d'Ostende. Le caractère ambigu de ce navire découle du fait qu'une source le définit comme bélandre et que son lieu et sa date de construction varient également en fonction des sources consultées: Baesrode, Termonde, ou bien en Hollande; en 1810, 1812 ou en 1816. Mais toutes s'accordent pour le dire mesurant 66 tonnes.

Nos recherches tendent à démontrer que le navire fut effectivement un pleit, construit à Baesrode en 1810 et qui aurait appartenu de 1833 à 1837 à F. Dansaert de Bruxelles sous le nom SIRÈNE. Il fut revendu en 1837 à C. Dosson de Gand qui le garda à son service sous le nom LOUISE CAROLINE jusqu'en 1841. Mais notons que l'almanach de Bruxelles de 1840 le dit appartenant toujours à Dansaert. P. Breynaert le reprit en 1841 et le rebaptisa JOHANNA CORNELIA. Mais «l'État de la Marine» du 31 décembre 1845 donne comme son propriétaire le capitaine H. Seeuwen, d'Ostende et P. Breynaert seulement à partir de 1846. Il est toutefois certain qu'H. Seeuwen

fut le capitaine du pleit de 1845 à 1849. Ce même capitaine gantois reprit ensuite le commandement d'un petit vapeur, le FLÉCHA de l'armement Hayman-Hye à Gand (plus tard Bracq), en remplacement du capitaine Beer. La JOHANNA CORNELIA fut réparée en 1845; une des sources que nous ne retenirons pas reprend le même navire en 1846 à la fois comme navire de mer et d'intérieur. En date du 3 décembre 1849, les journaux de l'époque arbitrent le problème de son type: ils écrivent que le pleit, «chargé de guano, a fait côte près de la commune de Coxyde en allant de Londres à Gand et s'est perdu près de Nieuport». Heureusement, son équipage fut sauvé.

à suivre

Iconographie: E. Mahieu

Texte: A. Delporte





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

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

Onze loodsboten van 1830 tot heden (slot)

Aanvullende gegevens

In mijn voorwoord heb ik bewust enkele feiten, datums en andere gegevens achterwege gelaten om het geheel wat in te korten. Maar regelmatig vroegen –en vragen– sommige lezers om inlichtingen omtrent bepaalde schepen in de periode van bvb. vóór WO II, de lichtschepen van 1914 tot 1938, de zeesleepboten van vóór 1932, de zeereddingsdienst enz.

Daarom deze aanvullende gegevens met daarbij nog bijkomende informatie omtrent de zeesleepboot nr 5 en de hydrografische dienst, recent nieuws over onze loodsboten bij de Royal Navy tijdens WO II en de huidige loodsboten en redeboten.

A. De lichtschepen van 1914 tot 1940

Bij het uitbreken van de oorlog 1914-1918 had België vier lichtschepen, de **Wielingen**, de **Wandelaar**, de **West-Hinder** en één reserveschip. De **Wandelaar** heeft men kunnen binnenslepen in Zeebrugge. Het reservelichtschip lag te Oostende. De **Wielingen** werd om welke reden dan ook aan zijn lot overgelaten; dit vaartuig (bouwjaar 1882–196 ton) kwam in het neutrale Nederland terecht nadat de schipper de ankerketting bij het geschikte tij liet kappen. Overeenkomstig de internationale gebruiken werd de **Wielingen** in Vlissingen aan de ketting gelegd en de bemanning geïnterneerd¹. De **West-Hinder** (bouwjaar 1866–218 ton) hebben de Britten naar Engeland gesleept en zelf in gebruik genomen; België kreeg dit schip maar terug in 1920.

Na de oorlog werd de **Wandelaar** in gezonken toestand en vernield

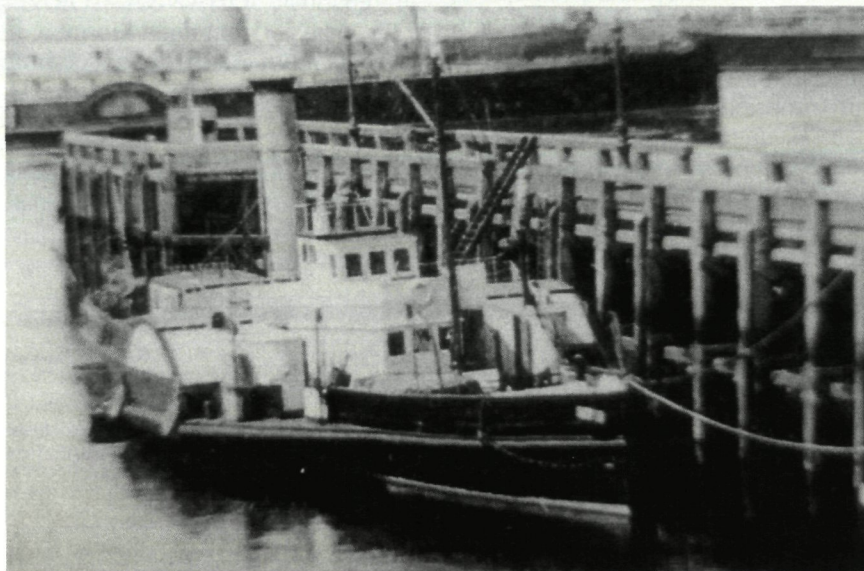
te Zeebrugge teruggevonden; hetzelfde wat betreft het reserve-lichtschip te Oostende. De **Wielingen** werd in 1919 in tamelijk goede toestand door Nederland aan België teruggegeven en hij werd onmiddellijk in dienst gesteld als de **Wandelaar**. Op de plaats van de **Wielingen** legde men in 1920 een in Nederland gehuurde boei; deze drijfton van zowat 20 m³, de grootste ooit aan onze kust uitgelegd, had een diepgang van 6 meter met een licht dat 8 meter boven de zeespiegel scheen; het betrof hier een voorlopige maatregel maar die werd definitief omdat hij bleek te voldoen.

België huurde in Engeland twee tot lichtschepen verbouwde vissersvaartuigen die tijdens de oorlog mijnnenvelden aan de Britse kust bewaakten; deze vaartuigen behield men tot de **West-Hinder** terug uit Engeland was en op zijn plaats werd gelegd.

Om de oorlogsverliezen op te vangen werden in 1922 twee nieuwe lichtschepen van 254 ton gebouwd te Hoboken. In 1924 werd de oude **West-Hinder** aangevaren en liep hij zware averij op. Omdat hij het herstellen niet meer waard was liet men in 1928 in Papenburg een nieuw lichtschip bouwen, gelijkaardig aan de twee gebouwd in 1922; alleen het opperdek boven de behuizing was iets langer doorgetrokken.

B. De Staatssleepdienst (vanaf zijn ontstaan tot 1938)

Deze dienst werd opgericht bij KB van 1 oktober 1862 (Staatsblad van 14 oktober 1862). De stoomsleepboten vielen onder het gezag van het Loodswezen te Oostende met de opdracht hulp te bieden aan schepen in nood aan onze kust, de zeilvaartuigen binnen en buiten te slepen en



1877: De eerste sleepboot van de staatsmarine was de stoomradersleepboot **Remorqueur I** te Oostende.

Foto: Collectie R. Coulier

¹ Vermoedelijk dit feit indachtig heeft de bemanning van de **Wandelaar** haar schip zelf in de grond gestoken op 13 mei 1940; reden waarom niemand, noch de leden van de bemanning, noch het bestuur van het Zeewezen daarover wilde praten (zie Hoofdstuk II in *Neptunus* nr 269, blz 208 en Hoofdstuk III in *Neptunus* nr 270, blz 15).

ze zo nodig door de sluizen te halen tot op hun ligplaats in de dokken.

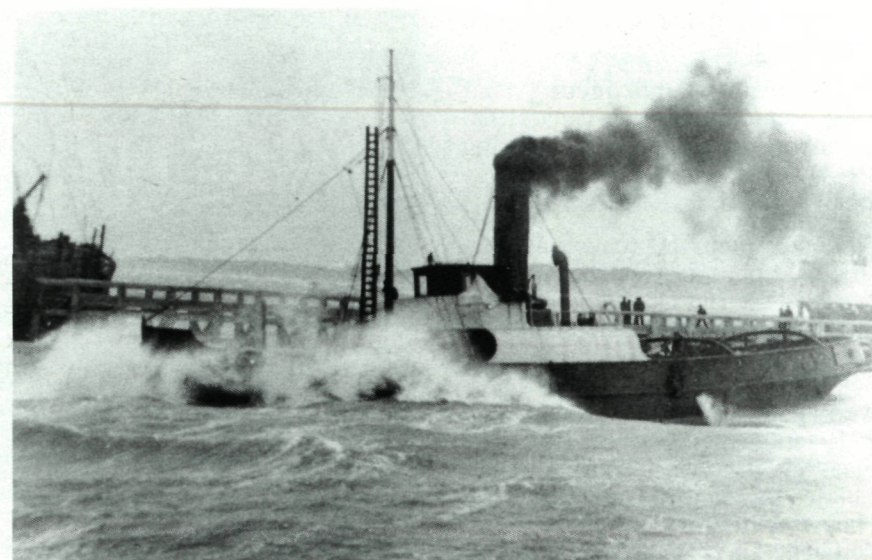
Volgens l'Echo d'Ostende van 28 februari 1886 waren aldaar reeds geruime tijd een stoomradersleepboot alsook een enkelschroefs-stoomsleepboot aanwezig. In 1894 werd bij bericht bekendgemaakt dat de sleepdienst te Oostende ook 's nachts werkzaam zou zijn.

Er volgden diverse KB's die de dienst en zijn bevoegdheden nader bepaalden en uitbreidden². Bij KB van 31 januari 1905 werd de **Remorqueur III** toegewezen aan de haven van Nieuwpoort onder toezicht van de chef-loods aldaar, terwijl bij KB van 22 april 1911 ook Blankenberge een kleine sleper kreeg onder toezicht van de plaatselijke waterschout.

Bij het uitbreken van WOI beschikte het Staatszeewezen over vijf stoomsleepboten langs de Belgische kust:

Naam	Gebouwd te	Bouwjaar	Bruto ton	PK
Remorqueur I	Delfshaven	1876	166	375
Remorqueur III	Amsterdam	1882	80	110
Grand Remorqueur	Delfshaven	1898	234	1080
Remorqueur II	Hoboken	1904	146	400
Remorqueur IV	Baasrode	1904	146	400

In 1924 werd de **Remorqueur I** buiten dienst gesteld en werden twee kleine sleepboten aan de vloot toegevoegd nl. de **Remorqueur V** van 47 ton en 120 pk en de **Remorqueur VI** van 14 ton en 50 pk. Beide vaartuigen werden gebouwd te Dartmouth; ze hadden slechts één schroef terwijl de grotere sleepers er twee hadden. De oude raderstoomsleepboot **Remorqueur I** verdween in datzelfde jaar uit het vlootbestand en stond zijn nummer af aan de **Grand Remorqueur** die in 1925 de **Remorqueur I** werd. In 1927 werd de **Remorqueur V** uit de dienst genomen en vervangen door een nieuwe sleper die in 1929 hetzelfde nummer toegewezen



1905: De tweeschroevige stoomsleepboot Remorqueur IV zusterschip van de Remorqueur II.

kreeg. Dit dubbelschroefsschip van 345 ton en 1200 pk, door Duitsland in Polen besteld en aldaar gebouwd

boot nr 1 (ex-Grand Remorqueur, ex-Remorqueur I) in de reserve. In 1936 werd de stoomsleepboot nr 4 buiten dienst gesteld en in 1938 werd de nr 1 als schroot verkocht.

Enkele bijzonderheden over die vroegere sleepboten

1. **Remorqueur I.** Was de enige radersleepboot van de vloot. In 1912 werd hij ten dienste gesteld van professor Gilson voor wetenschappelijk onderzoek in de Noordzee, maar hij bleef deel uitmaken van het sleepbotenbestand. Bij de Duitse inval in 1914 vertrok dit vaartuig naar Le Havre met aan boord materieel van het Zeewetenschappelijk Instituut. Daar deed de oude sleper geheel de oorlog dienst en bracht er konvooien in en uit de haven. In 1919 kwam hij terug naar Oostende waar hij opnieuw ten dienste van professor Gilson werd gesteld. Het schip kreeg van de Oostendenaars de bijnaam 'Zwarte Triene'; de gelegenheidsbemanning had blijkbaar niet de nodige tijd, noch de ambitie om regelmatig de zwartgerookte okerkleurige schoorsteen en de witgeschilderde raderkasten af te wassen en daarom had men gewoon deze oppervlakken in de zwarte verf gezet. Vandaar

te Danzig in 1922 onder de naam **Atlas**, werd aan België afgestaan als herstelbetaling voor geleden schade onder de oorlog.

In 1930 ging de **Remorqueur II** uit dienst; de reden is onbekend en door mij niet achterhaald (volgens sommige bronnen wegens zware technische schade en volgens andere wegens verlies op zee). In datzelfde jaar werden alle Romeinse cijfers vervangen door Arabische; ook werd in de administratie de term 'remorqueur' vervangen door 'sleepboot'.

Einde 1930 beschikte men dus over de sleepboten 1, 3, 4, 5 en 6. Met de komst van de eerste motorsleepboot **Zeeleeuw** plaatste men de sleep-

² Het belangrijkste KB is dat van 20 augustus 1935, dat in werking trad op 1 september, en dat bepaalde dat onze sleepboten tot 60 mijl buiten de haven alle schepen in nood mochten en moesten bijstaan; dit KB is heden ten dage nog altijd van toepassing.

In 1924 werd het vaartuig buiten dienst gesteld.

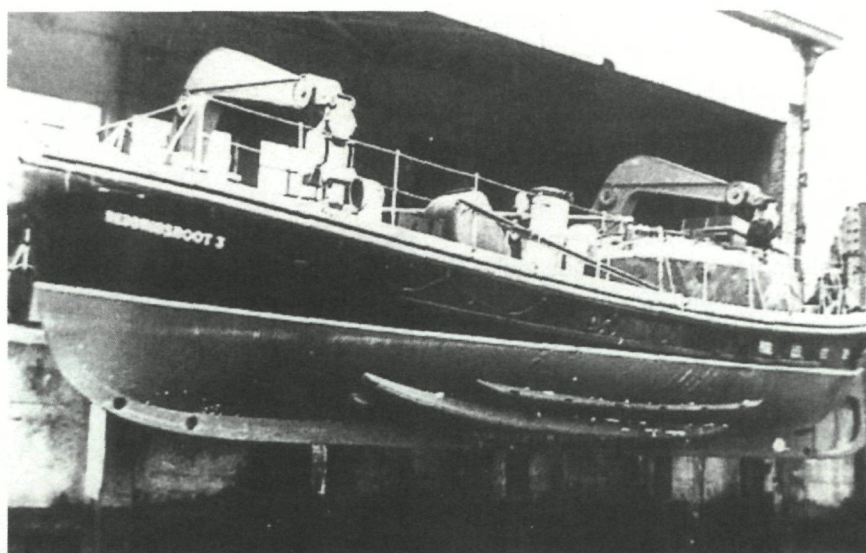
2. De **Grand Remorqueur** (vanaf 1925 Remorqueur I en vanaf 1930 Sleepboot 1). Gedurende de oorlog 1914-1918 was dit vaartuig werkzaam te Calais.

3. **Remorqueur III** (enkelschroefstoomsleepboot). Week op 12 oktober 1914 uit naar Duinkerke en werd op 10 januari 1915 ter beschikking gesteld van de Franse overheid die het vaartuig gebruikte voor sleepwerk in de dokken. Werd in oktober 1919 teruggegeven aan de Belgische Staat en hervatte na grondig herstel te Oostende de sleepdienst te Nieuwpoort. In 1932 werd de sleper verkocht en was hij bedrijvig op het kanaal Gent-Terneuzen. Bij de inval van de Duitsers in 1940 werd hij door de Kriegsmarine in beslag genomen en in november van dat jaar ingezet om Rijnaken naar Oostende te slepen waar ze tot landingsvaartuigen werden omgebouwd. Op 4 oktober 1942 werd hij door de RAF op de Stroombank in de grond geboord.

C. De Zeerreddingsdienst

Werd opgericht bij KB van 30 oktober 1838. Oostende, Nieuwpoort, Blankenberge en Knokke kregen elk een station toegewezen. Het KB van 14 maart 1840 plaatste de reddingsdienst onder de bevoegdheid van het Bestuur van het Loodswezen. Tot op heden bestaat het personeel uit vrijwilligers van het Loodswezen.

Het is geweten dat er na WO I zes reddingsstations waren langs de Belgische kust, alle zes uitgerust met een lijnwerp- en wippertoestel. Ze waren gelegen in de vier hoger-vermelde gemeenten en in Zeebrugge en De Panne; zij kregen hulp van drie uitkijkposten gelegen te Heist, De Haan en Middelkerke. De reddingsposten werkten onderling samen en waren sinds 1913 telefonisch met elkaar verbonden. Om de drie maanden werden er oefeningen gehouden. De reddingsboten waren opgesteld in boothuizen dicht bij het strand gelegen en werden op stalen wagens door paarden tot in de branding getrokken; althans wat



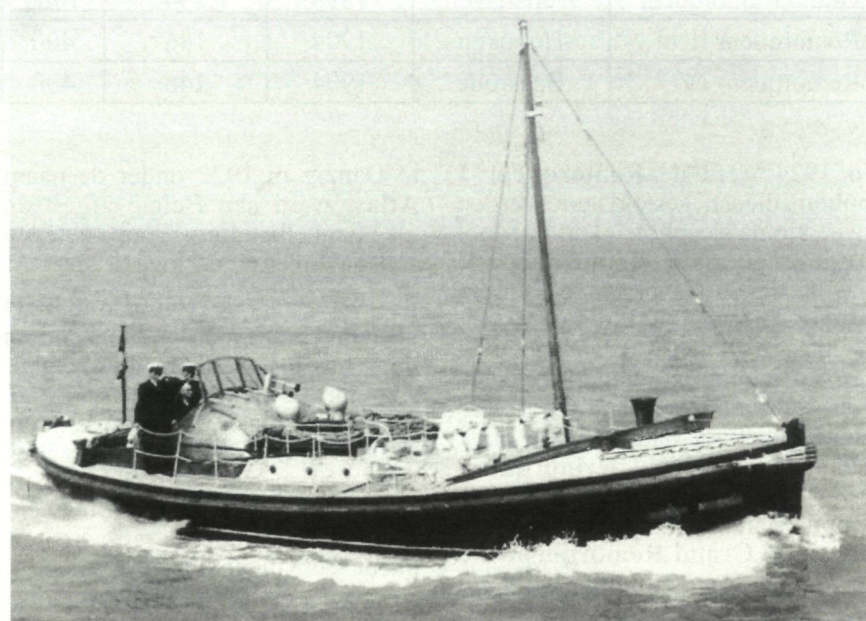
1949: Drie nieuwe reddingsboten type Watson in dienst. Hier nr 3 hangend aan de davits in zijn boothuis te Oostende.

Foto: Collectie R. Roosens

de roeireddingsboten betreft want de zwaardere motorreddingsboten, die gestationeerd waren in of bij een havengeul, werden rechtstreeks vanuit het botenhuis via een glijbaan –later met davits– te water gelaten.

In 1925 werd de reddingsdienst gereorganiseerd. Oostende en Zeebrugge kregen in 1926 nieuwe

motorreddingsboten en Nieuwpoort in 1931. Ze droegen een naam: **Minister Anseele** voor Oostende, **Minister Lippens** voor Zeebrugge en **Minister Baels**³ voor Nieuwpoort. Vanaf 1936 werden de roeireddingsboten door tractoren op het strand getrokken. Tijdens WO II ging haast al het red-



1926: reddingsboot «Minister Anseele», standplaats Oostende zusterboot van de «Minister Lippens», standplaats Zeebrugge en de «Minister Baels» standplaats Nieuwpoort.

Foto: Collectie R. Roosens

³ Deze boot, uitgerekend de laatste nieuwe, werd op 20 mei 1940 in de grond gebombardeerd te Dieppe.

dingsmateriaal verloren en wat niet vernield was werd gestolen. Na de oorlog werden de reddingsstations te Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort heringericht. In 1949 kregen ze nieuwe reddingsboten van het type Watson, in 1948 te Cowes op het eiland Wight gebouwd. Deze boten hadden geen naam maar een nummer: nr 1 voor Zeebrugge, nr 2 voor Nieuwpoort en nr 3 voor Oostende.

In 1956-1957 verdwenen alle reddingsstations en uitkijkposten. Heden ten dage wordt er meer en meer een beroep gedaan op de reddingshelikopters van de Luchtmacht die gestationeerd zijn te Koksijde. Ook werden sedert hun indienstneming de stoomsleepboten voor redding op zee ingezet en later zelfs de kruisende loodsboot of de tender.

Dertig jaar na de reddingsboot nr 3 van het Watson type krijgt Oostende een nieuwe boot gebouwd in 1979 op de Oostendse scheepswerf IDP⁴. Hij krijgt het kenteken R4. Hij is inzetbaar over de gehele kust en loopt 16 knopen bij een gladde zee. Hij is uitgerust met 2 Caterpillar motoren van elk 520



1986: Reddingsboot nr 2 voor standplaats Nieuwpoort, zusterboot nr 1 voor standplaats Zeebrugge.

Foto: Collectie R. Roosens

pk, heeft twee schroeven, is 16,5 m lang, 4,6 m breed en 1,35 m diep (midscheeps). De boot van staal en aluminium heeft een dubbele huid opgevuld met drijfmateriaal. Bij omslaan is het vaartuig zelfoprichtend; bij de oplevering in 1980 werd de proef op de som genomen

door de boot met een kraan langs de Cockerillkaai in de voorhaven omver te trekken en, inderdaad, de volledig waterdichte boot richtte zichzelf op binnen de kortste keren. Volgens de media zou hij iets meer dan 40 miljoen Belgische frank hebben gekost. De reddingsboot nr 3 van het Watson type werd enige tijd later aan het Visserijmuseum te Oostduinkerke geschonken.

In 1986 kregen Zeebrugge en Nieuwpoort hun nieuwe reddingsboot van het Pacific type. Beide boten werden gebouwd op de werf SKB⁵ te Antwerpen. Deze kleine reddingsboten met een versterkte glasvezelpolyester romp en bovenbouw zijn 11,43 m lang (9,37 m op de waterlijn) en 3,75 m breed; ze hebben een diepgang van 1,10 m. Met hun twee Sabre motoren van elk 212 pk halen ze bij 2500 t/minuut een snelheid van 25 knopen, uiteraard bij een gladde zee. Ze dragen resp. het nummer 1 voor Zeebrugge en 2 voor Nieuwpoort. De vorige reddingsboot nr 2 uit Nieuwpoort werd geschonken aan het Scheepvaartmuseum te Antwerpen en staat aan het Steen opgesteld.



1979: De nieuwe reddingsboot R4 voor Oostende

Foto: Collectie R. Roosens

⁴ IDP staat voor 'Industrielle des Pêcheries', een coöperatieve vennootschap opgericht in 1922 om vissersschepen –meestal IJs-landvaarders– te onderhouden en te herstellen; deze vennootschap bestaat nog steeds en is in staat de meest ingewikkelde metalen constructies uit te voeren.

⁵ SKB staat voor 'Scheepvaart- en Konstruktie Bedrijf'.

Vermeldenswaard is dat vanaf 1980 op de nieuwe reddingsboten te lezen staat 'Reddingdienst' en niet meer 'Reddingsboot' (met verbindings-s) zoals voorheen. Zou het niet aangewezen zijn die taalfout te verbeteren? De hoofdkleur van de huidige reddingsboten is oranje.

D. Stoomsleepboot nr 5

In 1946 gaf het Zeewezen de O.285 **Marie-José-Rosette** terug aan de rederij Vieren en eiste vervolgens het vissersvaartuig O.179 **Ibis II** op voor de visserijwacht. Begin oktober van datzelfde jaar vertrok dit vaartuig, o/b van kapitein A. Demulder, naar Cherbourg voor het ophalen van een aantal schepen die voordien door de bemanning van de O.285 gelokaliseerd waren. Bij die gelegenheid zag de bemanning van de O.179 in het marinedok onze sleepboot nr 5 liggen. Zoals eerder beschreven⁶ werd deze sleepboot na een grondige bewijsvoering aan België teruggegeven; begin decem-

ber 1946 ontving het Zeewezen het bericht dat hij kon afgehaald worden. Het betonningsvaartuig **Zeehond**, o/b van schipper Decrop, arriveerde op 11 december te Cherbourg met een 20-tal bemanningsleden ten einde de sleepboot nr 5 zeeklaar te maken. Uiteindelijk was hij op 20 december in de late namiddag in staat om af te varen; op 22 december kwam hij te Oostende aan. De directeur van de marine-werf te Cherbourg wist te vertellen dat de sleepboot nr 5, door de Duitsers omgedoopt tot **Gaur**, door de Kriegsmarine onklaar was gemaakt na de landing van de geallieerden en gezonken lag in de haven van St Malo.

E. De Hydrografische dienst

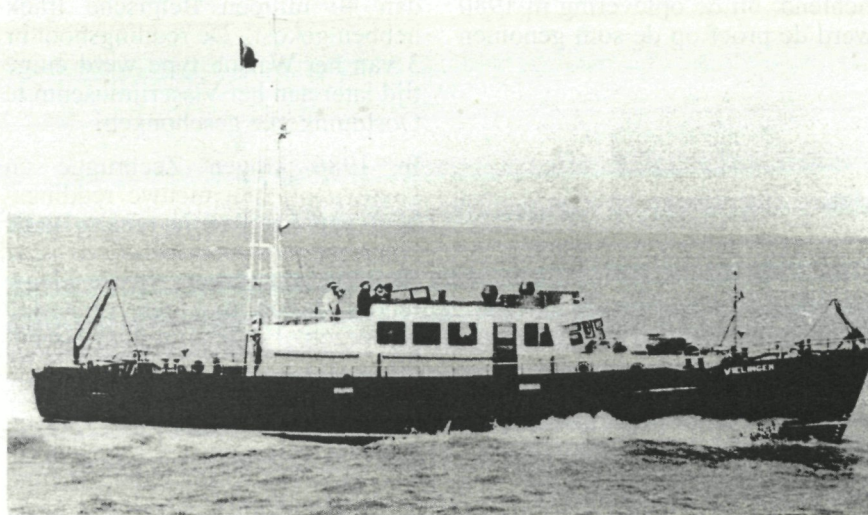
In 1957 kreeg de peilboot **Paster Pye**⁷ de in 1956 gebouwde peil- en dregboot **Wielingen** als hulpschip. Deze boot, van 48 ton en 216 pk, gebouwd te Antwerpen, had weinig diepgang wat hem toeliet de vele

wrakken van dichtbij te benaderen. De **Paster Pye** beschikte in die tijd inderdaad nog niet over de huidige geavanceerde scanners om voorwerpen zijdelings van het peilschip te detecteren; de toenmalige sonars werkten enkel onder de kiel naar de zeebodem. Daarom dregde de **Wielingen** volgens een eigen uitgewerkt systeem om de omtrek van een wrak duidelijk in kaart te brengen. Op zijn beurt kreeg de **Wielingen** een hulpvaartuig nl. de buiten dienst gestelde reddingsboot **Minister Anseele**. Beide vaartuigen hebben veel werk verricht voor het uitdiepen van het nieuwe vaarwater Scheur. De **Wielingen** werd buiten dienst gesteld in 1982. De toenmalige havenkapitein van Oostende, dhr. Ghijs, kocht het vaartuig; na diens overlijden werd het in 2001 verkocht aan een Nederlander.

F. De loodsboten bij de Royal Navy in 1940

Mijn verdere opzoekingen naar onze loodsboten die op 7 juli 1940 te Southampton zijn aangekomen en op 25 juli door de Royal Navy opgeëist werden, hebben me bijkomende informatie opgebracht.

Het is mij nu bekend dat de laatste nieuwe MLB 18 onmiddellijk zijn gekende opdracht kreeg⁸ en dat de Tender 2, de MLB 14 en de MLB 15 aanvankelijk alle drie werden aangewezen voor de zeegaande eenheden van de Balloon Barrage⁹. Het betrof hier escortevaartuigen voor de begeleiding van kustkonvoien. In die hoedanigheid is de MLB 15 als BBV HMS **Borealis** in de grond geboord en dat reeds op 10 augustus 1940. De MLB 14, als HMS **Astral**, o/b van Lt Cdr C. S. E. Lansdown DSC¹⁰, werd begin 1943 ingezet als Wreck Location Vessel. Het was het enige schip in dienst



1957: De dregboot «Wielingen» komt de Paster Pye ter hulp.

Foto: Collectie R. Roosens

⁷ Zie Hoofdstuk V in Neptunus nr 273, blz 205.

⁶ Zie Hoofdstuk IV B in Neptunus nr 272, blz 137.8 Deed, zoals vermeld onder Hoofdstuk V, onder de naam HMS Skyrack de ganse oorlog dienst als 'patrol vessel' in de IJslandse wateren.

⁹ De vormingsgroep 'Balloon Barrage' werd opgericht te Sheerness op 10 juli 1940 en ontbonden begin 1943. Er waren twee soorten BBV's (Balloon Barrage Vessels) : zeegaande (een twaalfal) en enkele honderden ingezet voor havenbescherming; deze laatste waren vooral opgeëiste vissersvaartuigen.

¹⁰ DSC = Distinguished Service Cross.

van de Hydrografische dienst van de Royal Navy dat alle wrakken in kaart bracht die sinds het uitbreken van de oorlog veelvuldig voorkwamen, vooral aan de Engelse zuid- en oostkust. De Britten konden moeilijk afstand doen van dit vaartuig en dat is dan ook de reden waarom het als laatste van de loodsboten in 1945 werd vrijgegeven.

Het is mij nu ook duidelijk waarom ik in eerste instantie niets kon terugvinden omtrent onze loodsboot **Tender 2**. De Britten hadden dat vaartuig nl. niet als loodsboot maar als tug (sleepboot) geregistreerd; onze loodstenders leken inderdaad niet op loodsboten maar hadden het silhouet van sleepboten en ze waren trouwens bij de bouw in 1931 als sleepboot uitgerust. Dankzij die nieuwe informatie heb ik kunnen achterhalen dat De **Tender 2** de naam **HMS Elan 2** kreeg. Na zijn dienst als Balloon Barrage Vessel werd hij reeds in 1941 ingezet in de Target Service (voor het slepen van doelen). Vanaf 1943 werd hij Rescue Tug (reddingssleepboot) voor het binnenbrengen van getroffen schepen in de nabijheid van de kust.



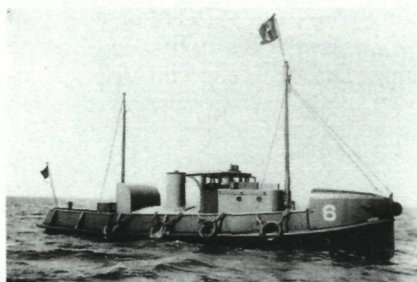
Roeigalei te Vlissingen (tot 1920), Lengte ± 12 m.

G. De huidige loodsboten

Omstreeks 1994 krijgen de loodsboten nr 1 en nr 7, die beurtelings de kruispost verzekeren, twee grotere en zwaardere werkbotten van het type Engelaer die veel sneller zijn dankzij hun jet-voortstuwing. Deze boten vervangen de vier langvertrouwde houten werkjollen van het type Uringa, met een lengte van 6 meter en een door een motor van 18 pk schroefaangedreven stuwkracht. De bootstoelen van deze werkjollen werden volledig weggenomen. De twee voorste kregen aangepaste stoelen. Ook werden de twee bootskranen (davits) aan-

gepast om de zwaardere last van de nieuwe werkbotten te hijsen.

De loodsboten varen nog steeds met een bemanning bestaande uit 18 koppen zoals dat reeds het geval was voor de eerste motorloodsboten uit 1930.



1926: redeboot nr 6 en nr 7 werden opgeleverd en in 1931 vervoegden ook de nummers 8, 9 en 10. Deze laatsten waren iets groter en waren niet meer voorzien van zeiltuig. Allen kregen een dieselmotor.

H. De Redeboten

De loodswisseling te Vlissingen gebeurde sinds 1843 tot het begin van de oorlog 14-18 d.m.v. boten die ofwel geroeid ofwel gezeild werden. Ze werden 'de galeien' genoemd. Bij rustig weer werd er geroeid door zes gespiede roeiers onder leiding van een schipper; meestal waren er twee loodsen aan boord. De wedijver tussen de Belgische galeien en de Nederlandse was navenant de concurrentie tussen de loodsboten. De Nederlanders wonnen dikwijls de strijd omdat het vertrekpunt aan de steiger in hun voordeel was; bovendien waren de boten van de Belgen iets zwaarder. Maar zodra een flinke



1945: einde 1945 kwamen 12 nieuwe redeboten in dienst. Hier drie eenheden vlak voor hun oplevering. Opnieuw iets groter dan de vorige uit 1939. Nu met kleine driebenige mast en zonder schoorsteen.

Foto: Wandelaer

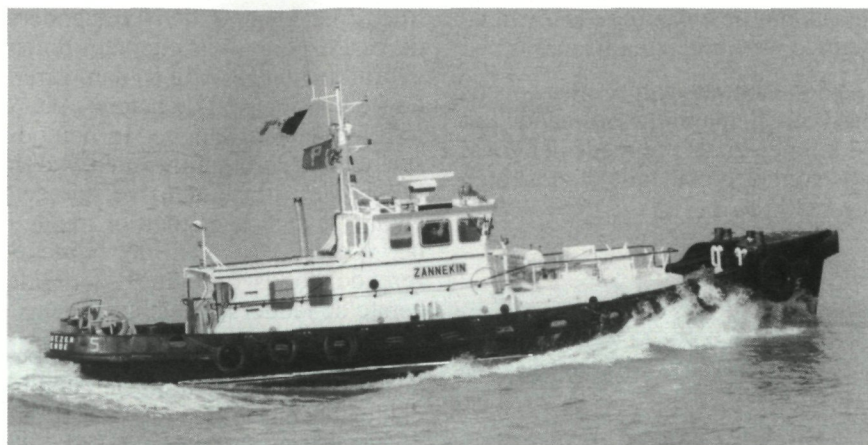
bries opstak waren de Nederlanders de verliezers omdat men dan boten gebruikte met zeiltuig en dan waren de Belgen meestal de betere. Wanneer ze samen aan het te beloodsen vrachtschip aankwamen waren reellen niet uitgesloten; ze duwden elkaar af met de riemen of hielden de voeten vast van de 'concurrerende' loods om 'hun' loods als eerste de ladder te laten bestijgen.

Vele ouderen onder de zeelieden, de kustbewonders en de toeristen in de kusthavens zullen zich zeker dat eigenaardig type 'vedetten' van de loodsdiensten herinneren die veelvuldig de havens in- en uitvoeren. Deze oersterke scheepjes, uitgerust met stevige brede berghouten, waren 12 tot 14 m lang en wogen 16 tot 22 ton. De eerste hadden een benzinemotor maar al gauw kregen ze allemaal een dieselmotor van 60 pk die hen een snelheid van 11 knopen gaf.



1981: Redeboot nr 13, zusterboot van nr 12; beide momenteel in dienst bij de zeevaartpolitie te Oostende (van dit type zijn er verschillende varianten bijgekomen zoals nr 7 in 1994 met naam "Albrecht Rodenbach").

In mei 1940 beschikte het Loodswezen over 13 zulke redeboten, waarvan de jongste in 1938 gebouwd waren. Samen met de loodsboten weken er in mei 1940 zeven uit naar Frankrijk. Zes bleven achter te Oostende omdat ze op het droge stonden voor onderhoud of omdat de motor was weggenomen voor revisie; enkele waren zonder bemanning. Van al deze loodssloepen die de dienst uitmaakten te Vlissingen, Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort kon er één –de nr 11– Engeland bereiken via Brest. Alle andere gingen verloren door het oorlogsgeweld in de meidagen van 1940 of later in dienst van de Kriegsmarine.



1993: Redeboot nr 5 «Zannekin» zusterboot van nr 6 «Jan Bart» L = 19,53m; B = 5,10m; diepgang 1,10m; snelheid 11 knopen.

Foto: Collectie R. Roosens

1967. Ondertussen zijn die van de derde generatie, gebouwd tussen 1965 en 1968, eveneens buiten dienst gegaan naarmate de redeboten van de vierde generatie, gebouwd 1991–1995, opgeleverd werden. Sommige van deze laatste zijn 19,5 m lang en 5,10 m breed, met een diepgang van 1,10 m, en lopen 11 knopen; de andere zijn 22,7 m lang, 5,60 m breed, met een diepgang van 1,60m, en halen 14 knopen. Bovendien een nummer kregen ze ook een naam. De redeboten die uit de dienst zijn gegaan heb ik niet meer gevolgd. Wel weet ik dat er meerdere aangekocht werden door particulieren of verenigingen voor het inrichten van rondvaarten

Na de bevrijding kreeg men spoedig nr 11 terug van de Royal Navy; alle andere bleven voorlopig zoek.

Het Bestuur van het Zeewezen liet vlug 12 nieuwe boten bouwen bij Cockerill (Hoboken), Boel (Temse) en Beliard (Oostende). Deze nieuwe boten uitgerust met een diesel Deutz motor¹¹, leken als twee druppels water op de vooroorlogse maar ze waren wel 18 m lang, 4,20 m breed en wogen 30 ton. Begin november 1945 werden ze opgeleverd.

De eerste vier gingen naar Terneuzen waar er twee met een Nederlandse bemanning voeren; men had ze er inderdaad dringend nodig want de wisseling zeeloods/rivierloods en omgekeerd had nog steeds daar plaats. De volgende waren bestemd voor Oostende en de laatste gingen naar Zeebrugge en Nieuwpoort. Eén ervan werd ingescheept met bestemming het toenmalige Belgisch Congo om de loodsdienst in de haven van Banana te verzekeren.

In de loop van 1945/1946 vond men dan in Frankrijk de nrs 6 en 8 terug en als laatste het nr 12. Opgehaald te



1995: Redeboot nr 2 «Pieter Deconinck» zusterboten zijn nr 1 «Jan Breydel» en nr 3 «Guido Gezelle» L = 22,7m; B = 5,54m; diepgang 1,60m; snelheid 14 knopen. (In 2004 is er opnieuw een ander type bijgekomen de «Rubens»; 18 knopen).

Foto: Waterspiegel

Cherbourg in oktober 1946 werden ze na een grondige herstelling overgedragen aan de zeevaartpolitie, de douane en de Zeemacht.

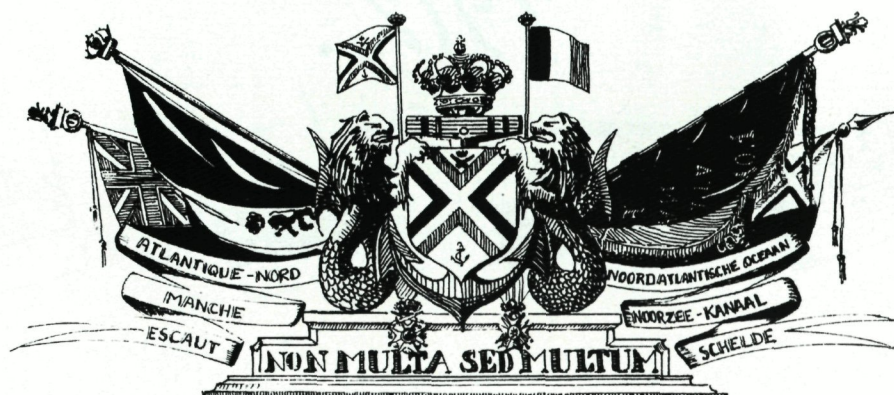
De laatste van de hierboven vermelde tweede generatie redeboten werden buiten dienst gesteld in

in het binnenland. Onlangs vernam ik dat er opnieuw een aantal zouden verkocht worden ... er zijn trouwens teveel soorten wat niet rationeel is.

R. F. Coulier

¹¹ Dit waren 110 pk bij 1350 toeren/min motoren in nieuwe staat, bestemd voor vrachtwagens, door de Duitsers achtergelaten en door het Zeewezen in beslag genomen. Deze kleine compacte sneldraaiende motoren werden afgesteld op maximum 1000 toeren/min om ze te sparen bij langdurig draaien, zodat de vedetten slechts 8,75 knopen liepen.

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



De l'immédiat après-guerre aux années 70

Marques des grades des Officiers

S'il est un domaine auquel la Commission des Tenues n'eut pas accès, c'est celui des galons et des grades. On constate que les Commodores qui succédèrent au Commodore Timmermans portaient un gros galon de 40 mm surmonté d'un galon de 14 mm et parfois même encadré de deux étoiles (pour s'aligner sur le Benelux). On voit également que les Commodores Robins et Petitjean portaient les foudres des généraux au collet de leur service dress.*

Les contacts fréquents avec les Marines de l'OTAN et les affectations de certains de nos officiers dans des états-majors ou des commandements maritimes étrangers, fit repenser à l'application des galons sur les manches; et pour les rendre conformes à l'usage général dans les Marines alliées, on mit au Lieutenant de Vaisseau de 1ière classe les 2 galons et demi qu'il aurait toujours dû avoir. Par voie de conséquence le Capitaine de Corvette en reçut trois pleins, et le Capitaine de Frégate passa à trois et demi, tout comme dans les marines scandinaves qui ont le même problème de concordance que nous



Commodore Petitjean

avec leur armée de terre. Les trois officiers supérieurs –CPV, CPF et CPC– eurent donc à porter les feuilles de chêne à la visière.

Ici je ne résiste pas à rapporter une anecdote. Le même Commodore Robins, qui avait fait adapter les galons de nos officiers à l'usage interallié de l'OTAN, refusa tout de go d'autoriser les "Corvettards" à porter les mêmes feuilles de chêne que les "Frégatons" et les "Vaisseaux", les trouvant beaucoup trop

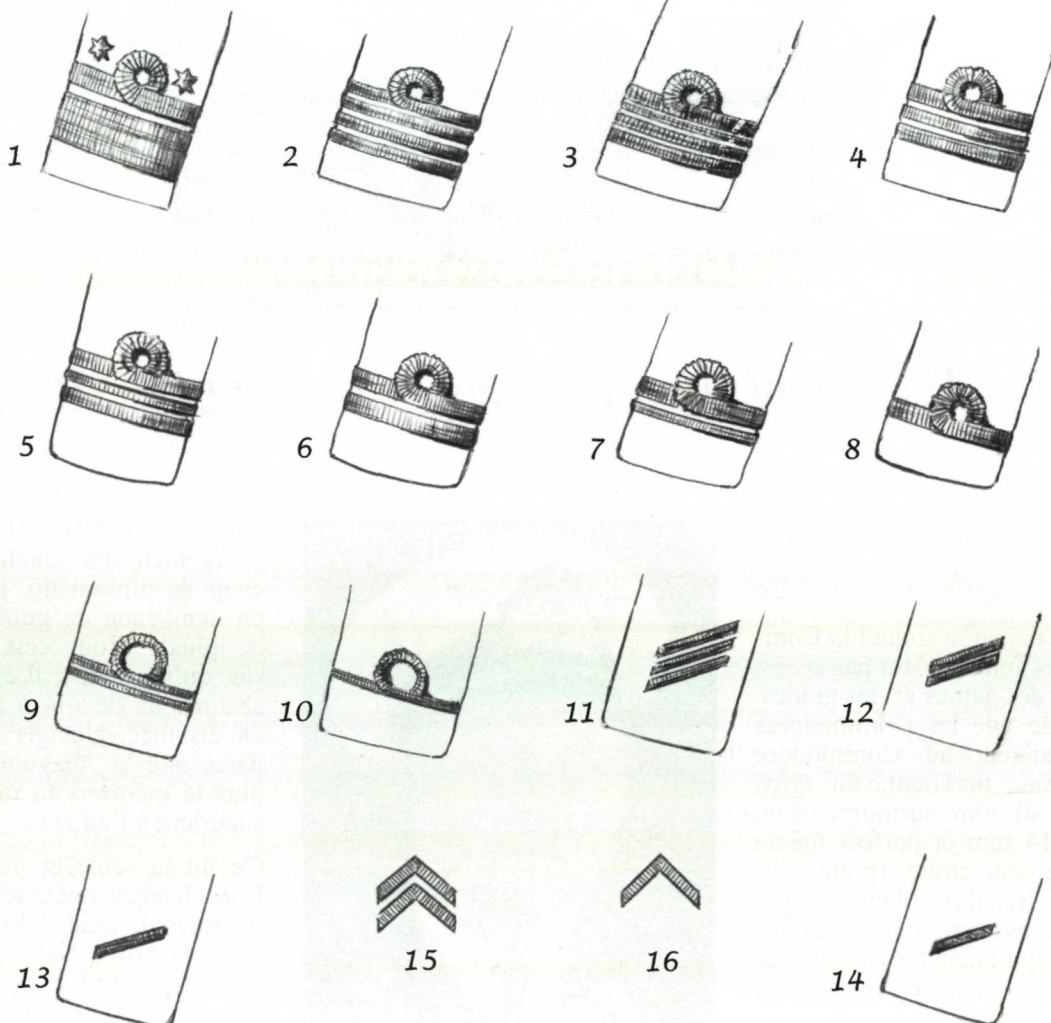
jeunes pour cela! Il voulut bien, après bien des palabres et beaucoup de diplomatie, leur accorder un demi-rang de guirlande et rien de plus! Tout cela n'eut, bien sûr, qu'un temps; il était, en effet, absurde de devoir, à peu d'années de distance, changer de casquette parce que la "mayonnaise" n'était plus la même d'un rang d'officier supérieur à l'autre.

Ce fut la seule et unique fois où l'on changea quelque chose à nos marques de grade. Lorsque, par la suite, la Force Navale eut aussi le droit de posséder un officier général, on surmontera le gros galon de Commodore du nombre des galons de 14 mm. nécessaires à la bonne compréhension.

Contrairement à ce qui se fait dans les autres forces armées (aviation et armée de terre), les officiers de la Force Navale portèrent le sabre en tenue de cérémonie. Ce sabre est celui qui était déjà porté par les officiers de la Marine royale de 1830 et par ceux de 14-18. Il fut réintroduit dès le passage à la Défense Nationale et fait, depuis, partie de l'uniforme. Les "attentes", ces passants d'épaule qui servaient autrefois à retenir les grandes épaulettes à franges, ont été introduites aussitôt après la guerre, pour bien montrer



.1972.



Les grades à la Force Navale

- | | |
|-------------------------------------|---------------------------------|
| 1 Commodore | 9 Maître Principal |
| 2 Capitaine de Vaisseau | 10 Premier maître Chef |
| 3 Capitaine de Frégate | 11 Premier maître |
| 4 Capitaine de Corvette | 12 Maître |
| 5 Lieutenant de Vaisseau de 1er cl. | 13 Quartier-maître |
| 6 Lieutenant de Vaisseau | 14 Premier matelot |
| 7 Enseigne de Vaisseau | 15 Chevron d'ancienneté (6 ans) |
| 8 Enseigne de Vaisseau de 2ème cl. | 16 Chevron d'ancienneté (3 ans) |

la différence entre l'uniforme de la Marine militaire et celui des marins de l'Etat et de la marine marchande. Il n'y a, à notre connaissance, que la Marine française qui porte les mêmes attentes.

Notons encore –pour les puristes scrutateurs des photos anciennes– que les officiers en grande tenue portaient à l'épaule gauche la fourragère de la croix de guerre (rouge à pointillés verts) s'ils avaient participé au moins à l'une des campagnes dont l'étendard portait la citation "Atlantique Nord-Manche-Escaut". Tous les anciens en provenance de la Royal Navy ou de sa Section belge, en étaient les bénéficiaires et la portaient avec une juste fierté.

Des insignes de spécialité

Le major Charlotteaux était un homme très actif au sein de l'Etat-Major, à la place Dailly à Bruxelles. C'était un BAM (Breveté Administrateur Militaire) et il dirigeait de main de maître tout le petit monde de l'administration de la Force Navale. Bien enveloppé, la moustache en bataille, le sourire en coin, la blague à la bouche, il ne manquait pas d'humour, tout en étant très intelligent. Je lui demandai un jour pourquoi on avait choisi la feuille de l'érable pour insigne des administratifs; il me répondit en s'esclaffant que ce n'était pas une feuille d'érable mais une feuille de lierre, car tout comme le lierre l'Administration enserrait tout ce qui le supporte et finit par l'étouffer! Nous avons donc conservé cet emblème pour les services administratifs lorsque nous avons dû recomposer les insignes des spécialités, l'ancre étant, par convention, l'insigne des gens du pont et l'hélice celui des gens de la machine. Sur ces trois emblèmes de base sont venus s'apposer des motifs suggérant la fonction ou la sous-catégorie de la spécialité. Exemple: le signaleur fait partie du personnel du pont: il aura donc ses fanions de signalisation apposés sur une ancre.

Tous les réparateurs, ajusteurs et autres mécaniciens de précision, auront droit à un casque de "géniaque" (Le Génie dans l'armée belge porte un casque sur les écussons

des collets). Renouant avec la tradition, les insignes sont rouges pour les matelots, et jaunes (or) pour les sous-officiers. Les officiers ne portent pas d'insignes pour marquer leur spécialité. On se souvient que leurs galons étaient apposés sur des feutres ou des velours de couleur. Eh bien! tout cela avait disparu, afin, disait-on, de ne pas faire de discrimination...!

Mais les trois corps: Pont-Techniciens-Services étaient, bel et bien, complètement distincts, et dans les fonctions et dans les formations. Les mauvaises langues à l'époque auraient dit que le Corps des Services offrait, à un moment donné, plus de chances d'avancement que les autres corps ... et hop! on voyait passer du Pont aux Services tel ou tel handicapé subit de la vue ou de

l'ouïe qui ne pouvait visiblement plus être embarqué! Il continuait néanmoins, une fois nommé officier supérieur, à recevoir les honneurs du sifflet de manoeuvre qui, dans la Navy et au début de la Force Navale, n'étaient pas dus à quiconque portait de la couleur entre ses galons. Saluons au passage l'intelligence et la psychologie de la mesure, car de cette manière, le Corps des Services se renouvelait d'éléments jeunes qui, ayant servi à la mer, venaient avec bonheur et sans perdre la face, renforcer et remplacer les premiers officiers de l'Armée de terre qui remplissaient quasiment à eux seuls toutes les fonctions administratives.



S.M. la reine Fabiola entourée du S.A.R. le duc d'Edingbourg et de S.A.R. le prince Albert en habit de soirée.

A quelques rares exceptions près, l'officier de marine n'arbore pas d'insignes, de breloques, de badges, ni d'inscriptions. Ces exceptions sont les insignes communs aux trois Forces. C'est ainsi que les BAM's portent au-dessus des galons de la manche gauche l'insigne commun aux trois Forces de l'armée belge: le caducée; le BEM, le breveté d'Etat-Major, une demi-foudre (de guerre évidemment) et le IFM, l'ingénieur des fabrications militaires (chez nous l'ingénieur en construction navale), une roue dentée sur deux marteaux croisés. Le médecin porte au collet de sa veste d'uniforme le caducée à miroir entouré d'une guirlande de feuilles de chêne, qui est l'insigne commun des autres Forces Armées. De même, le chef de musique arbore la lyre à son collet, et les aumôniers la croix de leur culte, également au col. Les officiers pilotes d'aviation ou d'hélicoptère portent les ailes sur la veste d'uniforme, du côté gauche au-dessus de la poche de poitrine.

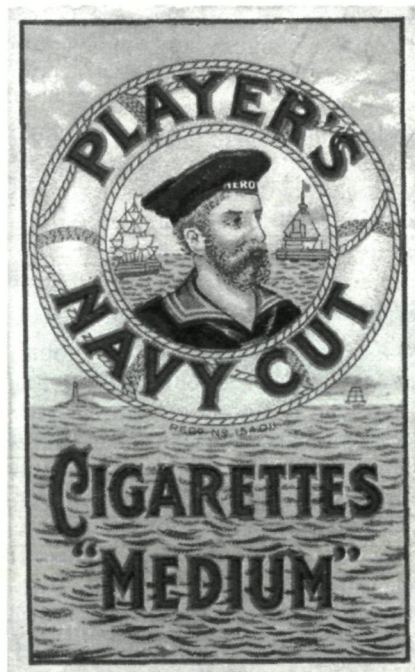
En règle générale on voulait éviter que l'uniforme de marine ne se garnisse d'insignes et d'emblèmes (comme un arbre de Noël de ses boules et ornements!). Il avait donc été établi que les titulaires de brevets interforces, tels que les champions sportifs, les donneurs de sang, les sauteurs en parachute etc. ne porteraient qu'un seul et unique attribut, laissé entièrement à leur choix.



Pilote d'Aviation Navale

La barbe et les cheveux

La Force Navale connut, comme toutes les autres marines occidentales, les ravages de la mode des longs cheveux. Dans la Marine des Pays-Bas cela prit presque la forme d'une mutinerie générale lorsque à Amsterdam un soir d'hiver, les marins attendant le train pour Den Helder s'en prirent aux zazous, nozems et autres drogués à longs cheveux qui traînaient aux abords



de la gare et qui les provoquaient; ils se mirent à les raser gratuitement (de force bien entendu!). Les journalistes, les psychiatres et autres écologistes de service en firent un tel plat que l'Amiral crut de son devoir de s'excuser publiquement à la TV et de désavouer ses matelots. Ceux-ci, furieux, décidèrent alors de laisser pousser leurs cheveux. Après quelques mois, malgré les punitions, les privations et les remontrances, il n'y avait plus un matelot hollandais sans une longue tignasse de cheveux, du plus vilain effet... Ils allèrent jusqu'à peindre la statue du grand amiral de Ruyter d'une pancarte provocatrice disant que «lui aussi portait les cheveux longs et cela ne l'avait pas empêché de se couvrir de gloire!».

Les Suédois, très portés sur l'hygiène, firent porter des filets sur la tête des chevelus, des bonnets de bain dans les piscines, et des rinçages et des shampooings hebdomadaires (à charge des bénéficiaires évidemment!).

Aux USA, le célèbre amiral Zumwalt envoya un de ses "Z grams" qui tua dans l'oeuf toute tentative de fantaisie dans le port des cheveux, de la barbe, des moustaches et des favoris. Le "crew cut" -cheveux ras- devint volens-nolens, la mode Navy et Marines outre-Atlantique. Le sort (ou plutôt notre attaché naval à Washington qui s'en fit

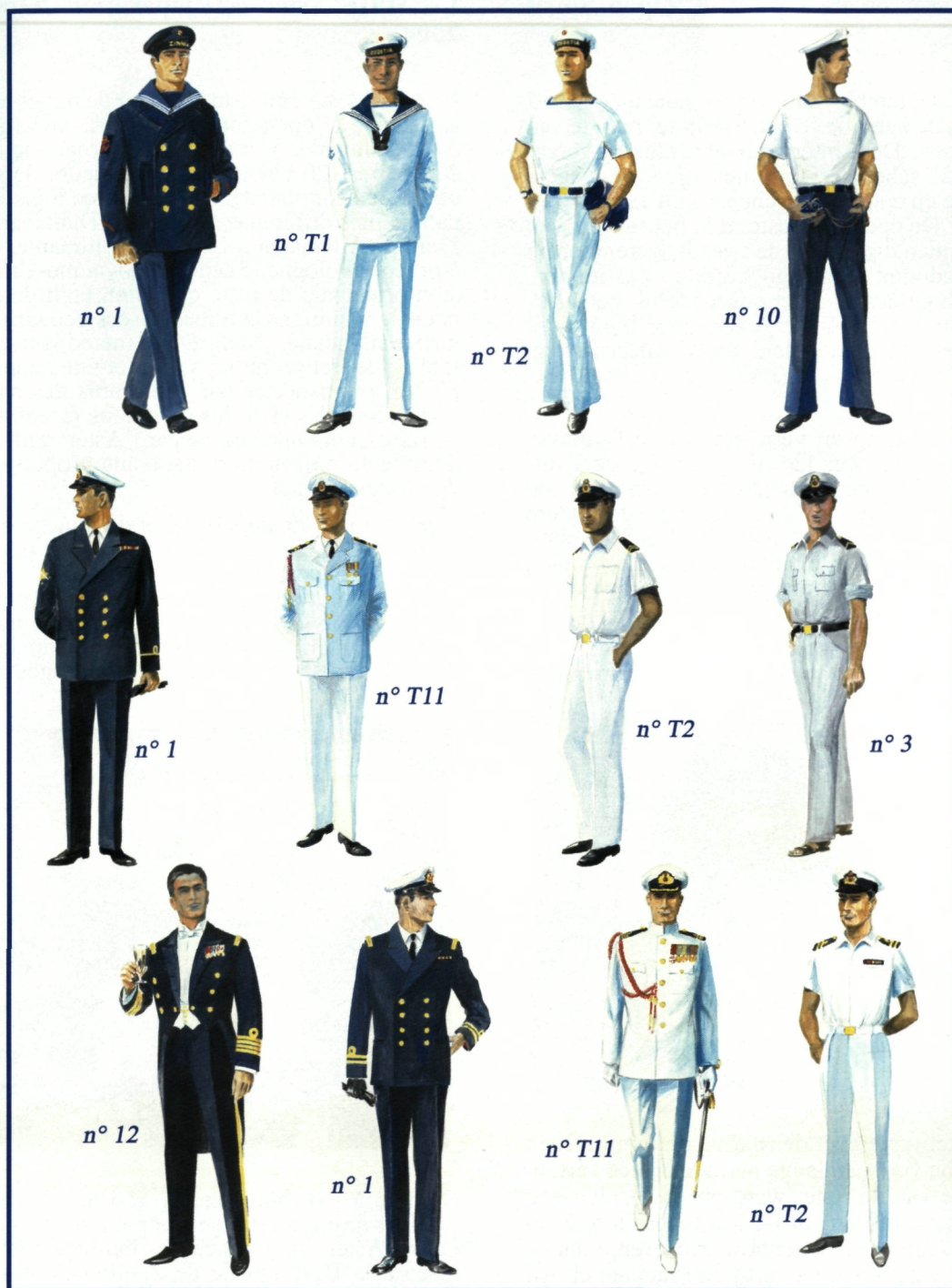
un malin plaisir) voulut qu'on nous communiqua ce message naval américain et nous voulumes faire de même. Si les matelots sous les armes durent bien obéir, par contre les rappelés qui s'amenèrent avec des têtes de Gorgone, des facies de bandits calabrais, des barbes de dresseurs d'ours, renâclaient violemment devant les tondeuses de Julien (Julien c'est le coiffeur de Cedra) et pour prouver leur droit, ils nous montraient la photo qui ornait leur carte d'identité: or... «nul Belge n'est censé ignorer la loi»... on ne peut ni altérer une carte d'identité, ni changer de tête. Barbes, favoris, longues tresses, dûment légalisés, il ne restait à l'Autorité navale qu'à fermer les yeux, à enfermer le vilain à bord, l'envoyer en mer jusqu'à épuisement de son rappel ou à le renvoyer à la maison.

Dans la Navy (la "Royal" Navy of course), référence absolue dans tous les cas de figure, on ne peut porter la barbe que si on est passé avec satisfaction devant un jury composé des principaux de l'équipage -et, avant cela, on n'a pas la permission de mettre un pied à terre-; si la barbe est belle, OK, sinon «allez vous raser». Cette barbe doit être portée pleine et entière, coupée court, comme le roi Georges V la portait et comme le marin de la boîte de cigarettes "Players Navy cut" la porte. On dit d'ailleurs que cette marque payait au barbu classifié OK une indemnité d'entretien! On voit que les marques de cigarettes ne faisaient pas que sponsoriser les courses de Formule 1 sur le circuit de Francorchamps. Le fait est que, à la Force Navale, on n'a pas connu parmi les cadres de dérogations flagrantes à ces bonnes coutumes et nos gens sont restés pour la plus part imberbes et courts de cheveux.

* C'est en septembre 1976 que les commodores (act. et retr.) prirent le titre d'amiral de division. Le premier vice-amiral (lt. général) fut l'Amiral de division J.P. van Dyck nommé le 26 décembre 1976

à suivre

CPV hre J.-C. Liénart



Uniformes et insignes de spécialité à la Force Navale en 1972

1 personnel de pont

2 navigateur

3 personnel des transmissions

4 détecteur

5 scaphandrier

6 canonier

7 armurier

8 charpentier de marine

9 manoeuvrier de draguage

10 démonteur de mines

11 mécanicien de marine

12 électricien de marine

13 électronicien

14 ajusteur

15 police navale

16 fusilier-marin

17 services généraux

18 secrétaire

19 approvisionnement

20 steward

21 chauffeur

22 mécanicien d'auto

23 personnel de pont
de la classe supérieure

24 mécanicien de marine
de la classe supérieure

InfoMarine

De M915 Aster en de Operatie 'Open Spirit 2004'

Van 6 tot 13 september nam de mijnenjager M915 Aster deel aan de operatie 'Open Spirit' ter hoogte van de Litouwse kust. Deze internationale oefening verzamelde zowat 23 schepen (20 mijnenjagers en -vegers en 3 logistieke en commandoschepen) uit 12 verschillende landen. De opdracht bestond in het ruimen van munitie en mijnen die tijdens de tweede wereldoorlog in die zone gedumpt en gelegd werden. Zes mijnen, torpedo's en bommen werden onschadelijk gemaakt, waaronder een bom door de Aster; deze bom werd vernietigd met het draadgeleid onderwatervaartuig, de "Poisson Auto-Propulsé" (PAP) op een diepte van 70 meter.

Na een dag debriefing en verpozing in de Litouwse havenstad Klaipėda, wendde de Aster, die deel uitmaakt van het mijnenbestrijdingseskader van de NAVO (MCMFORNORTH), samen met zes andere schepen, de steven naar Helsinki. Tot 15 december, dag waarop de Aster terug aanmeerde te Zeebrugge, zette hij zijn oefenprogramma onverminderd voort in dit internationaal verband.



Zoals gebruikelijk vergeet de Marine de familieleden niet van hen die voor een lange periode op zee vertoeven. Voor die van de Aster werd op 16 oktober een familiedag georganiseerd in de Marinebasis te Zeebrugge. Een zestigtal echtgenotes, kinderen, ouders, grootouders... waren van de partij en brachten er een aangename middag door. Na een welkomstwoord door Flottielje admiraal M. Goethals, kregen zij een uiteenzetting door 1LV Dujardin met praktische details inzake aanloophavens, brievenpost, sociale regelingen enz.; daarna werd een aan boord opgenomen film afgedraaid waarin iedereen 'zijn' familielid kon herkennen. De deelnemers begaven zich vervolgens naar het restaurant voor een vieruurtje; daar werden ze ook opgewacht door vertegenwoordigers van de sociale diensten bij wie ze terechtkonden voor al hun vragen en verzoeken.

Le M915 Aster et l'Opération 'Open Spirit 2004'

Du 6 au 13 septembre le chasseur de mines M915 Aster a participé à l'opération 'Open Spirit' au large des côtes de la Lituanie. Cet exercice international regroupait 23 navires (20 chasseurs et dragueurs de mines et 3 navires de commandement et soutien logistique) de 12 nationalités différentes: Belgique, Danemark, Estonie, France, Allemagne, Lettonie, Lituanie, Pays-Bas, Norvège, Pologne, Suède et Royaume-Uni. La mission principale de cette opération était de nettoyer la zone de munitions et mines posées pendant la seconde guerre mondiale. Malgré une météo souvent défavorable, l'opération fut un succès et une zone de près de 80 Nm fut inspectée par l'ensemble des navires. Six mines, torpilles et autres munitions furent détectées et détruites, dont une bombe par l'Aster; cette bombe fut détruite au moyen du poisson autopropulsé (PAP) par 70 mètres de fond.

Après un jour de debriefing et de relâche dans le port lithuanien de Klaipėda, l'Aster, qui fait partie de l'escadron OTAN de lutte contre les mines (MCMFORNORTH), mit le cap sur Helsinki en compagnie de six autres navires. Il continua son entraînement dans ce cadre international (voir ci-dessous) jusqu'au 15 décembre, date de son retour à Zeebruges.



Comme à l'accoutumée, la Marine n'oublie pas les familles de nos marins en mer pour une longue période. Pour l'Aster une journée des familles avait été organisée à la Base navale de Zeebruges le 16 octobre. Une soixantaine d'épouses, enfants, parents, grands-parents... avaient répondu présent. Ils passèrent tous un très agréable après-midi. D'abord accueillis par l'Amiral de flottille M. Goethals, ils eurent ensuite le loisir d'écouter l'exposé du 1LV Dujardin concernant tous les détails pratiques (escales, courrier, organisations sociales...) avant de visionner un film tourné à bord où ils purent apercevoir 'leur' marin. Les participants furent ensuite dirigés vers le restaurant pour un goûter; les responsables des organisations sociales les y attendaient afin de répondre à leurs questions et desiderata.

Bron en foto's/Source et photos: www.mil.be/navycomp

Aster en Wielingen nemen deel aan NAVO-operaties

Na afloop van de operatie 'Open Spirit' (zie hierboven) vervoegde de mijnenjager M915 Aster het MCMFORNORTH-eskader. De 'Mine Countermeasures Force Northern Europe' is een permanent multinational eskader van de NAVO dat normaal bestaat uit zeven mijnenbestrijdingsschepen en een logistiek- en commandoschip. Sedert 1998 opereert de MCMFN eveneens in de kustwateren van de VS, Canada en IJsland. Sedert zijn oprichting 28 jaar geleden heeft dit multinational eskader bewezen dat het een eersterangs rol speelt als 'Mine Countermeasures Immediate Reaction Force' van de NAVO. Het heeft dan ook de reputatie de best getrainde en uit de beste mijnenbestrijdingseenheden ter wereld bestaande strijdmacht te zijn.

Op 13 september vertrok het fregat F910 Wielingen uit Zeebrugge naar de Middellandse zee waar het van 29 september tot 29 november deelnam aan de operatie 'Active Endeavour'. Deze operatie werd opgezet in het kader van de maatregelen die getroffen werden door de NATO onmiddellijk na de terroristische aanslagen van 11 september tegen de VS. Als blijk van haar vastberadenheid en solidariteit heeft de NAVO haar permanente zeestrijdkracht ingezet in het oosten van de Middellandse zee.

Het commando over deze geallieerde zeestrijdkrachten in Zuid-Europa (COMNAVSOUTH) wordt gevoerd vanuit Napels; alle activiteiten worden er gecoördineerd door een gespecialiseerd team, de 'Task Group Force Endeavour' (TFE). Deze TFE is in staat langdurige operaties te plannen dankzij een rotatiesysteem waarbij een beroep gedaan wordt op permanente NAVO-eskaders enerzijds en op de middelen die ter beschikking worden gesteld door de lidstaten van de regio anderzijds.

Half december keerde de Wielingen terug naar zijn thuishaven.

Aster et Wielingen participent aux opérations OTAN

Après avoir participé à l'opération 'Open Spirit' (voir ci-dessus) le chasseur de mines M915 Aster rejoint l'escadre MCMFORNORTH. La 'Mine Countermeasures Force Northern Europe' est une escadre maritime permanente et multinationale de l'OTAN, qui en général est composée de sept navires de guerre de lutte contre les mines et d'un navire de commandement et de soutien logistique. Depuis 1998 la MCMFN est également déployée dans les eaux côtières des Etats-Unis, du Canada et de l'Islande. Depuis sa fondation, il y a 28 ans, cette escadre multinationale a démontré son habilité à jouer un rôle principal comme 'Mine Countermeasures Immediate Reaction Force' de l'OTAN; elle est considérée comme la mieux entraînée et constituée des meilleures unités de lutte contre les mines du monde.

Le 13 septembre la frégate F910 Wielingen quitte Zeebruges à destination de la Méditerranée. Du 29 septembre au 29 novembre elle y participa à l'opération 'Active Endeavour'. Cette opération constitue l'un des éléments du dispositif mis en place par l'OTAN immédiatement après les attentats terroristes perpétrés le 11 septembre 2001 contre les Etats-Unis. Afin de démontrer sa résolution et sa solidarité, l'OTAN a déployé sa force navale permanente en Méditerranée orientale.

Ce déploiement est dirigé par les forces navales alliées de l'Europe du sud (COMNAVSOUTH) à Naples. Les activités y sont coordonnées par une équipe spéciale, nommée 'Task Group Force Endeavour' (TFE). La TFE fait face à des opérations de longue durée grâce à un système de rotations composé d'une part d'escadres permanentes OTAN et faisant appel d'autre part aux facilités qu'offrent les états membres de la région.

Le Wielingen a rejoint son port d'attache à la mi-décembre.



Het vertrek van de Wielingen, een aangrijpende gebeurtenis.

Le départ du Wielingen, un moment émouvant.

Bron en foto's/Source et photos: www.mil.be/navycomp

M923 Narcis naar FORACS 2004

De mijnenjager M923 Narcis vertrok op 19 oktober jl. uit Zeebrugge met bestemming Faslane (UK) om er deel te nemen aan de oefening Foracs 2004.

Foracs (Nato naval Forces sensor & weapon Accuracy Check Sites) is een multinationaal NAVO-project waaraan naast België, ook o.m. Canada, Denemarken, Duitsland, Griekenland, Italië, Noorwegen, Groot-Brittannië en de VS deelnemen. De bedoeling van deze oefening bestaat erin kalibreer- en regelingsfouten van de sensoren en de wapensystemen van schepen, onderzeeboten en vliegtuigen op te sporen. Wat de schepen betreft wordt vooral aandacht besteed aan de sonars, de apparatuur voor mijnenbestrijding, de brandmeldingstoestellen, de navigatieapparatuur, de gyrokompassen en de GPS-systemen. Foracs geeft commando en bemanning een algemeen overzicht omtrent het onderhoud en de operationele paraatheid van het schip.

Van 12 tot 14 november bracht Narcis een bezoek aan de Noorse haven Stavanger, een stad die, net als Liverpool, aangeduid werd als Europese culturele hoofdstad 2008.

Op 20 november meerde Narcis dan terug af te Zeebrugge.

M923 Narcis au FORACS 2004

Le chasseur de mines M923 Narcis a quitté Zeebrugge le 19 octobre dernier pour faire route vers Faslane (UK) afin de participer à l'exercice Foracs 2004.

Foracs (Nato naval Forces sensor & weapon Accuracy Check Sites) est un projet OTAN multinational auquel participent entre autres, outre la Belgique, le Canada, le Danemark, l'Allemagne, la Grèce, l'Italie, la Norvège, le Royaume-Uni et les Etats-Unis. L'exercice a pour but de détecter toutes fautes de calibration et de réglage des senseurs et des systèmes d'armes des navires, sous-marins et avions. En ce qui concerne les navires, une attention particulière est portée aux sonars, à l'appareillage pour la chasse aux mines, aux détecteurs d'incendies, aux systèmes de navigation, aux compas gyroscopiques et aux systèmes GPS.

Foracs offre à l'équipage un bon aperçu du maintien général et au commandement une vue d'ensemble sur l'état opérationnel du navire. Du 12 au 14 novembre le Narcis a fait escale dans le port norvégien de Stavanger, ville qui, tout comme Liverpool, a été désignée capitale européenne culturelle 2008.

Le Narcis a rejoint son port d'attache de Zeebrugge le 20 novembre.



Le départ du Narcis.

Bron/source: www.mil.be/navycomp

Narcis verlaat Zeebrugge.

Foto/photo: www.mil.be/navycomp

Bevelsoverdrachten - Remises de commandement

F911 Westdiep

De overdrachtsceremonie van het bevel over het fregat Westdiep had plaats op 17 augustus jl. in de Marinebasis te Zeebrugge. FKP Carlo Rijckaert werd er door Flottielje admiraal W. Goethals aangesteld als nieuwe bevelhebber van het schip.

Op 28 augustus legde de Westdiep aan te Brest voor revisie door de DCN van de Franse wapens. In november keerde de Westdiep voor enkele weken terug naar Zeebrugge alvorens af te varen naar Den Helder voor de integratie van de wapensystemen en de sensoren; hij verblijft er tot eind januari 2005, waarna een trainingsperiode zal volgen zodat hij tegen juli 2005 terug operationeel zal zijn.



F911 Westdiep

La cérémonie de remise de commandement de la frégate Westdiep eut lieu le 17 août à la base navale de Zeebruges. L'Amiral de flottille Willy Goethals y procéda à l'investiture du CPF Carlo Rijckaert comme nouveau commandant du navire.

Le Westdiep était à Brest au Penfeld, depuis le 26 août, pour le carénage par la DCN des armes françaises. En novembre 2004 le Westdiep a rejoint Zeebruges pour quelques semaines, avant de prendre la direction de Den Helder aux Pays-Bas pour l'intégration des systèmes d'armes et senseurs et ce jusqu'à fin janvier 2005. C'est alors que le Westdiep commencera son entraînement pour être à nouveau opérationnel à partir de juillet 2005.

De g. à dr.: ADF W. Goethals, CPF C. Rijckaert en CPV E.Verbrugghe.

V.l.n.r.: ADF W. Goethals, FKP C. Rijckaert en KTZ E.Verbrugghe.

Photo/foto: www.mil.be/navycomp

Nieuwe Directeur van het Centrum van het Competentiecentrum Logistiek van de Marinecomponent

Op vrijdag 10 september werd op de Marinebasis te Zeebrugge het bevel van het Competentiecentrum Logistiek van de Marinecomponent overgedragen aan KVK Hubert Stassen.

Nouveau Directeur du Centre de Compétence Logistique de la Composante Marine

Le vendredi 10 septembre, à la Base navale de Zeebruges, le commandement du Centre de Compétence Logistique de la Composante Marine a été remis au CPC Hubert Stassen.



Photo/foto: www.mil.be/navycomp

De g. à dr.: ADF W. Goethals, Général-major Robert Montens, CPC H. Stassen, CPV E. Verbrugghe.

V.l.n.r. : ADF W. Goethals, Generaal-majoor Robert Montens, KVK H. Stassen, KTZ E. Verbrugghe.

Een nieuwe commandant voor de Directie Vorming van de Marine

Op dinsdag 26 oktober werd KVK Michel Van Eycken door Flottielje admiraal W. Goethals, Hoofd Maritieme Operaties, officieel aangesteld als nieuwe commandant van de Directie Vorming van de Marine.

De plechtigheid greep plaats in de kazerne LTZ V. Billet te Brugge. De uittredende commandant, FKP Wim Robberecht, bekleedde die functie sedert 9 september 2002.



De ondertekening van het Gulden boek: KVK M. Van Eycken omringt door ADF W. Goethals en door FKP W. Robberecht.

La signature du livre d'or: le CPC M. Van Eycken entouré de l'ADF W. Goethals et du CPF W. Robberecht.

Un nouveau commandant pour la Direction Formation de la Marine

Le mardi 26 octobre l'Amiral de flottille W. Goethals, Commandant des Opérations Navales, a fait reconnaître le CPC Michel Van Eycken comme nouveau commandant de la Direction Formation de la Marine.

La cérémonie eut pour cadre la caserne LTZ V. Billet à Bruges. Le CPF Wim Robberecht, commandant sortant, occupait ce poste depuis le 9 septembre 2002.

De g. à dr.: CPC M. Van Eycken., CPV E. Verbrugghe, ADF W. Goethals et CPF W. Robberecht (encart: la désignation).

V.l.n.r.: KVK M. Van Eycken, KTZ E. Verbrugghe, ADF W. Goethals en FKP W. Robberecht (inzet: de aanstelling).

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



Ref: JRP00455

Onze prijs

Notre prix

€ 6

Briefopener / Ouvre-lettre: 24 cm

Bezoek van buitenlandse admiraals aan onze Marinebasis

In de loop van de maand oktober brachten twee buitenlandse admiraals een bezoek aan onze Marinebasis, met name op 5 oktober Divisieadmiraal Gheorghe Marin, stafchef van de Roemeense marine, en op 12 oktober Vice-admiraal Triki van de Marokkaanse marine. Beiden werden in de voormiddag verwelkomd door ADF W. Goethals die hen een uiteenzetting gaf over onze Marine, waarop een bezoek aan de mijnenjager Bellis volgde. De namiddag werd dan gewijd aan een bezoek aan de basis met speciale aandacht voor de scheepslift, de MOST, het PAP-minex atelier en het hyperbaar centrum.



Divisieadmiraal Gheorghe Marin(links) en Vice-admiraal Triki die het Gulden boek tekent onder het waakzaam oog van Flottielje-admiraal W. Goethals.

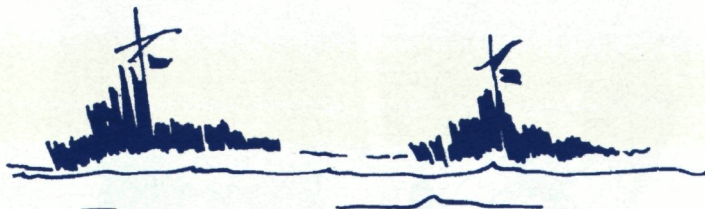
L'Amiral de division Gheorghe Marin (photo de gauche) et le Vice-amiral Triki signant le livre d'or sous l'œil attentif de l'Amiral de flottille W. Goethals.

Visites d'amiraux étrangers à notre Base navale

Dans le courant du mois d'octobre notre Base navale reçut la visite de deux amiraux étrangers, à savoir le 5 octobre celle de l'Amiral de division Gheorghe Marin, chef de l'état-major de la Marine roumaine, et le 12 octobre celle du Vice-amiral Triki de la Marine marocaine. Tous deux furent accueillis l'avant-midi par l'ADF W. Goethals qui leur fit un exposé sur notre Marine; après quoi eut lieu une visite du chasseur de mines Bellis. L'après-midi fut consacrée à une visite de la base, avec des haltes à l'ascenseur à navires, au MOST, à l'atelier PAP-minex et au centre hyperbare.



Photo/Foto: www.mil.be/navycomp



Onnodig verder te zoeken naar Ronny De Munter

Neptunus is werkelijk 'the place to be' om een opsporingsbericht te plaatsen. Onze medewerker Freddy Philips is inderdaad op het spoor gekomen van Ronny De Munter (cfr. Neptunus van september 2004, blz. 189) die hij dan in verbinding heeft gesteld met zijn Amerikaanse vriend Bob Gage. Die laatste zond volgend bericht aan Freddy: «Hi Freddy. I owe you many thanks. You are part seaman, part journalist, part detective and around gentleman». Nogmaals een 'happy end' dankzij Neptunus.

Ne cherchez plus Ronny De Munter

Neptunus est vraiment 'the place to be' pour lancer un avis de recherche. Notre collaborateur Freddy Philips a en effet retrouvé la trace de Ronny De Munter (voir Neptunus de septembre 2004, p. 189) qu'il a mis en contact avec son ami américain Bob Gage. Réponse de ce dernier à Freddy: «Hi Freddy. I owe you many thanks. You are part seaman, part journalist, part detective and around gentleman». Encore un 'happy end' grâce à Neptunus.

Een nieuwe ondervoorzitter voor de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine

KTZ Erik Verbrugghe, Stafchef van de Marinebasis te Zeebrugge, die in maart van dit jaar door de raad van beheer als werkend lid van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine werd benoemd en tot beheerder verkozen op de laatste algemene vergadering, werd onlangs door de raad van beheer verkozen tot nieuwe ondervoorzitter van de Vereniging. In die functie volgt hij de in november 2003 schielijk overleden KTZ Michel Van Haekendover op.

De grote familie die de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine vormt, is een vzw die in 1965 door wijlen Commodore Lurquin werd opgericht om hulp te bieden aan noodlijdende marinemensen. Giften zijn altijd welkom en kunnen gestort worden op rekening 551-2731300-43 van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine, PB 17, 8400 Oostende. Meer info kan u steeds bekomen op nr 059/80.66.66 (Tel + Fax).

Un nouveau Vice-président pour l'Association d'Entraide de la Marine

Le CPV Erik Verbrugghe, Chef d'état-major de la Base navale de Zeebruges, nommé membre effectif de l'Association d'Entraide de la Marine en mars dernier par le conseil d'administration et élu administrateur lors de la dernière assemblée générale, vient d'être désigné par le conseil d'administration comme nouveau vice-président de l'Association. Il succède à ce poste au CPV Michel Van Haekendover, décédé inopinément en novembre 2003.

La grande famille de l'Association d'Entraide de la Marine est une asbl créée en 1965 par feu le Commodore Lurquin pour venir en aide aux marins en difficultés. Vos dons sont toujours les bienvenus et peuvent être versés sur le compte 551-2731300-43 de l'Association d'Entraide de la Marine, PB 17, 8400 Ostende. Pour plus d'informations concernant cette organisation: 059/80.66.66 (Tél + Fax).



KTZ Erik Verbrugghe naast Vice-admiraal Michel Hellemans, voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine.

Le CPV Erik Verbrugghe aux côtés du Vice-amiral Michel Hellemans, président de l'Association d'Entraide de la Marine.

Photo/Foto J.C. Vanbostal



Galabal van de Marine op 11 februari 2005 in het Kursaal te Oostende

Bal de Gala de la Marine le 11 février 2005 au Kursaal d'Ostende

**Galabal Marine
Kursaal Oostende**

11 Februari 2005

**The
Golden
Bis Band**

Vrij van zegel Art 198

**Avondgedij verplicht
Inlichtingen : Tel/Fax 059 80 66 66**

Na twee geslaagde bals, respectievelijk in de hall van de Oostendse luchthaven en in het Zeepreventorium te Den Haan, zal het volgende prestigieuze Galabal van de Marine op 11 februari, zoals weleer plaatsvinden in het grondig gerenoveerde en op 17 december heropende Kursaal. U wordt er verwacht vanaf 21u30.

De uitnodigingen worden verzonden eind december, begin januari maar, opgelet, er zijn slechts 600 zitplaatsen en gezien het verwachte succes van het bal in dit vernieuwd kader, raden wij u aan zo snel mogelijk te reserveren. Mocht u niet op onze mailing-list voorkomen en wenst u een uitnodiging voor dit bal te ontvangen, dan gelieve u contact op te nemen met de redactie van ons tijdschrift hetzij schriftelijk, hetzij telefonisch (059/80.66.66) of per e-mail op volgend adres: vzw.neptunus@pi.be.

Après deux essais concluants dont l'un à l'aéroport d'Ostende et l'autre au Zeepreventorium de De Haan, le Bal de Gala de la Marine retrouve le Kursaal d'Ostende pour un bal de prestige dans un tout nouveau cadre. Réouvert après d'importantes rénovations le 17 décembre, le Kursaal nous accueillera à nouveau le 11 février à partir de 21h30 pour notre traditionnel Bal de Gala de la Marine.

Les invitations seront envoyées fin décembre, début janvier mais, attention, le nombre de places est limité à 600 et vu l'engouement suscité par ce nouveau cadre, nous vous conseillons de réserver en temps utile. Si vous ne figurez pas encore sur notre mailing-list et désirez obtenir une invitation pour ce bal, vous pouvez écrire ou téléphoner à la rédaction de notre revue (059/80.66.66) ou nous envoyer un mail à l'adresse suivante: vzw.neptunus@pi.be.

**Bal de gala de la Marine
Kursaal Oostende**

11 Février 2005

**The
Golden
Bis Band**

Exempt de timbre Art 198

**Tenue de soirée de rigueur
Renseignements : Tel/Fax 059 80 66 66**

De 'deken' van onze Marine is 100 jaar oud

Baron Guy Daufresne de la Chevalerie heeft enkele maanden geleden zijn 100ste verjaardag gevierd; hij werd inderdaad geboren op 8 augustus 1904 te Brugge. Hij is de laatste overlevende van het Detachement - later het Korps- van Torpedisten en Mariniers (1921-1927), was aan boord van de d'Entrecasteaux en heeft als matroos en tweede in bevel gevaren op de torpedoboot A3. Maar bovenal en dankzij zijn perfecte kennis van het Japans, was hij generaal in het Amerikaans leger en vertrouweling van generaal MacArthur, bevond zich aan boord van de kruiser Missouri bij de capitulatie van Japan en was diplomaat en ambassadeur in het Verre Oosten. Hij was tevens voorzitter van de Belgische Zeevaartbond en van de Cercle Georges Lecointe, mechanografisch ingenieur, piloot en noem maar op.

Een uitgebreid artikel over deze verdienstelijke Belg verscheen in Neptunus van april 2002 (blz. 27 tot 30) en van juni 2002 (blz. 85 tot 89).



100 kaarsjes voor Guy Daufresne de la Chevalerie

100 bougies pour Guy Daufresne de la Chevalerie

Photo/Foto: P. Hornez

Le 'doyen' de notre Marine est centenaire

Le baron Guy Daufresne de la Chevalerie vient de fêter il y a quelques mois son centenaire; il est né en effet le 8 août 1904 à Bruges. Il est le dernier survivant du Détachement puis Corps des Torpilleurs et Marins (1921-1927), a connu le d'Entrecasteaux et a navigué sur le torpilleur A3 comme matelot et commandant en second. Mais bien plus que cela, maîtrisant parfaitement la langue japonaise, il fut un général de l'armée américaine et confident du général MacArthur, présent à bord du croiseur Missouri lors de la reddition du Japon, diplomate et ambassadeur en Extrême-Orient. Il fut également président de la Ligue Maritime Belge et du Cercle Georges Lecointe, ingénieur en mécanographie et administration, pilote...

Pour en savoir plus concernant la carrière de ce héros belge, vous pouvez lire ou relire l'article le concernant dans les Neptunus d'avril 2002 (p. 27 à 30) et de juin 2002 (p. 85 à 89).

Photo/Foto: Collection/Collectie Guy Daufresne de la Chevalerie



Le général Daufresne de la Chevalerie décoré par un général américain, représentant le Général MacArthur.

Generaal Daufresne de la Chevalerie gedecoreerd door een Amerikaans generaal, vertegenwoordiger van Generaal MacArthur.

Aanpassing van het monument ter ere van LTZ V Billet

Op 22 september 2004 om 11h heeft in de Marinekazerne te Brugge Sint-Kruis een ceremonie plaatsgehad ter gelegenheid van een aanpassing aan het monument ter ere van LTZ V. Billet. Ingevolge een ministeriële beslissing werden inderdaad de verdiensten van wijlen LTZ V. Billet als 'stichter op het terrein van de Royal Navy Belgische Sectie' officieel erkend. De korte maar aangrijpende ceremonie, onder leiding van FKP SBH Wim Robberecht, Directeur Vorming van de Marine, en het voorzitterschap van KTZ Erik Verbrugghe, Stafchef van de Marinecomponent, ging door in aanwezigheid van dhr. Georges Billet (zoon van wijlen LTZ V. Billet), vertegenwoordigers van de Marine en van vaderlandslievende verenigingen. In zijn toespraak gaf FKP SBH Robberecht toelichting bij het gebeuren, waarna een ontroerde Georges Billet zijn dank betuigde aan de aanwezigen voor hun deelname aan de plechtigheid. De ceremonie werd afgesloten met de 'Last Post'.



Adaptation du monument en l'honneur du LDV V. Billet

Le 22 septembre à 11h, une cérémonie eut place à la caserne de la Marine de Bruges Sint-Kruis, à l'occasion d'une adaptation au monument en l'honneur du LDV V. Billet. A la suite d'une décision ministérielle, les mérites du LDV V. Billet comme 'fondateur sur le terrain de la Royal Navy Section Belge' furent en effet officiellement reconnus.



Cette courte mais poignante cérémonie, sous la direction du CPF BEM Wim Robberecht, Directeur de la Formation à la Marine, et sous la présidence du CPV Erik Verbrugghe, Chef d'état-major de la composante Marine, se déroula en présence de Mr Georges Billet (fils du LDV V. Billet), de délégations de la Marine et d'associations patriotiques. Dans son allocution le CPF BEM Robberecht relata les faits. Ensuite Mr Billet ému, remercia les participants à la cérémonie. Le 'Last Post' marqua la clôture de l'événement.

Photos/Foto's: Serge Jacquet

Stroombank 2004

Dit jaar namen twaalf ploegen deel aan deze wedstrijd. Het ging telkens om eenheden van Defensie, nl. Marine 1 en 2, Wandelaar 1 en 2, Defensiestaf, Sch Lt Avn, CMO 17, RSSC St-Kruis, MRMP, 14A, Basis Koksijde, evenals een team bestaande uit oudgedienden van de Marine (Masters).

Le Stroombank 2004

Douze équipes participèrent cette année à ce challenge. Toutes étaient issues d'unités de la Défense: Marine 1 et 2, Wandelaar 1 et 2, Defensiestaf, Sch Lt Avn, CMO 17, RSSC St-Kruis, MRMP, 14A, Basis Koksijde, ainsi qu'une équipe d'anciens de la Marine (Masters).



Une vue de l'assistance entourant le CPV E. Verbrugghe, CEM.

De deelnemers poseren samen met KTZ E. Verbrugghe, CEM.

'Stroombank' vond plaats in de Spuikom te Oostende en bestond uit vier proeven: roeien, caravelle, 470 en zwemmen. Defensiestaf behaalde de 1ste plaats met caravelle en 470, CMO 17 won de roeiwedstrijd en Marine 1 was de sterkste in het zwemmen. Maar in het algemeen klassement was het Marine 1 dat met 94 punten de wisselbeker J.P.L. Van Dyck 2004 veroverde, vóór Marine 2 (88 punten), terwijl de Defensiestaf de 3de plaats haalde. De uitreiking van de prijzen vond plaats op 22 oktober in de zeilschool van de Marine.

Le 'Stroombank' se déroulait au Spuikom d'Ostende et se répartissait en 4 épreuves: aviron, caravelle, 470 et natation. L'équipe état-major de la Défense remporta les championnats caravelle et 470, le CMO 17 empocha l'épreuve de l'aviron et l'équipe Marine 1 se classa première en natation. Mais ce fut finalement l'équipe Marine 1 qui remporta, au total des 4 épreuves, le challenge J.P.L. Van Dyck 2004 du classement final avec 94 points, devançant ainsi l'équipe Marine 2 (88 points) alors que l'état-major de la Défense prenait la 3ème place. La remise des prix eut lieu le 22 octobre à l'école de voile de la Marine.

Foto's/photos: J.C. Vanbostal

Het team 1 van de Marine zegeviert en verovert de wisselbeker J.P.L. Van Dyck 2004.

L'équipe 1 de la Marine sort vainqueur et remporte le challenge J.P.L. Van Dyck 2004.



De 4-daagse van de IJzer

Ere 1MC Maurice Michielsens is er voor vijfde maal in geslaagd deze vierdaagse voettocht tot een goed einde te brengen, ondanks het feit dat hij een hartpatiënt is. Dankzij de goede zorgen van zijn kinesiste Annick Velghe en zijn dokter Urbain Boutelegier is alles naar wens verlopen en legde Maurice, samen met meer dan 6000 wandelaars, iedere dag 16 km te voet af en dit in alle weer en wind. Zoals ieder jaar liet Maurice zich sponsoren, wat hem een bedrag van 500 € opleverde dat hij integraal schonk aan Hulpbetoon in de Marine. Maurice Michielsens heeft in totaal 5 deelnames op zijn actief, nl. 2 van 32 km en 3 van 16 km, telkens dagelijks en gedurende vier dagen.

Tijdens die vijf tochten wist hij steeds zijn doel te bereiken; hij liet ons echter weten dat dit zijn laatste deelname is geweest. Zijn conclusie luidt als volgt: «Ik heb dit alles met plezier gedaan en ik was zeer gemotiveerd omdat ik wist dat de opbrengst bestemd was voor een goed doel».

Les 4 jours de l'Yzer

Le 1MC honoraire Maurice Michielsens a réussi pour la cinquième fois son pari de participer à cette marche de 4 jours et de la terminer, nonobstant le fait qu'il soit cardiaque. Grâce aux soins prodigués par son kinésithérapeute Annick Velghe et son médecin Urbain Boutelegier, tout s'est déroulé à souhait et Maurice a parcouru à pied chaque jour, en compagnie de 6000 marcheurs, 16 kilomètres et ce par tous les temps. Comme chaque année, Maurice a fait appel au sponsoring, ce qui lui a permis de récolter 500 €, somme qu'il a offerte intégralement à l'Association d'Entraide de la Marine.

Maurice Michielsens a, au total de ses 5 participations, parcouru par jour et durant 4 jours, 2 fois 32 kilomètres et 3 fois 16 kilomètres. De 2000 à 2004 il a toujours réussi à atteindre son but; il nous a toutefois fait savoir que cette participation-ci était la dernière. En guise de conclusion il nous dit: «J'ai toujours participé avec grand plaisir et une grande motivation, sachant que les fonds récoltés étaient destinés à une bonne œuvre.»



Maurice overhandigt de 500 € aan Vice-admiraal Michel Hellemans, Voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine.

Maurice remettant les 500 € au Vice-amiral Michel Hellemans, Président de l'Association d'Entraide de la Marine.



InfoMarine

Bevrijdingsfeesten te Dudzele op 18 en 19 september 2004

Fête de la Libération à Dudzele les 18 et 19 septembre 2004

Ter gelegenheid van de 60ste verjaardag van de bevrijding van Dudzele trok een stoet van oude legervoertuigen van Dudzele naar Dudzele via Brugge en Damme; de Marine kon niet op het appel ontbreken. De stoet trok heel wat publiek en kende een daverend succes. Op 19 september legden Provinciecommandant FKP Frank Sloomans, namens het Provinciecommando, en KVK Jozef Bergez, namens de Marine, bloemen neer aan het oorlogsmonument te Dudzele.



Ere IMC Maurice Michielsens, met het vaandel van de Marine, in een authentieke Amerikaanse jeep tijdens de tocht Dudzele-Brugge-Damme-Dudzele.

En souvenir du 60ème anniversaire de la libération de Dudzele, un cortège d'anciens véhicules militaires, auquel la Marine se tenait d'être représentée, avait été mis sur pied. Tout le long du trajet Dudzele-Bruges-Damme-Dudzele, les participants recueillirent un énorme succès de foule. Le 19 septembre le CPF Frank Sloomans, Commandant de province, et le CPC Jozef Bergez, déposèrent des fleurs au monument aux morts de Dudzele, respectivement au nom du Commandement de la province et au nom de la Marine.

Le IMC honoraire Maurice Michielsens portant l'étendard de la Marine et juché sur une authentique jeep américaine lors du trajet Dudzele-Bruges-Damme-Dudzele.

Een vleugje humor....

Wij ontvingen bijgaande foto en konden niet aan de verleiding weerstaan ze af te drukken. Het gaat hier om een VIP op de fiets, geëscorteerd door de Antwerpse politie tijdens Sail Antwerp in juli jl. Welnu, deze VIP is niemand anders dan FKP Patrick Van den Bulck, Comnavdetant! De Marine heeft dan misschien geen geld maar men trekt er wel zijn plan...



Un peu d'humour....

Une photo que nous ne pouvons nous empêcher de publier est parvenue à la rédaction. Il s'agit de l'escorte par la police anversoise d'un VIP en vélo, lors de la visite à Anvers des voiliers en juillet dernier. En fait ce VIP n'est autre que le CPF Patrick Van den Bulck, Comnavdetant! Comme quoi à la Marine, on a pas de sous, mais on se débrouille....



Photo/Foto: Monique Truyman

Onze Marine in Normandië van 23 tot 30 augustus 2004

Ter gelegenheid van de 60ste verjaardag van D-Day legde Fregatkapitein Maryse Van Bussel op drie verschillende plaatsen bloemen neer aan een monument van de Brigade Piron, als blijk van eerbetoon aan de militairen die hun leven hebben gegeven voor de vrijheid. Zonder de Navy zou de Brigade Piron de overtocht van Engeland naar Normandië, waar zij te Courseulles aan land gingen, niet hebben kunnen verwezenlijken. De reis verliep in een uitstekende sfeer en de marinemensen waardeerden ten eerste de gastvrijheid van de afdeling Oostende van de Brigade Piron.

La Marine en Normandie du 23 au 30 août 2004

A l'occasion du le 60ème anniversaire du D-Day, le Capitaine de frégate Maryse Van Bussel a déposé, à trois endroits différents, des fleurs à un monument de la Brigade Piron, et ce en hommage aux militaires ayant offert leur vie pour la liberté. Sans la Navy la Brigade Piron n'aurait pu réaliser la traversée Angleterre-Normandie pour se retrouver à Courseulles. Le voyage se déroula dans une excellente ambiance et les marins participants apprécièrent beaucoup l'hospitalité de la section ostendaise de la Brigade Piron.

Zoekertje

Bernard Clarenne is op zoek naar zijn oude kameraden. Hierbij een foto genomen tijdens zijn legerdienst in 1968 op de nautische school te Lombardsijde tijdens de opleiding 'dek'. Mocht u op die foto voorkomen, dan kan u uw naam en adres bezorgen aan de redactie die ze zal doorzenden aan Bernard Clarenne.



Le CPF Maryse Van Bussel accompagnée du 1MC honoraire Maurice Michielsens et l'étendard de la Marine en Normandie pour y commémorer, conjointement avec des anciens de la Brigade Piron, le 60ème anniversaire du D-Day.

FKP Maryse Van Bussel samen met Ere 1MC Maurice Michielsens en het Marinevaandel in Normandië om er, samen met oudgedienden van de Brigade Piron, de 60ste verjaardag van D-Day te herdenken.

Avis de recherche

Bernard Clarenne recherche ses anciens camarades. Voici une photo prise lors de son service militaire en août 1968 à l'école nautique de Lombardsijde pendant l'instruction 'pont'. Vous reconnaissez-vous ? Dans ce cas, vous pouvez contacter la rédaction qui transmettra vos coordonnées à Bernard Clarenne.

Janet Dietrich

Naar aanleiding van het opduiken van een oude foto uit ons archief stelden wij in ons laatste nummer op blz 189 de vraag: Wie helpt ons Janet Dietrich te identificeren? Uiteindelijk kon dankzij de weduwe van KTZ François Dumont het raadsel opgelost worden. De foto in kwestie werd nl. op 8 mei 1957 op de marinebasis van Charleston (VS) genomen ter gelegenheid van de doop van de Bovesse (Commandant Dumont) en de Truffaut (Commandant Schlim). Deze twee MSO's kwam de eer te beurt België te vertegenwoordigen op een indrukwekkende gebeurtenis nl. de internationale scheepsparade in Hampton Roads ter gelegenheid van de herdenking van de stichting van Jamestown, de eerste Engelse kolonie op het Amerikaans continent. Janet Dietrich was de meter van onze twee MSO's; zij was de echtgenote van Rear Admiral Niel K. Dietrich, US Navy commander, Mine Force, US Atlantic Fleet. Negen maanden later legden beide schepen aan in Oostende.

Met onze dank aan Mevrouw Wwe Dumont en eveneens aan Romain Cuypers uit Zedelgem die deze feiten bevestigde.

Foto van deze gebeurtenis: v.l.n.r. LTZ Schlim, LTZ De Ridder, LTZ Dumont en Mevrouw Dietrich.



Photo de l'événement: de g. à dr. LDV Schlim, LDV De Ridder, LDV Dumont et Mme Dietrich.

Computers
Netwerkondersteuning
3D Animaties
Webdesign



XENTRONICS

Tel : 03.774.55.76
Fax : 03.774.59.36

Adres: Langestraat 97
9150 Kruibeke

E-Mail : technical@xentronics.be
info@xentronics.be

Website : www.xentronics.be

A la suite d'une photo retrouvée dans nos archives, nous lançons un appel en page 189 dans notre dernier numéro: Qui pouvait nous aider à identifier Janet Dietrich?

C'est finalement la veuve du CPV François Dumont qui allait nous fournir la clef de l'énigme. La photo en question fut prise le 8 mai 1957 à la base navale de Charleston, aux E.U., lors du baptême du Bovesse (Commandant Dumont) et du Truffaut (Commandant Schlim). Ces deux MSO eurent l'honneur de représenter la Belgique à un spectacle impressionnant, à savoir la revue navale internationale qui se déroula à Hampton Roads, à l'occasion de la commémoration de la fondation de Jamestown, première colonie anglaise établie sur le continent américain. Janet Dietrich, la marraine de nos deux MSO, était l'épouse du Rear Admiral Niel K. Dietrich, US Navy commander, Mine Force, US Atlantic Fleet. Nos navires rejoindront Ostende neuf mois plus tard.

Merci à Madame veuve Dumont, et également à Romain Cuypers de Zedelgem qui nous a confirmé ces faits.

Afgaande wacht van een "boegbeeld"

FKP (MAB) Maryse Van Bussel Dr. nodigde op 24 september j.l. een aantal collega's en vrienden van de Marine uit (waaronder 4 generaties Stafchefs) om een glas te heffen op haar welverdiende op rust stelling. Dit gebeurde in het opmerkelijke kader van de abdij d'Aulne (Boven Samber).

Haar keuze viel op deze uitzonderlijke locatie omdat zij hierin het symbool ziet van de nieuwe horizons die zij wil bevaren. Zij wil op zoektocht gaan naar de morele rijkdom en waarden die onze geschiedenis en onze cultuur vorm gegeven hebben.

ADF W. Goethals, Commandant van de Marinecomponent, schetste bij de aanvang een beeld van de rijk gevulde en uitzonderlijke carrière van deze officier, die als eerste vrouw de rang van hogere officier verwierf in de Belgische strijdkrachten.

Hierna nam commandant Van Bussel zelf het woord om pertinent zoals ze is en met de nodige humor



enkele mijlpalen van haar professioneel parcours te belichten.

«Ik zou mijn marinetijd willen vergelijken met medailles die zeggend toch typisch op kloeke mannenborsten prijken:

Mijn eerste medaille is zeer licht en esthetisch zoals de onderscheiding van «moeder-overste der vrouwen» past. Door een samenloop van omstandigheden ben ik in de militaire vrouwenemancipatiebeweging terechtgekomen --vrouwen van het eerste uur-- en heb hierbij ook veel ervaring opgedaan in het NAVO-vrouwencomité.

Op de tweede medaille prijkt het woord «Westhinder»; herinnering aan mijn vaartijd. Kort maar krachtig en met soms veel tranen. Toen ik bijvoorbeeld totaal onverwachts aangeduid werd en mij de vraag stelde wat ik allemaal ging meemaken. Dierbaren achterlaten in ruil voor 120 zeebonken. Gelukkig was er Mia en de anderen en het werd een zeer leuke tijd zodat ik met tranen van boord ging!

Mijn derde medaille heet 'budget', met een kleine 'b', omdat de Marine altijd de minder gegoede telg geweest is van de Belgische strijdkrachten. Maar deze medaille herinnert mij vooral aan de charme van het PRG-departement (Programmatie) en het eeuwige zoeken naar financiële middelen.



Shanty zangkoor uit Leopoldsburg.



Een delegatie Oudgedienden van de Marine



Vrienden van het «oudste» Geraardsbergse Manneke Pis.

De medaille 'S.D.A.Z.' (Aankoopdienst van de Marine) ligt mij zeer goed, want eens het geld gevonden kon het eindelijk uitgegeven worden. Hieruit volgde de aanschaf van de ALBATROS, de STERN, de sleepboten MIER en WESP enz., die de vloot kwamen versterken. Maar er werd ook zwaar gewerkt aan projecten die nooit gerealiseerd werden!

Mijn laatste functie, IPR (Public Relations), ware een gouden medaille

geweest indien de eenheidsstructuur er geen devies aan toevoegde zijnde 'Een nieuw leger voor een nieuwe wereld' waardoor er een zekere 'patine' op verscheen.

En ik heb ook nog een laatste maar zeer mooie medaille en bovendien zelf ontworpen: de medaille van 'Regiocommandant Brussel Hoofdstad'.

Een tijd van glorie, steeds onderweg en met weinig rust.

Maar alle medailles hebben een keerzijde en op alle staat dezelfde tekst «Honni soit qui mal y pense».

Zij beëindigde deze reflectie door te zeggen dat zij nu een gelukkige vrouw is, dankzij de Marine en de vele vrienden die ze met de jaren leerde kennen. De toekomst zal zeker niet non-actief zijn verzekerde zij en hief het glas op de vriendschap en op een mooie toekomst voor de Marine.

En op de gangway ... reeds dient hopelijk de nieuwe generatie van vrouwelijke hogere officieren binnen de Marinecomponent zich aan, dankzij commandant Van Bussel, die als eerste de bakens uitzette voor de volgende generatie ...

Well done, Madam!

S.v.R.

Il y a 60 ans

LES ULTIMES COMBATS DE LA KRIEGSMARINE

En 1944 la Kriegsmarine affronte de rudes épreuves. Elle éprouve des difficultés grandissantes à accomplir sa mission essentielle: empêcher le ravitaillement et le rééquipement de la Grande-Bretagne par les Etats-Unis et interdire aux alliés la voie de l'Atlantique. Au lendemain de la reddition de l'armée française en juin 1940, les Britanniques étaient fort dépourvus, malgré le succès logistique de l'évacuation du Corps Expéditionnaire du général lord Gort à Dunkerque. Plus de 290.000 hommes purent regagner l'île en perdant tout leur matériel. La Kriegsmarine et la Luftwaffe ne furent pas en mesure de déjouer les plans des amiraux Ramsey et Abrial. Le chancelier Hitler s'en trouva fort déçu. La puissante flotte aérienne du Reichsmarschall Goering pas plus que les prestigieux cuirassés du Grossadmiral Raeder, n'avaient été en mesure de mettre à mal la Royal Navy et la Royal Air Force.

Un brillant marin nazi bon teint

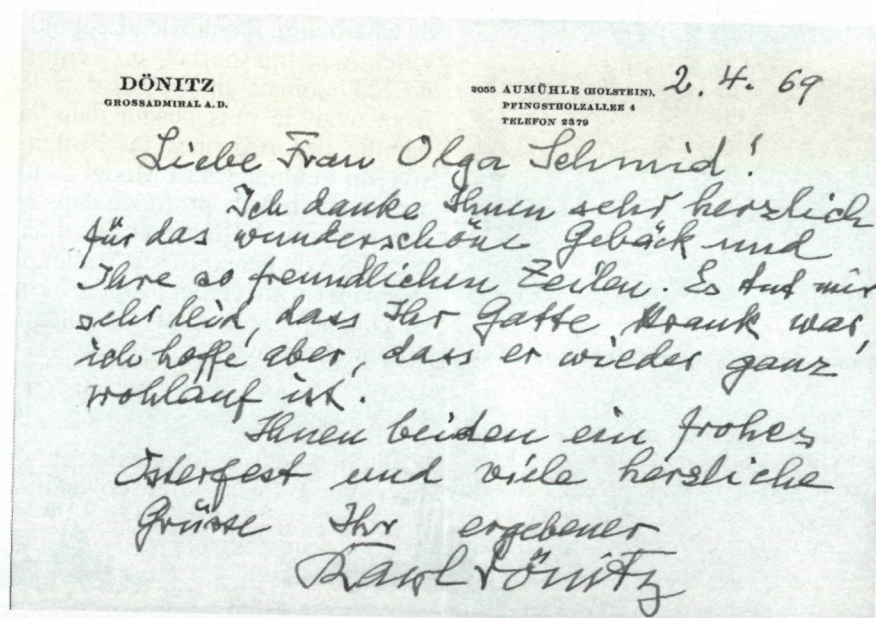
L'amiral Karl Dönitz promit de meilleurs résultats en développant rapidement la flotte sous-marine: en 1939/40 la flotte des U-boote ne comptait que 56 unités du type côtier et océanique; au moment de la capitulation du IIIème Reich, il y en avait 1150. En 1942 Dönitz et sa force navale de sous-marins étaient à l'apogée de leur puissance. Le tonnage torpillé dépassait le tonnage construit. Les pertes des convois étaient énormes et mettaient les états-majors alliés aux abois. La riposte anglo-américaine ne se fit pas attendre: le sonar des navires de



L'Amiral Karl Dönitz

l'escorte des convois fut amplifié et perfectionné, des charges explosives menaçaient les U-boote et une collaboration efficace avec l'aéronavale ne tarda pas à renverser la vapeur malgré les améliorations que Dönitz et ses ingénieurs ne cessaient d'apporter à leur flotte sous-marine. Des navires ravitailleurs ou «Milchkühe» permettaient un séjour de longue durée des U-boote dans l'Atlantique et augmentait le nombre de sous-marins disponibles pour l'attaque de grande envergure des cargos groupés, tandis que des schnorkels nouveaux favorisaient l'immersion en réduisant le temps de navigation en surface.

Finalement, malgré l'harcèlement de l'aviation anglo-américaine, l'industrie allemande réussit encore à mettre au point des sous-marins à moteur électrique au lieu du Diesel:



Un courrier écrit en 1969 à l'une de ses admiratrices.

les types XXI et XXIII dont sept seulement eurent le temps d'être lancés, malgré l'énergie et la persévérance de l'amiral Dönitz qui jouissait de la pleine confiance du Führer et remplaça l'amiral Raeder à la tête de la Kriegsmarine. Cette confiance était telle qu'Hitler le nomma chef de l'Etat allemand fin avril 1945, lorsque le Führer se suicida dans son bunker à Berlin.

Les U-boote en action

- Le 26 janvier une meute de 10 U-boote coule trois navires du convoi JW16 au large de l'U.K.
- Le 18 février en mer Tyrrhénienne le U410 coule le croiseur «HMS Pénélope» au large d'Anzio.
- Le 28 février le convoi JW57 de 42 navires est attaqué par des U-boote près de Mourmansk, 7 pétroliers et le croiseur «HMS Mahratta» sont coulés.
- Le 17 mars l'U371 coule le transporteur de troupes «Dempo» en Méditerranée faisant 498 victimes.
- Le 3 avril le cuirassé «Tirpitz» en réparation dans l'Altenfjord est gravement endommagé par l'aéronavale du «Victorious» et du «Furious».



Un sous-marin s'appêtant à appareiller.



En 1942, les sous-marins allemands et leurs équipages sont à l'apogée de leurs puissances.

- Le 13 mai près de Mourmansk le torpilleur «La Combattante» torpille le J.147. L'amiral Dönitz perd son second fils Klaus.
- Le 18 mai un «Catalina» de la RAF coule l'U241 et un «Sunderland» de la RAF l'U240.
- Le 15 août les troupes alliées débarquent en Provence avec le concours de 6 cuirassés et 21 croiseurs.
- Le 25 août le général von Choltitz rend Paris au général Leclerc de Hauteclouque, commandant de la division blindée française.
- Le 12 novembre le «Tirpitz» est envoyé par le fond par l'aéronavale dans le fjord de Tromsø faisant 1.000 victimes parmi les membres de l'équipage.
- Le 24 décembre l'U486 provoque une des plus importantes catastrophes maritimes de l'année. En rade de Cherbourg, il coule le «Léopoldville» qui transportait un renfort de 2237 soldats américains dont le front avait le plus besoin dans la bataille des Ardennes où l'offensive du Feldmarschall Model avait creusé une brèche profonde dans le dispositif du VIIIème corps d'armée USA du général Troy Middleton (les panzers arrivèrent jusqu'à 7 km de Dinant). Seulement 782 soldats purent être sauvés.

Ce n'est que vers la fin de décembre 1944 début janvier 1945 que la puissance aérienne alliée put renverser la situation et renvoyer les armées de Sep Dietrich et von Mansteuffel sur leur position de départ à la frontière du IIIème Reich. Le sang-froid des grands chefs alliés, le généralissime Eisenhower, le maréchal britannique Montgomery et le général USA Patton eurent raison de l'audacieuse offensive allemande voulue par le Führer avec les dernières ressources du IIIème Reich mais déconseillée par von Rundstedt.



Grossadmiral Dönitz au sommet de sa carrière et en 1969, alors âgé de 78 ans.

Malgré les coups encore portés aux alliés par les U-boote plus perfectionnés en 1945 de l'ingénieur amiral Dönitz, le IIIème Reich était acculé à la reddition le 7 mai 1945 à Reims pour le front de l'ouest et le 8 mai à Berlin pour le front de l'est.

Photos: Collection J.C. Vanbostal

Texte: †P. Eygenraam



Seminarie 'Shallow Tempest 2004' brengt MCM-specialisten en Havenautoriteiten samen bij EGUERMIN

Van 28 tot 30 september 2004 was EGUERMIN gastheer voor het 3-daagse seminarie 'Shallow Tempest 2004'. Mijnenbestrijdingsspecialisten van 9 marines¹ en de havenautoriteiten van Amsterdam, Antwerpen, Brussel, Gent, Rotterdam en Zeebrugge kregen presentaties over maritieme mijnenbestrijding in ondiepe wateren (VSW MCM²), onbemande onderwatertuigen en andere middelen om havens te beschermen.

De seminarieleider, Cdr. Jon Wood, commandant USN Special Clearance Team ONE, gaf een briefing over de manier waarop de USN de VSW MCM aanpakt.

'Momenteel zetten wij bij mijnenopruimingsoperaties in de ondiepe wateren en voor bescherming van onze havens niet enkel duikers/ontmijners in maar ook dolfijnen en zeehonden. De zeezoogdieren zijn speciaal opgeleid om mijnen en vijandelijke duikers te lokaliseren.'

Over hoe deze dieren het verschil kunnen maken tussen vriend of vijand bleef Cdr Wood op de vlakte. Maar hij gaf wel toe dat bvb. een dolfijn het onderscheid kan maken tussen een pingpong- en een golfballetje.

'In de toekomst zullen we bij VSW MCM-operaties en -havenbescherming echter meer gebruik gaan maken van onbemande onderwatertuigen zoals AUV's en UUV's³. Deze onderwatertuigen hebben het voordeel dat ze compact zijn, over een grote autonomie beschikken en makkelijk inzetbaar zijn in moeilijk toegankelijke gebieden.'

Over een van deze systemen, de REMUS (Remote Environmental Monitoring Unit System), gaf Dr. Thomas Swaan, directeur van het US Office of Naval Research (ONR) een presentatie. De REMUS is een onbemand onderwatertuig

dat gezamenlijk ontwikkeld werd door ONR en het WOOD HOLE Oceanographic Institute. Het USN Naval Special Clearance Team ONE nam de REMUS mee naar Irak waar er uitstekende resultaten mee behaald werden. Uiteraard zijn er nog tekortkomingen bij mijnen dreiging in de surfzone en op het strand. Nochtans zijn er al UUV's die goede resultaten behaalden, zoals de Shallow-water Assault BREaching system (SABRE) en het Distributed Explosive Technology systeem (DET). Verschillende marines bekijken ook de mogelijkheid om organische MCM-systemen aan boord te installeren.

Eén dag van het seminarie werd besteed aan de bescherming van burgerhavens bij terroristische acties of dreigingen. De aanwezigen discussieerden over hun visie en noden met de MCM-specialisten van de marines. De kwetsbaarheid van havens en koopvaardij schepen werd duidelijk met de terroristische aanval op het m/s **Limburg** in oktober 2002 in Yemen. Zowel de NAVO, havenautoriteiten, reders, scheepsverzekeraars als regeringen zijn er zich terdege van bewust dat er een gebrek is aan middelen om zulke dreigingen en aanslagen te voorkomen en dat er nood is aan een betere bescherming voor schepen en haveninfrastructuren.

Na de aanslag op de **Limburg** werd de International Ship & Port Facility Security Code (ISPS) ingevoerd. Dit is een codex met een aantal richtlijnen en veiligheidsvereisten naar regeringen, havenautoriteiten en reders toe. Op 1 juli 2004 werd de ISPS geïntroduceerd en moet elk zeeschip van meer dan 500 ton aan deze code voldoen. Indien dit niet het geval is kan zowel een regering als een havenautoriteit een schip de toegang tot haar haven verbieden.

Momenteel werken verschillende havens aan een plan om het toezicht, het doorspelen en het uitwisselen van informatie te verbeteren en een dienst met speciaal opgeleide veiligheidsinspecteurs op te richten.

Een van de discussiepunten tijdens deze sessie was hoe marines de burgerhavens kunnen bijstaan in geval van terroristische dreigingen.

Een marine kan eventueel:

- eenheden stand-by hebben als een haven een verhoogde staat van bescherming afkondigt;
- onderwaterobstakels detecteren en identificeren d.m.v. duikers, mijnenjagers of -vegers, en AUV's;
- kaaien en schepen preventief 'scannen'.

Havens en havengebieden zijn echter gebieden waar het moeilijk is om MCM-operaties uit te voeren door de talrijke scheepsbewegingen, de beperkte ruimtes (dokken) en de hoge dichtheid van de haveninstallaties (sluizen, droogdokken, kranen, enz.). MCM-operaties moeten ook snel en efficiënt gebeuren omdat de ontworpen van havenactiviteiten en het onderbreken van scheepsbewegingen tot een minimum dienen beperkt te worden.

Op de slotdag zei KTZ Kees Tempeelaars -directeur van EGUERMIN- dat dit seminarie zeker navolging verdient. Hij nam dan ook de gelegenheid te baat om de deelnemers uit te nodigen om in 2005 de volgende editie van Shallow Tempest, die ook bij EGUERMIN zal plaatsvinden, bij te wonen.

G.A.H. Toremans

¹ Australië, België, Duitsland, Frankrijk, Italië, Nederland, Noorwegen, Turkije en de US.

² Very Shallow Water Mine Counter Measures.

³ AUV = Autonomous Underwater Vehicle. UUV = Unmanned Underwater Vehicle.

A Anvers l'annuel hommage aux marins morts en 1914-18 et 1940-45

Le Capitaine au long cours Roger Smet, président du comité organisateur de l'annuel hommage en métropole aux marins morts pendant les deux guerres mondiales, a la mérite de ne pas se décourager. Son zèle et son dévouement lui permettent de réussir chaque année un tour de force quant au prestige et au rayonnement d'une cérémonie devenue traditionnelle. L'âge aidant des coupes sombres se manifestent dans les rangs des organisateurs tandis que grandit l'indifférence de la population. La cérémonie du 3 septembre 2004 eut pourtant belle allure grâce à la présence d'un destroyer britannique amarré aux quais de l'Escaut à proximité du monument où se déroula un programme digne d'intérêt. Un détachement de marins de l'équipage du navire de guerre rehaussait la portée de l'événement qui se déroula sous un soleil d'Austerlitz en présence des autorités civiles et militaires, notamment le général Jacobs et l'actif commandant de la province, le colonel BEM Marc De Wilde, et le capitaine au long cours L. Buyssens, président de la «Fraternelle royale des Marins belges de la Marine Marchande des guerres 1914-18 et 1940-45».

Le programme comportait un discours introductif bien documenté du président Roger Smet. Il salua

avec courtoisie les personnalités et les délégations présentes et précisa la signification de l'hommage qui serait rendu, aussitôt après la cérémonie au monument (face au Pilotage), à l'hôtel de ville, à deux marins méritants dans des carrières spécifiques: l'Amiral de flottille Daniel Geluyckens, ancien de la Royal Navy, et le marin Raymond Claeys, qui fit carrière dans la marine marchande avec un égal mérite.

Occupèrent également la tribune l'échevin de la ville d'Anvers qui détailla les nombreuses et diverses manifestations organisées par l'édilité anversoise pour commémorer le 60ème anniversaire de la libération d'Anvers, et le populaire commandant Frank Huber qui souligna avec une chaleureuse éloquence la solidarité des anciens combattants sur terre, sur mer et dans les airs. Le Cdt Huber préside à Anvers les anciens volontaires de la guerre de Corée.



Le Capitaine au long cours Roger Smet.



Deux jeunes filles de la Marine, en armes, montaient la garde, sous un soleil de plomb, devant le monument où chaque année des couronnes innombrables sont déposées avec le cérémonial d'usage. Le roi était représenté à cette cérémonie du souvenir qui évoque les sacrifi-

ces consentis par les gens de mer de toutes nos provinces pour assurer la victoire alliée.

Cette évocation sur les bords du fleuve qui selon Emile Verhaeren est «le geste clair que fait la patrie entière pour gagner l'infini de la mer» justifie l'attention du monde maritime.

Photos: AVC

Texte: †P. Eygenraam

Légion d'Honneur



Zoals wij reeds meldden in onze vorige uitgave (Neptunus 3/2004 blz 153) hebben drie Belgische marinemannen het Franse Légion d'Honneur gekregen voor hun deelname aan de landing in Normandië.

Het Légion d'Honneur werd door Bonaparte ingesteld in 1802 als beloning voor uitzonderlijke dapperheid. Dankzij zijn prestige heeft het alle politieke regimes overleefd. De Orde kent drie graden (chevalier, officier en commandeur) en twee onderscheidingen (grand officier en grand-croix).

Herinneren wij eraan dat het onmogelijk zou geweest zijn alle Belgische zeelui te onderscheiden die van ver of dichtbij bij D-day betrokken waren. Maar zoals het onmiddellijk werd gezegd na de plechtigheid in Arromanches door Flottielje admiraal Geluyckens aan ZM de Koning, aan de Minister van Defensie en ook aan de aanwezige media, moeten de verleende eretekens beschouwd worden als gericht aan het geheel van de Belgische Marine en in het bijzonder ook aan de Oud-strijders van de Royal Navy (Section Belge). Laat ons voor een keer niet bescheiden maar trots zijn wegens dit erbetoon van Frankrijk.

Hieronder volgt het verhaal van drie van onze helden:

Daniel Geluyckens

Geboren te Vorst-Brussel op 26 oktober 1922. Middelbare studies aan de Normaalschool Charles Buls



te Brussel. In juli 1939 slaagt hij als 1ste voor het ingangsexamen aan de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen (32ste promotie). Op 13 oktober 1939 scheept hij in aan boord van het schoolschip **Mercator** dat op 21 februari 1940 uit Oostende vertrekt voor een kruisvaart van 5 maanden in de Zuid-Atlantische oceaan. Die reis wordt echter onderbroken bij het uitbreken van de oorlog; het schoolschip vervoegt Portugees Angola en vaart vandaar naar Belgisch Congo waar het aankomt op 1 juni 1940. Op 21 december van dat jaar, na heel wat gedraal waar een einde aan wordt gesteld door onze minister van Koloniën, de heer De Vleeschauwer, wordt de **Mercator** opgelegd en de bemanning naar Engeland gestuurd.

Op 4 april 1941 verlaat Daniel Geluyckens Congo aan boord van

de MS **Moanda**; aankomst te Oban in Schotland op 27 april. Na een korte doortocht de de Patriotic School in Londen, vervoegt hij op 1 mei als vrijwilliger het opleidingscentrum van de Royal Navy, HMS **Royal Arthur** te Skegness. Samen met drie collega's cadet in het Royal Naval College te Dartmouth waar hij op 31 maart 1942 promoveert en twee prijzen van de Admiralty ontvangt nl. die van eerste van zijn promotie "Grand aggregate of marks" en die van beste cadet van de Geallieerde marines "Best cadet of Allied Navies"; een uitzonderlijke prestatie als men bedenkt dat zijn jaarklas bestond uit 101 Engelse, Canadese, Indische, Zuidafrikaanse, Nieuwzeelandse, Franse, Noorse en vier Belgische leerling-officieren.

Als Midshipman, Royal Naval Reserve, volgt hij artillerie- en torpedocursussen en scheept vervolgens in aan boord van HMS **Wellington**. Hij neemt alzo deel aan konvooibegeleiding in de Atlantische Oceaan en, in november 1942, aan de landing in Noord-Afrika. Inmiddels wordt hij op 26 oktober 1942, 20 jaar oud, bevorderd tot Sub-Lieutenant RNR.

Na een specialisatiecursus in artillerie vervoegt hij op Malta de destroyer HMS **Dulverton** aan boord van dewelke hij deelneemt aan de landingen in Sicilië op 9 juli 1943 en in Salerno in Italië op 10 september 1943. Vervolgens participeert hij, als artillerie officier aan boord van HMS **Jervis**, aan gevechten in de Egeïsche en in de Adriatische Zee. Zijn schip wordt echter zwaar beschadigd bij de landing in Anzio op 23 januari

1944 maar het kan tijdig hersteld worden in Gibraltar om ingezet te kunnen worden bij de landing in Normandië.

Op 6 juni 1944 maakt **Jervis** deel uit van de artilleriestrijdkrachten van de Britse Gold sector. Om exact 6u25 opent hij het vuur op zijn eerste doel, een blockhaus in Le Hamel. Om 7u20 is het de beurt aan zijn tweede doelwit nl. de vlakte vóór het dorp Meuvaines. In de loop van de namiddag zal hij nog Arromanches en Ryes bestoken. Tegen het einde van de dag heeft **Jervis** 1.250 120 mm granaten afgeschoten, nagenoeg 75% van zijn voorraad. Op enkele korte logistieke bezoeken aan Portsmouth na zal **Jervis** dag na dag tot 3 juli operaties te land ondersteunen met zijn geschut. Zijn laatste doelwit zijn artillerie- en mortierstellingen in de bossen ten oosten van Franceville op een afstand van 12 à 14 km. **Jervis** komt dan onder Amerikaanse controle en opereert tot 3 september vanuit Cherbourg in de omgeving van de Anglo-Normandische eilanden, St Malo en de Bretoense kust.

Op 8 september 1944 komt **Jervis** aan te Belfast voor een groot onderhoud in de Harland & Wolf werf. Daniel Geluyckens monstert af en

wordt aangewezen voor de "Royal Naval Party 1733"; op 13 oktober ontscheept hij te Oostende van waaruit hij 4 jaar, 7 maanden en 20 dagen eerder met het schoolschip vertrokken was.

Hij wordt aangesteld op de staf van het Marine Commando te Zeebrugge en vervolgens op die van Gent.

Op 26 april 1945 wordt hij benoemd tot Luitenant-ter-zee.

Op 1 februari 1946 gaat hij over naar de Belgische Zeemacht. Hij doet er dienst te land en ter zee en voert het bevel over diverse eenheden waaronder het kustescortevaartuig **de Brouwer**.

In december 1954 wordt hij aangesteld bij de Staf van de Zeemacht te Brussel als directeur van de Divisie Verdediging van de Koopvaardij. In 1957 wordt hij bevorderd tot korvetkapitein en voert hij achtereenvolgens het bevel over de escorteschepen **Lecoïnte** en **Demoor**; het is aan boord van dit laatste schip dat hij in 1960 deelneemt aan de operaties in Beneden-Congo ter gelegenheid van de onafhankelijkheid van onze voormalige kolonie.

In oktober 1960 keert hij terug naar de Staf te Brussel als directeur voor Organisatie en Plannen. Van



ADF Geluyckens overhandigt een diploma aan een luchtkadet, de 100.000^{ste} bezoeker van de Zinnia.

Foto: Archief Neptunus

maart 1962 tot augustus 1965 is hij kabinetsattaché van de minister van Landsverdediging, de heer P.W Segers.

Op 26 maart 1963 wordt hij bevorderd tot fregatkapitein. In 1965-1966 volgt hij cursussen aan de Amerikaanse Marinekrijgsschool te Newport, Rhode Island, en vervolgens in 1966-1967 de cursus 'top management' aan het seminarie voor Productiviteitsstudie en -onderzoek van professor Vlerick aan de Universiteit Gent.

Daniel Geluyckens behaalde eveneens een diploma aan het United States Armed Forces Industrial College en slaagde in 1962 voor het examen van grondige kennis van het Nederlands.

Kapitein-ter-zee in maart 1967; voert het bevel over de logistieke groepering van de Zeemacht van 1 juli 1967 tot 16 oktober 1970. Daarna en tot 29 augustus 1973 is hij commandant Maritieme operaties en Vorming. Tegelijkertijd is hij stafchef en afgevaardigde van de bevelvoerende admiraal van de Belgisch-Nederlandse zone (i.e. Benelux) van het geallieerd Kanaal Commando (CINCCHAN).

Van september 1973 tot februari 1974 is hij auditeur bij het Defensiecollege van de NAVO te Rome, waarna hij belast wordt met een speciale opdracht bij de Stafchef van de Zeemacht.



ADF Geluyckens op 4/09/1967 ter gelegenheid van de indienststelling van de Zinnia.

Foto: Archief Neptunus



HMS Jervis in Normandië op 6 juni 1944; het originele schilderij van Norman Wilkinson "Normandy Invasion" bevindt zich in de officiersmess van het voormalig hoofdkwartier van generaal Eisenhower (nu HMS Dryad) te Southwick GB.

Foto: Collectie D. Geluyckens

Op 4 februari 1975 wordt hij bevorderd tot Commodore (brigadegeneraal) en wordt hem de functie toevertrouwd van adjunct-directeur-afgevaardigde bij de afdeling Plannen en Programma's van de Staf van het Militair Comité van de NAVO. Tevens neemt hij het voorzitterschap waar van de speciale studiegroep van het Militair Comité en vertegenwoordigt hij dat comité bij het Comité voor Onderzoek van de Defensieplannen.

Op 31 december 1978 bereikt Daniel Geluyckens de pensioengerechtigde leeftijd. Al op 7 januari 1977 treedt hij in dienst van het CREDOC als administratief directeur en adjunct van de directeur-generaal. Op 1 augustus 1979

wordt hij benoemd tot bestuurder van de pas opgerichte Directie Logistiek binnen het Internationaal Secretariaat van de NAVO.

Op 31 oktober 1987 bereikt hij voor de tweede keer de pensioengerechtigde leeftijd.

In april 1988 wordt de graad van Commodore omgezet in die van Flottielje admiraal.

Op het ogenblik is Flottielje admiraal b.d. Geluyckens voorzitter van het Nationaal Eenheidsfront van Oud-strijders, voorzitter van het Sociaal Fonds van de Belgische Strijdkrachten in Groot-Brittannië, stichter-voorzitter van de v.z.w. De Vrienden van de Marinesectie van het Koninklijk Legermuseum,

vice-voorzitter van de Belgische Zeevaartbond, vice-voorzitter van de Cercle Royal Georges Lecointe en lid van de Koninklijke Belgische Marine Academie.

Daniel Geluyckens was Ordonnansieofficier van de Koninklijke Prins en van de Koning van april 1950 tot juli 1959 en Vleugeladjudant van de Koning van januari 1968 tot februari 1975. Sinds 1 januari 1979 is hij Ere-Vleugeladjudant van de Koning.

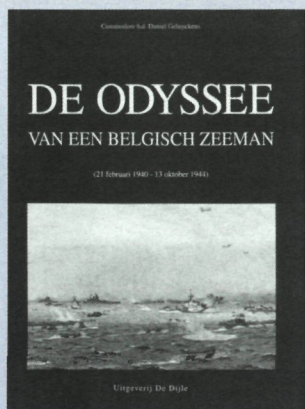
Hij werd tijdens zijn loopbaan veremerkt met o.m. volgende onderscheidingen:

- Commandeur in de Leopoldsorde met Zwaarden in verguld;
- Commandeur in de Kroonorde met palm;
- Oorlogskruis 1940-1945 met Palm;
- Medaille van de Oorlogsvrijwillige-Strijder 1940-1945;
- Medaille Maritiem;
- "1939-1945 Star", "Atlantic Star" met staafje "France and Germany";
- "Africa Star" met staafje "North Africa 1942-1943", "Italy Star" en "Defence Medal";
- Medaille France Libérée.

Wij verwijzen eveneens naar het artikel «Souvenirs de Normandie, il y a 50 ans» verschenen in Neptunus van Juni 1994, blz. 81 tot 83.

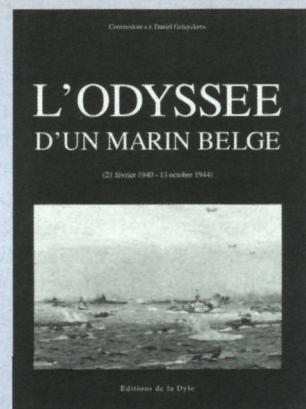
Bron:

CV Flottielje admiraal D. Geluyckens



Het boek "De Odyssee van een Belgisch Zeeman" van de hand van **Commodore b.d. Daniel Geluyckens**, uitgegeven bij De Dijle, kan bekomen worden tegen overschrijving van een bedrag van **€ 29,50** (inclusief portokosten) op rekening **473-6093911-41** van Hulpbetoon in de Marine PB 17, 8400 Oostende.

Te noteren dat de Franstalige uitgave in 1997 bekroond werd met de Letterkundige prijs van de "Association des Administrateurs des Affaires Maritimes françaises".



Pieter Coussaert

Pieter werd geboren op 1 april 1921; reeds op zijn vijftiende scheept hij in als matroos aan boord van een vissersboot. In mei 1940 bevindt hij zich aan boord van de O83 **Graaf van Vlaanderen** die samen met 42 passagiers Oostende ontvlucht met bestemming Milford Haven. Van daar zetten ze koers naar Dartmouth en vervolgens naar Fleetwood. Tot viermaal toe zal hij naar IJsland varen, waarna hij opgevorderd wordt door de Royal Navy.



Pieter poseert fier in uniform in Luley Road te Skegness.

Pieter Coussaert vervoegt de marinebasis Royal Arthur te Skegness. Net als luitenant Victor Billet maakt hij deel uit van de eerste groep die op 22 oktober 1940 aansluit bij de Belgische sectie van de Royal Navy. Hij krijgt er het stamnummer DSB 20 en wordt gedurende 6 weken opgeleid tot kanonnier. Op 6 december 1940 stapt hij dan over naar Lochinvar om er oefeningen in mijnenvegen te volgen.



Foto in Royal Arthur van de 1ste groep Belgen van de Belgische Sectie van de RN. Pieter is de 4de van links in de bovenste rij; men herkent ook Lt Victor Billet op de eerste rij, 6de van links. Van die groep zijn er nog drie in leven nl. Charlie Lus, Henry Lafere en uiteraard Pieter.

Op 30 januari 1941 scheept hij in aan boord van de **Quentin Roosevelt**, een door de Engelsen opgeëiste Franse vissersboot die dienst doet als patrouillevaartuig. Hij zal er twee reizen van vier maanden mee maken.

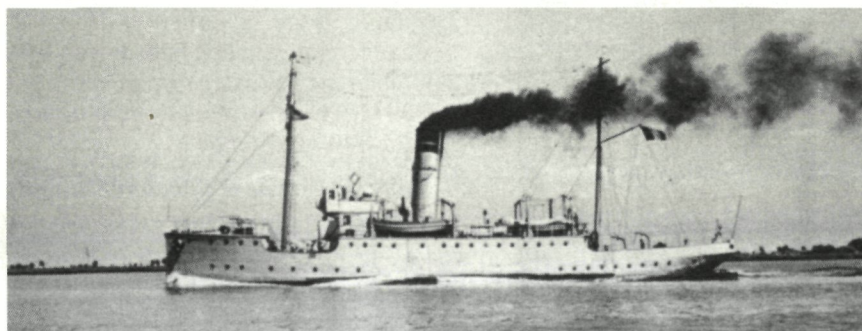
Op 24 januari 1942 stapt hij over naar Davenport (HMS **Drake**) waar hij een vervolmakingscursus voor kanonnières volgt en op 24 april scheept hij in aan boord van de **Buttercup**, met als commandant de enigste Engelse officier aan boord, Korvetkapitein Crosby Dawson, en als tweede in bevel Korvetkapitein Georges Timmermans, de toekomstige 'baas' van de Zeemacht.

De **Buttercup** vertrekt dan op escorte naar de VS en patrouilleert in de Caribische zee waar de vijandelijke duikboten enorme ravages aanrichten onder de geallieerde vrachtschepen en tankers. Pieter

zal er heel wat landen en steden bezoeken: Argentia (USA), Newfoundland, San Juan, Trinidad, Key West, Guantánamo, New-York, Groenland, Tobermory (Schotland), de Azoren... In de loop van 1944 gaat hij 6 weken van boord om een cursus luchtafweergeschut te volgen en vertoeft vervolgens



De **Buttercup** en de **Godetia** in Trinidad in juni 1942.



De **Quentin Roosevelt**, de Franse vissersboot aan boord van dewelke Pieter 8 maanden vertoeftde.



De kanonniers a/b van de **Buttercup**: v.l.n.r. Bauman, Schuysmans, Devey David, Theys Henri, Verfaille, Daveloose Richard en Pieter Coussaert.

gedurende 3 maanden aan boord van mijnenvegers (de MMS 187 en de MMS 83), alvorens terug te keren naar de **Buttercup** om deel te nemen aan de landing in Normandië. In december 1944 wordt de **Buttercup** te Liverpool overgedragen aan de Britten die hem aan de Noren zullen afstaan.

In januari 1946 zal Pieter nog gedurende een maand aan boord van de **Artevelde** varen maar dan keert hij

terug naar zijn 'jeugdliefde', de visserij. In 1950 stapt hij over naar het Loodswezen.

Samen met Martha, die met haar moeder uit België was gevlucht en waarmee hij in 1943 in Groot-Brittannië in het huwelijk trad, slijt Pieter nu gelukkige dagen. Ze hebben 6 kinderen en 7 kleinkinderen. Hun jongste zoon, Gino, is 1ste meester bij de Marine en is voor het ogenblik werkzaam bij de heliflight-dienst te Koksijde.



60 jaar na datum hebben de Coussaerts een bezoek gebracht aan hun verblijfplaats in Engeland; hun huisje staat er nog steeds. In het midden Mevrouw Coussaert samen met haar twee oudste dochters.

Foto's: Pieter Coussaert

Eduard Breem

Deze in 1919 geboren, 85 jaar oude, moedige zeeman start zijn loopbaan in 1933 als visser aan boord van de O278 **Jeanine**. Bij het uitbreken van de oorlog bevindt de **Jeanine** zich in het Kanaal en de schipper durft het niet aan naar Oostende terug te keren. Hij wendt dan ook de steven naar Engeland en bedrijft er de visserij vanuit Milford Haven.

Het schip wordt echter opgevoerd door de Royal Navy en na te Cardiff omgebouwd te zijn tot balloon barrage ship vaart het op de Avon tot in Bristol.

In december 1940 meldt een Belgische officier zich aan bij de beman-



De bemanning van de **Jeanine** in 1937 op de scheepswerf Panesi: v.l.n.r. twee werklieden van de werf, Maurice Gonzales, dhr. Panesi, schipper Marcel Gonzales, Remy Bulteel, werktuigkundige Raphaël Degroote en Eduard Breem.



Tijdens een uitgaansbeurt te Key West in 1942: v.l.n.r. en van boven naar beneden, Eduard Breem, een Amerikaanse matroos, Albert De Meester, August Wéry, Henry Boussemaere en Aimé Peeters.

ning met het oog op de rekrutering van vrijwilligers voor de Belgische marine en aldus vervoegt Eduard de Belgische Sectie van de Royal Navy, eerst te Barry Island waar hij kledij, eten en soldij ontvangt, en vervolgens te Skegness waar hij gedurende 6 weken deelneemt aan de 3de opleidingssessie voor Belgische zeelui; daarna stapt hij over naar Lochinvar voor een 6 weken durende training en uiteindelijk belandt hij te Davenport om er cursussen te volgen aan de

kanonniersschool, tezamen met Eduard Callier (die zijn carrière bij de Belgische Marine zal beëindigen als fregatkapitein).

In december 1941 komt hij dan als kanonnier 4-duims luchtafweerschut terecht op de **Godetia** op de scheepswerf te Sunderland. In totaal zullen 90 Belgen de bemanning uitmaken van de **Godetia** en eenzelfde aantal die van de **Buttercup**.

In april 1942 vervoegt de **Godetia** de basis HMS Western Isles te Tobermory in Schotland waar hij met succes slaagt voor de proeven opgelegd door Commodore Stephenson, een bejaarde, door iedereen gevreesde, commodore

verantwoordelijk voor de opleiding van de bemanningen van de escortevaartuigen. Dan begint voor de **Godetia** de periode van konvooibegleiding tussen de VS en Engeland en op de vaarroute tussen Trinidad en New York. Al die overtochten verlopen probleemloos en vormen een uitstekende gelegenheid voor de bemanning om zich in te werken.

De **Godetia** maakt vervolgens deel uit van het konvooi TM1 van Trinidad naar Gibraltar. Het wordt een beroerde overtocht: de Duitse duikboten liggen op de loer en 7 van de 9 tankers worden getorpedeerd. Dan wordt de **Godetia** samen met de **Buttercup** ingezet op de Noord-



Eduard nogmaals te Royal Arthur samen met zijn vriend Oscar Bulteel (neef van Remy).



Eduard Breem instructeur van de klasse B29 in Royal Arthur in 1945, gezeten op een stoel op de 4de plaats vanaf links.

Atlantische Oceaan. Op 5 maart 1943 verlaat hij New York met het konvooi SC 122 en komt temidden van een van de bloedigste konvooi-gevechten terecht: tussen 16 en 19 maart worden niet minder dan 21 schepen gekelderd! De **Godetia** redt 165 schipbreukelingen, die zich zowat overal aan boord nestelen, en vier dagen later komt hij aan te Greenock.

Tot in maart 1943 varen de twee Belgische korvetten onder Engels commando; dan neemt Lt RNVR Larose het bevel over van de **Godetia** (Lt Jonckheere wordt op zijn beurt bevelhebber van de **Buttercup**). In die hoedanigheid zal hij twee destroyers die met moeilijkheden te kampen hebben in de Golf van Biskaje veilig een Engelse haven binnenloodsen.



Op de Franse ambassade wordt hem het ereteken overhandigd door Mevrouw Joëlle Bourgois, Frans ambassadeur in België.



V.l.n.r. Pieter Coussaert, André Vantorre, voorzitter van de Royal Navy Belgian Section, en Eduard Breem.

In januari 1944 is het tijd voor een complete refit van de **Godetia**, met drie maanden welverdiende rust en oefeningen aan land voor de bemanning.

Een maand vóór de landing in Normandië vervoegt de **Godetia** Sheerness in gezelschap van een flottielje mijnenvegers. De bemanning heeft echter geen weet van wat er te gebeuren staat. Op 6 juni in de vroege morgen brengt Lt Larose hen op de hoogte van de Operatie Overlord. Zij maken deel uit van het konvooi L3; de **Godetia** nadert samen met 34 landingsschepen de Normandische kust en rond de middag nemen ze een positie in ter hoogte van Arromanches, alvorens er 's avonds voor anker te gaan. Zo zal ons korvet gedurende 19 dagen pendelen tussen Juno Beach en de Engelse havens.

Na de bevrijding van Antwerpen wordt de **Godetia** overgedragen aan de Royal Navy die hem, zoals de **Buttercup**, zal afstaan aan Noorwegen.

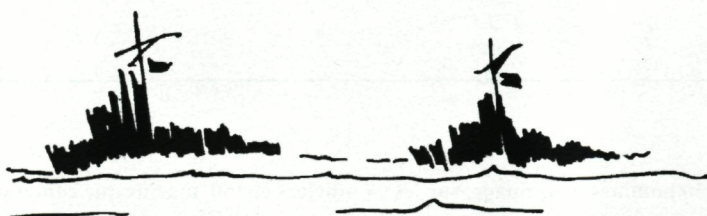
Van 1 januari 1945 tot oktober van hetzelfde jaar is Eduard instructeur-kanonnier te Skegness. Hij zal er onderricht geven aan 200 Belgische marinemannen, 4 klassen (B3, B9, B19 en B29) van telkens 50 leerlingen. Op 1 juni 1946 wordt hij gedemobiliseerd.

Ook hij keert terug naar zijn 'eerste liefde', de O278 **Jeanine**; in 1951 stapt hij over naar het Loodswezen en in 1980 wacht hem een welverdiend pensioen.

Sedert 1999 is Eduard helaas weduwnaar. Hij woont nog altijd alleen in zijn riant huisje in Maria-kerke; de mast en het anker die zijn voortuin sieren getuigen nog altijd van zijn passie voor de zee.

Foto's: Eduard Breem

Interviews van Pieter Coussaert en Eduard Breem door J.-C. Vanbostal.



Le débarquement de Normandie

La part des marins belges de la Royal Navy dans l'Opération Neptune

Justification

La TV, les journaux et la radio ont couvert abondamment le 60ème anniversaire du débarquement du 6 juin 1944 en Normandie. Neptune a choisi de rappeler, pour que la mémoire ne se perde, la part que prirent les marins belges engagés dans la Royal Navy, à cette formidable opération de guerre. Ils n'étaient pas nombreux¹ mais on en trouvait partout et dans toutes les phases de l'Opération Neptune², aussi bien sur les navires affectés au bombardement de zones qu'à

l'escorte des convois, au dragage de mines, au transport de troupes, dans les vagues d'assaut et même au remorquage des éléments des ports artificiels.

Tous étaient conscients de ce que la part d'effort, de savoir, de courage qu'ils apportaient, aussi infime qu'elle eût pu être, contribuerait à la libération de leur pays et de leurs familles que bientôt peut-être ils allaient retrouver après cinq années d'absence pleines de danger.

Voici donc leur histoire.

La 118ème flottille de dragueurs MMS

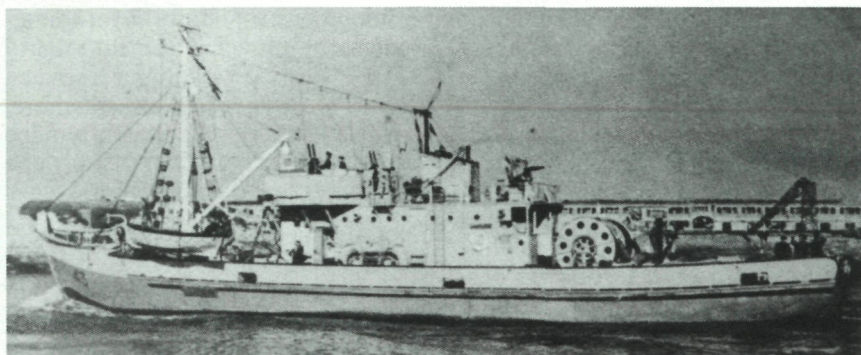
Au printemps de 1944 la 118ème flottille de dragueurs MMS se composait des MMS 188, 189, 191, 43, 187 et 77, tous commandés et armés par des équipages belges. Depuis sa création en 1942 la flottille opérait au départ de la base navale de Harwich et draguait les chenaux d'approche des ports de la côte Est et Sud-Est de l'Angleterre et donc de l'embouchure de la Tamise, depuis Lowestoft jusqu'à North Foreland. Travail obscur et dangereux, tout de persévérance, récompensé par la vue de la gerbe d'eau lancée par la mine qu'ils avaient fait détonner. Des mines il y en avait tant et plus car les Allemands en lançaient de nuit dans les eaux, par avion mais surtout par leurs vedettes rapides qui en chargeaient leurs ponts dans les ports belges et les larguaient la nuit tombée dans les passes côtières anglaises. Ces routes côtières de l'Est de l'Angleterre étaient de la plus haute importance car la Tamise –et donc Londres et ses ports auxiliaires– n'était plus accessible que par là, les batteries lourdes allemandes battant les passes devant Douvres et Folkestone en rendaient le passage des plus périlleux.



MMS 188

¹ Environ 36 officiers et 250 hommes d'équipage, sur les 77 officiers et 350 marins que comptait la Section belge de la Royal Navy.

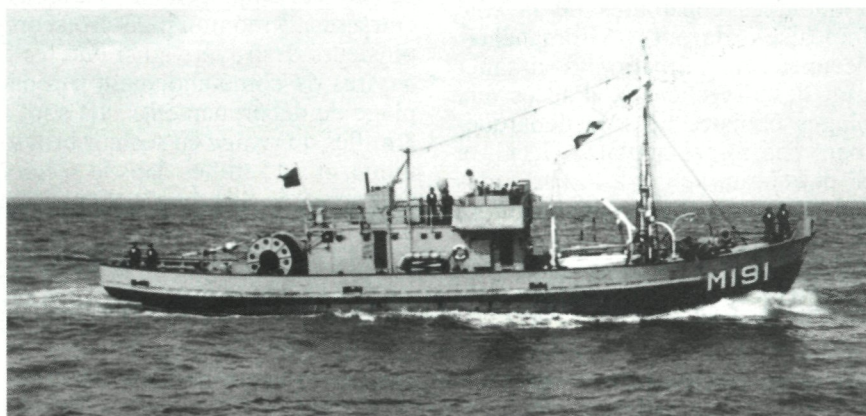
² La partie maritime du débarquement en Normandie, l' "Opération Overlord".



MMS 43

La flottille se défendait bien. Chaque navire pouvait se flatter d'avoir une cinquantaine de mines à son palmarès lorsqu'en mars 1944 la flottille fut envoyée ouvrir de nouveaux chenaux de navigation tel celui qui longe les South Falls et qui semblait devoir mener vers Ostende et Anvers. De plus en plus de navires, de barges et de chalands arrivaient à Harwich, à Felixstowe, dans les estuaires et les rivières. Tout portait à croire que quelque chose d'important se préparait: peut-être même que l'"Invasion" tant attendue allait s'effectuer. Enfin, un beau jour du mois de mai, l'amiral Baillie Groham, commandant de la zone "Harwich Sub Command", adressa une proclamation à ses unités les préparant à leur tâche: «...de très importantes opérations navales et terrestres sont, sur nos secteurs, en cours de préparation ... chacun de nous aura à coeur de faire plus que son mieux pendant les mois à venir ... nous avons tous notre rôle à jouer, que nous soyons en première ligne ou tout à fait à l'arrière, mais nous exécuterons notre job avec la plus grande vigueur et dans la plus étroite coopération...» De jour, de nuit, la flottille repartit draguer de plus belle mais l'enthousiasme était de la partie et renforçait les courages. Trois jours avant "D Day" leur job s'intensifia et cela jusqu'à la limite extrême de la résistance humaine et matérielle. Précédant les convois qui se rendaient vers les points de rassemblement préalables au débarquement, guidant les navires au travers des chenaux nouvellement dragués, jetant l'ancre quelque part, n'importe où, pour reprendre quelques forces entre le passage de

deux convois, ne rentrant au port que pour réparer les dégâts aux dragues qu'ils ne pouvaient réparer eux-mêmes, nos navires draguaient sans relâche, sachant maintenant



M191

que les convois qui allaient transporter la Force "L", portant la 7ème division blindée britannique qui allait débarquer sur la plage Gold, passeraient par leur secteur.

Le 6 juin fut le grand jour; ils l'apprirent après toute une nuit de dragage, par la BBC qui annonça que le débarquement avait commencé. La joie se lisait sur tous les visages mais aussi l'anxiété car ce n'était que le début, le premier pas vers la

libération de leur pays et le retour chez eux. Et en effet le dragage se poursuivit au même rythme, assurant le passage des convois qui se rendaient en Normandie et de ceux qui s'en revenaient chercher des renforts. Ainsi la flottille assurera pendant encore tout un été la sécurité du passage vers le continent que l'on libérait là-bas à coups de sanglants combats.

Le 25 août Paris fut atteint et libéré par les Alliés; le 4 septembre on annonça la libération de Bruxelles. En mer, au port, au dragage tous avaient l'oreille collée à la radio; les équipages rêvaient du retour à la maison. Pourtant leur tour vien-

dra de monter en première ligne. Les gars de la 118ème flottille n'avaient pas "fait" les plages de Normandie mais ils libéreront Ostende en septembre, puis dragueront l'Escaut en novembre, libérant ainsi par la mer le port d'Anvers. En attendant de participer à ce dernier exploit ils auront détruit quelque 570 mines, évitant de la sorte aux navires de la force d'invasion des pertes incalculables. "Bravo Zulu"!

La 118ème flottille de Harwich

MMS 188	Lt Cdr L. Petitjean, Comflot
MMS 189	Lt Cdr P. Van Waesberghe
MMS 191	Lt Cdr H. Ceulemans
MMS 43	Lt M. Vervynck
MMS 187	Lt W. De Ketelaere
MMS 77	Lt M. Steens

Avec les dragueurs de mines en Normandie

Sur 3 des 98 dragueurs océaniques qui prirent part à l'assaut du 6 juin 44, des officiers belges en sont les navigateurs. Ce sont les lieutenants Van Dijck, Vervynck et Poskin³, tous trois issus de la 32ème promotion de l'Asmar⁴ et du navire-école **Mercator**.

Suivons ce jour-là le Lt Poskin, officier en charge du département navigation sur le dragueur HMS **Chamois**. C'est un dragueur d'escorte océanique de construction américaine; il est en acier et a quelque 100 mètres de long. Il n'est pas encore 04.30 au matin du D Day que la flottille dont il fait partie est à quelques encablures de la côte française devant Arromanches, occupée en formation à draguer l'un des dix chenaux d'accès aux plages choisies pour le débarquement des forces anglaises J., G. et S⁵ et cela au nez et à la barbe des Allemands qui les voient et qui ne bougent pas.

Le chenal est perpendiculaire à la côte et les dragueurs viennent tourner un à un devant les bunkers du Mur de l'Atlantique et s'en repartent au large. Leur silhouette les fait prendre pour des corvettes et leur comportement étrange d'aller se pointer vers la côte puis de s'en retourner, fait croire à une démonstration de force, à une provocation de la part des Anglais, comme il y en eut d'autres, mais certes pas à un dragage de mines préparatoire à un débarquement. Les guetteurs se rendorment sans inquiétude, confiant aussi dans le mauvais temps, la mer démontée et dans le vent qui hurle dans les filets de camouflage et qui chasse le sable qui s'infiltre au travers des meurtrières et pique aux yeux. Non ce n'est pas encore l' "Invasion", même si cet étrange aller et retour se répète à plusieurs

heures d'intervalle tout au long de la nuit. Il faut savoir en effet que les chenaux à draguer qui relient la côte au point de ralliement (Zone Z⁶) ont quelque 55 milles de longueur, que la distance qui sépare l'Angleterre de cette Zone Z est de 25 milles et que les dragueurs, marchant à 6 noeuds, mettront donc quelque 8 heures pour en effectuer un passage. Notre ami Poskin et son escadrille feront donc toute la nuit du 5 au 6 juin du "up and down", face aux Allemands qui ne dévoileront pas la présence de leurs batteries pour si peu!

Le dragage avance bien puisque les navires chargés de bombarder le Mur de l'Atlantique mouillent, dès 03.00 de la nuit, sans mal et sans perte à leur emplacement. Ce sont 6 cuirassés, 2 monitors, 23 croiseurs, plusieurs destroyers ainsi que les 5 navires de commandement (un par plage de débarquement). Ils sont à 8 milles du rivage en secteur britannique, et à 15 milles dans le secteur américain de St-Laurent (Omaha et Utah beach).

Le jour levé, à 05.30, le bombardement aérien et naval commence; les premières troupes s'élanceront à 06.30 à bord de leurs petits chalands d'assaut.

Les dragueurs élargissent sans répit les chenaux et les redraguent sans cesse, car dès la nuit suivante tout ce qu'il reste d'avions de transport de la Luftwaffe viendra balancer des cargaisons de mines sur le port artificiel qui se construit en baie de Seine.

C'est sur une de ces mines que le HMS **Chamois** se perdra. Ce fut le 21 juillet, jour de notre fête nationale. Le lieutenant Poskin descendant de quart s'affala fatigué dans un fauteuil du wardroom et à cet instant il fut brutalement soulevé par l'explosion. Naufragé il fut recueilli par un des nombreux launches qui patrouillaient par-là.

Ramené en Angleterre il fut immédiatement rattaché au "Port Party 1501" destiné à libérer Anvers. Nous l'y retrouverons en septembre, sur les talons de la division blindée britannique qui prit la ville, occupé à déminer les bassins du port.

Notons que le lieutenant Vervynck, navigateur sur le HMS **Larne**, sauta sur une mine le 15 juin, un mois avant que le lieutenant Poskin ne connût le même sort. Quant au lieutenant Van Dyck, navigateur sur le HMS **Lyme Regis**, navire-chef de la 16ème flottille, il eut plus de chance et, malgré le danger de la situation, il commença au soir du 5 juin, avant que l'obscurité ne les cachât aux yeux de l'ennemi, à ouvrir les chenaux d'approche de la côte normande.

A l'assaut des plages – Le Lieutenant Commander RNR Georges Timmermans DSC

Dès 06.30 du matin, par vagues d'assaut successives, les chalands de débarquement LCM Type 3, les vedettes LCI (Landing Craft Infantry) et LCA (Landing Craft Assault) de l'infanterie se ruent sur les plages au plus bas des basses mers de syzygie. On voit bien les myriades de pieux, d'obstacles antichars presque tous porteurs de charges explosives et de mines. Par-dessus les têtes un ouragan d'obus de marine et de bombes d'avion s'abattent sur les défenses allemandes. Les bunkers sont secoués, ses occupants sous le choc, les tranchées bouleversées, les communications rompues, les radars et antennes très sérieusement endommagées. L'infanterie d'assaut se rue par bonds jusqu'au bout des plages, cherchant un couvert les abritant de la riposte venant des nids de mitrailleuses ennemies. La marée monte déséchouant les chalands de débarquement qui remon-

³ Ce récit est tiré des notes laissées par le Lt E. Poskin RNR qui, la guerre finie, fera carrière à la Force Navale où il atteindra le grade de Commodore et occupera la fonction d'Inspecteur général.

⁴ Asmar: Association Maritime, gérant l'Ecole supérieure de navigation à Anvers.

⁵ Qui débarqueront respectivement sur les plages Juno, Gold et Sword.

⁶ Zone que les marins ont tôt fait d'appeler le "Piccadilly Circus".

tent vers leurs navires-ravitailleurs, reprennent des hommes qui s'affalent le long des filets de déchargement pendant le long des bords. Sauvagement secoués par le roulis que la mer, dont les creux atteignent deux mètres, fait subir aux navires à l'ancre, chargés de leurs armes et de leurs équipements, cela ne va pas sans mal. Et les barges repartent à l'assaut en une noria continue. A chaque voyage une ou deux barges atteintes par des projectiles ou empalées malencontreusement sur un obstacle sous-marin n'en reviennent pas.

Sur la vedette LCI 525 du chef de flottille de la 202ème division d'assaut, un Belge, le Lt Cdr Georges Timmermans, est en commande, un ancien commandant des malles Ostende-Douvres, le seul d'ailleurs à s'être engagé à la Royal Navy dès les premiers mois de la guerre et qui, après avoir fait l'escorte des convois de l'Atlantique, s'est engagé aux "Combined Operations", les forces navales de débarquement.

A 06.30 le 6 juin il a sous ses ordres 8 vedettes d'assaut LCI chargées des commandos du 48ème Royal Marines, fonçant à 18 noeuds vers la plage de Saint-Aubin; à midi il ne lui restera que deux vedettes intactes. Il est consterné mais il repart et par cinq fois il larguera ses hommes sur le rivage ennemi. Pendant toute la nuit on réparera les dégâts que son navire a encouru et dès l'aube du lendemain il débarquera par poignées ses 1200 soldats sur la plage et cela jusqu'à ce que les démineurs eurent fait place aux plus grands chalands transporteurs de chars et de véhicules. Le Lt Cdr Timmermans s'en sort indemne et comme si on avait voulu rendre un malicieux hommage à son courage, c'est sur son bateau qu'il embarquera le général de Gaulle et le déposera le 14 juin sur le sol français à Courseulles. Il le reprendra le soir même pour le remettre à bord de **La Combattante**, un torpilleur des Free French Forces. L'on sait aujourd'hui aussi que Winston Churchill s'était opposé avec la

plus grande insistance à ce que l'on permette au chef de la France Libre de débarquer dans son pays. Mais de Gaulle passa outre et fit de son apparition inopinée dans les communes fraîchement libérées de Courseulles et de Bayeux un tabac dont les politiciens les plus obtus durent bien tenir compte.

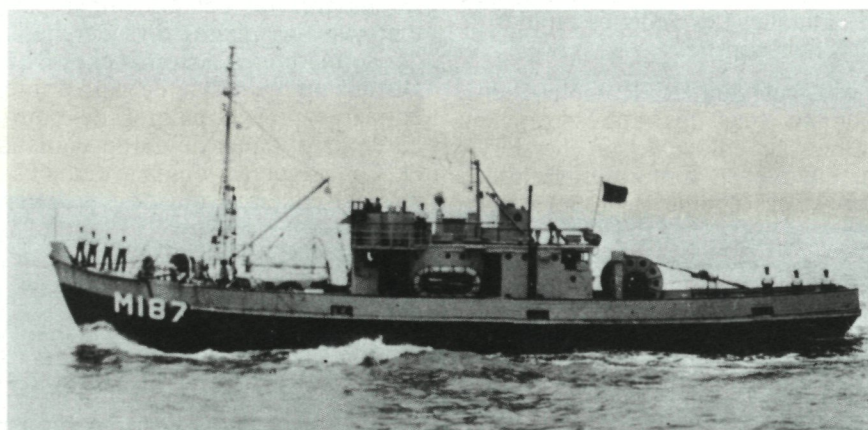
Le Lt Cdr Timmermans et les rescapés de sa flottille restèrent sur place jusqu'au 3 septembre. Pour sa vaillante conduite il fut décoré de la Distinguished Service Cross (DSC) et nommé Commander (CPF de nos jours). Dès la libération de Bruxelles on le vit attaché à l'état-major naval du SHAEF⁷ installé au boulevard du Régent. Dois-je rappeler que c'est lui qui devint le premier Commodore de la Force Navale et son Commandant en chef. Un homme courageux!

A bord d'un destroyer

Dans la "Eastern Task Force" 13 destroyers sont affectés à la force G, destinée à débarquer dans le secteur "Gold". Parmi eux le destroyer HMS **Jervis**; à son bord un Belge, l'officier en charge de l'artillerie du bord, le Sublieutenant RNR Daniël Geluyckens, encore un de ces cadets de la marine marchande qui ont largué le **Mercator** au Congo pour s'engager dans la Royal Navy. Très bien noté, premier de promotion à

l'école navale de Dartmouth, le S Lt Geluyckens a fait toute la guerre sur des destroyers en Atlantique, en mer Egée et en Méditerranée où il vient de prendre une part active au débarquement d'Anzio en Italie. Le **Jervis** est un navire de 108 m de long et de 1.700 tonnes de déplacement. Il est armé de 10 tubes lance-torpilles et de 6 canons de 120 mm en 3 affûts doubles d'une portée de 16 km; en défense antiaérienne il a 1 quadruple de 40 mm, 5 Oerlikon de 20 mm et 4 mitrailleuses Lewis; il porte aussi 60 grenades anti-sous-marines. Il peut atteindre une vitesse de 32 noeuds.

Le 6 juin à 05.00 le **Jervis** est en vue des côtes normandes. Précédé comme tous les autres destroyers d'un dragueur de mines il s'avance vers la position de bombardement qui lui est assignée devant la plage "JIG-Green", limitée à l'ouest par le hameau fortifié du Hamel. Une batterie de canons de 88 mm est son premier objectif; le navire n'est qu'à quatre nautiques de la plage et il se met tête au courant. A 06.25 précises il ouvre le feu sur cette batterie qui est en mesure de prendre la plage en enfilade et causer de mortels dégâts parmi les troupes de débarquement; les coups vont droit au but, la batterie est réduite au silence. C'est ainsi que chaque bâtiment engage une des 14 batteries côtières de la défense allemande. Le **Jervis** se rapproche encore de la côte, il n'en



Le MMS 341 portant encore son numéro de coque Anglais M187.

⁷ SHAEF, Supreme Headquarter Allied Expeditionnary Forces

est plus qu'à deux milles. Jusqu'à 5 minutes de l'heure "H" – à savoir 07.15, heure de la mise à terre des troupes d'assaut– le **Jervis** tire à cadence ordonnée sur ses objectifs. Une batterie allemande le prend pour cible et ses coups tombent à moins de 50 mètres. A 07.00 une nuée de chasseurs bombardiers arrosent les plages, puis ce sont les lance-roquettes qui se mettent en action tirant plusieurs milliers de fusées de 5 pouces. Alors les landing crafts foncez en essayant d'éviter les "asperges Rommel" et les obstacles antichars qui n'ont pas été détruits par le déluge de feu qui s'est abattu sur les plages. Les soldats de précipitent à terre et courent ... courent... Alors le **Jervis**, s'apercevant qu'une batterie oubliée peut encore prendre la plage en enfilade, se rapproche encore et se trouvant à moins d'un mille et demi de la côte l'arrose d'un tir d'une précision remarquable et la frappe de 35 coups au but. On sut plus tard qu'il s'agissait d'un abri de construction neuve qui n'avait pas été repéré sur les photos prises d'avion et qui était armé d'un canon de 80 mm et d'un 75 mm. L'après-midi du 6 juin le **Jervis** est encore appelé à réduire de coups de canon un point de résistance ennemie dans le village de Ryes au-delà des dunes. Après quelques salves on lui signale que les coups ont porté et que le village a été pris sans perte de vies humaines.

Le **Jervis** restera sur zone jusqu'au 3 septembre à patrouiller, à bombarder et à protéger la rade contre les attaques des vedettes rapides de la Kriegsmarine.

Le Lieutenant RNR Geluyckens, comme tous les autres officiers belges, fut enlevé de son cher **Jervis** et envoyé en renfort en Belgique où il sera chargé de refaire fonc-

tionner le port de Gand. Lui aussi aura la foi et le courage de reformer une marine militaire belge; il y fit carrière, commanda des navires, y exerça des fonctions importantes et termina sa carrière avec le grade d'amiral de division.

Les corvettes belges dans la Royal Navy

Le HMS Buttercup

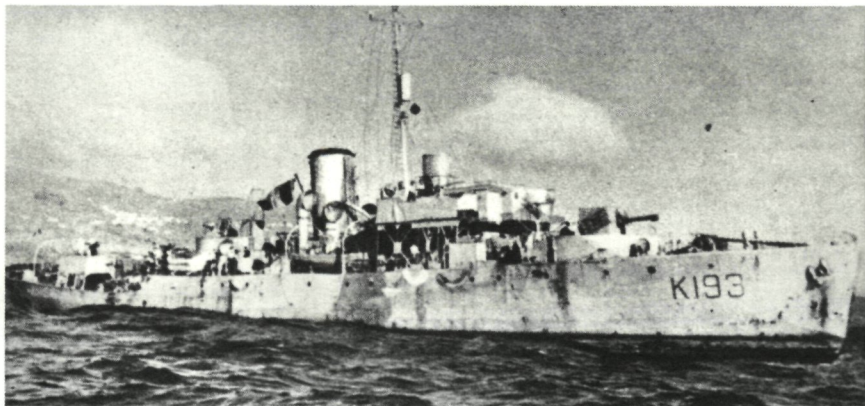
Le 3 juin 44 à 17.00 le HMS **Buttercup**, montée entièrement par des Belges, sous le commandement du Lieutenant Commander (Capitaine de Corvette) Hunter, mouille à Sheerness, le point de rassemblement des convois qu'avec d'autres corvettes ils vont devoir escorter jusqu'aux plages de débarquement. Le **Buttercup** a déjà trois ans de patrouilles et d'escortes transatlantiques sous sa quille. Trois ans de tempêtes épuisantes (le navire roule 30° de chaque bord), de veilles continues, de combats contre cet ennemi invisible qu'est le sous-marin qu'on ne peut détecter qu'à l'Asdic, le sonar sous-marin des Anglais. Au cours de ces trois années le **Buttercup** a escorté 34 convois dont 18 au travers de l'Atlantique Nord, et le voilà maintenant prêt à appareiller pour la Normandie. Le convoi lève l'ancre le 5 juin, passe de nuit devant Douvres et arrive le 6 au petit matin en la zone Z d'où les navires de débarquement partent vers les plages d'Ouistreham, de Bernière et d'Arromanches. Le **Buttercup** va servir de couverture antiaérienne aux navires de bombardement; chien de garde vigilant également, prêt à foncer si des sous-marins ennemis ou des vedettes

rapides – bref tout ce que la Kriegsmarine a de disponible pour tenter d'enrayer l'invasion– devaient se manifester. Le 7 juin notre corvette quitte la côte normande pour ramener un convoi vers l'Angleterre et le 9 juin il se retrouve en route pour la tête de pont avec un autre convoi. Cette fois le **Buttercup** est chef de flottille du groupe d'escorte qui compte un destroyer, trois corvettes, un patrouilleur, un chalutier armé et une vedette ML (Motor launch, habituellement affectée au sauvetage des pilotes abattus en mer, l'Air Sea Rescue). Mission accomplie sans pertes le **Buttercup** est affecté dès le lendemain 10 juin, sous les ordres du Captain P (Patrols), le captain Pugsley, à la protection du flanc Est du dispositif de débarquement. Notre corvette y restera plus de trois semaines bravant le feu de l'aviation ennemie, contrant les attaques des E-Boats et chassant les sous-marins ennemis. Elle ne sera relevée que le 1er août et rejoindra le groupe de la Mersey auquel elle appartient. Après quelques jours de réparations et de réarmement, la corvette belge repartira pour l'Atlantique où elle effectuera encore quelques escortes de convoi. Le commander Hunter passera alors le commandement au Lt Cdr Libert, son premier lieutenant.

Le HMS Godeitia

L'amiral Ramsay est en charge de l' "Opération Neptune". Le 5 juin 1944 il dispose de 702 navires de combat –soit 6 cuirassés, 2 moniteurs, 22 croiseurs, 119 destroyers, 113 sloop, frégates et corvettes (parmi lesquelles les deux corvettes belges), 80 patrouilleurs, 360 vedettes– et de 25 flottilles de dragueurs de mines. Il y a en outre 4.266 bâtiments de débarquement et 31.000 aviateurs alliés sont en l'air à bord de 9.129 avions.

Le HMS **Godeitia**, sous le commandement du Lt Cdr Larose, quitte Southampton le 5 juin en protection d'un convoi de 20 Liberty ships et de 22 LST (Landing Ship Tanks), chargés du matériel et des véhicules d'une brigade blindée. L'escorte se compose, outre de notre corvette, d'un destroyer chef du groupe d'escorte, d'une autre corvette et de quelques vedettes ML. Le timing veut que le convoi arrive à 21.00 sur la zone de regroupement Z.



K193 Buttercup

Attaqué par un avion ennemi les 16 Oerlikons de la **Godetia** se déchaînent, l'appareil ennemi se renverse, lâche ses bombes et s'abat en mer. Le 7 au matin la **Godetia** reprend un convoi de bâtiments vides ou chargés de blessés et de prisonniers allemands; il rallie Sheerness et en repart sur-le-champ accompagnant un des 16 convois journaliers, qui assurent un arrivage continu sur les ports artificiels de Normandie de 750 bâtiments tous les trois jours. Semaine après semaine notre corvette poursuit sa navette dans la Manche. En décembre elle aura accompli une bonne trentaine de ces aller et retour. En janvier 45 la **Godetia** rallie la base de Hartlepool où elle est décommissionnée. Les Anglais ayant besoin des Belges pour remettre en état les ports d'Ostende, de Gand et d'Anvers, récemment libérés, nos deux corvettes sont désarmées; leurs équipages sont débarqués et acheminés par petits groupes vers la Belgique et les leurs qu'ils retrouveront après cinq longues années de séparation, après quoi ils reprennent du service dans les ports belges. Tous regrettent bien sûr de n'avoir pu rallier leur pays à bord de leurs bonnes et braves corvettes, qu'ils auraient alors pavisées en signe de joie et de victoire de toutes les flammes et pavillons disponibles.

Tout comme la **Buttercup**, la **Godetia** a fait durant trois terribles années l'escorte des convois de l'Atlantique Nord, amenant ravitaillement, armements et renforts de troupes vers l'Angleterre. Elle avait assuré, dès l'entrée en guerre des USA, la protection de leurs pétroliers entre les Caraïbes, New York et Newfoundland, les Américains ayant été pris au dépourvu par l'arrivée dans leurs eaux de dizaines de sous-marins allemands à long rayon d'action. Attaquée souvent notre corvette s'en sortit indemne, abattant des avions ennemis, contribuant à couler quelques sous-marins et sauvant des dizaines de naufragés.

Sur les transports de troupes

A bord du LSI (Landing Ship Infantry) HMS **Queen Emma** se trouve un officier belge, le Lt RNR Georges De Poorter, ancien commissaire maritime (waterschout). De Poorter qui est capitaine au long

cours, s'est engagé en janvier 1942 à la Royal Navy et trois mois plus tard il est muté sur le **Queen Emma** qu'il ne quittera plus avant la fin de la guerre. Il sera de tous les coups durs: Dieppe en août 42, le débarquement de Mersa-Bou-Zedja en Algérie, puis en Tunisie, après encore à Pantellaria et ensuite au débarquement du Cap Passaro en Sicile.

Le **Queen Emma** chargé de troupes, affale les LCI de ses bossoirs et y embarque ses soldats. Il est à l'ancre devant le village de Bernières. Il effectuera ainsi de nombreux aller et retour de Portsmouth à Arromanches, débarquant sans cesse de nouvelles troupes et cela sans subir d'avaries ni sauter sur une de ces redoutables mines à dépression —une arme nouvelle et imparable sauf à naviguer à vitesse lente— que les Allemands viennent de nuit lancer dans les ports artificiels. Le lieutenant De Poorter sera rappelé en septembre à l'Amirauté et envoyé à Ostende, qu'il connaît bien, où il sera chargé du Naval Dispatch Boat Service. Lui aussi fera partie de ces hommes déterminés qui créeront notre Force Navale; il fut le premier commandant de l'Algérie **De Gerlache** et termina sa carrière comme chef d'état-major du Commandement maritime de la côte.

Sur les Mulberries

A bord du transport de troupes canadien **Fort Sainte-Croix**, l'officier de liaison entre le secteur de Juno Beach et le port d'embarquement de Southend, est un jeune officier belge: le Sublieutenant RNR Jean-François Van Puyvelde. Il est attaché au Combined Operations Routing Office de Southend. Il rend compte de la bonne arrivée de son convoi ETM2. Au port de Tilbury, avant D Day, Van Puyvelde, ancien cadet du **Mercator** et officier au long cours, fait partie des équipes chargées dans le plus grand secret du remorquage de toutes les pièces du puzzle qui devront servir à construire en trois jours les deux ports artificiels qui ont chacun la dimension du port de Douvres et qui doivent être amenés en Normandie. Il y a les gigantesques caissons de béton dont les plus grands font 62 sur 17 mètres et ont une hauteur comparable à un immeuble de cinq étages; l'Angleterre en construira 146 en

6 tailles différentes. On les appela les "Phoenix". Ils seront remorqués par une armada de 132 remorqueurs civils et militaires, à la vitesse de 3 noeuds et devront partir assez tôt afin que le premier caisson soit à destination le 6 juin. Ce ne fut pas sans mal, les deux premiers sombrèrent devant Dungeness, mais les autres furent, dès le 16 juin, assemblés aux places prévues. Quatre cents unités font partie de ce puzzle, allant des "phoenix" aux "spuds" qui sont des pontons sur vérins, aux "whales" et "beetles" qui formeront les jetées flottantes reliant les plates-formes de déchargement aux plages. Tout cela devra être acheminé un par un dans un ordre précis.

Entre deux remorquages il y a tous les convois de troupes et de matériel qui passent par les soins du Routing Office, jusqu'à ce qu'enfin le port de Cherbourg puisse fonctionner normalement et que le port d'Anvers soit à même de prendre la relève d'Arromanches.

C'est ainsi que Van Puyvelde voit embarquer les 3, 4 et 5 août, à destination d'Arromanches, la brigade Piron sur les Liberty Ships **Cotton Mather** et **Henry Austin**, sur les LST 408 et 261 (USN), ainsi que sur le Standard ship **Park Benjamin**.

Chaque convoi au départ de Tilbury emporte quelque 2.500 hommes; 11 Liberty ships embarquent 1.500 véhicules et 8 paquebots prennent jusqu'à 16.500 hommes. Parmi ces derniers les paquebots belges **Léopoldville** (PP7), qui sera torpillé près de Cherbourg par le U486, et le **Thysville** (PA40) qui s'en tirera sans mal.

Beaucoup d'autres marins de la marine marchande, des armements privés, et de la pêche, des pilotes de mer et des canonnières DEMS, des petits, des sans grades, furent aussi les héros de cette épopée sans pareille que fut le débarquement de Normandie. Nous leur rendons hommage ici en écrivant ces lignes pour que la mémoire ne se perde!

Photos: Collection J.C. Vanbostal

CPV (hre) J.C. Liénart

NICE TO KNOW

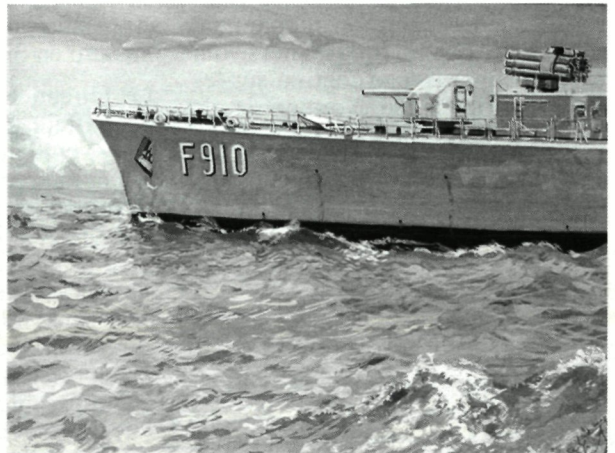
Nouvelles recrues de qualité

Au cours de sa session annuelle de sélection qui s'est déroulée le 23 septembre dernier au 'Steencaeycken' à Boom, le Jury des Peintres officiels de la Marine a procédé à l'examen des candidatures de trois «aspirants».

Ce jury, présidé par le Vice-amiral M. Hellemans et assisté par le FKP (BAM) M. Van Bussel, le critique d'art Hugo Brutin et les conseillers techniques Bob De Bruycker, président de l'association des Peintres de marine belges, Wim Lafère, Ronny Moortgat et Fr. Philips a, vu la

qualité des œuvres inédites présentées, décidé à l'unanimité d'accepter Madame Suzanne Fournais de Bruxelles, ainsi que Messieurs Serge Back (Bruxelles) et Frank Thibaut de Gand au titre de Peintre officiel de la Marine.

Ces candidats qui concrétisent ainsi un parcours pro-



batoire de deux ans, viennent donc rejoindre les quinze artistes-peintres déjà titulaires du titre que compte l'a.s.b.l. 'Les Peintres de marine belges'.

Mais dès à présent les nouvelles candidatures sont déjà attendues pour la prochaine session.

A tous trois nous disons: Welcome to this happy few Club and Fair Winds to them!

Pour plus d'info sur cette belle association, surfez sur:

www.belgamarine-painters.com

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., Kapelanielaan 13 D, 9140 Temse
Tel. 0032 (0)3 710.58.10 Fax 0032 (0)3 710.58.11
E-mail: info@multi.be Website: www.multi.be

KRONIEK VAN HET PERSONEEL - CHRONIQUE DU PERSONNEL

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

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

BENOEMINGEN - PROMOTIONS

1OM L. CARREIN	26/06/2004	1MR K. DEHENAUW	26/06/2004	1QC D. MANGELINCKX	26/09/2004
1OM D. VERCRUYSEN	26/06/2004	1MR J. DEMOULIN	26/06/2004	1KC F. MESTDAGH	26/09/2004
1OM E. ZEEBROEK	26/06/2004	1MR K. DESCHUYMER	26/06/2004	1KC F. PRIEM	26/09/2004
1MC J. APPELTANTS	26/06/2004	1MR M. DRUWEL	26/06/2004	1QC M. ROSSEEUW	26/09/2004
1MC C. BAECKE	26/06/2004	1MR C. FILANSIF	26/06/2004	1QC M. SMET	26/09/2004
1MC E. BOGAERT	26/06/2004	1MR H. MAENE	26/06/2004	1KC E. SNYERS	26/09/2004
1MC F. BRUNEEL	26/06/2004	1MR P. PETIT	26/06/2004	1KC F. TRATSAERT	26/09/2004
1MC K. DE GRAEVE	26/06/2004	1MR Y. VAN PETEGHEM	26/06/2004	1KC M. VAN NIEUWENHUYSE	26/09/2004
1MC L. DE MOOR	26/06/2004	1MR S. VAN RILLAER	26/06/2004	1KC J. VAN NIEUWENHUYSE	26/09/2004
1MC F. DEBAERE	26/06/2004	1MR J. VAN VERDEGHEM	26/06/2004	1KC L. VANDAELE	26/09/2004
1MC M. DECHENE	26/06/2004	1MR K. VANBIEERVLIT	26/06/2004	1KC F. VANDAMME	26/09/2004
SMU Y. DOYEN	26/12/2004	1MR V. VANDENBUSSCHE	26/06/2004	1KC L. VELTER	26/09/2004
1MC J. ELST	26/06/2004	1MR H. VERGEYLEN	26/06/2004	KMT V. LE BERRE	26/09/2004
1MC P. GARCY	26/06/2004	1MR A. VERHEYEN	26/06/2004	KMT G. LEGEIN	26/09/2004
1MC K. GELDHOF	26/06/2004	1MR K. VERVAEKE	26/06/2004	KMT D. VANKEERBERGHEN	26/09/2004
1MC F. GOEMAERE	26/06/2004	MTC N. MECON	26/06/2004	1MT G. BALESE	1/04/2004
1MC P. HESELMANS	26/06/2004	1KC P. BAELE	26/09/2004	1MT C. CHEFNEUX	1/12/2004
1MC V. HEUZE	26/06/2004	1KC J. BEIRENS	26/09/2004	1MT L. CLEVES	1/09/2004
1MC K. HINDRYCKX	26/06/2004	1QC C. BODART	26/09/2004	1MT L. DEMEIRLEIR	1/09/2004
1MC D. KINNAER	26/06/2004	1QC P. BOOSTEN	26/09/2004	1MT N. ELSKENS	1/06/2004
1MC P. KOEKS	26/06/2004	1KC P. BOUQUILLON	26/09/2004	1MT F. HEREMANS	1/09/2004
1MC S. LANDERLOOS	26/06/2004	1QC D. BUREAU	26/09/2004	1MT D. LIEVENS	1/07/2004
1MC H. LAUWERS	26/06/2004	1QC P. CAUFRIEZ	26/09/2004	1MT K. LIPPENS	1/09/2004
1MC S. LONEUX	26/06/2004	1KC M. DE BEL	26/09/2004	1MT S. MAECKELBERGHE	1/12/2004
1MC A. MASSCHAELE	26/06/2004	1KC W. DE MOOR	26/12/2004	1MT A. SAVELS	1/09/2004
SMU P. PEETERS	26/12/2004	1KC D. DECOMBLE	26/09/2004	1MT D. TOUSSAINT	1/08/2004
1MC B. ROISIN	26/06/2004	1QC P. DENIVEL	26/09/2004	1MT W. VAN DEN REECK	1/07/2004
1MC G. VANHESTE	26/06/2004	1KC R. DUPONT	26/09/2004	1MT R. VAN LITSENBURGH	1/12/2004
SMU G. VERCAUTEREN	26/12/2004	1KC P. FOCKENIER	26/09/2004	1MT B. VANDEN ABEELE	1/10/2003
SMU E. VERGAUWEN	26/12/2004	1KC H. GALLE	26/09/2004		
1MR V. ANZALONE	26/06/2004	1KC H. GALLE	26/09/2004		
1MR J. CAMPAGNOLO	26/06/2004	1KC J. GELDHOF	26/09/2004		
1MR L. DE COOMAN	26/06/2004	1KC R. GERMONPRE	26/09/2004		
1MR M. DE MUER	26/06/2004	1KC E. LEYSEN	26/09/2004		
1MR D. DE MUNTER	26/06/2004	1KC P. MAES	26/09/2004		

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
LYRE	M648	FR	4/10/2004	15/10/2004	ZEEBRUGGE
URANIA	Y8050	NL	8/10/2004	9/10/2004	OOSTENDE
URK	M861	NL	8/10/2004	9/10/2004	OOSTENDE
NAMEJS	M03	LAT	11/10/2004	31/10/2004	ZEEBRUGGE
GEPARD	P6121	GE	14/10/2004	16/10/2004	ZEEBRUGGE
GREIF	P6116	GE	14/10/2004	16/10/2004	ZEEBRUGGE
ZOBEL	P6125	GE	14/10/2004	16/10/2004	ZEEBRUGGE
D'ENTRECASTEAUX	A757	FR	15/10/2004	18/10/2004	ZEEBRUGGE
URK	M861	NL	25/10/2004	26/11/2004	ZEEBRUGGE
DILLINGEN	M1065	GE	5/11/2004	19/11/2004	ZEEBRUGGE
RAIDER	P275	UK	6/11/2004	7/11/2004	OOSTENDE
VANKINSBERGEN	A902	NL	23/11/2004	24/11/2004	OOSTENDE
VANKINSBERGEN	A902	NL	25/11/2004	26/11/2004	OOSTENDE
LABOE	M1097	GE	27/11/2004	10/12/2004	ZEEBRUGGE
VANKINSBERGEN	A902	NL	27/11/2004	28/11/2004	OOSTENDE
LYRE	M648	FR	3/12/2004	6/12/2004	ANTWERPEN
ARROMANCHES	L105	UK	14/12/2004	15/12/2004	OOSTENDE

Met rust

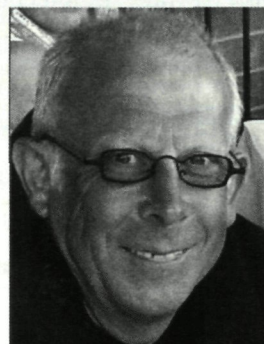
Hiernavolgende officieren, onderofficieren en kwartiermeesters zijn onlangs met pensioen gegaan of zullen dit eerstdaags doen. De redactie wenst hen alvast veel succes toe.



1LV(E.R.) D. LOCMANT



1OM(B.D.) G. BAUWENS



1OM(B.D.) K. EYCKMANS



1OM(B.D.) H. NOWAK



1MC(B.D.) J. STROO



MTC(E.R.) R. PETERS

Mise à la pension

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

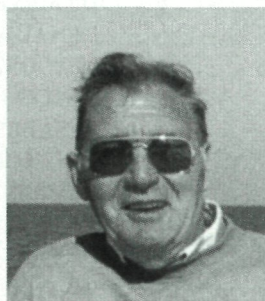
1LZ (B.D.) R. SAMYN
1MP(E.R.) B. BUSE
1MC(E.R.) D. GRUMIAUX
SMU(B.D.) MEEUS
SMU H. VAN DEN BOSSCHE
1MC(E.R.) F. VERBEKE
MTC(B.D.) W. DEDOELDER

Met leedwezen melden wij U het overlijden van:

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



FAM(B.D.) J. CEUX



IMP(E.R.) M. LENOIR



IMC(B.D.) A. DUBOIS

ILZ(B.D.) R. VYNCKE
IOM(B.D.) G. VANSLAMBROUCK

MTR(B.D.) C. VAN AUDENHOVE
IKC F. DEN HERT

KMC(B.D.) B. DEFOUR
KMT(B.D.) L. HOORNAERT

Paul Eygenraam

Neptunus est au regret de devoir annoncer à ses fidèles lecteurs le décès d'un de ses plus anciens collaborateurs, le Lt Col. Hre Paul Eygenraam, décédé à Anvers le 17 novembre 2004 à l'âge de 93 ans.

Non seulement par ses nombreux articles écrits pour Neptunus, sur des sujets exclusivement d'histoire maritime, le Colonel Eygenraam a bien servi l'image de la Marine de notre pays, mais encore par sa participation à l'édition de l'ouvrage sur la Force Navale : "De l'Amirauté de Flandre à la Force Navale". En tant que membre du Comité d'Histoire de la Marine Militaire belge créé à cet effet, il y publia le chapitre sur la révolution de 1830 et la Marine royale. On lui doit en outre nombre d'organisations de conférences sur la Marine Militaire. Il est aussi le promoteur de l'apposition d'une plaque commémorative du débarquement de Dieppe et de la participation du Lt. Victor Billet à ce débarquement où il trouva la mort. Cette plaque fut apposée sur la digue du front de mer de Dieppe. Il était le fondateur du Cercle Royal des Officiers de réserve d'Anvers et son président, et il fut le premier Vice-Président national de la Société Royale Amicale des Officiers des Campagnes 14-18 et 40-45.

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
BORGHES 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
DENAUIW J.-L. Eerste meester chef - SNELLEGEN
DEPOORTER V. - HOEVENEN
DEROO J. - DESTELBERGEN
DESABLENS J. Premier maître-chef (e.r.) - BRUXELLES
DESAEGER R. - BRAINE-L'ALLEUD
DESMET R. Eerste meester-chef (b.d.) - ANTWERPEN
DESWAENE J.-L. - BRUXELLES
DE VALKENEER F. - WATERLOO
DE VOS J. Kapitein-ter-zee - DAMME
DE WACHTER M. - MERKSEM
DE WACHTER W. - BORGERHOUT
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
DUSAUOIS 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
GHEYSSENS G. - ITTERBEEK
GODDAERT M. - EKEREN
GOETHALS W. Flotielje Admiraal - VINKT
GOMAND J.M. - CORTIL-NOIRMONT
GOUSSAERT F. Fregatkapitein - ST.-STEVENS-WOLUWE
GROESEMANN 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. STOU MONT
HOEBEKE E. - ONZE-LIEVE-VROUW-WAVER
HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - OOSTENDE
HOUSSEAU DE LEHAIE CL.
Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. - MONS

HUGET P. Fregatkapitein (R) - ITTERBEEK
 HUYLENBROECK P. - HEIST-OP-DEN-BERG
 ISTAS G. - 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
 NYSSSEN 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 10 december 2004
 Clôturé à la date du 10 décembre 2004



Interrogateur d'identification MSSR 2000 I
Identificatievraagtoestel MSSR 2000 I

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

